



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:

FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 172/10

Sachbearbeitung:

Reiter, Helmut-Mario

Datum:

14.04.2010

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

22.04.2010

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Stellungnahme Stadt Ludwigsburg zum Planfeststellungsverfahren L 1197 Neubau Neckarbrücke, Stand Februar 2010

Bezug:

- Vorl.Nr. 107/10: Antrag Bündnis 90/Die Grünen
- Vorl.Nr. 144/10 Antrag CDU-Fraktion

Anlagen:

1. Übersichtspläne Planfeststellung L 1197/Neckarquerung
2. Stellungnahme der Stadt Ludwigsburg vom 20.05.2009: Planfeststellungsverfahren für den Aus- und Neubau L 1197 Neckarquerung
3. Planfeststellung L 1197 Neckarquerung – erwartbare Verkehrsmengenänderungen 2020
4. Beispiel: Detailuntersuchung Fernwirkungen Individualschutz Bereich B 27 - Aldinger Straße
5. Verkehrspolitische Forderungen der Stadt Ludwigsburg

Beschlussvorschlag:

1. Angesichts bedenklicher Anwohnerbelastungen durch den zunehmenden Durchgangs- und LKW-Verkehr fordert die Stadt Ludwigsburg den systematischen Ausbau der derzeit unzureichenden Hauptverkehrsverbindungen im Nord-Osten der Region Stuttgart.

Zur Entlastung der bewohnten Bereiche sind dabei wichtig:

- eine durchgehende, 2-streifige Straßenverbindung zwischen B 29 und A 81 (Nordosttring)
- ein neues Linienbestimmungsverfahren mit direktem Anschluss an die B 27a/B 10
- ein rascher 4-spuriger Ausbau der A 81 zwischen Pleidelsheim und Zuffenhausen
- eine Entlastung und Verlegung der B 27 im Bereich Eglosheim (bahnparallele Trasse)
- eine gezielte Lenkung des Durchgangs- und LKW-Verkehrs (LKW-Durchfahrtsverbot).

2. Die Stadt Ludwigsburg befürwortet daher die rasche Realisierung der im Planfall C bezeichneten Variante einer zusätzlichen Neckarquerung (sog. Andriof-Brücke) als ersten, jedoch zeitlich nur begrenzt hinnehmbaren Schritt für eine durchgehende zusätzliche Straßenverbindung zwischen der B 29 und der BAB A 81.
3. Die Stadt Ludwigsburg bittet das Regierungspräsidium Stuttgart im Rahmen des weiteren Planfeststellungsverfahrens Vorschläge zu erarbeiten, um die in Ost-West-Richtung verlaufenden Hauptstraßen und die B 27 in der Übergangszeit wirksam vor Überlastungen zu schützen.
4. Die Stadt Ludwigsburg lehnt die Weiterverfolgung sämtlicher anderer im Planfeststellungsverfahren untersuchten Alternativen (sog. Billinger-Varianten und Varianten E 4.3) ab, da keine dieser Alternativen die in Ost-West-Richtung verlaufenden Ludwigsburger Hauptstraßen wirksam von Verkehr entlasten kann und deren Belastung dauerhaft festschreibt.
5. Die Stadt Ludwigsburg bittet das Regierungspräsidium für die angekündigten weiteren Auslagen die Plangrundlagen und Auswirkungen transparenter darzustellen.

Sachverhalt/Begründung:

1. Rahmen und Anlass

Der Bau einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen B 29 und BAB A 81 ist als Maßnahme höchster Dringlichkeit **im Regionalverkehrsplan 2001 enthalten**. Auf dieser Basis hat das Regierungspräsidium Stuttgart am 20.08.2004 den Verlauf des Nordoststrings Stuttgart linienbestimmt und 2007 ein Planfeststellungsverfahren zum Bau einer zusätzlichen Neckarquerung im Zuge der L 1197 begonnen. Anlage 1 zeigt die dabei bislang untersuchten Alternativen. Die Stadt Ludwigsburg hat zuletzt **mit Schreiben vom 20.05.2009 zur 2. Planänderung Stellung genommen** (Anlage 2).

Ein im Herbst 2009 abgeschlossenes Gutachten zu den regionalen Wirkungen Ludwigsburger Straßenbauvorhaben zeigt, dass nur eine Kombination von Ausbau-/Lenkungsmaßnahmen das Ludwigsburger Hauptstraßennetz deutlich entlasten und so die derzeit gesundheitlich bedenklich hohen Lärm- und Abgasimmissionen der dortigen Anwohner wirksam senken kann. Neue Gerichtsurteile zum Anspruch von Bürgerinnen und Bürgern vor zu hohen Abgas- und Lärmimmissionen, die auch von **Fernwirkungen** geplanter Verkehrsanlagen verursacht sein können, erforderten zudem wirksamere Luftreinigungsmaßnahmen sowie entsprechende Verkehrslärberechnungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Die Ergebnisse der Verkehrslärberechnungen wurden nun im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens in den betroffenen Gemeinden bis 17.04. zur Bürgereinsicht öffentlich ausgelegt und am 29.03. sowie 8.04. insgesamt drei interessierten Bürgerinnen und Bürgern von den städt. Verkehrsplanern sowie dem Lärmgutachter erläutert.

2. Erwartbare Auswirkungen für Ludwigsburg

Von den fast 2.000 Seiten umfassenden Unterlagen betreffen ca. 300 Seiten Ludwigsburg. Die Verkehrsmengenprognosen zeigen zunächst, dass der Kfz-Verkehr in Aldinger Straße, Robert-Franck-Allee, Stuttgarter- und Friedrichstraße auch ohne Neckarbrücke gegenüber den 2009 gezählten Mengen um 15 bis 30 % zunehmen dürfte (Planfall 0+). Je nach Standort verstärkt oder mindert eine neue Neckarbrücke diese Verkehrszunahmen (Hinweis: Die Zahlen für die Billinger-Varianten entsprechen eigenen Berechnungen). Insgesamt zeigen die ausgewiesenen Verkehrsmengen, dass **der alleinige Bau einer weiteren Neckarbrücke keine der in Ost-West-Richtung verlaufenden Ludwigsburger Hauptstraßen wirksam von Verkehr entlasten kann** (Anlage 3).

Aus den Verkehrsmengen hat das Büro Kurz und Fischer für jene Bereiche von Aldinger Straße, Robert-Franck-Allee, Friedrich- und Stuttgarter Straße den erwartbaren Verkehrslärm berechnet, in denen nach Bau einer neuen Neckarbrücke mit Verkehrslärmzunahmen zu rechnen ist, die die zulässige Lärmbelastungen von 73 db (A) tagsüber bzw. 63 db(A) nachts überschreiten und deren Gebäudeeigentümer daher Anspruch auf eine staatliche Kostenübernahme für Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung haben. Die Ergebnisse zeigen, dass je nach Brückenstandort an insgesamt 60 bis 77 Gebäuden von Aldinger Straße, Robert-Franck-Allee, Friedrich- und Stuttgarter Straße die zulässigen Lärmbelastungen überschritten werden und daher die Eigentümerinnen bzw. Eigentümer dieser Grundstücke und Gebäude Ansprüche auf Schallschutz oder Entschädigung gegenüber dem Regierungspräsidium geltend machen können. Näheres ergibt sich aus den Berechnungen der Gutachter. In den Berechnungslisten sind **die zur Förderung anstehenden Fenster** einzeln gekennzeichnet (Beispiel Anlage 3). Ein Anspruch entsteht natürlich nur dann, wenn die Neckarquerung realisiert wird beziehungsweise der Planfeststellungsbeschluss diese Lärmberechnung und den entsprechenden Anspruch bestätigt.

Die Ergebnisse der Verkehrs- und Lärmberechnungen verdeutlichen zudem, dass der alleinige Bau einer weiteren Neckarbrücke keine der in Ost-West-Richtung verlaufenden Ludwigsburger Hauptstrassen so wirksam entlastet, dass dort künftig die von geltendem Immissionsschutzrecht vorgegebenen Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte eingehalten werden können. Vielmehr **übersteigen die nach alleinigem Brückenbau dort prognostizierten Verkehrszunahmen die Leistungsfähigkeit** dieser heute schon zeitweilig überlasteten Straßen deutlich. Da dort aus Platzgründen keine zusätzlichen Spuren mehr geschaffen werden können, würden die erwartbar noch umfangreicheren Verkehrsstauungen die Anwohner dauerhaft mit gesundheitsgefährdenden Lärm- und Abgasimmissionen belasten. Für die Stadt Ludwigsburg ist diese Entwicklung weder vorstellbar noch hinnehmbar. Die Ergebnisse der **Verkehrsprognosen belegen daher die Dringlichkeit einer zügigen Realisierung einer durchgehenden Straße zwischen B 29 und A 81, den Ausbau der A 81 sowie eine Verlegung der B 27 in Eglosheim.** Erst dann können ergänzende lokale Verkehrsbeschränkungen eine wirksame Entlastung für die Anwohner von Aldinger Straße, Robert-Franck-Allee, Friedrich- und Stuttgarter Straße erbringen.

3. Weitere Schritte:

Auf Bitte des Regierungspräsidiums Stuttgart sammelt die Stadtverwaltung bei der Auslegung Bürgerfragen und wird diese nach Ende der Auslegungsfrist am 16. April mit einer **Stellungnahme an das zuständige RPS** weiterleiten.

Die Straßenbauverwaltung hat in der Erörterungsverhandlung zur geplanten Neckarbrücke zudem zugesagt, die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen in den vorgenannten Straßen noch zusätzlich zu erweitern. Daher sind die jetzt zur Auslage vorbereiteten Ergebnissen nicht endgültig. Eigentümerinnen und Eigentümer, deren Gebäude bisher nicht mit Zuschüssen rechnen konnten, können nunmehr eventuell ebenfalls Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen geltend machen. Einzelheiten hierzu werden weitere Berechnungen zeigen. Hierzu wird die Stadtverwaltung das Regierungspräsidium Stuttgart bitten, insbesondere auch jene Abschnitte von Friedrichstraße, Schorndorfer-, Friesenstraße, Westfalen- und Neckargröninger Straße zu untersuchen, an denen teilweise die zulässigen Lärm- und Abgasgrenzwerte in der Vergangenheit bereits überschritten wurden. Die **überarbeiteten Ergebnisse** dieser Berechnungen **werden ausgelegt, sobald sie vom Regierungspräsidium vorgelegt werden.**

Die Verkehrsprognosen zur Planfeststellung belegen neuerlich die **Nachteile einer alleinigen Neckarquerung für Ludwigsburg.** Daher ist der Bau der als Vorzugsvariante ausgewiesenen neuen Neckarquerung Planfall C (Andriof-Brücke) für die Stadt Ludwigsburg **nur als erster, zeitlich begrenzter Schritt für eine durchgehende Straßenverbindung bis zur A 81 hinnehmbar.**

Alle anderen im Planfeststellungsverfahren alternativ untersuchten Brückenstandorte (sog. Billinger-Varianten, Variante E 4.3) entlasten die in Ost-West-Richtung verlaufenden Ludwigsburger Hauptstrassen zu wenig oder verhindern gar dauerhaft eine durchgehende Straßenverbindung zur A 81 außerhalb dicht bewohnter Bereiche. Die Stadt Ludwigsburg **lehnt** diese **Alternativen daher ab** und würde gegen deren Planfeststellung Rechtsmittel einlegen.

Ziel ist es u.a., die für Ludwigsburg wichtigen Infrastrukturmaßnahmen in die Investitionsplanungen von Bund und Land einzubringen.

Unterschriften:

Hans Schmid

i.V. Burkhardt

Verteiler:

DI, DII, DIII, 32, 61, 67