



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
(§ 51 Naturschutzgesetz)

Anerkannte Natur- und
Umweltschutzvereinigung
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Regierungspräsidium
Abt. 24
Schlossplatz 1-3,
76131 Karlsruhe

Bearbeitung:
LNV-Arbeitskreise
Böblingen und
Enzkreis

8.11.2018

Ausbau der K 4569 / K 1017 zwischen L 1134 und der geplanten Südanbindung des Entwicklungszentrums (EZW) Weissach

Sehr geehrte Frau Schmied,
vielen Dank für die Beteiligung und der damit verbundenen Möglichkeit, Stellung zu nehmen. Dies ist eine gemeinsame Stellungnahme von LNV-Arbeitskreis Enzkreis und Böblingen, sowie von BUND Weissach und BUND Heckengäu.

Zusammenfassung

Wir lehnen den Ausbau der K4569 sowie den Bau des geplanten Fahrradweges aus Natur- und Landschaftsschutzgründen ab. Der Ausbau ist nicht notwendig. Die Eingriffe in ein Naturschutzgebiet, FFH-Gebiet, Landschaftsschutzgebiet und in Biotope sind erheblich, wertvolle landwirtschaftliche Fläche wird zerstört. In Zeiten von rasantem Artensterben dürfen Eingriffe in die Natur und Landschaft nicht aus rein privatnützigen Gründen erfolgen. Es fehlt eine Zusammenschau mit den Eingriffen, die in jüngster Vergangenheit besonders im Umfeld des Porsche-Entwicklungszentrums in erheblichem Umfang stattgefunden haben.

Hilfsweise kritisieren wir den überzogenen Ausbaustandard, die unzureichend ermittelten Eingriffe, sowie die unzureichende Gewichtung der öffentlichen Belange des Natur – und Landschaftsschutzes. Bei einem geringeren Geschwindigkeits-Niveau könnte ein schmalerer Ausbaustandard gewählt werden. Wir fordern Flächen- und Funktionskompensationen für die Inanspruchnahme des Landschaftsschutzgebietes Weissach. Um die Zerschneidungswirkung zu vermindern fordern wir den Bau von zwei Grünbrücken.

Grundsätzliches

Natur ist nicht vermehrbar. Biodiversität geht immer mehr verloren, das Artensterben hat bereits ein erschreckendes Ausmaß angenommen. Natur kostet nichts, weswegen die Zerstörung volkswirtschaftlich nicht bewertet wird. Auch kleine mosaiksteinartige Eingriffe führen zu einer negativen Gesamtwirkung, die unumkehrbar sind. Jeder Straßenneu-, aus- und -umbau erhöht das Verkehrsaufkommen und verstärkt die Zerschneidung der Landschaft. Auf den Restflächen kommt es zu einer genetischen Verarmung, die Populationen sind dauerhaft nicht mehr überlebensfähig.

Notwendigkeit

Angesichts der geringen Verkehrslast besteht **keine Notwendigkeit für den Ausbau der K4569**. Der „schlechte bauliche Zustand“ könnte jederzeit ohne Planfeststellungsverfahren behoben werden. Der einzige Grund für den Ausbau ist die Werkserweiterung der Firma Porsche. Grundsätzlich muss eine Werkserweiterung und eine so hohe Konzentration von Arbeitsplätzen an diesem naturschutzfachlich hoch sensiblen Standort kritisch hinterfragt werden.

Für die Firma Porsche wurde bereits mit hohem Aufwand die L 1177 neu- und ausgebaut. Der Firma Porsche war bereits vor der Werkserweiterung der bauliche Zustand der K4569 bekannt. Es ist allein Aufgabe der Firma Porsche, das logistische Problem zu lösen, ihre Arbeitnehmer zum Arbeitsplatz zu bringen. Es fehlt eine schlüssige Mobilitäts-Konzeption für den zusätzlich entstehenden Ziel- und Quellverkehrs der Firma Porsche, mit der die bestehenden Verkehrswege entlastet werden sollen und nicht weiter belastet werden. Lösungen können auch ohne den geplanten Ausbau der K4569 gefunden werden, insbesondere bei einem Besetzungsgrad von maximal 1,2 Personen/Fahrzeug. Es ist nicht vertretbar, dass allein für die Firma Porsche derart massiv in wertvolle Natur und Landschaft eingegriffen wird. Kompensationsmaßnahmen für die dauerhafte Entwertung des Landschaftsschutzgebiets Weissach werden nicht thematisiert. Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind nicht erkennbar.

Sollte trotz der vorangegangenen Ausführungen an der Planung festgehalten werden, machen wir hilfsweise folgendes geltend:

Ausführliche Stellungnahme zu den vorgelegten Gutachten

Für die Zitatstellen haben wir folgende Abkürzungen gewählt: EB=Erläuterungsbericht, LBP=Landschaftspflegerischer Begleitplan, WU=Wassertechnische Untersuchung, Vq=Verkehrsqualität

Verkehrliche Notwendig fraglich

S. 8 EB: *„Das Risiko von Auffahrunfällen und Abkommen von der Fahrbahn steigt.“ „Insbesondere bei Dunkelheit und vorwiegender Orientierung am Fahrbahnrand erhöht sich das Risiko, von der Fahrbahn abzukommen.“*

S.9 EB: *Die Unfallzahlen wurden geprüft. Es ergaben sich keine Auffälligkeiten. Jedoch wird sehr oft von „brenzlichen Situationen“ mit Beinahe-Unfällen berichtet.*

Der Vorhabensträger selbst bestätigt, dass die K 4569 kein Unfallschwerpunkt darstellt. Im Gegenteil, wird die Straße ausgebaut und begradigt, wird schneller gefahren werden, die Verkehrssicherheit verringert und die Unfallfolgen drastisch verschlimmert werden.

Zur „Brenzligkeitsstatistik“: Wer hat wann wie oft an welchen Stellen wem von "brenzligen" Situationen von welcher Art berichtet? Gibt es hierzu Vergleichsdaten?

S.9 EB: Gründe für den Ausbau: *Teilweise unstetige Linienführung, abrupte Verringerung der Fahrbahnbreiten, Haltesichtweiten sind nicht ausreichend, unzureichender Fahrbahnquerschnitt, unzureichend ausgebildete Querneigungen, fehlende Kurvenaufweitung in engen Bögen, mangelhafter Fahrbahnzustand, keine standfesten und ausreichend breiten Bankette*

All dies führt dazu, dass das Verkehrsaufkommen gering ist und langsam gefahren wird. Dies verringert die Umweltbelastungen und erhöht die Verkehrssicherheit. Breite Fahrbahnen, breite Bankette, Kurvenaufweitungen und Schutzplanken verleiten zur Raserei, erhöhen die Umweltbelastungen und verringern die Verkehrssicherheit.

Wirtschaftlichkeit

S.5 EB: *„Die Kostenanteile betragen rund 3,6 Mio. Euro für den Enzkreis und 0,4 Mio. Euro für den Landkreis Böblingen.“*

Der Ausbau der Kreisstraßen liegt einzig und allein im Interesse der Firma Porsche und der Gemeinde Weissach, Landkreis Böblingen. Die Lasten durch den induzierten Neuverkehr haben die Bewohner des Enzkreises zu tragen. Wieso zahlt der Enzkreis den Hauptanteil der Maßnahme, obwohl diese ausschließlich dem Kreis Böblingen Vorteile bringt und der Enzkreis belastet wird?

Verkehrliche Wirkung, Verkehrsqualität, KÖlz-Gutachten

Als "Datengrundlage" wird sehr allgemein auf anderweitige Tätigkeiten des Planungsbüros im Umfeld der Fa. Porsche und andere Untersuchungen verwiesen. Die Daten liegen hier aber nicht vor und sind daher auch nicht nachvollziehbar.

S. 38 Vq: *Im Rahmen der Verkehrsknotenbetrachtung zum Ausbau der K 4569 im Enzkreis wurde bewusst der Prognosehorizont 2026 angesetzt, da in diesem Zeitraum die vollständige prognostische Aufsiedlung und Nutzung des Porsche-Entwicklungszentrums Weissach abgeschlossen sein soll. Da uns derzeit keine weiteren konkreten Entwicklungsabsichten der Firma Porsche im relevanten Untersuchungsgebiet bekannt sind, ist davon auszugehen, dass sich die weitere verkehrliche Entwicklung ab dem Prognosejahr 2026 voraussichtlich im Rahmen der allgemein üblichen Prognoseansätze bewegen wird.*

Die Anmerkung belegt, dass die einzige nennenswerte Verkehrsquelle und damit auch der einzige Grund für den Ausbau die Fa. Porsche und insbes. deren Südzufahrt ist.

S. 35 Vq: Zusammengefasst: *Knoten L 1134/K 4569 wird dadurch stark überlastet und muss ausgebaut und signalisiert werden. Kreisverkehr (mit Bypass) ist nicht genügend leistungsfähig.*

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso ein Kreis bei der Einmündung in die L 1134 nicht leistungsfähig genug sein soll. Wahrscheinlich wäre ein einfacher Kreis (ohne Bypass) hier sogar vorteilhaft, da durch die Rechtsabbieger in die K4569 ein Zeitfenster für das Einbiegen aus der K 4569 geschaffen wird.

Die Eingriffe in Natur- und Landschaft könnten geringer sein, wenn auf extra Abbiegespuren verzichtet wird. Die zusätzlichen Abbiegespuren wären nur für eine sehr geringe Zeitspanne notwendig und deshalb ist der Eingriff in Natur und Landschaft unverhältnismäßig.

S.4 EB: Die verkehrliche Anbindung wird als wirkungsvolle Maßnahme zur Reduzierung des Porsche-Verkehrs in den Ortslagen von Weissach und Flacht sowie im Bereich Mönshheim an der L1177 gesehen. Der Anschluss der EZW-Südanbindung an die K 1017 / K 4569 sieht einen T-Knoten vor

Die Rechtsabbiegespur von der Südanbindung in die K4569 wird zu gefährlichen Wendemanövern auf der K4569 oder auf Feldwegen führen, wenn Autofahrer Richtung Flacht/ Rutesheim wollen. Es ist absehbar, dass das Rechtsabbiegegebot aufgehoben wird und Flacht dann stark belastet wird. Es ist ein Mangel, dass die Verkehrsströme nicht alternativ ohne Rechtsabbiegegebot berechnet wurden sowie die damit verbundenen Umweltauswirkungen.

S. 13 EB: Derzeit beträgt die Verkehrsbelastung auf der K 4569 / K 1017 rund 1.400 Kfz/24h, also eine insgesamt als gering einzustufende Verkehrsmenge. Dies wurde durch eine Verkehrsuntersuchung der Planungsgruppe Kölz (Ludwigsburg) vom November 2015 (siehe Unterlage 22 Verkehrsqualität) bestätigt.... Eine stärkere Verkehrsbedeutung erfährt die K 4569 vor allem auch durch die Verkehre, die aufgrund der südlichen Erweiterung des Entwicklungszentrums Weissach (im Bau befindlich) der Firma Porsche hervorgerufen werden.... Allein 6500 Fahrzeuge entfallen auf den Ziel- und Quellverkehr des EWZ-Weissach, welcher über den neuen Südanchluss angebunden ist.....

Die K4569 ändert ihre Verkehrsfunktion durch den Südanchluss der Fa. Porsche vollkommen. Das Verkehrsaufkommen steigt dadurch um über 470 %, der Porsche-Verkehr dominiert mit großem Abstand. Der Ausbau der Straße und des Knotens mit der L 1134 dient ausschließlich dem Porsche-Verkehr. **Die Straßenfunktion der K 1017 / K4569 wird hin zu einer Porsche-Werkzufahrt geändert.**

Variantenvergleich

S.16 EB: Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Eine Variantenuntersuchung fand nicht statt. Es wurde nicht untersucht, ob die 6400 Porsche-Fahrzeuge auch über die L 1177 fahren können. Es wurden keine Lösungen außerhalb des Straßenbaus gesucht, es wurden keine Verkehrsminimierungsmaßnahmen gesucht (Erhöhung des Besetzungsgrades im Fahrzeug, Homeoffice, Werksbusse).

Ausbaustandard

Die Straße führt durch wertvolle Natur und ein bedeutendes Erholungsgebiet. Durch Senkung des Ausbaustandards und den Verzicht auf Begradigung ließe sich der Eingriff erheblich verringern. Es gibt keinen vernünftigen Grund, die K456 bei der geringen Verkehrslast mit dem hohen Standard auszubauen. Ein geringerer Ausbaustandard würde zu geringerer Geschwindigkeit führen, damit die Lärm- und Luftbelastung verringern sowie die Verkehrssicherheit erhöhen. Eine Fahrbahn-Breite von 6,0 m halten wir für vollkommen ausreichend. Die vor ca. 10 Jahren gebaute Kreisstraße von Maulbronn-Zaisersweiher nach Illingen-Schützingen ist auch nur 6,0 m breit. Auch die Straße Weissach - Heimerdingen ist nur 6 m breit, in schlechtem Zustand und wird stärker befahren als die K4569. Auch findet ein starker LKW Verkehr statt. Bedingt durch den Zustand der Straße wird

vorsichtig gefahren und trotz der hohen Verkehrsbelastung sind wenige Unfälle zu verzeichnen. Auch könnten die Bankette weniger breit ausgeführt werden.

S. 14 EB: Durch die Schaffung ausreichender Fahrbahnbreiten für sämtliche Begegnungsfälle und die Verstetigung der Linienführung wird die Verkehrssicherheit grundlegend verbessert.

Bei einer Verkehrslast von 1400 Fahrzeugen könnte die Straße für den LKW-Verkehr gesperrt werden. Dann müsste die Straße nicht für „sämtliche Begegnungsfälle“ verbreitert werden. Auch ist es immer eine Frage der Begegnungsgeschwindigkeit, wie breit eine Straße sein muss.

S.20 EB: Verkehrsteilnehmer rechnen oft nicht damit, dass auf freier Strecke in kurzen Abständen Fahrzeuge einmünden und abbiegen können. ... Im Zuge der Planungen wurden jedoch einige bestehende Weganbindungen aufgelöst und somit die Situation etwas entzerrt.... auf das notwendigste Maß beschränkten Zufahrten

In ländlichen Gegenden muss ein Autofahrer immer mit ein- und ausfahrenden (landwirtschaftlichen) Fahrzeugen rechnen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist das kein Problem. Da auf der K 4569 künftig mehr Verkehr herrscht sowie wesentlich schneller gefahren wird, ist das Ein- und Ausbiegen für Grundstückeigentümer, Landwirte, Versorgungsunternehmen Telekom, EnBW künftig gefährlicher.

Die Auflösung von bestehenden Wegeverbindungen erhöht für die Landwirtschaft den Betriebsaufwand und erschwert die Querungsmöglichkeit für Erholungssuchende. In den Unterlagen ist nicht definiert, was „notwendig“ ist. Der Umfang der Umwegigkeit wird nicht dargestellt, was einen erheblichen Mangel darstellt. „Notwendig“ wäre die Umwegigkeit bei geringeren Geschwindigkeiten nicht.

S.20 EB: Stark teerhaltiger Asphalt fällt nach derzeitigem Kenntnisstand auf einer Streckenlänge von etwa 1,75 km an. Der belastete Fahrbahnaufbau muss teilweise komplett ausgebaut und entsorgt werden. In den weiteren Planungsphasen wird ein Entsorgungs- und Wiederverwertungskonzept erstellt.

Der Sondermüll würde nicht anfallen, wenn auf der bestehenden Straße verblieben würde.

Auswirkungen auf den Menschen

S.14 LBP: Die Erhöhung der Verkehrsmenge führt zu einer Beeinträchtigung der Erholungsfunktion, was sich auch schon im Null-Fall durch die Porsche-Südanbindung auswirkt.

Diese Aussage ist nicht richtig. Die bestehende Straße ist schmaler und landschaftlich angepasster. Querungen sind auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens und der geringen Geschwindigkeit gefahrlos an vielen Stellen möglich. Auf der schmalen Straße wird langsam gefahren. Durch die langsamere Fahrweise ist die Lärm- und Luftbelastung geringer. Die bestehende Straße hätte auch nicht die prognostizierte Verkehrszunahme, da sie gemieden würde.

S.31 EB: Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Hier liegt ein Formfehler vor. Das Kapitel enthält keine Beschreibung. Somit ist es nicht möglich, vollumfänglich Stellung zu nehmen.

Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen

Ackerflächen werden grundsätzlich falsch bewertet. Das Potential als Standort für Biodiversität von Ackerflächen ist sehr hoch. Innerhalb von drei Jahren kann aus einem artenarmen Maisacker eine artenreiche Blumenwiese werden. Dieses Potential hat versiegelte Fläche nicht.

Zitat LBP S.5: Für die teilweise in der Nähe des Baufelds liegenden Brutstätten von Vögeln kann von tolerierbaren Störungen ausgegangen werden, da im Umfeld ausreichend geeignete Habitatflächen (auch andere geeignete Brutbäume) zur Verfügung stehen und sie während der Bauzeit auf andere Bereiche ausweichen können.

Es ist zweifelhaft, dass geeignete Bruträume in ausreichendem Umfang in der Umgebung zur Verfügung stehen, da diese meist bereits besetzt sind. Es ist nicht nachvollziehbar, wie der Gutachter zu dieser Aussage kommt, dass im Umfeld nicht besetzte Habitatflächen in ausreichendem Umfang vorhanden seien. Da es bereits in jüngster Vergangenheit zu umfangreichen Eingriffen in unmittelbarer Umgebung gekommen ist (Betriebserweiterung Fa. Porsche mit Zufahrt), ist davon auszugehen, dass geeignete Habitate besetzt sind. Hinzu kommt, dass je höher die Konkurrenzsituation für Vögel, desto geringer der Bruterfolg. Da das Nahrungsangebot immer schlechter wird (Insektensterben), müssen die Reviere für die Vögel (und Kleinsäuger) immer größer werden.

S.15 LBP: Die Erhöhung der Verkehrsmenge führt zwar zu einem leichten Anstieg der Schallemissionen, die aber nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Fauna führen, da im Umfeld der Trasse keine lärmempfindlichen Arten vorkommen.

Nicht nur durch die Verkehrsmengenerhöhung kommt es zur Lärmzunahme, sondern auch durch die wesentlich höheren Geschwindigkeiten. Die Behauptung des Gutachters, es gäbe keine lärmempfindlichen Tierarten, ist durch nichts belegt.

Landesweiter Biotopverbund/Wildwechsel

Zitat 4.3: " mit der Ertüchtigung der Kreisstraße ist zwar ein erhöhtes Verkehrsaufkommens verbunden, jedoch wird sich dadurch das Tötungsrisiko für die Art nicht signifikant erhöhen".

Das ist nicht korrekt! Das Verkehrsaufkommen soll sich von heute 1400 KfZ/Tag auf ca.8000 erhöhen. Selbstverständlich steigt dadurch das Tötungsrisiko signifikant. Auch wird der LKW-Verkehr stark zunehmen und damit das Tötungsrisiko, da LKWs durch die größere Oberfläche ein höhere Kollisionsrisiko haben. Erschwerend kommt auch hinzu, dass künftig vermehrt nachts gefahren wird, was heute nur wenig der Fall ist. Damit steigt das Tötungsrisiko für zahlreiche nachtaktive Insekten und deren Jäger (Eulen, Fledermäuse).

Auch für andere Arten (Rotwild, Schwarzwild, Niederwild) wird sich das Kollisionsrisiko erhöhen. Durch den geplanten Ausbau der Straße wird der Verinselungseffekt erhöht.

S.163 LBP: jedoch zerschneidet die Kreisstraße an dieser Stelle bereits heute diesen Bereich, der bevorzugt als Wildwechsel für größere Säugetiere (Rehe, ...) genutzt wird.

S. 172 LBP Zerschneidungswirkung/Kollisionsrisiko

Erhöhung der täglichen Verkehrsmengen um ca. 6.500 KfZ von 1.400 KfZ auf 7.900 KfZ. Bei diesen

Verkehrsmengen zeigen Tiere bereits starke Angstreaktionen und vermeiden in der Regel die Straßenquerung (Hohmann 2003), stark erhöhtes Kollisionsrisiko

Wir verweisen auf den Generalwildwegeplan, Seite 63. Nach diesem Plan über die **K 4569 / K 1017** ist bei der Fichtenschonung und dem kleinen Parkplatz ca. 500 m entfernt der Kreisgrenze ein sehr starker Wildwechsel. Dies wurde auch vom Jagdpächter bestätigt. Hier werden immer wieder Tiere überfahren. Es findet ein permanenter Wildwechsel ab der Markungsgrenze bis 500 m in Richtung Mönshaus statt. Bis zu 100 m unter der Tannenschonung queren die Tiere selbst auf dem offenen Feld. Es queren hier vor allem Rehe, Dachse, Marder und Füchse. Der Gutachter hat dies nicht ermittelt, das Gutachten ist diesbezüglich grob fehlerhaft. Bei der Kartierung hätte der Schellenberg und der Steinsberg miteinbezogen werden müssen, da es ein naturräumlicher Zusammenhang gibt.

Es ist zu erwarten, dass mit dem Ausbau der Straße und der damit verbundenen Verkehrszunahme sowie der höheren Geschwindigkeiten das Tötungsrisiko steigt. Auch der Gutachter sieht ein stark erhöhtes Kollisionsrisiko. Es sind aber keine Gegenmaßnahmen vorgesehen. Dies ist ein erheblicher Mangel. Für die lokale Biotopverbundfunktion ist es wichtig, dass die Tiere gerade keine Angstreaktion zeigen, sondern die Straße gefahrlos queren können. Es ist Aufgabe der Straßenbaubehörden und der Umweltschutzbehörden, den Generalwildwegeplan umzusetzen.

Forderung: Grünbrücken

Wir fordern eine Tieferlegung der Straße an dieser Stelle und die Realisierung einer Grünbrücke, die auch Fahrradfahrern und Fußgängern nutzen können. Dadurch würde eine Verinselung beider Waldgebiete verhindert und der Waldrand bliebe als Leitstruktur für jagende Fledermäuse erhalten. Leitplankeneinrichtungen an dieser Stelle lehnen wir ab, da sie den Trennungseffekt weiter erhöhen würden.

Eine weitere Grünbrücke halten wir in dem Bereich für sinnvoll, wo der (vom RP geplante, von uns abgelehnte) „Rad“weg auf die K4569 trifft. Auch diese Grünbrücke würde zusätzlich dazu beitragen, dass das Überqueren der K 4569 durch die Radfahrer/Fußgänger ohne Unfallrisiko erfolgen könnte. Außerdem könnte durch diese Grünbrücke der Schleichverkehr auf dem Radweg unterbunden werden.

Sollten Sie dieser Forderung nicht folgen, muss eine Querungshilfe an dieser Stelle nicht nur für Tiere, sondern auch für Fahrradfahrer und Fußgänger geschaffen werden. Die Straße muss an der Stelle verengt werden und die Geschwindigkeit drastisch abgesenkt werden (30 km/h). Eine regelmäßige Kontrolle muss erfolgen. Auch Blend- und Wildschutzeinrichtungen sind aufzustellen.

Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung/ Eingriff in ein FFH-Gebiet, Verträglichkeitsstudie

Grundsätzlich halten wir die Erfassungsmethoden und Anzahl der Begehungen für in Ordnung. Dennoch hat die Untersuchung einige Lücken:

In der Unterlage wird ausgeführt, dass das Kollisionsrisiko für Vogelarten und Fledermäuse gering sei, da wenig Verkehr sei. Im Gegensatz zum Zustand vor dem Ausbau wird aber nach dem Ausbau bedingt durch die Fa. Porsche das Verkehrsaufkommen drastisch erhöht und auch nachts gefahren. Heute ist das Verkehrsaufkommen nachts vernachlässigbar gering. Der Gutachter hat diese Tatsache falsch ermittelt und bewertet.

Spanische Flagge

Die „Spanische Flagge“ (Art Code 1078) ist nicht aufgelistet. Sie kommt in unmittelbarer Umgebung vor. Es ist nicht auszuschließen, dass auch die Umgebung der Straße zum Habitat der Spanischen Flagge gehört und es nur Zufall ist, dass der Gutachter sie nicht kartiert hatte. Die Nahrungspflanze des Falters, der Wasserdost kommt auch im Stahlbühlwald vor. Immer wieder wurde der Schmetterling am Waldrand des Schellenbergwaldes nicht weit entfernt von der Straße beobachtet. In einem so hochwertigen und sensiblen Gebiet hätte der Untersuchungsrahmen größer als 300m gewählt werden müssen. Dies hatten wir bereits im Scoping-Termin angemahnt.

Uhu

Nicht untersucht wurde das Kollisionsrisiko für den Uhu. Die Gegend ist Jagdgebiet des Uhus, der im Heimsheimer Steinbruch brütet.

Feldlerche/ Rebhuhn (SAP-C1)

Die Ausgleichsmaßnahmen (nektarreiche und- blütenreiche Brache) müssen schon vor Baubeginn angelegt und die Wirksamkeit gesichert sein, womit ein Baubeginn Frühjahr/Sommer 2019 auszuschließen ist. Auf den Buntbrachen dürfen keine Pestizide ausgebracht werden. Um eine Abdrift von Pestiziden zu verhindern, sollte über Vertragsnaturschutz mit Landwirten auch ein reduzierter Pestizideinsatz auf den angrenzenden Flächen ermöglicht werden. Wir raten zur Einsaat von FAKT Rebhuhnblütmischung (Landschaftserhaltungsverband Enzkreis), siehe hierzu das LEADER Projekt des LEV zum Schutz des Rebhuhns im Heckengäu.

Ein Monitoring über die Wirksamkeit der Maßnahmen muss jährlich durchgeführt werden.

Begleitende **Korrektur- und Ergänzungsmaßnahmen**, die bei Fehlentwicklungen durchgeführt werden können, müssen näher bestimmt und festgesetzt werden.

Mäusebussard

Der streng geschützte Mäusebussard, der im fraglichen Gebiet brütet, hat ein hohes Kollisionsrisiko, da er über die Straße laufende Mäuse jagt. In Folge des Ausbaus erhöht sich das Verkehrsaufkommen und die Fahrgeschwindigkeit auf der Straße, wodurch die Tötungswahrscheinlichkeit für diese Art stark steigt.

Höhlenbrüter/ Halbhöhlenbrüter

Vor Baubeginn müssen für Höhlenbrüter Nistkästen angebracht werden, die Wirksamkeit der Maßnahme muss vor Baubeginn eingetreten sein. Für die Nistkästen muss ein langfristiger Wartungsvertrag abgeschlossen werden. Nistkästen müssen jährlich gereinigt werden, beschädigte Kästen müssen ersetzt werden. Dies darf nicht über ehrenamtliche Arbeit erfolgen.

Zweigbrüter

Heckenneupflanzungen müssen vor dem Eingriff gemacht werden, die bestehenden Hecken sind wahrscheinlich besetzt. Auf Distanzwahrung für die einzelnen Brutpaare muss geachtet werden.

Hänfling

ist heute eine bedrohte Vogelart. Der Gutachter hat die Gefährdungslage falsch gargestellt.

Grünspecht

Der Grünspecht ist nicht nur Nahrungsgast (S. 80 LBP) sondern hat auch ein Brutvorkommen im alten Streuobstbestand.

Turmfalke

Der Turmfalke brütet seit 15 Jahren regelmäßig im Telekomgebäude, Flur-Stück Nr. 4687, im Dach des Gebäudes sind zwei spezielle Nistkästen von Simone Reusch, BUND OG Heckengäu, angebracht worden. Es ist davon auszugehen, dass er Nahrungsgast im Gebiet ist.

Dompfaff, Schwarzspecht, Kolkrabe

wurden nicht erfasst. Der Dompfaff wurde im Sommer 2018 mit 2 Paaren auf dem Flurstück 4687 beobachtet ebenso der Schwarzspecht, der hier als Nahrungsgast vorkommt. Der Kolkrabe am Rande des Schellenbergwaldes wurde auch nicht erfasst. (Beobachterin: Simone Reusch, BUND OG Heckengäu). Auch für diese bedrohten Arten geht zumindest ein Nahrungshabitat verloren, die Konkurrenzsituation verschärft sich, der Bruterfolg wird geringer.

Zwergfledermaus, Großes Mausohr

Das Große Mausohr hat eine Wochenstube in der ev. Kirche in Mönshheim. Der Ausbau der K 4569 ist ein Eingriff ins Jagdhabitat. Das Jagdhabitat hat sich für Fledermäuse durch die bereits erfolgten Eingriffe der Fa. Porsche in der jüngsten Vergangenheit erheblich reduziert.

Zunehmender Nachtverkehr: Die Argumentation, dass der Verkehr sich auf die Tagesstunden konzentriert, ist falsch. Das Verkehrsaufkommen zur Firma Porsche findet Tag und Nacht statt. Heute ist das Verkehrsaufkommen nachts vernachlässigbar gering. Der Gutachter hat die Tagesganglinie des künftigen Verkehrsaufkommens falsch ermittelt und bewertet. Das Große Mausohr hat eine hohe Lichtempfindlichkeit und meidet beleuchtete Jagdhabitats. Durch die in jüngster Vergangenheit entstandenen Neu-Versiegelungen in Weissach und umliegenden Gemeinden sind bereits wertvolle Jagdhabitats verloren gegangen.

Hilfsweise schlagen wir als Ersatzmaßnahme die Schaffung von Ersatzquartieren, z.B. Wochenstuben, für das Große Mausohr in den Kirchen in Flacht oder Weissach vor.

Haselmaus

Ersatzhabitats wie Nistkästen müssen vor Baubeginn angeboten werden. Wir halten es aber für sehr wahrscheinlich, dass die Ersatzhabitats bereits belegt sind, da auch in jüngster Vergangenheit bereits Haselmäuse umgesiedelt werden mussten. Deshalb muss der Umsiedlungserfolg vor Baubeginn festgestellt werden. Nicht nachvollziehbar ist, wie die Wiedereinwanderung der Haselmaus verhindert werden soll.

Zauneidechse (SAP-C2)

Auf dem Flurstück 4687 kommen ebenfalls Zauneidechsen vor (Steinhaufen), hier müssen unbedingt Schutzmaßnahmen vor Baubeginn eingerichtet werden.

Das Formblatt für die Zauneidechse weist einen Widerspruch auf. Zunächst heißt es, dass der Verbotstatbestand Nr. 3 eintritt. Eine Zeile danach heißt es, dass kein Verbotstatbestand eintritt. Die vorgesehene Umsiedlungsfläche für die Zauneidechse (Flurstücke 4661 und 4662) ist problematisch, da das Habitat an eine Ackerfläche grenzt, die regelmäßig gedüngt wird und auf der Pestizide eingesetzt werden. Durch den Pestizideinsatz geht die Nahrungsgrundlage für die Eidechsen verloren. Hier könnte über Vertragsnaturschutz oder die Landschaftspflegeleitlinie der Pestizideinsatz reduziert werden.

Bei der Umsiedlung von Zauneidechsen muss darauf geachtet werden, dass der „optimierte“ Lebensraum nicht überbevölkert wird. Zauneidechsen sind Reviertiere, es kann nur eine bestimmte

Anzahl einen Lebensraum besiedeln. Die Umsiedlung der Zauneidechsen muss Ende März bis Anfang April erfolgen (vor der Paarungszeit). Die Eidechsen sollten nicht mit dem Lasso gefangen werden, sondern mit der Fallenmethode (Blumenkasten), da dies stressfreier für die Tiere ist.

Das Ersatz-Habitat ist dauerhaft zu schützen. Es muss freigehalten werden vor Beschattung durch Überwucherung mit Brombeeren oder sonstigem Unkraut. Dies muss über einen Pflegevertrag sichergestellt werden. Das Habitat muss vor Baubeginn in Funktion sein und von den Eidechsen angenommen sein.

Pufferzonen FFH-Gebiet

Das FFH-Gebiet beherbergt viele seltene Vogelarten, welche durch akustische und optische Reize gestört werden könnten. Dadurch besteht die Gefahr, dass die Brut aufgegeben wird, Fluchtreaktion können ausgelöst werden, aber die Vögel nicht ausweichen können, weil alle anderen Reviere besetzt sind. Davon ist auszugehen, da bereits in jüngster Vergangenheit in erheblichen Umfang in den Schellenbergwald und Umgebung durch die Firma Porsche und die Südanbindung in erheblichen Umfang eingegriffen worden ist. Durch die kumulative Wirkung ist das FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt.

Temporäre Eingriffe

S.15 LBP: Während der Bauphase werden zusätzliche Flächen für die Baustelleneinrichtung, als Lagerflächen und als Baufeld benötigt. Von der temporären Flächeninanspruchnahme sind teilweise hochwertige Biotoptypen wie Gehölzstrukturen betroffen sowie Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-Richtlinie (Magere Flach-land-Mähwiese)..... nicht als erheblich nachteilig einzuschätzen.

Gehölzstrukturen und Magerrasen, die temporär für Baueinrichtungsflächen zerstört werden, können nicht problemlos wiederhergestellt werden. **Auch ein temporärer Eingriff ist erheblich**, da die Bodenstruktur und das Bodenleben auf Jahrzehnte zerstört werden. Durch die Bautätigkeit kann es zu Verunreinigungen im Boden kommen. Streuobstbäume und Feldgehölze sind schwer regenerierbar, da sie eine lange Entwicklungszeit besitzen (15 bis 150 Jahre).

Auf Baueinrichtungsflächen könnte verzichtet werden, bzw. minimiert werden, wenn die bereits bestehende Straße genutzt würde und abschnittsweise gebaut wird. Alle Bautätigkeit muss außerhalb der Brutsaison stattfinden. Dies ist verbindlich im Planfeststellungsbeschluss festzulegen.

Auswirkung auf Boden/Fläche

S. 9 EB: Der Ausbau der beiden Kreisstraßen findet im Wesentlichen auf der vorhandenen Straßentrasse statt

Da 16.000 m² neu versiegelt werden, ist diese Aussage sehr irreführend. Der Ausbau könnte auf der bestehenden Straßentrasse stattfinden, wenn geringerer Ausbaustandard gewählt würde, sowie eine geringere Entwurfsgeschwindigkeit veranschlagt würde.

S. 17/18 LBP: Bei Durchführung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich und Ersatz sind keine verbleibenden erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten. Das Vorhaben führt zu einer zusätzlichen Versiegelung auf ca. 1,6 ha. Dem steht eine Entsiegelung von ca. 540 m² gegenüber.

Teilweise werden sehr hochwertigen Parabraunerden versiegelt, entsiegelter Boden hat noch nach Jahrzehnten nicht diese Wertigkeit. In Zeiten einer steigenden Weltbevölkerung und des Klimawandels ist das nicht mehr vertretbar. Auf guten Parabraunerden können auch bei Extremwetterlagen (Dürre, Starkregen) noch gute Erträge erzielt werden, da der Boden eine hohe Pufferkapazität hat. Der Verlust von Boden kann nicht ausgeglichen werden, auch nicht durch Entsiegelung (0,5 ha). Natürlich gewachsener Boden hat eine wesentlich bessere Struktur als wieder hergestellter Boden. Auch die Begrünung der Straßenböschung kann dies nicht ausgleichen. Der Eingriff ist erheblich.

Auswirkung auf Wasser

Die K4569 führt durch Muschelkalkboden ohne, bzw. mit geringer Deckschicht, weswegen die Empfindlichkeit gegenüber schädlichen Einträgen sehr hoch ist. Der hohe Ausbaustandard, der zu höheren Geschwindigkeiten führt, könnte die Unfallwahrscheinlichkeit drastisch erhöhen. Dadurch können wassergefährdende Stoffe ins Grundwasser gelangen und die Trinkwasserversorgung von Mönshheim gefährden. Aber auch im Normalbetrieb gelangen Schadstoffe durch Abrieb (Mikroplastik) in Boden, Oberflächenwasser und Grundwasser. Je mehr Verkehr, je schneller gefahren wird, desto mehr Schadstoffe werden freigesetzt.

Eine geordnete Wasserabführung könnte auch ohne Straßenverbreiterung erreicht werden.

Talabwärts liegen Trinkwasserquellen des Wasserschutzgebietes Halden, aus denen sich die Gemeinde Mönshheim mit Trinkwasser versorgt. Zwischen diesen Quellen und dem Gebiet des geplanten Straßenbaus besteht mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Verbindung. Eine Gefährdung dieser Quellen durch das zu versickernde Wasser kann nicht ausgeschlossen werden, wurde aber nicht untersucht.

Das Wasserschutzgebiet "Halden" im Bereich der geplanten Straßen mit WSZ II und III wurde deshalb vor 20 Jahren geplant und beantragt, ist aber bedauerlicherweise noch immer nicht rechtswirksam ausgewiesen worden und somit auch für die vorliegende Planung nicht bindend. Daraus ergeben sich die folgenden Fragen:

S. 5 WU: Im Bereich der K 4569 sind für den südlichen Böschungsbereich (in Stationierungsrichtung rechts) der ersten 300 m Ausbaustrecke gemäß Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde des Landratsamt Enzkreis keine Maßnahmen nach RiStWag 2016 erforderlich. Diese Bereiche haben Bestandsschutz. Das gleiche gilt für den westlichen Böschungsbereich der L 1134 im Bereich der Ausbaumaßnahme.

Mit welcher Begründung haben die angesprochenen Bereiche Bestandsschutz, obwohl die gesamte Maßnahme einem Neubau entspricht? Warum soll hier die RiStWag nicht angewendet werden? Wäre ein solches Vorgehen auch möglich, wenn die WSZ II bereits rechtskräftig ausgewiesen wäre?

S. 5 WU: Von Station 0+450 bis zum Bauende bei Station 2+100 verläuft die Ausbaustrecke in der fachtechnisch abgegrenzten Wasserschutzzone III. In Ermangelung der Angaben der geotechnischen Untersuchung wurde in diesem Abschnitt die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckenden Schichten als mittel abgeschätzt.

Wäre ein solches Vorgehen bei einer rechtskräftig ausgewiesenen WSZ III möglich? Genügt hier eine

Abschätzung der Schutzwirkung der grundwasserüberdeckenden Schichten? Worauf stützen sich diese Schätzungen? Hat diese Abschätzung ein Geologe durchgeführt?

Reicht hier auch eine Abschätzung über die Behandlung des Niederschlagswassers (keine Berechnung ersichtlich), wobei das Risiko für Verunreinigungen durch Reifenabrieb, Bremsstaub, Taumittel (Salz) und andere Gefahrstoffe sich durch die Erhöhung der Fahrzeugdichte fast versechsfacht mit zusätzlichem LKW-Verkehr. Ein bedeutender Anteil der Verunreinigungen wird vom Reifenabrieb stammen, der bereits heute als einer der größten Verschmutzer der Gewässer durch Mikro-Plastik-Partikel eingestuft wird. All diese Stoffe (Feinstäube) werden aufgrund ihrer Partikelgröße möglicherweise bis ins Grundwasser transportiert. Dort gelangen sie von WSZ III nach WSZ II und dann in WSZ I und ins Trinkwasser.

S. 113 LBP: Die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung ist im Bereich des Oberen Muschelkalks ohne Deckschichten sehr gering, dementsprechend ist die Empfindlichkeit gegenüber schädlichen Einträgen sehr hoch. Im Bereich der Verschwemmungssedimente und Lößüberdeckungen ist die Schutzwirkung gering bis sehr gering und damit die Empfindlichkeit hoch bis sehr hoch.

Im Untersuchungsraum haben sich im Bereich des Oberen Muschelkalk Rendzinen ausgebildet, diese sind sehr wasserdurchlässig und bieten daher nur eine sehr geringe bis geringe Schutzwirkung gegenüber möglichen Schadstoffeinträgen.

Im Bereich der Kolluvien ist die Wasserdurchlässigkeit mittel und damit die Schutzwirkung ebenfalls als mittel einzustufen.

S. 8 LBP: „Der Grundwasserleiter im UG wird vom Karstgrundwasserleiter des Oberen Muschelkalk gebildet. Dieser zeichnet sich durch ein mittleres Grundwasserdargebot aus mit einer geringen Wirksamkeit der überdeckenden Schichten.“

Hier wird auf die geringe Wirksamkeit der das Grundwasser überdeckenden Schichten hingewiesen und damit auf die Gefahr der Verschmutzung der talabwärts liegenden Trinkwasserquellen!!!

S. 7 und S. 8 WU: Bemessung der Entwässerungseinrichtungen

Aus Tabelle 3.3.1 ist nicht nachvollziehbar, bis zu welcher Regenmenge die Ableitung in Rohren innerhalb der WSZ II funktioniert. Was geschieht, wenn mehr Wasser kommt? Versickert das dann in der Schutzzone II?

Aus Tabelle 3.3.2 ist nicht nachvollziehbar, bis zu welcher Regenmenge die Versickerung innerhalb der WSZ III funktioniert. Was geschieht, wenn mehr Wasser kommt? Läuft das dann in die WSZ II ab und versickert dort? Oder in WSZ II in die Abwasserrohre, die dann aber auch bereits voll sind?

S. 11 WU: Bei Niederschlagsereignissen größerer Jährlichkeiten mit kürzerer Dauer kann es zu Überlastung der Entwässerungsleitungen und somit zu Überflutungen kommen. Das Wasser würde dann oberflächlich in Richtung Ortslage abfließen.

Dabei fließt dieses Wasser durch die WSZ II und WSZ I und kann die Trinkwasserquellen Halden verschmutzen. Wäre das zulässig, wenn die Wasserschutz-zonen bereits rechtskräftig ausgewiesen wären?

S. 29 EB: 4.12 Das anfallende Niederschlagswasser kann breitflächig in die Seitenräume abfließen, eine konzentrierte Versickerung ist nicht erlaubt.

Aus der Wassertechnischen Untersuchung geht hervor, dass die Versickerung in den anzulegenden Mulden stattfinden soll, was dann doch einer Konzentration auf einen 1,50 m breiten Muldenstreifen neben der Fahrbahn entspricht.

Die Fahrbahntwässerung erfolgt in der Regel über ein Einseitigefälle von 2,50 % in die geplanten Entwässerungsanlagen, das bedeutet, dass das Wasser neben einer Fahrbahnseite konzentriert in der Mulde versickern soll. Unter den Mulden liegen entsprechende Drainageleitungen (Teilsickerrohr DN 160), die das konzentrierte Versickern oder Ableiten in die Abwasserrohre fördern.

S. 4 WU:durch die Beobachtungen aus dem Betrieb des Regenrückhaltebeckens an der L1177, welches im Zuge des Ausbaus der Landesstraße hergestellt wurde, gestützt. Das RRB befindet sich ca. 700 m nördlich des Anschlusses der K4569 an die L1134, und wurde in der Vergangenheit noch nicht eingestaut

Das Nichtfunktionieren des Regenüberlaufbeckens (RÜB) an der L1177 wird für einen nicht signifikanten Oberflächenwasserabfluss herangezogen. Wasser war dort noch nie eingestaut, weil das RÜB nicht funktioniert. Bei Regen fließt durch den Einlaufschacht kein Wasser ins Becken, dies kann vor Ort beobachtet werden. Vermutlich wurde der Bypass, der während der Bauzeit des RÜB eingerichtet worden war, nicht zurückgebaut. Da der Planer von einer falschen Grundvoraussetzung ausgeht, muss die anfallende Wassermenge erneut berechnet werden.

Das Oberflächenwasser wird ins Tosbecken in Mönshheim geleitet und von dort über die Entenbachverdöhlung in den Grenzbach. Die Kapazität des Tosbeckens ist heute schon nicht ausreichend, es kommt immer wieder zu Hochwasserereignissen in Mönshheim. Am Austritt des Wassers in den Grenzbach wird das Hochwasserrisiko in der Grenzbachstraße extrem verstärkt und die Bewohner nicht geschützt. Durch die höhere Versiegelung in Folge des Ausbaus der K 4569 kommt bei Starkregen dort mehr und – in Folge der Begradigung der Straße - schneller das Wasser an. Wir sind gerne bereit, dem Gutachter und dem Regierungspräsidium die Situation vor Ort zu erläutern.

S. 9 WU: Folglich ist für die Sammlung und Einleitung des gesammelten Wassers in den Grenzbach keine weitere Behandlung erforderlich.

S. 11 WU: Bei Niederschlagsereignissen größerer Jährlichkeiten mit kürzerer Dauer kann es zu Überlastung der Entwässerungsleitungen und somit zu Überflutungen kommen. Das Wasser würde dann oberflächlich in Richtung Ortslage abfließen

Mikroplastik, vor allem aus Reifenabrieb, Bremsflüssigkeit, Tausalz kommen – vor allem nach längeren Trockenperioden - hochkonzentriert im Grenzbach an. Mit solchen Wetterlagen – lange Trockenperiode gefolgt von einem Starkregen - muss in Zukunft auf Grund des Klimawandels verstärkt gerechnet werden. Der hoch belastete Erstabfluss schadet dem Gewässer und den dort noch vorkommenden, streng **geschützten Arten wie Wasseramsel, Eisvogel, Bachstelze, Gebirgsstelze, Zaunkönig und Bachforellen.**

Diese Folgewirkung wurde vom Artenschutz-Gutachten nicht berücksichtigt. Wir fordern dringend, dieses noch weitgehend natürliche Gewässer und seine bedrohten Tierarten durch eine Behandlungsanlage zu schützen. Es muss unbedingt südlich des Knotenpunktes eine Versickerungsmulde geschaffen werden.

S. 5 WU: Die Straßenabläufe werden an die Entwässerungsleitung der Muldeneinlaufschächte angeschlossen. Die Mulden werden als Retentionsmulden ausgebildet, um das Wasser dort zurückzuhalten und versickern zu lassen. Hierfür werden Querriegel angeordnet.

Kleintiere und Amphibien müssen **aus den Querriegeln gelangen können**, es dürfen keine Todesfallen geschaffen werden.

Auswirkung auf Luftqualität

S. 14 EB: Die Verstetigung des Verkehrsablaufs führt tendenziell immer auch zu einer Verbesserung der Immissionsbelastungen.

Diese Aussage ist nur bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau korrekt. Höhere Geschwindigkeiten führen zu mehr Verkehr (Reisezeitkonstante), höheren Treibstoffverbrauch und höheren Stickoxidemissionen sowie zu mehr Reifenabrieb und damit zu mehr Mikroplastik in der Umwelt. Außerdem verschieben sie den modal split vom ÖV/Fahrrad hin zum MIV (MIV=motorisierter Individualverkehr).

Auswirkung auf die Luftqualität wurde nicht untersucht. Der durch den Neubau der Straße induzierte Neuverkehr emittiert nicht nur auf der K4569 Schadstoffe und Lärm, sondern auch zum Teil in den umliegenden Ortschaften (Mönsheim, Flacht). Dadurch kommt es zu einer Erhöhung der Schadstoffbelastung der Luft. Dies hätte gutachterlich untersucht werden müssen. Auch wenn Grenzwerte nicht überschritten werden, ist eine Erhöhung der Luftbelastung immer eine gesundheitliche Beeinträchtigung.

Auswirkung auf Klima

Jede Versiegelung hat Auswirkung auf das Mikroklima und das Makroklima. Der Boden erwärmt sich und es kommt zu Luft-Turbulenzen.

Boden ist ein sehr wirksamer CO₂-Speicher. Das CO₂ im Boden wird bei Bebauung teilweise freigesetzt, zusätzlich verliert der Boden seine CO₂-Aufnahmefähigkeit. Beides verstärkt den Klimawandel.

Auswirkung Landschaft

Momentan ist die Straße schmal und passt sich fast vollkommen der Topografie an. Es gibt keine hohen Einschnitte und keine Stützmauern. Durch den Ausbau der Straße und die Begradigung wird ein weit über den Trassenraum hinauswirkender Eingriff in die Landschaft vorgenommen. Der Gutachter hat diesen Punkt falsch bewertet.

Bei einem geringeren Ausbaustandard wären die Eingriffe und Auswirkungen geringer.

Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet Weissach

Betroffen ist das LSG Weissach, VO des LRA BB vom 5.5.1994:

Zitat: § 3 Schutzzweck

Schutzzweck ist die Erhaltung und Sicherung des ursprünglichen Charakters einer vielgestaltigen Kulturlandschaft in ihrer Funktion für den Naturhaushalt, als Lebensraum der heimischen Tier- und Pflanzenwelt, insbesondere auch als deren genetisches Reservoir und als größerer, zusammenhängender Erholungsraum. Das Landschaftsschutzgebiet soll vor störenden und beeinträchtigenden Veränderungen bewahrt werden.

§ 4 Verbote

In dem Landschaftsschutzgebiet sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder die dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen, insbesondere wenn dadurch

23. *der Naturhaushalt geschädigt,*
24. *die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter nachhaltig gestört,*
25. *eine geschützte Flächennutzung auf Dauer geändert,*
26. *das Landschaftsbild nachteilig geändert oder die natürliche Eigenart der Landschaft auf andere Weise beeinträchtigt oder*
27. *der Naturgenuß oder der besondere Erholungswert der Landschaft beeinträchtigt wird.*

Teilgebiet IV.a: Erhalt der typischen Heckengäulandschaft mit Steinriegeln, Heckenzügen, Feldgehölzen und Magerrasen sowie der Streuobstbestände. Schutz der sehr wertvollen Pflanzenstandorte in diesem Bereich. Sicherung der markanten und landschaftlich sehr reizvollen Kuppe des Lerchenberges mit ihrer typischen Vegetation der Heckengäulandschaft sowie einer Lindenallee; Schutz vor Zersiedelung.

Quelle: http://www2.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/abt2/dokablage/oac_13/vo/1/81150000086.htm

Außerdem muss der geplante Ausbau der K4569 im Zusammenhang mit bereits erfolgten Eingriffen gesehen werden. Die Eingriffshäufigkeit und das Ausmaß sind nicht als Summationswirkung – Entwertung des Landschaftsschutzgebietes Weissach – dargestellt. Die Gemeinde Weissach hat bereits insgesamt über 5 ha des Landschaftsschutzgebietes Weissach in der Bauleitplanung für Ausbaumaßnahmen der Firma Porsche bereitgestellt. Dies hat zu einer erheblichen Mehrbelastung für die verbliebene Natur und Landschaft und weiterer Freiräume geführt. Tiere mussten in die verbliebenen Freiflächen ausweichen, was dort mit Sicherheit bereits zu einer Verkleinerung der Reviere geführt hat. Auch kam es dadurch zu erheblichen Verlusten von Erholungsräumen für die Bewohner von Weissach, was dazu führt, dass die Restflächen umso mehr in Anspruch genommen werden.

Nun kommt noch die Verbreiterung und Begradigung der K4569/K1017 und neuen Nebenanlagen hinzu, sowie das deutlich höhere Verkehrsaufkommen. Damit werden bisher relativ unbelastete Flächen entwertet, es kommt zu einer erheblichen Ausweitung des Lärmpegels, womit die Erholungsvorsorgefunktion beeinträchtigt wird. Der Schutzzweck „*größerer, zusammenhängender Erholungsraum*“ wird faktisch aufgehoben.

Die zu erwartende erhebliche Zunahme der Tötungsraten im Zusammenhang mit der Verinselung verkleinert das genetische Reservoir (Schutzzweck, siehe oben) und verringert das Potenzial für die Biodiversität. Der „Schutz vor Zersiedelung“ wird konterkariert.

Die Planung greift schwerwiegend und dauerhaft in die Vorgaben der LSG-VO ein und verletzt erheblich alle Verbotstatbestände in § 4, Ziffer 23. bis 27. der LSG-VO (s.o.). Die Vorsorge- und Funktionsbestimmungen sind nicht ersetzbar, es verbleibt ein erhebliches Defizit. PUNKTUELL landschaftsfördernde Maßnahmen im Nahbereich des Eingriffsortes sind als Schadensverringerung nicht annähernd ausreichend. De facto ist das Landschaftsschutzgebiet aufgehoben.

In den Auslegungsunterlagen unterbleibt diese Zusammenschau nicht nur mit dem Ausbau der Firma Porsche sondern auch mit anderen Neubaugebieten in den umliegenden Gemeinden z.B. Gewerbegebiete in Wurmberg, Waldwiesen und Kohlplatte in Wiernsheim. Diese kumulativen Wirkungen hätten dargestellt werden müssen. Wir sehen in der Unterlassung einen schweren Mangel.

Flächenkompensation

Die Gemeinde Weissach hat bisher keine überzeugenden Flächenkompensationen für diese enormen und erheblichen Eingriffe bereitgestellt. Zwischen den Teilgebieten IIIa., IIIb. und VIb. der LSG-VO Weissach besteht ein mögliches Kompensationsgebiet, das bisher keinem vergleichbaren, naturschutzrechtlichen Status unterliegt. Die Gemeinde Weissach ist dort großflächiger Grundbesitzer mit ca. 40 ha Flächen. Sämtliche beeinträchtigte Funktionen und Vorsorgemaßnahmen könnten dort etabliert werden. Dabei geht es hauptsächlich um die Kleinstrukturierung landwirtschaftlicher Flächen, der Schaffung von Krautsäumen in einem Biotop-Verbundnetz, der Erweiterung und Ergänzung einzelner Hecken, Wiederherstellung eines durchgängigen Schlupfbaches unterhalb der ehemaligen Bahnlinie, verbunden mit der Neuanlage von Biotopen.

Vermeidung/Minimierung/Ausgleich

Die geplanten Vermeidungsmaßnahmen sind zu begrüßen. So z. B.: Bauzeitenbeschränkungen, Aufstellung von Bauzäunen, auf den Stock setzen von Gehölzen im Winter, Wurzelentnahme im Sommer. Während der Bauaufreimung muss sichergestellt werden, dass es nicht zur Tötung oder Verletzung von in Baumhöhlen ruhenden Tieren kommen kann.

Es muss eine **ökologische Baubegleitung** verbindlich festgelegt werden und der Öffentlichkeit sowie den Naturschutzverbänden ein Verantwortlicher genannt werden. Die Nichteinhaltung von Bauauflagen muss behördlicherseits sanktioniert werden.

Aus Erfahrung wissen wir, dass **Ausgleichsmaßnahmen häufig nicht realisiert** werden. Wenn doch, werden sie nach wenigen Jahren nicht mehr gepflegt und verschwinden so. Ein dauerhafter Ausgleich eines Eingriffes (der dauerhaft ist) findet in der Regel nicht statt, da der Erhalt der Ausgleichsmaßnahmen nicht kontrolliert wird.

S. 31 EB: *Einzelmaßnahmen werden **im Zuge oder im Anschluss** an die Fertigstellung des Bauvorhabens umgesetzt. Gegebenenfalls sind die konkreten einzelnen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zuvor in einem landschaftspflegerischen Ausführungsplan näher darzustellen*

Diese Aussage ist zu unspezifisch. Für jede Maßnahme ist der Ausführungszeitpunkt so festzulegen, **dass die Funktionsfähigkeit vor dem Eingriff nachgewiesen werden kann.** (Vermeidung eines Timelag-Effektes). Wir bitten darum, dass uns der landschaftspflegerischen Ausführungsplan zur Verfügung gestellt wird.

Die Verantwortlichen für die jeweilige Pflege der Maßnahmen sind im Planfeststellungsbeschluss zu benennen. Die Kontrolle der dauerhaften Pflege muss festgelegt werden. Das Risikomanagement, falls eine Ausgleichsmaßnahme nicht oder nicht im gewünschten Umfang den gewünschten Effekt hat, muss näher beschreiben werden.

Maßnahmenblätter zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Maßnahmen Nr. V7 /V8

Begrünung der Straßenböschungen mit standortgerechter, naturraumtypischer Krautvegetation (V7)

Böschungsgrün darf nicht als Minimierungsmaßnahme gelten. Selbstverständlich muss eine Böschung begrünt werden, sonst gäbe es Rutschungen.

Der ökologische Nutzen ist gering, da Böden und Bewuchs mit Schadstoffen belastet sind und solche Straßenrandstreifen Kollisionsfallen darstellen. Es muss überprüft werden, dass tatsächlich naturraumtypisches Saatgut verwendet wird. Die Bewässerung muss sichergestellt werden. Auf insektenfreundliche Mähtechnik (Balkenmäher statt Kreiselmäher) sollte geachtet werden. Das Mähgut sollte erst nach 2-3 Tagen abtransportiert werden.

Entlang der Straße sollten Bäumen und Hecken gepflanzt werden. Dadurch wird das Lichtraumprofil der Straße verengt, es wird langsamer gefahren, die Umweltbelastungen verringern sich und die Verkehrssicherheit wird erhöht.

Maßnahme V9 Lagerung der gerodeten Einzelbäume

Wir begrüßen es, wenn Totholz erhalten werden soll. Wir haben aber Zweifel auf Grund der Verkehrssicherungspflicht, dass der Empfehlung gefolgt wird, Baumstämme senkrecht aufzustellen. Andere Maßnahme zur Totholzlagerung sollten geprüft werden.

A1 Ergänzung bestehender Feldhecke

Bei der Beschreibung der Maßnahmen steht Pflanzung von Obstbäumen, das widerspricht sich. Bei Pflege steht auf Stock setzen, was ist da gemeint die Hecke oder die Obstbäume?

A2 Streuobstpflanzung

Die Bewässerung und die Freihaltung der Baumscheibe der Bäume muss in den ersten Jahren verpflichtend festgelegt werden. Beim Erziehungsschnitt sollte die Langlebigkeit des Baumes das Ziel sein, nicht der Ertrag, d.h. das Leitgerüst des Baumes darf nicht flach gestellt werden.

A3 Anlage Mesophytischer Saumvegetation

Der Ausgleich soll im mittleren Bühlertal liegen. Wir fordern, der Ausgleich soll vor Ort stattfinden.

E 1 Maßnahmen für Waldausgleich

S.49 LBP: *Durch die Planung gehen 1.145m² Wald verloren, der als Wasserschutzwald festgesetzt ist.* Der Schellenbergwald und Stahlbühl verlieren auf diesen Flächen ihre Funktion als Erholungs-, Immissionschutz- und Bodenschutzwald. Eine Kompensation hierfür ist nicht vorgesehen. Dies wiegt

umso schlimmer, als die Eingriffe, die in jüngster Vergangenheit in den Schellenbergwald stattgefunden haben, bisher nicht vollumfänglich kompensiert worden sind.

Alt- und Totholzkonzept Mönshheim

Wir bezweifeln, dass das Alt- und Totholzkonzept als Ausgleich für den Straßenausbau herangezogen werden kann. Zum einen ist die Gemeinde Mönshheim auf Grund von Arten- und Naturschutzrechtlichen Bestimmungen dazu verpflichtet, Alt- und Totholz zu erhalten. Nur wenn über dieses Maß hinaus Totholzinseln geschaffen und erhalten werden, kann dies als Ausgleichsmaßnahme herangezogen werden. Aus den Unterlagen ist nicht erkennbar, ob und wieweit dies der Fall ist.

Zum anderen wurde das Alt- und Totholzkonzept bereits in der Vergangenheit als Ausgleich gewertet, z.B. für die illegal gebaute Baustelleneinrichtungsfläche im Gewann Wannacker der Firma Porsche, die nachträglich genehmigt wurde.

Eine Eingriffs- Ausgleichsbilanz bezüglich des Alt- und Totholzkonzeptes lag den Unterlagen nicht bei.

E2 Amphibienleiteinrichtung

Auf den Bau eines Krötentunnels könnte verzichtet werden, wenn die Straße an ca. 20 Nächten im Jahr (im März) gesperrt würde. Die Bevölkerung wird vorher informiert, dass es zu Sperrungen kommen könnte und dann kurzfristig, je nach Wetterlage, könnte über eine App abgerufen werden, ob die Straße frei ist oder nicht. Dieser Eingriff wäre wesentlich kostengünstiger, es müssten nur zwei Schranken gebaut werden. Die Verhältnismäßigkeit von Verkehrseinschränkung und Nutzen für den Amphibienschutz wäre gewahrt. In anderen Gemeinden (z.B. der Stadt Stuttgart) wird das so gehandhabt. Obwohl auch Fahrradfahrer Kröten überfahren können, sollte die Sperrung nicht für Fahrradfahrer gelten, da das Radverkehrsaufkommen nachts im März (bei Regen) gering sein dürfte.

Sollte dennoch am Bau der Krötentunnel festgehalten werden, machen wir hilfsweise folgendes geltend:

Wir sind der Überzeugung, dass mit einem **Bohrverfahren** unter der Straße die Krötentunnel wesentlich preiswerter hergestellt werden könnten. Da Ökopunkte nach dem Kostenaufwand berechnet werden, ist es leider oft der Fall, Ausgleichsmaßnahmen möglichst teuer zu gestalten, da dann weniger Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden müssen. Dies dient nicht der Natur. Eine Generierung von zusätzlichen Ökopunkten durch diese überbeuerte Maßnahme lehnen wir ab.

Die Krötentunnel sollen laut der uns zur Verfügung gestellten Unterlagen (ppt-Präsentation III, Folien 27+28) als „Doppelröhren“ abgebildet werden. Dieses System halten wir für bedenklich. Es findet eine **einseitige „Zwangsverfrachtung“** aller Tiere statt, die in das System hineingeraten. Sind sie in die Röhre, können sie diese nur auf der anderen Straßenseite wieder verlassen. Zurück kommen sie nicht mehr. Dadurch sind auch Kleinsäuger (deren Jungtiere wie z.B. Igel) betroffen. Die Leiteinrichtung darf nicht nur aus dem Blickwinkel von Amphibien gesehen werden. Die Kleintierleiteinrichtung (Durchlässe und Wendeschleifen) muss dem Umfeld der Straße (Böschung, Gräben, Feldwege, Hecken, Entwässerung, ...) und den Wanderkorridoren angepasst werden. Für Tiere, die nicht auf die andere Seite der Straße wollen, muss es eine Wendeschleife geben.

Bei Regen **muss Wasser in die Tunnel gelangen**. Die Tiere (Molche, junge Frösche und Kröten) laufen sonst feucht in den staubtrockenen Bereich und werden „paniert“, was ihren Tod bedeutet.

Wir bitten darum, uns die Ausführungsplanung vor Baubeginn zur Verfügung zu stellen.

Die **Krötentunnel müssen jährlich gewartet und gereinigt** werden. Es muss festgelegt werden, wer dafür zuständig ist und wer die Kontrolle ausübt.

Die Laichgewässer und die Sommer- und Winterquartiere müssen dauerhaft erhalten werden in gleichbleibendem gutem Zustand, sonst machen diese teuren Tunnel keinen Sinn.

Radweg

S.12 EB: der Radlückenschluss ... in der Radwegekommision des Enzkreises, in der Funktionsvertreter ... sowie die Fahrradverbände vertreten sind, im März 2017 vertreten sind, im März 2017 vorgestellt und befürwortet

Den Unterlagen ist nicht zu entnehmen, ob und welche Alternativen der Radwegekommision vorgelegt wurden und ob die erheblichen Eingriffe in Natur- und Umwelt dargelegt worden sind.

S.12 EB: Radverkehrsanteil bis 2020 auf 16 % zu steigern.... Mit dem Ausbau der K 4569/K 1017 eröffnet sich für den Enzkreis nun auch die Möglichkeit, die fehlende Infrastruktur für Radler in diesem Bereich zu ergänzen

Der Radverkehr kann nur gefördert werden, wenn gleichzeitig der Autoverkehr verlangsamt wird und/oder Fläche verliert (push and pull). Selbstverständlich könnte der Radweg auch ohne den Ausbau der K 4569 gebaut werden. Ein gleichzeitiger Ausbau für beide Verkehrsarten fördert nicht den Radverkehr.

S. 18 EB: Mit der Variante III können keine verkehrlichen Verbesserungen für den Rad- und Fußgängerverkehr erzielt werden. Diese Variante ist nicht zielführend. Die Variante II verläuft weitgehend auf Bestandswegen

S.30 EB: Zur Priorisierung von Maßnahmen hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs im Enzkreis werden folgende Kriterien zur Bewertung herangezogen:....

Es gibt kein einziges naturschutzfachliches Bewertungskriterium! In der Abwägung wurden die erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft nicht gegenübergestellt. Der geplante Radweg ist ein erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft. Allein für den Radweg müsste 1 ha (S. 12 EB) naturschutzfachlich wertvolle Fläche mit sehr hoher Bodenfunktion versiegelt werden. Es muss in das FFH-Gebiet und ein Naturschutzgebiet eingegriffen werden, Biotope werden zerstört sowie die letzten Ruhezone für Wild. Es entsteht ein Kollisionsrisiko für Zauneidechsen und Blindschleichen, die Leitstruktur für Fledermäuse wird vernichtet.

S.181/188 LPB: durch den Radweg wird die Streckenführung zwischen Flacht und Golfplatz verbessert
Das stimmt nicht, da es keinen weiterführenden Radweg nach Flacht gibt. Wichtiger als die vorgeschlagene Variante zur Erreichung eines flächendeckendes durchgängiges Netz ist die Weiterführung bestehender Feld- und Waldwege auf der Gemarkung Flacht Richtung Südtor Porsche und Flachter Ortsmitte.

Die Querung des geplanten Radweges an der L1134, Höhe Golfplatz ist auch aus Sicherheitsgründen abzulehnen, die Stelle ist nicht einsichtig und befindet sich an einer Steigung. Außerdem wird dort mit hoher Geschwindigkeit gefahren. Es gibt keine Sicherungsmaßnahmen (EB S. 28: Bei Bau-km

0+640 quert der geplante Geh- und Radweg die K 4569 in nordöstliche Richtung. Eine besondere Querungshilfe (z.B. Mittelinsel) ist nicht vorgesehen.)

Wir fordern, dass der Radweg auf bereits bestehenden, asphaltierten Feldwegen geführt wird (Variante 2). Richtung Weissach gibt es bereits einen asphaltierten Feldweg im Gewann Schmidbaum. In Zeiten des E-Bikes sind solche Steigungen hinnehmbar und zumutbar. Auch 890 m Umweg sind zumutbar, bevor man solch einen Eingriff in die Natur macht.

Würde der Radweg über die K4569 geführt (Variante III), könnte durch eine Abmarkierung eines Fahrradstreifens auf der 3,5 m breiten Fahrbahn ein Sicherheitseffekt für Fahrradfahrer erreicht werden. Es wäre keinerlei zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft notwendig.

Sollte an dieser Variante festgehalten werden, machen wir hilfsweise folgendes geltend:

Statt 3,5 m Breite könnte der Radweg nur 3 m breit gebaut werden, wodurch der Eingriff geringer wäre. Da wir auf Grund bereits gemachter Erfahrung mit gut ausgebauten Feldwegen befürchten müssen, dass der Radweg Schleichverkehr anzieht, muss an geeigneten Stellen Schranken, bzw. Mittelpfosten angebracht werden.

Bewertung der Beeinträchtigung im Zusammenwirken mit anderen Plänen

In den Unterlagen wird die Südumfahrung Heimerdingen und die Porscheerweiterung aufgeführt und die Beeinträchtigung und kumulativen Wirkungen ausgeschlossen.

Das stimmt nicht. Es gab bereits in der jüngeren Vergangenheit erhebliche Eingriffe in das FFH-Gebiet und seiner Pufferzonen (Schellenbergwald, NSG Kalkofen). Es gibt in Zukunft noch mehr Lichtquellen am Rande des FFH Gebiets Schellenbergwald.

1. das Südtor mit Südanbindung.

Porsche will seine Mitarbeiter um 8.000 in der Zukunft aufstocken, die über das Südtor zufahren sollen.

2. Aus- und Neubau der L 1177 zum Haupttor der Fa. Porsche

3. Anlage von Parkplätzen und Parkhäusern für die Fa. Porsche

4. Werksanlage der Fa. Porsche

5. Neubaugebiete (z.B. bei der Kirche) in Weissach und an der Grenze des Landschaftsschutzgebietes in Flacht

6. Südumfahrung Heimerdingen

führt zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch induzierten Neuverkehr.

All diese Eingriffe führen direkt zu Flächenverlusten, erhöhen die Zerschneidungswirkungen und die Licht- und Lärmbelastung im FFH-Gebiet, Naturschutzgebiet und Landschaftsschutzgebiet. Dies wurde vom Gutachter nicht berücksichtigt, was einen erheblichen Mangel darstellt.

Folgewirkung der Straße

S.18 LBP: *Die Trasse hat keine städtebaulichen und raumstrukturellen Auswirkungen*

Es ist davon auszugehen, dass entlang der dann gut ausgebauten Straße weitere Ansiedelungen von Gewerbe u.a. entstehen werden, was in diesem so naturschutzfachlich hochwertigen Gebiet mit erheblichen negativen Auswirkungen verbunden ist. Es entsteht dann ein Zwang, der wiederum weitere Straßenneu- und ausbaumaßnahmen in diesem hochempfindlichen Raum nach sich ziehen wird.

Erörterungstermin

Die Durchführung eines Erörterungstermins halten wir für dringend geboten.

Ausführungsplanung

Wir bitten darum, uns die landschaftspflegerische Ausführungsplanung zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen