



Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Landtag von Baden-Württemberg  
Haus des Landtags  
Konrad-Adenauer-Straße 3  
**70173 Stuttgart**

Stuttgart, den 14.12.2010

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom  
petition-l600-sandhausen

Telefon/E-Mail  
0711/248955-23, Anke.Trube@lnv-bw.de

## **Petition**

### **nach Artikel 2 Absatz 1 der Landesverfassung und Artikel 17 des Grundgesetzes**

**zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses B 535 (2. Bauabschnitt) des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 13.07.1989:  
Rückbau der L 600 auf Gemarkung Heidelberg und Sandhausen (Rhein-Neckar-Kreis)**

Sehr geehrter Herr Präsident,  
sehr geehrte Damen und Herren des Petitionsausschusses,

wir bitten die Regierung zu veranlassen, dass

umgehend die 1. Maßgabe des o.g. Planfeststellungsbeschlusses, die L 600 (inzwischen teilweise zur Gemeindestraße abgestuft) „zwischen der Kreuzung mit der L 598 und der Einmündung der K 4153 vollständig und im Anschluss daran bis zur Einmündung der L 600a auf 5,50 m zurückzubauen“, durchgeführt wird.

Dieser Rückbau wurde als Kompensation für anlagenbedingte Versiegelungs- und Zerschneidungseffekte angeordnet. Dadurch soll der vom Straßenneubau durchtrennte Landschaftsraum im Ergebnis wieder großflächig hergestellt und erhalten werden. Während das festgestellte Straßenbauvorhaben seit vielen Jahren verwirklicht ist, verzögert sich die Umsetzung des Rückbaus insbesondere auf Betreiben der Gemeinde Sandhausen.

---

**BUND Landesverband  
Baden-Württemberg e.V.**  
Paulinenstr. 47  
D-70178 Stuttgart  
T 0711/620306-0, F -77  
bund.bawue@bund.net

**LNV  
Baden-Württemberg e.V.**  
Olgastraße 19  
D-70182 Stuttgart  
T 0711/248955-20, F -30  
info@lnv-bw.de

**NABU Landesverband  
Baden-Württemberg e.V.**  
Tübinger Str. 15  
D-70178 Stuttgart  
T 0711/96672-0, F -33  
nabu@nabu-bw.de

Zwar wurde insoweit der Gemeinde Sandhausen vom Regierungspräsidium im Jahr 2000 (!) eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses in Aussicht gestellt, sofern sie einen adäquaten, mit allen berührten Trägern öffentlicher Belange, insbesondere den Naturschutzbehörden und -verbänden abzustimmenden Ausgleich schafft ( vgl. Schreiben des Regierungspräsidiums vom 10.12.2008 an BUND und vom 17.3.2009 an NABU, Az. 44a1-394A / B 535 südlich Heidelberg). Dazu hat das Regierungspräsidium ein sinnvolles Maßnahmenbündel vorgeschlagen, welches insbesondere den Rückbau der Straße „Am Forst“ umfasst. Diese Straße trennt die beiden Teilbereiche des Naturschutzgebiets „Pferdstrieb“ der Sandhausener Dünen mit den wertvollsten Sandrasen- und Binnendünenresten Süddeutschlands. Hier kommen die am besten ausgebildeten Bauschillergrasrasen Deutschlands vor (prioritärer Lebensraumtyp der FFH-Richtlinie und landesweit in einem ungünstig-schlechten Erhaltungszustand), sowie die größte Population der Sandsilberschärpe (*Jurinea cyanoides*, prioritäre Art der FFH-RL, ebenfalls landesweit in einem ungünstig-schlechten Erhaltungszustand).

Die Gemeinde Sandhausen hat aber bisher nur unzulängliche Vorschläge gemacht und verweigert inzwischen die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen, insbesondere den Rückbau der Straße „Am Forst“. Wie der Presse zu entnehmen ist, hat Bürgermeister Kletti am 23.11.2010 in einer Bürgerversammlung eine Massenpetition veranlasst, um beide Straßen zu erhalten. Damit umgeht die Gemeinde das Änderungsverfahren zur Planfeststellung (vgl. Schreiben des Regierungspräsidenten vom 17.8.2010 an den LNV) und setzt auf weiteren Zeitgewinn durch das Stillhalteabkommen zwischen Landtag und Landesregierung bei Petitionen.

21 Jahre nach Anordnung des Rückbaus und 10 Jahre nach dem Alternativangebot darf kein weiterer Aufschub mehr gewährt werden, wenn sich die Belange des Naturschutzes und die Bemühungen um Reduktion des Flächenverbrauchs in Baden-Württemberg nicht als leere Worthülsen erweisen sollen. Demgegenüber sind die Verkehrsanliegen Sandhausens nicht durchgreifend, mögen sie auch aus der Sicht vieler Bürger verständlich sein.

Will die Gemeinde weiterhin den Vollzug des Planungsbeschlusses abwenden, so ist dies für uns nur akzeptabel, wenn sie sich dem Alternativkonzept des Regierungspräsidiums unter Verzicht auf Rechtsmittel gegen einen entsprechenden Verwaltungsakt oder durch einen sofort vollstreckbaren öffentlich-rechtlichen Vertrag unterwirft. Dabei stehen wir bzw. der örtliche Arbeitskreis für Konkretisierungen und sonstige Mitwirkung zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gezeichnet  
Dr. Brigitte Dahlbender  
Vorsitzende des BUND BW

gezeichnet  
Reiner Ehret  
Vorsitzender des LNV BW

gezeichnet  
Dr. Andre Baumann  
Vorsitzender des NABU BW

Anlagen:

- Schreiben des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 10.12.2008, 17.3.2009 und 17.8.2010
- Zusammenstellung der Abläufe von 1987 bis 2010 durch Klaus Ihlenfeld, LNV-Arbeitskreis Mannheim, Heidelberg, Rhein-Neckar-Kreis

## Chronik der Ausgleichsregelung für den Bau der B 535 von 1987 bis 2010

### A Rechtsgrundlage

1. 26.08.1987: Anhörung zum Planfeststellungs- Entwurf, Protokoll v. 10.12.1987  
Die Stadt Heidelberg: lehnt gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 12.06.1986 den Bau der B 535 ab. Grund: Herausnahmen weiterführender Trassen aus dem Bundesverkehrswegeplan.  
Die Stadt Leimen stimmt nur zu, wenn eine Nordumgehung für Leimen planfestgestellt und realisiert wird. Grund: Straßen in Leimen sind überlastet.  
Gemeinde Nußloch: ?  
Rhein-Neckar-Kreis: wie Stadt Leimen.  
Die Gemeinde Sandhausen stimmt nur zu, wenn die B 535 auf der Trasse A bleibt und wenn das L-600-Teilstück von K 4153 bis L 598 (Sandhäuser Straße) zurückgebaut wird und nicht das Teilstück von K 4153 bis L 600a (Speyer Straße). Grund: verkehrstechnisch ist dies für die bauliche Entwicklung Sandhausen nach Norden sinnvoller.
2. 13.07.1989: erging der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der B 535 BA II Var. A mit den Maßgaben von 1987. Weiterhin: die L 600 wird entsprechend von K 4153 bis L600a auf 5,50m Breite teil- und von der K 4153 bis L 598 total rückgebaut. Grund: den Verkehr gezielt auf die B535 zu leiten und zwei parallel verlaufende Straßen vermeiden. Aber: mit der Realisierung des LPB ist die Baumaßnahme nicht voll ausgeglichen.
3. 3.10.1989: Auf Initiative der Naturschutzverbände reichten 10 Landwirte und Privatpersonen und die Stadt Heidelberg Klage gegen die Trassierung der B 535 auf der Variante A ein. Grund: die Trasse Variante C, Ausbau der L 600 zur B535, bedeutet gegenüber der Trasse Var. A weniger Flächenverbrauch, Landschaftszerschneidung und Verlust wertvoller Öko-Potentials. Außerdem wäre die Trasse Var. C in Hinblick auf die Zukunftspläne Sandhausens die günstigere Trasse.
4. 22.06.1993: Die Kläger unterlagen in 3. Instanz vor dem BVG Berlin. Damit aber war der Feststellungsbeschluss rechtskräftig und in allen Teilen „festgeklopft“.
5. 4.5.2000: Die neue B 535 wurde dem Verkehr übergeben. Das L 600-Teilstück von K 4153 bis L 598 konnte noch nicht zurückgebaut werden, weil es als Umleitung für das L 600-A5- Brückenbau bedingt gesperrte L 600-Teilstück K 4153 bis L 600a dienen musste.
6. Im Jahr 2000 nach B 535- Übergabe: Auf Initiative der Gemeinde Sandhausen fand vor Ort ein Treffen mit dem Staatssekretär Sieber MdL statt sowie Regierungspräsidentin Hämmerle und Bürgermeister Bertsch. Anlass: Bebauungsplan Gewerbegebiet „Mühlfeld an der L 600“. Ein Zugeständnis an Sandhausen wurde mit folgenden Festsetzungen und Bedingungen vereinbart.:
  - a.) Zur Sicherung der äußeren Erschließung des Gewerbegebietes wird das L 600 statt auf 5,50 m nur noch auf 6,50 m Breite zurückgebaut. Die Gemeinde

muss hinsichtlich der Minderentsiegelung für entsprechenden Ersatz sorgen.  
Stadt Heidelberg = 1275 qm und Gemeinde Sandhausen = 748 qm.

- b.) Für die innere Erschließung des Gewerbegebietes kann auf den Rückbau eines L 600-Teilstückes auf eine Länge von 400m von K 4153 bis Ostgrenze Gewerbegebiet verzichtet werden, sofern die Gemeinde. Für die unterbliebene Entsiegelung funktional adäquaten Ausgleich schafft. Gemarkung Sandhausen = 2154,98 qm.
- c.) Hinsichtlich des beantragten Nichtrückbaus des L 600-Teilstückes von Ostgrenze Gewerbegebiet bis L 598 vertritt das LP Karlsruhe die Auffassung, dass ohne den planfestgestellten Rückbau der L 600 ein adäquater Eingriffsausgleich nicht zustande kommen kann. Dieser müsste in vergleichbarem Umfang Flächen entsiegeln. Ferner müsste von ihm eine vergleichbare Wiedervernetzungswirkung ausgehen, wie vom Rückbau der L 600, welcher die Zerschneidung von ca. 3 km<sup>2</sup> aufhebt. Schließlich müsste ein alternativer Funktionalausgleich im selben Raum erfolgen, wofür in Sandhausens Umgebung aber derzeit keine Möglichkeit erkennbar ist. Es wäre Sache der Gemeinde, den Nachweis zu führen, dass dies doch gelingen kann. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat die Gemeinde aufgefordert, entsprechende Unterlagen aufzustellen. Solange bleibt der Rückbau aufgeschoben. Gemarkung Heidelberg = 2549,59 qm und Gemarkung Sandhausen = 3613,37 qm.

#### *B Aushebelung der Rechtsgrundlagen (hier Vereinbarung von 2000)*

7. 2000-2009: In Sachen L 600- Rückbau Sat. 6 a-c, bzw. Kompensationspläne zeigten sich seitens Sandhausen keinerlei Aktivitäten. Aber innerörtlich wurde geplant und gebaut. z.B.
- |                                       |             |
|---------------------------------------|-------------|
| Gewerbegebiet „Bahnhof-Büchert- Str.“ | ca. 1,0 ha  |
| Gewerbegebiet „Am Leimbach“           | ca. 0,8 ha  |
| Gewerbegebiet „Im Mühlfeld“           | ca. 18,5 ha |
| Wohngebiet „Mozart-Büchert- Str.“     | ca. 0,6 ha  |
| Wohngebiet „Haydn-Beethoven- Str.“    | ? ha        |

In der Rhein-Neckar-Zeitung (RNZ) v. 12.10.2005: Wohngebiet erzeugt Verkehr.

8. 14.03.2009: Die Naturschutzverbände fordern mit dem Rückbau der L 600 die Umsetzung der Rechtsverbindlichkeiten.
9. Bürgermeister Kletti trifft sich mit Innenminister Rech vor Ort und sucht Unterstützung gegen den L 600-Rückbau. Innenminister Rech dämpfte die Erwartung: In einer Demokratie könne auch ein Minister nicht allein entscheiden. Ohne die Akzeptanz der Naturschutzverbände für die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen klappt nichts.
10. 06.11.2009: Ersatzausgleichsmaßnahmen-Paket der Gemeinde Sandhausen.
11. 7.12.2009: Brief der Naturschutzverbände an das Regierungspräsidium Karlsruhe: Maßnahmenplanung völlig unzureichend, weil zu wenig Entsiegelung und Biotopvernetzung.
12. 4.02.2010: Beschluss des Heidelberger Gemeinderates: entweder adäquater Ausgleich oder L- 600- Rückbau.
13. 11.03.2010: Regierungspräsidium Karlsruhe erkennt Maßnahmenplanung der Gemeinde vom 6.11.2009 nicht an.

14. 19.11.2010: Sandhausen stellt neues Maßnahmen-Paket vor. Erarbeitet wurde es von einem Arbeitskreis Heidelberg-Sandhausen und dem Regierungspräsidium Karlsruhe. Inhalt: Aufwertung und Ausweitung des Dünenbereiches. Rückbau der Straße „Am Forst“ und des Parkplatzes im Naturschutzgebiet Pferdtrieb und Verbesserungsmaßnahmen im Naturschutzgebiet Hirschacker. Bürgermeister Kletti: hiermit von der Cholera zur Pest.
15. 23.11.2010: Bürgerversammlung in Sandhausen mit Initiierung einer Petition gegen den Rückbau der L 600 und der Straße „Am Forst“. Verwaltung hatte Petitionsvordrucke vorbereitet, zur Unterschrift aufgerufen und Wahlurnen aufgestellt.
16. 26.11.2010: Sandhausen beantragt befristete Sperrung für das L 600-Teilstück K 4153 bis L 598. Verkehrsauswirkungen sollten demonstriert werden.

*C Begründungen Sandhausens für die Notwendigkeit des Verzichts auf den L 600-Rückbau.*

Die Gemeinde Sandhausen begründet ihre Haltung wie folgt: Verkehrsaufkommen ist weit über 100 % angestiegen (RNZ v. 25.11.2010) und mit Wegfall der L 600 wird der Verkehr in Sandhausen weiter ansteigen. Sandhausen sieht sich als Geisel eines über 20 Jahre alten Planfeststellungsbeschlusses. Büro Koehler-Leutwein bezüglich L 598 von L 600 bis B 535

z.B.: für das Jahr 2000= 17000-19000 KFZ/24 h

2009= 17000-17200 KFZ/24 h ohne L 600- Rückbau

-15100 KFZ/24 h mit “

2025= -17300 KFZ/24 h ohne “

-12500 KFZ/24 h mit “

In Sandhausen selbst, z.B. auf der K 4153 bis zur Heidelberger Straße, ist der Verkehr schon jetzt um 3000-4600 KFZ/24 h je nach Abschnitt ohne L 600-Rückbau angestiegen und damit zum großen Problem geworden, ein hausgemachtes Problem, so ein Sandhäuser Bürger (RNZ v. 10.08.2008; siehe oben unter Nr. B7). Dabei hat schon beim Planfeststellungsverfahren aus rein wirtschaftlichen Gründen einen innerörtlichen Verkehrszuwachs von 3300 KFZ/24 h auf dieser Straße akzeptiert.