



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE



FAQ: Antworten auf häufig gestellte Fragen zum Projekt „L 597, Neubau zwischen Mannheim-Friedrichsfeld und Ladenburg mit Neckarbrücke“

LÄRM

Warum ist das Lärmgutachten von 2006 und nicht aktueller? Inzwischen fährt doch viel mehr Verkehr?

Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffgutachten stammen aus dem Jahre 2004/05 und haben das Jahr 2020 als Prognosehorizont.

Für die Verlängerung des Teil-Planfeststellungsbeschlusses Nordabschnitt wurden im Juni 2014 Kontrollzählungen an maßgebenden Knotenpunkten zur Erfassung der Verkehrsentwicklung und zur Kontrolle der Prognosegüte durchgeführt. Ferner wurden automatische Langzeitzählungen an Zählstellen des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg im Plangebiet zum Vergleich herangezogen. Dabei zeigte sich, dass im Bestandsnetz ohne neue Neckarbrücke L 597 die Verkehrsentwicklung bei den Neckar querenden Nord-Süd-Verkehrsströmen stagnierte oder sogar leicht hinter der Prognose zurückgeblieben war.

Darüber hinaus wurde überprüft, ob die Aussagen des Verkehrsgutachtens sich auf die Prognosehorizonte 2025 bzw. 2030 übertragen lassen. Zum Vergleich diente hierfür die Landesverkehrsprognose 2025, erstellt 2010 als Arbeitsgrundlage des aktuellen Generalverkehrsplans (GVP) des Landes, und die Verflechtungsprognose 2030 für den Bundesverkehrswegeplan 2016. Im Ergebnis weist das Verkehrsgutachten 2004/05 wegen seiner regional größeren Detailliertheit für das Prognosejahr 2020 bereits höhere Belastungswerte sowohl im Gesamt- wie auch im Schwerverkehr auf, als sich nach den Berechnungsmethoden der beiden Vergleichsprognosen für die Jahre 2025 bzw. 2030 ergeben würden.

Die Verkehrsprognose der Verkehrsuntersuchung 2004/05 steht somit in ausreichender Übereinstimmung auch mit einer zukünftigen Verkehrsentwicklung bis zum Zieljahr 2030.

Wo werden Lärmschutzmaßnahmen getroffen?

- Ladenburg-Weststadt (Höhe Banater Straße): Lärmschutzwall
- Ladenburg Industriegebiet: Lärmschutzfenster für ein Büro-/Laborgebäude
- Neckarhausen: lärmarmere Asphalt zwischen Neckarbrücke und Anschluss L637
- Mannheim Seckenheim: Lärmschutzfenster für ein Gebäude an der L637
- Mannheim Seckenheim: Lärmschutzwall für ein Gebäude direkt an der Anschlussstelle L597/ L637



Warum erhält Edingen-Neckarhausen einen lärmindernden Asphalt und Ladenburg einen Lärmschutzwall?

Am trassennächsten Wohngebäude im Gebiet „Wingertsäcker / Kappesgärten“ unterschreiten die Immissionswerte nachts den (ungünstigsten) zulässigen Lärmgrenzwert nach Bundes-Immissionsschutzverordnung um 2,1 dB. Alle übrigen Gebäude liegen noch weiter unter dem Grenzwert.

Ein wirksamer Lärmschutzwall müsste eine Höhe von mindestens 4 m haben. Wälle quer zum Neckar von mehr als 1,5 – 2 m Höhe unterbinden im Sommer den nächtlichen Luftaustausch über bodennahe neckarparallele Schwachwindssysteme und verschlechtern die ohnehin suboptimale kleinklimatische Situation Neckarhausens weiter.

Wieviel Dezibel Lärminderung bewirkt ein lärmindernder Asphalt?

Es gibt verschiedene lärmindernde Asphaltbeläge. Der SMA LA erwirkt eine Lärminderung von 4 dB (A); der offenporige Asphalt erwirkt eine Lärminderung von 5 dB (A).

Wie lange hält der „Flüsterasphalt“ (lärmindernder Asphalt)?

Die Lebensdauer eines normalen Asphaltbelages beträgt rund 10 -15 Jahre. Die Lebensdauer eines lärmindernden Asphaltbelages beträgt rund 10 Jahre.

Welche Lärmquellen werden in das Verkehrsgutachten mit eingerechnet?

In dem Lärmgutachten werden nur die Lärmquellen der neuen Straße berücksichtigt. Gem. §41 des BImSchG und 16. BImSchV ist definiert, dass die Verkehrswege einzeln zu betrachten sind.

Für den Fall, dass sich insgesamt gesundheitsgefährdende Immissionspegel ergeben, gibt es ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, das in diesem Fall eine Gesamtlärbetrachtung vorsieht.

Allerdings liegt die Schwelle der Gesundheitsgefährdung bei 70/60 dB(A), welche hier nicht erreicht wird.

Werden die Dämme bepflanzt und kann dadurch ein Lärmschutz gewährleistet werden?

Entlang der L 597 ist im Wörthfeld zwischen L 637 und Neckarbrücke und nördlich des Neckars weiter bis zur Nordumgehung Ladenburg eine alleeartige Bepflanzung mit heimischen Laubbäumen vorgesehen. Die Rampenböschungen zur Neckarbrücke sowie die Einschnittsböschungen und der Lärmschutzwall bei Ladenburg-Weststadt werden zusätzlich mit Sträuchern und Gehölzen bepflanzt.

Diese Bepflanzung dient der landschaftlichen Einbindung der Trasse. Die im Sommer durchaus vorhandenen lärmindernden Aspekte können bei der Lärmberechnung nicht mit angesetzt werden.



Warum liegt die L 597 nicht tiefer, sodass der von der Straße ausgehende Lärm gemindert würde?

Für die ökologischen Vernetzungsmaßnahmen entlang der Trasse (Leitwände, Kleintierdurchlässe) ist eine Trassenlage ca. 1,5 m über Gelände erforderlich. Eine mäßige Eintiefung ins Gelände von max. ca. 2,5 m im Wörthfeld, ohne den dortigen Grundwasserhorizont zu verletzen, wäre schalltechnisch kaum wirksam, würde aber den Zerschneidungseffekt der Trasse auf die Tierwelt deutlich verschärfen. Eine schalltechnisch wirksame Tieflage der Trasse wäre auf voller Länge ins Grundwasser zu liegen gekommen; dies erhöht die Bau- und Betriebskosten massiv. Weiter ist zu beachten, dass bei der hier realisierten Dammlage mit einer Höhe von rund 1,50 m eine oberflächliche Entwässerung über die Bankette erfolgen kann. Bei einer Trassenführung im Einschnitt muss das anfallende Wasser gesammelt und in die Kanalisation abgeführt werden.

Sind auf der Brücke Lärmschutzmaßnahmen angedacht?

Es sind keine ausgewiesenen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Jedoch muss eine geschlossene Geländerverkleidung als Spritzschutz für das unter der Brücke liegende FFH-Gebiet angebracht werden. Diese Verkleidungen können auch eine gewisse Abschirmwirkung gegen Lärm haben, die bei der Ermittlung der Immissionswerte im Schallgutachten jedoch nicht angesetzt wurden.

Wird nach Freigabe der L 597 neu eine Messung durchgeführt, ob sich die Prognosen bezüglich der Verkehrsmengen bzw. der Emissionsmengen im Gutachten bewahrheiten haben?

Nach der Verkehrsfreigaben werden weder Lärm noch Luftschadstoff-Emissionen gemessen; dies ist in den Planfeststellungs-Beschlüssen auch nicht gefordert. Die neue Strecke wird aber in das Verkehrs Monitoring Baden-Württemberg übernommen, und es wird dort, wie schon im bestehenden Netz der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, turnusmäßig mindestens einmal in fünf Jahren der Verkehr gezählt. Damit lässt sich verfolgen, ob und welche Verkehrsverlagerungen im Netz eingetreten sind. Die Planfeststellungsbehörde kann überprüfen, ob Grenzwertüberschreitungen infolge fehlgeschlagener Prognose auftreten und Nachbesserungen erforderlich werden.

Inwieweit werden die bestehenden Fallwinde bei Edingen-Neckarhausen bei der Berechnung des Lärms einbezogen?

Bei der Immissionsberechnung wird der Wind stets von der Immissionsquelle in direkter Richtung zum Immissionsort (zu schützendes Gebäude) angesetzt (ungünstigster Fall). Die Windeinwirkung überlagert aber nur die grundsätzlich radiale Schallausbreitung von der Schallquelle aus. Wenn in der geradlinigen Verbindung zwischen Schallquelle und Gebäude ein Lärmhindernis (LS-Wall, LS-Wand) steht, wirkt sich der so entstehende Abschirmeffekt i.d.R. stärker aus als der Wind, der den Schall „trägt“. Das gleiche gilt für Lärmreduktion an der Schallquelle Reifen - Fahrbahn durch lärmindernde Fahrbahn-Beläge.



Welche zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf der L 597 neu vorgesehen?
Und können nachts Geschwindigkeitsbegrenzungen für LKW vorgenommen werden, um den Lärm zu minimieren?

Die relativ dichte Folge von signalgeregelten Knotenpunkten, an denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit lt. StVO ohnehin auf 70 km/h beschränkt sein muss, legt eine Beschränkung der Gesamtstrecke auf diese Geschwindigkeit nahe. Dies und darüber hinaus gehende Einschränkungen wird/werden von den zuständigen Verkehrsbehörden beim Rhein-Neckar-Kreis bzw. der Stadt Mannheim entschieden.

Der Immissionsberechnung im Schallgutachten hat allerdings die lt. StVO für einbahnige Straßen zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugrunde gelegen.

FEINSTAUB

Warum sind Ampelanlagen und keine Kreisverkehre vorgesehen? Ist die Feinstaubbelastung durch Ampelanlagen nicht viel größer?

Im Verkehrsgutachten wurde auch die Leistungsfähigkeit unterschiedlicher Knotenpunktformen an den Knoten der neuen L 597 untersucht. Kreisverkehre wären an den meisten Knotenpunkten nicht ausreichend leistungsfähig, oder würden für eine leistungsfähige Gestaltung größere Flächen benötigen als die planfestgestellten signalisierten Knoten.

Die meisten Knotenpunkte erfordern eine Signalisierung, die mit verkehrsabhängiger Steuerung immissionsarm betrieben werden kann. Die L 597 wird bei der Signalgebung bevorzugt behandelt. Bei dieser „grünen Welle“ können die Fahrzeuge zum größten Teil ohne Stopp durchfahren. Bei einem Kreisverkehrsplatz müssen immer alle Fahrzeuge Ihre Geschwindigkeit stark reduzieren und danach wieder beschleunigen. Der Schadstoffausstoß ist hierbei viel größer. Im Schadstoffzeugungsmodell des Luftschadstoffgutachtens sind die Auswirkungen der Lichtsignalanlagen über die angesetzten Fahrzyklen des Prognoseverkehrs berücksichtigt.

GRUNDERWERB

Warum ist im Süden der L 597 ein Flurbereinigungs- und im Norden ein Grunderwerbsverfahren vorgesehen?

Das Flurneuerungsverfahren wurde mit der Planfeststellung angeordnet. Das Plangebiet südlich des Neckars ist im Regionalplan Rhein-Neckar als breiter regionaler Grünzug und Vorranggebiet für die Landwirtschaft ausgewiesen. Im Planfeststellungsverfahren forderten die Mehrzahl der grundstücksbetroffenen Landwirte auf Ilvesheimer und Seckenheimer Gemarkung sowie die Gemeinde Edingen-Neckarhausen (Neckarhäuser Allmend) Entschädigung in Land für Grundstücke, die in die Trasse der L 597 fallen oder für landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen benötigt werden. Auf Gemarkung Edingen befinden sich geeignete Flächen in Landeseigentum. Für einen gemarkungsübergreifenden Tausch von landwirtschaftlichen Flächen ist ein Flurneuerungsverfahren das geeignetste Instrument. Nördlich des Neckars hingegen ist das Plangebiet – mit Ausnahme der Freihaltetrasse für die L 597 und einer schmalen begleitenden Grünzäsur – Industrie-, Gewerbe- bzw. Wohnbauerwartungsland.



Wie werden die weiteren Schritte in Bezug auf den erforderlichen Grunderwerb sein?

Das Flurbereinigungsverfahren soll im Frühjahr 2018 eingeleitet werden. Betroffene Eigentümer werden durch das Amt für Flurneuordnung des Rhein-Neckar-Kreises in gesonderten Veranstaltungen über das weitere Vorgehen informiert.

Nördlich des Neckars hat das Regierungspräsidium Karlsruhe bereits Kontakt mit den Eigentümern aufgenommen.

PLANUNG / SONSTIGES

Kommt es zu einem Verkehrszuwachs und welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den regionalen Verkehr?

Die Frage sog. induzierten Verkehrs, d.h. von „echten“ Neuverkehren in nennenswertem Umfang (ca. 10 % oder mehr), spielt erst bei großräumig, d.h. überregional wirksamen Maßnahmen im Straßennetz (z.B. Ostsee-Autobahn A 20 o.dgl.) eine erhebliche Rolle. Bei Projekten von lokaler / regionaler Auswirkung wie dem Neubau der L 597 mit Neckarbrücke bewegt sich der Anteil induzierten Verkehrs erfahrungsgemäß in der vernachlässigbaren Größenordnung von ca. 1-3 % des Gesamtverkehrs über die neue Verbindung (d.h. max. ca. 700 Kfz/24h).

Davon zu trennen sind die beabsichtigten Verlagerungen bereits bestehender Verkehre von anderen, i.d.R. durch Ortslagen verlaufenden Routen auf die neue Verbindung. Hierüber geben die Differenzpläne und die Vergleichstabelle charakteristischer Querschnittsbelastungen ohne/mit Neckarbrücke im Verkehrsgutachten Aufschluss. (vgl. Internet RP Karlsruhe; Verlängerung Planfeststellungsbeschluss L 597nord, festgestellte Unterlagen (2004) Teil 1, S. 188ff)

Warum gab es nur fünf Zählstellen bei der Verkehrszählung? Ist dies ausreichend?

Zur Vorbereitung der Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses für den Nordabschnitt hat das Ingenieurbüro Koehler-Leutwein 2014 Kontrollzählungen an fünf relevanten Knotenpunkten im Umfeld der künftigen Neckarbrücke durchgeführt. Diese wurden ergänzt durch aktuelle Daten aus dem Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg. Zweck der Untersuchung war es, für die Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses die Treffgenauigkeit der Nullfall-Prognose seines Verkehrsgutachtens und damit die Stichhaltigkeit der Annahmen von 2004/05 zu überprüfen. Die fünf Kontrollzählstellen dienten hierbei in erster Linie dazu, den Verlauf und die Verteilung der künftig brückenrelevanten Haupt-Verkehrsströme abzugleichen. Wie aus der Verteilung der Zählstellen ersichtlich, decken diese alle relevanten Verkehrsbeziehungen ab.

Bleibt die Kreisstraße nach Mannheim Seckenheim erhalten? Wie wird die Anbindung an den OEG-Bahnhof zukünftig sein?

Nach dem Bau der L 597 ist die K 4138 entbehrlich und wird zwischen dem Anschluss Neckarhausen und der Gemarkungsgrenze Mannheim-Seckenheim / Ilvesheim (Abzweig Wörthfelder Weg) vollständig rückgebaut und rekultiviert. Die Anbindung an den OEG Bahnhof erfolgt wie bisher über die Gemeindestraße über den Abzweig Wörthfelder Weg.



Das Projekt dient u.a. der Umleitung des Schwerverkehrs. Warum werden die Ortschaften nicht generell für den Schwerverkehr gesperrt?

Die Aussprache von Nutzungseinschränkungen obliegt der jeweiligen Verkehrsbehörde.

Aber ohne geeignete Ersatzstrecken ist eine Komplettspernung nicht möglich. Es müsste stets eine Ausnahmeregelung für Anlieger geben. Als Anlieger zählen im Güterkraftverkehr rechtlich alle Verkehre, deren Quelle oder Ziel im Umkreis von 75 km um die so gesperrte Strecke liegt. Dies trifft auf praktisch alle Verkehre in der Rhein-Neckar-Region zu (die „echten“ Durchgangsverkehre benutzen die Autobahnen) – die Sperrung wäre folglich so gut wie wirkungslos.

Wie hoch wird die Neckarbrücke sein?

Die geplante Fahrbahn der L 597 liegt maximal ca. 13,20 m über dem Wasserspiegel des Oberwassers am Wehr Ladenburg.

Werden die Naturschutzverbände in das jetzt zu erstellende Umweltgutachten einbezogen?

Der beauftragte Gutachter für den Natur- und Umweltschutz steht in engem Kontakt mit den ansässigen Naturschutzverbänden.

Warum muss die OEG-Trasse angehoben werden?

Die OEG-Trasse wird um ca. 0,5 m angehoben, um die L 597 mit mindestens 1 m Abstand zum höchsten registrierten Grundwasserstand (1915) durch die Gestadekante bei der „Lämmertränk“ führen zu können.

Zum Zeitpunkt der Planfeststellung 2006 reichte außerdem das Wasserschutzgebiet des Wasserwerks „Rheinauer Wald“ von Süden her bis an den Fuß der Gestadekante. Im Wasserschutzgebiet sind Eingriffe ins Grundwasser grundsätzlich nicht zulässig.

Wie können Fußgänger die L 597 neu queren?

Es sind in relativ dichter Folge Querungsmöglichkeiten der L 597 in Form von Über- oder Unterführungen vorgesehen.

Wie verläuft der zukünftige Fuß- und Radweg?

Zwischen L 637 im Süden und Wallstadter Straße im Ladenburg parallel zur L 597 auf deren Ostseite.

Gibt es Tonnagebeschränkungen für den LKW-Verkehr auf der L 597 neu?

Die L 597 wurde mitunter dafür konzipiert den regionalen LKW Verkehr aus den Ortschaften zu ziehen. Eine Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichts ist grundsätzlich Sache der Verkehrsbehörde. Eine Beschränkung ist in diesem Fall aber unwahrscheinlich.



Gibt es Gigaliner (sehr große LKW), die die L 597 neu nutzen werden und möglicherweise den Fahrbahnbelag beschädigen?

Der Einsatz von Gigaliner im allgemeinen Straßenverkehr ist nicht zulässig. Sie dürfen nur auf einzelnen, genau vorgegebenen Routen als Sonderverkehre fahren. In Baden-Württemberg genehmigt das Ministerium für Verkehr als Obere Verkehrsbehörde solche Routen. Keine der bestehenden Gigaliner-Routen in Baden-Württemberg berührt die Rhein-Neckar-Region. Entsprechende Anträge für die künftige L 597 wurden bislang ebenfalls nicht gestellt.

Wird der Radweg beleuchtet?

Eine Beleuchtung von Radwegen erfolgt grundsätzlich nicht auf Kosten des Landes. Den Gemeinden steht es frei die Radwege auf Ihrer Gemarkung zu beleuchten.

Ist bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung auf der L 597 mit Staus zu rechnen?

Nein. Die Signalsteuerung der Knotenpunkte erfolgt verkehrsabhängig mit leichter Bevorzugung der durchgehenden L 597.

Warum wurde für den Bauabschnitt Süd kein eigenes förmliches Verlängerungsverfahren (bzgl. Planfeststellung) durchgeführt?

Verlängerungsverfahren werden nur eingeleitet, wenn mit der Ausführung der Planfeststellung nicht rechtzeitig begonnen werden kann und somit der Planfeststellungsbeschluss nichtig würde.

Was passiert mit dem Aushub, der durch die Maßnahme entsteht?

Durch die fast durchgängige Dammlage der Straße fallen keine überflüssigen Erdmassen an.

Kommt es während des Baus zu Einschränkungen auf der OEG-Strecke?

Die Arbeiten an der OEG Strecke werden in enger Abstimmung mit dem RNV durchgeführt. Die Fahrbeziehung der Linie 5 wird in jedem Fall aufrecht erhalten. Ob bereichsweise ein Schienenersatz Verkehr notwendig wird, kann derzeit noch nicht gesagt werden.

Wird die Maßnahme europaweit ausgeschrieben?

Die Maßnahme wird europaweit ausgeschrieben, sofern die geschätzten Kosten des jeweiligen Abschnittes mehr als 5 Millionen Euro betragen.

Ist eine Verkehrsfreigabe in zwei Teilabschnitten vorgesehen?

Eine Verkehrsfreigabe in Teilabschnitten wird nicht erfolgen. Es kann jedoch vorkommen, dass aufgrund des Bauablaufes Teilabschnitte zeitweise provisorisch freigegeben werden müssen.

GEMEINDESPEZIFISCHE FRAGEN

Was bedeutet der im Verkehrsgutachten angezeigte Mehrverkehr in der Hauptstraße in Edingen-Neckarhausen nach Inbetriebnahme der L 597 neu?

Die Mehrbelastung welche im Verkehrsgutachten dargestellt ist bezieht sich auf innerörtliche Verkehrsumlagerungen, hauptsächlich von der Speyerer Straße zur L 597



Ist es möglich, am Anschluss L 597 neu / L 597 alt in Ladenburg anstelle der geplanten Ampelanlage einen Kreisverkehr vorzusehen?

In dem Verkehrsgutachten wurde diese Frage untersucht. Es kam zu der heutigen, platzsparenden Lösung. Randbedingung im Planfeststellungsverfahren war nämlich, den Eingriff in die landwirtschaftliche Vorrangflur nördlich der L 597/536 Nordumgehung Ladenburg zu minimieren.

Ein Kreisverkehr ohne Bypässe ist nicht ausreichend leistungsfähig. Ob er mit Bypässen leistungsfähig sein kann, wird vom Verkehrsgutachter noch überprüft. Auf jeden Fall würde die zusätzliche Flächeninanspruchnahme hierdurch so groß, dass eine förmliche Planänderung (Rechtsverfahren) erforderlich wird. Zudem sind / werden beide Nachbarknoten signalisiert. Eine Mischung von Kreisverkehren und Signalanlagen schließt die RAL aber ausdrücklich aus.

In der Planung sind im Bereich von Ladenburg drei Anschlüsse auf einer Strecke von 700 Metern vorgesehen. Dazu kommt das neue Logistikzentrum im Industriegebiet von Ladenburg. Kann der Verkehr trotzdem noch gut abgewickelt werden, oder sind Staus zu befürchten?

Im Jahr 2004 haben die Stadt Ladenburg und das Regierungspräsidium durch das Ingenieurbüro Koehler-Leutwein ein gemeinsames Verkehrsgutachten erstellen lassen, das sich speziell mit der Erschließung des damals zu erweiternden Industriegebiets Altwasser beschäftigte. Hierin war die nun eingetretene Option eines Logistikzentrums an der alten Wallstadter Straße bereits berücksichtigt. Die Ergebnisse dieses Gutachtens flossen in die Streckengutachten 2004/05 für die neue L 597 ein (Spuranzahl der Knotenpunkte, Signalisierung). Die planfestgestellte Lösung verspricht unter der Prognose-Verkehrsbelastung „Planfall“ Wartezeiten von max. 45 Sekunden in der Spitzenstunde, allerdings i.d.R. lediglich am jeweils ersten der koordiniert signalisierten Knotenpunkte in der L 597 („grüne Welle“).

Wie kann gewährleistet werden, dass die Weststadt von Ladenburg nicht durch Durchgangsverkehr überlastet wird?

Nach der Verkehrsfreigabe der L 597 wird die jetzige L 542 höchstwahrscheinlich zu einer Gemeindestraße abgestuft werden. Es obliegt dann der Gemeinde verkehrslenkende oder verkehrsberuhigende Maßnahmen durchzuführen.

Ist ein Anschluss der L 597 neu an die Alte Wallstadter Straße und die Überführung des Industriegleises tatsächlich notwendig?

In dem durchgeführten Planfeststellungsverfahren wurde der Anschluss der Lv597 an die Wallstadter Straße von der Stadt Ladenburg gefordert. Ebenfalls wurde damals von den Eigentümern des Industriegleises ein Überführungsbauwerk gefordert. Mit der Rechtswirksamkeit der Planfeststellung sind diese Maßnahmen auszuführen.

Wer wird bei der Planung der Neckarbrücke beteiligt?

Die Planung der Neckarbrücke erfolgt durch ein vom Regierungspräsidium ausgewähltes Ingenieurbüro. Im Zuge der Planung werden mehrere optische Gestaltungsentwürfe ausgearbeitet und den Gemeinden vorgestellt.

