

Befreiungsantrag

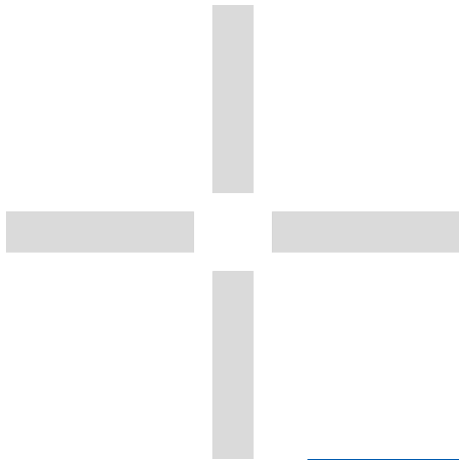
Unterlagen zum Antrag auf
Befreiung von Verboten für
das LSG ‚Neckartalhang
nördlich Neckargartach‘
gemäß § 54 NatSchG BW
und § 67 BNatSchG

Nordumfahrung Frankenbach/Neckargartach und L1100 2-bahniger Ausbau
HN-Neckargartach – AS HN-Untereisesheim

Stadt Heilbronn – Amt für Straßenwesen



Kontakt



GefaÖ GmbH
In den Weinäckern 4
69168 Wiesloch
www.gefaoe.de

Anna-Lena Grober

06222 / 97 175 21
anna-lena.grober@gefaoe.de

GefaÖ GmbH

Projektleiter
Projektbearbeitung

Dipl.-Geogr. Markus Korpilla
Kai Kaeser, M.Sc. Geowiss.

Freigabevermerk

| | Name | Unterschrift | Funktion | Datum |
|-----------|---------|--------------|----------|------------|
| Erstellt: | Kaeser | | | 05.02.2023 |
| Geprüft: | Paulsch | | | 25.07.2024 |

Der Antrag wurde überarbeitet und ergänzt durch Michael Schmid, Grünflächenamt sowie Carsten Schwotzer, Amt für Straßenwesen der Stadt Heilbronn im Mai 2024.

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber von der GefaÖ GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. GefaÖ haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|--|---|
| 1 | Einführung..... | 1 |
| 2 | Schutzgegenstand des Schutzgebietes ‚Neckartalhang nördlich Neckargartach‘ | 1 |
| 2.1 | Landschaftsschutzgebiet ‚Neckartalhang nördlich Neckargartach‘ | 1 |
| 3 | Beschreibung der Eingriffe in das LSG | 2 |
| 3.1 | Vorgesehene Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen..... | 3 |
| 4 | Prüfung der Erfüllung der Voraussetzungen für eine Befreiungen von den naturschutzrechtlichen Verboten..... | 4 |
| 4.1 | Begründung für eine Befreiung | 4 |

1 Einführung

Vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklung der Heilbronner Stadtteile Neckargartach, Frankenbach, Kirchhausen und Biberach, einer Verbesserung der Anbindung des Industrieparks „Böllinger Höfe“ an die Bundesautobahn (BAB) 6 sowie den kommunalen Verkehrsverhältnissen mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens, plant die Stadt Heilbronn die Nordumfahrung Frankenbach/Neckargartach sowie den zweibahnigen Ausbau der Landesstraße L 1100 (Neckartalstraße) zwischen Heilbronn (HN)-Neckargartach und der Anschlussstelle (AS) HN-Untereisesheim. Die Nordumfahrung der Ortsdurchfahrten Frankenbach und Neckargartach soll zwischen der Bundesstraße B 39 und der Neckartalstraße verlaufen und eine Verbindung zwischen diesen bzw. zur BAB 6-Anschlussstelle Heilbronn/Untereisesheim und das Fernstraßennetz BAB 6/BAB 81 herstellen.

Die geplante Straße hat die Aufgabe, die Stadtteile Frankenbach und Neckargartach vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Gleichzeitig soll damit der erweiterte Industriepark „Böllinger Höfe“, das geplante Gewerbegebiet „Steinäcker“ sowie das Industrie- und Gewerbegebiet „Neckarau“ verkehrsgünstiger an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen werden¹. Der Ausbau der Neckartalstraße dient der Anpassung der bestehenden Straße an das bereits vorhandene, aber auch zukünftig geplante Verkehrsaufkommen, insbesondere unter Berücksichtigung der direkten Anbindung der Nordumfahrung.

Im Rahmen der Realisierung des o.g. Vorhabens ist ein Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet (LSG) ‚Neckartalhang nördlich Neckargartach‘ unvermeidbar. Für die Beseitigung von Landschaftselementen wie Bäumen und Hecken sowie den Bau einer Straße bedarf es daher der Befreiung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung.

Die Befreiung von Verboten wird durch den § 54 NatSchG Baden-Württemberg und dem § 67 BNatSchG geregelt. Nach § 67 BNatSchG kann eine Befreiung gewährt werden, wenn „1. dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist oder 2. die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist.“

2 Schutzgegenstand des Schutzgebietes ,Neckartalhang nördlich Neckargartach ‘

2.1 Landschaftsschutzgebiet ‚Neckartalhang nördlich Neckargartach‘

Auf dem neu anzulegenden Streckenabschnitt zwischen der Alexander-Baumann-Straße im Süden des Industrieparks ‚Böllinger Höfe‘ und der Buchener Straße im Industrie- und Gewerbegebiet ‚Neckarau‘ führt die Nordumfahrung durch das Landschaftsschutzgebiet (LSG) ‚Neckartalhang nördlich Neckargartach‘. Es hat eine Größe von rund 10 ha und umfasst den Neckartalhang westlich der Neckarau, von oberhalb der Böllinger Straße im Norden bis zur Rolandstraße im Süden. Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes sind die Erhaltung:

¹ http://ausschreibungen-deutschland.de/239048_Nordumfahrung_FrankenbachNeckargartach_2015_Heilbronn

1. der Naherholungsgebiete in ihrem besonderen Erholungsinhalt und Erholungswert sowie in ihrem landschaftlichen Reiz für die Allgemeinheit;
2. erd- und flussgeschichtlich bedeutungsvoller Objekte und Landschaftsräume in ihrer natürlichen Ausbildung;
3. typischer Landschaftsglieder wie Fluss- und Bachläufe, herausragende Höhen und sonstiger Landschaftsteile in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit;
4. von Grünflächen wegen ihrer unmittelbaren Nähe zur Wohnbebauung und ihrer kleinklimatischen Bedeutung für die Stadtbevölkerung.

Dementsprechend sind dort Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem Schutzzweck zuwiderlaufen, insbesondere, wenn dadurch:

1. der Naturhaushalt geschädigt,
2. die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter nachhaltig gestört,
3. das Landschaftsbild nachteilig geändert oder die natürliche Eigenart der Landschaft auf andere Weise beeinträchtigt oder
4. der Naturgenuss oder der besondere Erholungswert der Landschaft beeinträchtigt wird.

Für eine Befreiung von diesen Verboten bedarf es der Zustimmung der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Heilbronn.

3 Beschreibung der Eingriffe in das LSG

Die geplante Umfahrung kreuzt das entlang des Neckartalhanges ungefähr in Nord-Süd-Richtung verlaufende LSG ‚Neckartalhang nördlich Neckargartach‘ westlich der Buchener Straße auf einer Länge von ca. 60 m in Ost-West-Richtung. Für den Bau der in das Gelände eingeschnittenen Straße werden im Bereich des LSGs feldgehölzartige Bestände, hervorgegangen aus aufgelassenen Streuobstbeständen sowie ebenfalls durch Nutzungsaufgabe ruderalisierte Wiesenbestände aber auch artenreichere Ausprägungen dieses Vegetationstyps entfernt bzw. überbaut.

Der Gesamteingriff in das LSG, einschließlich benötigter seitlicher Arbeitsbereiche, beträgt ca. 4.200 m². Davon entfallen ca. 2.500 m² auf Gehölzbiotope (Gebüsche, Feldhecken, Feldgehölze) mit überwiegend naturraumtypischer Artenzusammensetzung. 1.600 m² werden von Wiesenbeständen eingenommen. Diese sind zum Teil artenreicher ausgeprägt, z.T. aber auch stärker ruderalisiert und artenarm. Die weiteren Biotop sind kleinflächig (Streuobst mit 85 m²) bzw. dem Siedlungsraum zuzuordnen (Grasweg, Lagerfläche) und damit nur von untergeordneter naturschutzfachlicher Bedeutung. Der prozentuale Anteil am ca. 10 ha großen LSG, der durch die Nordumfahrung in Anspruch genommen wird, beträgt ca. 4,2 %.

Das Spektrum an Vögeln, welches durch die Nordumfahrung durch direkten Habitatverlust bzw. durch indirekten Verlust von Lebensräumen durch Störung mittels des Verkehrs auftritt, umfasst die folgenden Arten: Amsel, Gartengrasmücke, Gartenrotschwanz, Goldammer, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Stiglitz und Zilpzalp. Es handelt sich um Vögel mit mehr oder weniger starkem Siedlungsbezug sowie einer weiten Verbreitung und häufigem Vorkommen. Bei den Arten ist davon auszugehen, dass sie auch in anderen nicht vom Vorhaben tangierten Bereichen des LSGs vorkommen.

In den Saumbereichen der oben beschriebenen Gehölze konnte auf der Hochfläche im oberen Hangbereich die Zauneidechse nachgewiesen werden. Die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Art wurde hier und im näheren Umfeld nachgewiesen. Auch hier ist davon auszugehen, dass die Art insbesondere im Bereich der Kleingärten weitere Vorkommen hat.

Weiterhin hat der Gehölzgürtel des LSGs eine Funktion als Leitstruktur für Fledermäuse. Insbesondere die Zwergfledermaus wurde hier im Rahmen der Untersuchungen zum Vorhaben bei Transferflügen zwischen Jagd- und Schlafquartieren beobachtet.

3.1 Vorgesehene Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigung des LSGs sind Maßnahmen während der Bauphase, zur Einbindung der Trasse in die Landschaft, zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sowie im Zuge des Vorhabens vorgesehen.

Zum Schutz der angrenzenden Gehölzbestände sind im LBP zum Vorhaben Maßnahmen zum Schutz formuliert, die auch die Gehölzbestände des LSGs betreffen. Sie beinhalten den Schutz der Bäume / Gehölze durch Einzäunung bzw. Umlattung sowie den Schutz des Wurzelraumes durch Verbot der Überschüttung und des Einsatzes von Lastverteilplatten bei notwendiger Befahrung (5 V). Durch den Bau von Reptilienschutzzäunen (1.3 V) sowie der Umsiedlung bzw. der Verbringung von hier vorkommenden Zauneidechsen in ein dafür hergestelltes Ersatzhabitat (1 AFCS) wird sichergestellt, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbeständen für diese Tiergruppe nicht erfüllt werden.

Nach Beendigung der Bauphase werden die oberen Böschungsbereiche als Gebüsch- bzw. Feldgehölze wiederhergestellt (1.3 A/G). In den unteren Böschungsabschnitten werden artenreiche Fett- und Magerwiesen entwickelt (1.4 A/G). Oberhalb der Böschungsschulter erfolgt auf der nördlichen Seite des Einschnittes aufgrund einer hier verlaufenden Leitungstrasse auf einer Breite von ca. 8 m ebenfalls eine Entwicklung von Extensivgrünland. Die temporär beanspruchten Bauflächen im randlichen Bereich (jeweils 5 m Breite) des Einschnittes können sich nach Beendigung der Bauphase im Zuge der natürlichen Sukzession als Gehölzstandorte entwickeln. Als weitere gestalterische Elemente sollen Baumpflanzungen entlang der Böschungsschultern die Trasse in die Landschaft einbinden. Die Bepflanzung des Trennstreifens der Straße mit einer Baumreihe im Bereich der Geländestufe soll die Störung durch die hier unterbrochene Gehölzstruktur reduzieren (1.3 A/G). Hierdurch bleibt auch die Funktion als Leitstruktur für Fledermäuse erhalten.

Die Beeinträchtigung der überwiegend an Gehölze gebundene Vogelfauna in diesem Abschnitt werden in erster Linie durch die Neuanlage von Gehölzen entlang der Strecke aber auch außerhalb ausgeglichen (3 A, 4 A, 6 A). Zusätzlich werden bestehende Feldhecken in der Feldflur durch Erstpflegemaßnahmen für diese Gilde aufgewertet (7 A). Insgesamt wird im Zuge des Vorhabens ein Zugewinn von Gehölzen erzielt. Für die sich für Halbhöhlen- und Höhlenbrüter ergebenden Verluste (Gartenrotschwanz, Kohlmeise) werden zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände Nisthilfen im Umfeld des Vorhabens angebracht (3 ACEF, 4 ACEF).

Der Bau der Feldwegebrücke westlich des LSGs erhält die bestehenden Wegebeziehungen im Landschaftsraum aufrecht und ermöglicht auch weiterhin die Nutzung des Raumes zur Naherholung.

4 Prüfung der Erfüllung der Voraussetzungen für eine Befreiungen von den naturschutzrechtlichen Verboten

Wie im vorherigen Kapitel ausgeführt werden die Eingriffe in das LSG entsprechend § 15 BNatSchG bzw. nach den Vorgaben des Artenschutzes nach § 44 BNatSchG durch den zum Vorhaben erstellten LBP vollständig erfasst, bewertet und durch Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich kompensiert.

Die Beantragung der Befreiung beruht auf den Ausführungen des §67 BNatSchG, der dies vorsieht „aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist (...) und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist“.

4.1 Begründung für eine Befreiung

Heilbronn liegt im Norden des Bundeslandes Baden-Württemberg zwischen den Ballungsräumen Stuttgart und Rhein-Neckar (Heidelberg / Mannheim / Ludwigshafen) im Neckartal.

Die Großstadt Heilbronn befindet sich ca. 50 km nördlich der Landeshauptstadt Stuttgart direkt am Neckar und bildet einen eigenen Stadtkreis. Die Stadt ist wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der Region Heilbronn-Franken und zweitgrößte Stadt der europäischen Metropolregion Stuttgart. Aufgrund ihres hohen Fachkräfte- und Innovationspotenzials sowie ihrer hervorragenden Verkehrsanbindung zählt sie zu den bedeutenden Wirtschaftsstandorten des Landes Baden-Württemberg.

Die Nordumfahrung und die Neckartalstraße befinden sich innerhalb der Region Heilbronn-Franken im Kreis- und Gemeindegebiet der Stadt Heilbronn (Stadtteil Neckargartach).

Ziel und Zweck der Planung:

Um das zukünftige Verkehrsvolumen im nordwestlichen Gebiet der Stadt Heilbronn bewältigen zu können, ist der Bau einer Verbindungsstraße zwischen der B 39 und der L 1100, im Folgenden Nordumfahrung (NU) genannt sowie ein Ausbau der L 1100, im Folgenden Neckartalstraße genannt, notwendig. Die geplante Nordumfahrung hat die Aufgabe, die Heilbronner Stadtteile Frankenbach und Neckargartach vom Durchgangsverkehr zu entlasten und eine bessere Anbindung an das überregionale Straßennetz zu gewährleisten. Gleichzeitig können mit der neuen Nordumfahrung der Industriepark Böllinger Höfe und das geplante Gewerbegebiet Steinäcker sowie das Industriegebiet Neckarau verkehrsgünstiger an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen werden.

Der Ausbau der Neckartalstraße dient der Anpassung der vorhandenen Straße an das bereits vorhandene, aber auch zukünftig geplante Verkehrsaufkommen, insbesondere unter Berücksichtigung der direkten Anbindung der Nordumfahrung an die Neckartalstraße.

Landes- und Regionalplanung:

Die vorliegende Planung deckt sich mit den ausgewiesenen Zielen des Flächennutzungsplans 2003 der Stadt Heilbronn und den Zielen des Generalverkehrsplans 2005 der Stadt Heilbronn sowie dem Generalverkehrsplan 2010 des Landes Baden-Württemberg. Sie stellt eine verkehrsgerechte und leistungsfähige Anbindung des Industrieparks Böllinger Höfe sicher und sorgt für eine Entlastung der Stadtteile Frankenbach und Neckargartach. Weiter stellt die vorliegende Planung die Umsetzung des Bebauungsplans 44C/7 „Böllinger Höfe VI“ sicher.

Beschreibung der bestehenden und zu erwartenden Verkehrsverhältnisse:

Im **Bestand** sind in beiden Verkehrsspitzenstunden insbesondere die Neckartalstraße (L1100), Brückenstraße und Wimpfener Straße hoch belastet und es treten Rückstausituationen auf. Die Neckartalstraße hat ein höheres Verkehrsaufkommen als Verkehrskapazitäten vorhanden sind.

Am Knotenpunkt L1100/ Brückenstraße ist der Abfluss in Fahrtrichtung Osten durch den Rückstau der Nachbar-LSA Kanalstraße/ Brückenstraße gestört, wodurch wiederum in der Bestandssituation Rückstau in den Zufahrten Nord, Süd und West entsteht.

In der Morgenspitzenstunde wird der Knotenpunkt Wimpfener Straße/ Wannenäckerstraße durch den zeitweilig entstehenden Rückstau in der westlichen Zufahrt der Nachbar-LSA Wimpfener Straße/ Hätzenbergstraße beeinflusst. Durch den gestörten Abfluss in Fahrtrichtung Osten bzw. die nicht nutzbaren Freigabezeiten entstehen auch an der LSA Wimpfener Straße/ Wannenäckerstraße in der westlichen Haupt- und südlichen Nebenrichtungszufahrt deutlicher Rückstau.

In der **Prognose** (Nullfall) verschärft sich die bereits angespannte Verkehrssituation massiv. Der Rückstau pflanzt sich im gesamten Verkehrsnetz fort und reicht bis in das Industriegebiet Böllinger Höfe. Der Verkehrsfluss bricht zusammen.

Im Planfall wird deutlich, dass die Nordumfahrung erforderlich ist, um das hohe prognostizierte Verkehrsaufkommen im Bereich der Böllinger Höfe leistungsfähig abwickeln zu können. Die Nordumfahrung führt zu einer verkehrlichen Entlastung der Wimpfener Straße und der Stadtteile Frankenbach und Neckargartach. Mit Ausbau der Neckartalstraße werden entsprechend der bestehenden und zukünftigen Verkehrsnachfrage und dem damit verbundenen Verkehrsaufkommen mehr Verkehrskapazitäten angeboten, sodass ein besserer Verkehrsfluss ermöglicht wird.

Alternativenprüfung / Variantenvergleich:

Im Jahre 2009 wurden insgesamt 4 Varianten für die Linienführung der Nordumfahrung untersucht. Alle Varianten laufen von der Anbindung an die B 39 bis zur Anbindung an die planrechtlich mittels B-Plan bereits festgelegte Alexander-Baumann-Straße im Bereich der Böllinger Höfe in identischer Linienführung. Der Verlauf innerhalb des B-Plans im Zuge der Alexander-Baumann-Straße ist ebenfalls für alle Varianten gleich. Wesentliche Unterschiede ergeben sich dann für den Verlauf ab Ende der Alexander-Baumann-Straße bis zur Anbindung an die L1100 Neckartalstraße.

Variante I stellt in diesem Abschnitt die Linienführung aus dem Flächennutzungsplan von 1982 dar. Die Linie schwenkt am weitesten nach Süden unter Ausnutzung der natürlichen Talmulde und hat eine mittlere Entfernung von 300 m zum Baugebiet Falter. Die Strecke hat zwischen Böllinger Straße und Grundäckerstraße eine Länge von 1.290 m.

In Abstimmung mit der Landwirtschaft wurde **Variante II** entwickelt. Diese durchschneidet die landwirtschaftlichen Flächen weniger stark, ist um ca. 70 m kürzer und bietet durch eine längere Strecke im Einschnitt einen natürlichen Lärmschutz gegenüber Neckargartach.

Die **Variante III** als nördlichste Trasse soll weitgehend über die vorhandenen Straßenzüge der Grundäckerstraße, Wannäckerstraße und der K 9560 zur Neckartalstraße führen. Im Böllinger Bachtal ist auf einer Länge von ca. 700 m ein vierspuriger Querschnitt erforderlich. Die Einmündung der K 9560 (Wimpfener Straße) in die L 1100 (Neckartalstraße) erfordert die Aufgabe der Flächen des ehemaligen Tierheimes. Die Verknüpfung mit der A 6 in Fahrtrichtung Mannheim / Weinsberg erfolgt direkt über einen Kreisverkehr.

Die **Variante IV** verläuft wie die Varianten I/II und liegt ab den Fluren Böllinger Weg / Steinäcker auf einer direkten Trasse zur Buchener Straße. Die Anbindung an die L 1100 (Neckartalstraße) erfolgt über die Trasse der Nordumfahrung in Verlängerung der Hauptachse der Böllinger Höfe und die vorhandene Buchene Straße zur Neckartalstraße mit einem höhengleichen Anschluss und einem vierstreifigen Ausbau der Buchener Straße.

Die Variante III hat Mängel in der Verkehrsabwicklung und erreicht hinsichtlich der angestrebten Entlastung nicht das Ziel und wurde somit nicht weiterverfolgt. Aufgrund der deutlichen Nachteile der Variante I gegenüber der Variante II bei ähnlicher Linienführung wurde auch die Variante I frühzeitig ausgeschieden und nicht weiterverfolgt.

Für die Varianten II und IV wurde im Jahre 2016 eine zusätzliche, vertiefende Alternativuntersuchung erarbeitet, welche insbesondere auch die Aspekte der Umwelt detaillierter betrachtet. Zusätzlich wurde in die im Zuge dieser ergänzenden Betrachtung noch eine Alternative bzw. Variante 0 (Ausbau der bestehenden Trasse) in Erwägung gezogen aufgenommen, welche vergleichend eine Führung über die Bestandstrasse Franz-Reichle-Straße / Pfaffenstraße / Wannäckerstraße / K 9560 vorsieht.

Bereits im Zuge der verkehrlichen Betrachtung dieser Variante musste festgestellt werden, dass analog zur Variante III die Variante 0 ihr grundlegendes Ziel, nämlich die verkehrliche Entlastung der Ortsteile Frankenbach und Neckargartach nicht erreicht. Der Ausbau der Bestandsstrecke würde lediglich die lokal begrenzten Defizite im Verkehrsfluss des Straßenzugs eliminieren, aber keine Umfahrungswirkung bzw. gewünschte Entlastungswirkung der Ortsdurchfahrten mit sich bringen. Die für den Ausbau notwendigen Maßnahmen und Eingriffe zum Ausbau der Variante 0 rechtfertigen letzten Endes den geringeren Nutzen nicht. Die Entlastungswirkung würde sogar noch unter der der Variante III zurückfallen. Die Variante 0 wurde ausgeschieden und nicht weiterverfolgt.

Die Variante II zeigt geringe Vorteile aus straßenbautechnischer Sicht, jedoch schneidet die Variante IV aus Sicht der Umwelterheblichkeit besser ab. Der Variantenvergleich zeigt, dass Variante IV hinsichtlich der Erholung, der Boden- und Flächeninanspruchnahme sowie der Auswirkungen auf die Zauneidechsen besser abschneidet als Variante II. Aus der Abwägung der jeweiligen Unterschiede wird die Variante IV in

der Summe als die günstigste und verträglichste erachtet und der weiteren Planung als Vorzugstrasse zugrunde gelegt.

Fazit

Es ergeben sich durch die Realisierung des Vorhabens anlage- und betriebsbedingt positive Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen. So wird vor allem eine bessere Anbindung des Industrieparks „Böllinger Höfe“ und des Industrie- und Gewerbegebiets „Neckarau“ erreicht sowie die zukünftige Anbindung des geplanten Gewerbegebiets „Steinäcker“ verbessert. Mit dem Vorhaben wird der Weg vom Industriepark „Böllinger Höfe“ zur Autobahn weiter verringert, die B 39 Richtung Heidelberg besser angeschlossen und die Stadtteile Frankenbach und Neckargartach vom Durchgangsverkehr entlastet. Durch diese Entlastung (Reduktion des KFZ-Verkehrs von ca. 30% und Reduktion des Schwerlastverkehrs von ca. 10% für das Prognosejahr 2030), ergeben sich für die Anwohner dieser Ortsstraßen eine leichte Senkungen der künftigen Lärmpegel sowie eine Verringerung der Schadstoffimmissionen durch den Verkehr.

Die Realisierung der beiden Teilmaßnahmen wird die Zeit verkürzen, die Berufspendler des Industrieparks benötigen, um zu ihrer Arbeitsstelle bzw. von ihrer Arbeit nach Hause zu kommen. Die Wohnqualität entlang der Durchgangsstraßen in den Heilbronner Stadtteilen Frankenbach und Neckargartach wird sich durch die Verkehrsentlastung verbessern. Insgesamt wird die Verkehrssicherheit gegenüber dem jetzigen Bestand verbessert (u.a. durch die Entschärfung des derzeit vorhandenen Unfallschwerpunkts am Knotenpunkt B 39/ Franz-Reichle-Straße) und die Staugefahr allgemein verringert.

Weiterhin wird die Verkehrssicherheit im Bereich der Nordumfahrung insbesondere für Radfahrer und Fußgänger durch getrennte Anlage von kombinierten Fuß- und Radwegen sowie durch Ausstattung der Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen verbessert.