

Kommentare zur Landtagsanfrage A8/A81

(Die Kommentare sind grau unterlegt)

1. Welche Ziele werden mit dem Bau eines Verflechtungsstreifens an der A 8/A 81 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle Leonberg-Ost verfolgt?

Die A 8 weist im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Stuttgart und der Anschlussstelle (AS) Leonberg/Ost eine außerordentlich hohe Verkehrsbelastung auf, da sich auf dem Streckenabschnitt der A 8 zwischen dem AK Stuttgart und dem Autobahndreieck (AD) Leonberg die Verkehre der A 8 und der A 81 überlagern. Durch die Anlage des Verflechtungsstreifens soll sich der Verkehr durch eine frühzeitige Entflechtung der Verkehrsströme Richtung Karlsruhe (A 8) und Heilbronn (A 81) besser verteilen und der Verkehrsablauf verstetigt werden. Dadurch soll die Verkehrssicherheit im Einfahrtbereich des AK Stuttgart sowie im gesamten Streckenabschnitt der A 8 zwischen dem AK Stuttgart und dem AD Leonberg verbessert werden.

Kommentar:

Die aufgeführten Ziele erscheinen auf den ersten Blick nachvollziehbar. Allerdings ist das wesentliche Ziel nicht (aus rechtlichen Gründen?) nicht aufgeführt. Durch den Bau einer durchgängigen 4. Fahrspur wird selbstverständlich auch die Kapazität der Straße erhöht. Angesichts der prognostizierten Steigerung der Verkehrsmenge (siehe Antwort auf Frage 4) liegt es auf der Hand, dass die Erhöhung der Kapazität das Hauptziel des Ausbaus ist, um den ansonsten drohenden völligen Verkehrskollaps zu vermeiden. Die Verkehrssicherheit und die Stauanfälligkeit wird sich deshalb auch kaum verbessern, denn die Verkehrsdichte wird sich wegen dieses Mehrverkehrs kaum verändern. Es liegt somit der Verdacht nahe, dass das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit ein vorgeschobenes Argument ist, um die wahren Absichten zu verschleiern und ein Planfeststellungsverfahren zu vermeiden.

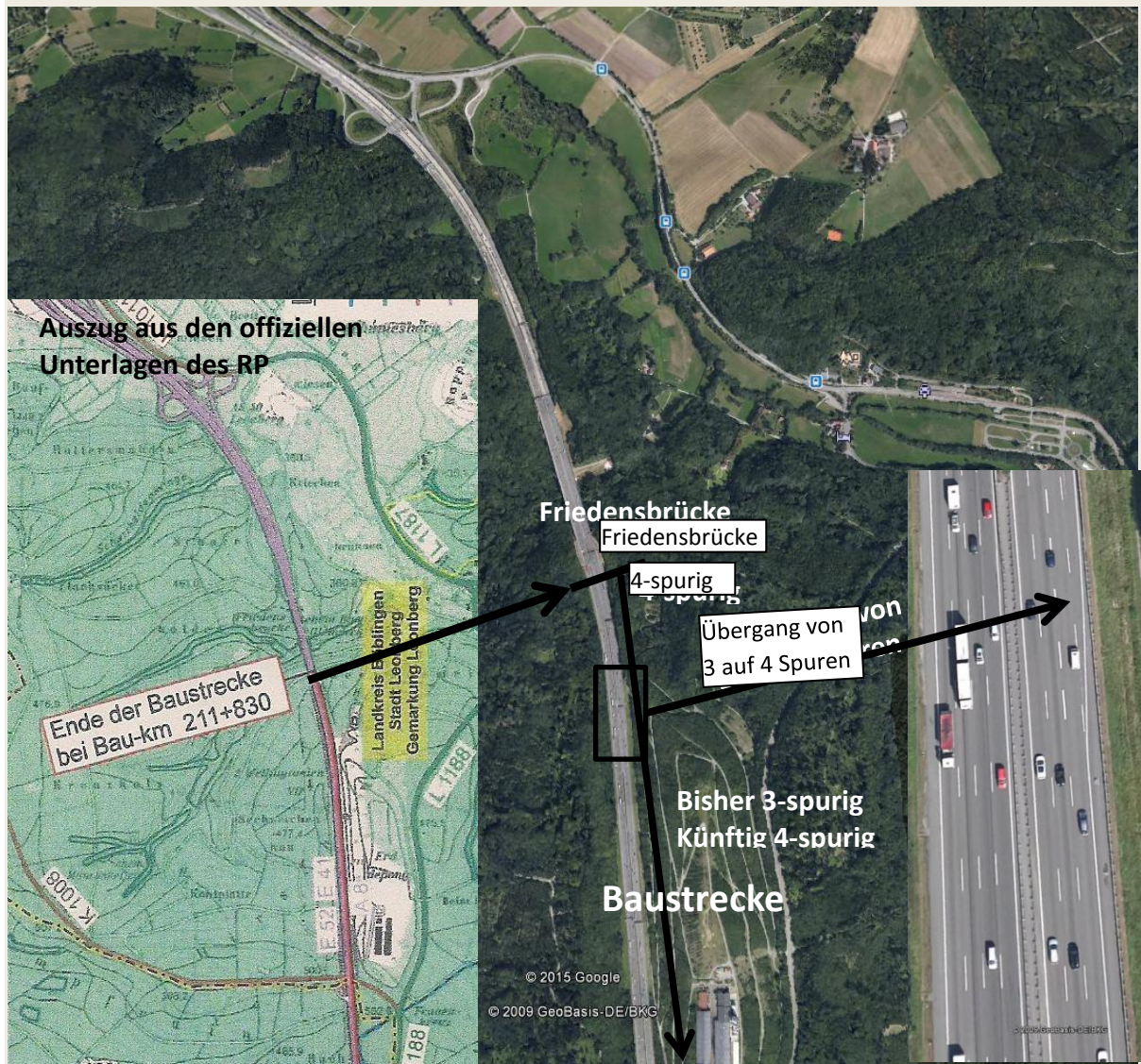
2. Warum handelt es sich beim Bau dieses Verflechtungsstreifens nach ihrer Auffassung nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV), obwohl nach Abschluss der Baumaßnahme die Autobahn vom Stuttgarter Kreuz bis Leonberg-Ost durchgängig vier Fahrspuren haben wird?

Mit der Anlage des Verflechtungsstreifens wird kein durchgehender Fahrstreifen im Sinne der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) geschaffen. Der Bauanfang liegt nordwestlich des AK Stuttgart, am Ende des Einfädelsstreifens. Das Bauende liegt im südlichen Widerlagerbereich der Rohrbachtalbrücke (Friedensbrücke) rd. 1.000 m vor dem Beginn des Ausfädelsstreifens an der AS Leonberg/Ost. Der Tatbestand des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV) wird daher nicht erfüllt. Auch eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 oder Satz 2 der 16. BImSchV liegt nicht vor.

Kommentar:

Selbstverständlich wird es nach dem Bau des Verflechtungsstreifens einen bisher noch nicht vorhandenen weiteren zusätzlichen und durchgehenden Fahrstreifen geben. Es handelt sich auch nicht um einen ineinanderübergehenden Ein- und Ausfädelsstreifen im Sinne der VLärmSchR 97, da zwischen dem Ende des Einfädelsstreifens des Stuttgarter Kreuzes und dem Ausfädelsstreifen der Ausfahrt Leonberg Ost über 5 Kilometer liegen. Die Antwort bestätigt dies sogar: „Der Bauanfang liegt nordwestlich des AK Stuttgart, **am Ende des Einfädelsstreifens**. Das

Bauende liegt im südlichen Widerlagerbereich der Rohrbachtalbrücke (Friedensbrücke) rd. 1.000 m vor dem **Beginn des Ausfädelungstreifens** an der AS Leonberg/Ost“. **Letzteres ist aber nicht korrekt.** Der Ausfädelungstreifen des Leonberger Dreiecks/Leonberg Ost beginnt de facto bereits einige Hundert Meter vor dem südlichen Widerlager der Friedensbrücke –also bereits im Baubereich, da ab dort die Autobahn von 3 auf 4 Spuren erweitert ist, d.h. bereits vor dem Bauende (aus Richtung Stuttgarter Kreuz gesehen) des so genannten Verflechtungstreifens. Somit hat der gesamte Bau nichts mit Einfädelung oder Ausfädelungstreifen zu tun, sondern es handelt sich eindeutig **ausschließlich** um den Bau eines durchgängigen zusätzlichen Fahrstreifens. Dies zeigt das folgende Bild klar und deutlich:



Damit sind alle Kriterien einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV bzw. der VLärmSchR 97 erfüllt und die Aussage der Antwort widerlegt.

3. Warum wurden bei diesem Vorhaben kein Planfeststellungsverfahren und keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt?

Für das Vorhaben lagen die Voraussetzungen des § 74 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) bzw. des § 17 b des Fernstraßengesetzes (FStrG) für die Durchführung einer Plangenehmigung an Stelle eines Planfeststellungsverfahrens vor. In einem Fachgutachten wurde ermittelt, dass für das Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Eine

Betroffenheit Privater liegt nicht vor, Grunderwerb von Privaten ist nicht erforderlich und Rechte anderer sind nicht beeinträchtigt. Im Zuge der Anhörung betroffener Träger öffentlicher Belange wurden keine verfahrensrelevanten Einwände vorgetragen. Das Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange konnte somit hergestellt werden. Die Plangenehmigung wurde am 15. Dezember 2014 erlassen.

Kommentar:

Bereits aufgrund der Tatsache, dass es sich um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV handelt (siehe Kommentar zur Frage 2), hätte ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müssen. Selbstverständlich sind auch Rechte Dritter berührt, denn der prognostizierte erhebliche zusätzliche Verkehr verursacht nicht nur in der unmittelbaren Umgebung des Bauvorhabens zusätzlichen Lärm und Schadstoffe, sondern auch in den autobahnnahen Wohn- und Gewerbegebieten in Leonberg. Weiterhin ist der Autobahnabschnitt, der erweitert werden soll, aufgrund der außerordentlich hohen Verkehrsmengen und der starken Steigung eine Hauptemissionsquelle für schädliche Luftschadstoffe in der gesamten Region Stuttgart. Sie trägt maßgeblich zur hohen Hintergrundbelastung in Leonberg und Stuttgart bei. In Leonberg gibt es zusätzlich den direkten, lokalen Einfluss. Eine Erhöhung der Verkehrsmenge wird auch unweigerlich die Schadstoffmenge erhöhen.

Es kann daher keine Rede davon sein, dass Dritte durch diese Baumaßnahme nicht in Ihren Rechten beeinträchtigt werden. Immerhin können in der Region Stuttgart an vielen Stellen, u.a. in Leonberg und Stuttgart noch nicht einmal die EU-Grenzwerte für die Luftreinhaltung eingehalten werden, Dieser Aspekt könnte möglicherweise auch bei dem laufenden Vertragsverletzungsverfahren der EU eine Rolle spielen.

Es hätte nach unserer Auffassung auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) geben müssen. Denn es handelt sich bei der Baumaßnahme um eine vierspurige Straße und die Baumaßnahme erstreckt sich über mehr als 5 km. Zwar schreibt das UVP-Gesetz in einem solchen Fall erst bei einer Baulänge von 10 km eine Prüfung **zwingend** vor, aber aufgrund der Gesamtumstände (Abhängigkeit zu anderen aktuellen Baumaßnahmen, höchste Verkehrsmengen, Auswirkungen auf Leonberg) wäre dies geboten gewesen. Warum das Fachgutachten zu einem anderen Ergebnis kommt, können wir nicht beurteilen, weil dies bisher nicht veröffentlicht worden ist.

4. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen auf der A 8 und A 81 im Bereich von Leonberg in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und welches Verkehrsaufkommen wird für die kommenden Jahre insbesondere in Folge des Ausbaus der B 295/B 464 und des in Kürze nahezu vollständigen durchgängigen Ausbaus der A 8 auf drei Fahrspuren bis zum Jahr 2025 prognostiziert?

Die Straßenverkehrszählung 2005 hat auf dem Streckenabschnitt der A 8 zwischen dem AK Stuttgart und der AS Leonberg/Ost eine Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) von rd. 139.900 Kfz/24 Std. ermittelt. Die automatische Straßenverkehrszählung in Baden-Württemberg 2014 hat auf diesem Streckenabschnitt der A 8 eine DTVw von rd. 155.300 Kfz/24 Std. ermittelt. Für das Jahr 2025 wurde auf diesem Streckenabschnitt in der Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 81 zwischen der AS Sindelfingen/Ost und der AS Böblingen/Hulb (Stand Januar 2012) ein DTVw von rd. 170.100 Kfz/24 Std. prognostiziert.

Kommentar:

Leider wurde diese Frage nicht beantwortet, weil sie nur Verkehrszahlen außerhalb der Bebauung von Leonberg nennt. Diese sind ja aus den Planunterlagen bekannt. Die Frage zielt aber auf die

stadtnahen Teilstücke der Autobahnen A8 und A 81. Es fehlt auch eine Aussage zu dem Beitrag, den der Ausbau der B295 / B464 sowie der vollständige 3 spurige Ausbau der A8 bis nach Karlsruhe bringen wird. Ebenso fehlt eine Angabe über die Entwicklung des LKW-Anteils, der für die Belastungswirkungen sehr wichtig ist.

Wir stellen allerdings mit Erschrecken fest, dass auf dem genannten Abschnitt der Verkehr zwischen dem Jahre 2005 und 2025 um ca. 30.000 Kfz/Tag ansteigen wird. Aus anderen Quellen wissen wir auch, dass dabei der LKW-Anteil extrem wachsen soll. Dies ist eine enorme Menge. Nicht die prozentuale Steigerung ist bei den Belastungswirkungen entscheidend, sondern die absolute (Zusatz)Belastung. Beim Lärm kommt hinzu, dass die ausgestrahlte Lärmenergie nicht linear zunimmt sondern logarithmisch/exponentiell. Die derzeitige Lärmgesetzgebung ist völlig veraltet und auf solch hohe Belastungen überhaupt nicht ausgelegt.

5. Wie stellt sich die Lärm- und Schadstoffbelastung im Bereich aller autobahnnahen Stadtteile von Leonberg bezüglich A 8 und A 81 aktuell dar (mit Angaben zur Existenz einer für die Anwohner verständlichen und vollständigen Darstellung der Schadstoffkonzentrationen und der Lärmpegel)?

6. Wie wird sich die Lärm- und Schadstoffbelastung angesichts der Verkehrszahlen und angesichts des Baus des Verflechtungsstreifens in den kommenden Jahren voraussichtlich entwickeln?

7. Welche konkreten zusätzlichen Maßnahmen sind gegen die Lärm- und Schadstoffbelastung (z. B. Lärmschutzwände, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder lärmarmer Fahrbahnbelag) in Leonberg vorgesehen?

Zu 5. bis 7.:

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. März 2007 – 9C 2/06, BVerwGE 128, 177 (183 f.) = NVwZ 2007, 827 RdNr. 21 ff. besteht der Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen wegen nicht voraussehbarer (Lärm-)Wirkungen eines Vorhabens grundsätzlich 30 Jahre nach der Verkehrsfreigabe. Nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen liegen dann vor, wenn der nach der damaligen, methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) überschritten wird. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat für den Streckenabschnitt der A 8 zwischen der AS Heimsheim und dem AD Leonberg geprüft, ob die Lärmprognose in diesem Sinne fehlerhaft war. Der Planfeststellungsbeschluss für den Streckenabschnitt der A 8 zwischen der AS Heimsheim und dem AD Leonberg wurde am 28. April 1997 erlassen. Die Verkehrsfreigabe des Streckenabschnittes erfolgte am 26. September 2008. Die Straßenbauverwaltung hat bereits im Jahr 2010 auf Basis einer aktuellen Verkehrszählung die vorhandene Verkehrsbelastung mit der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Verkehrsprognose 2010 abgeglichen sowie die Lärmbelastung für die Anwohner-/innen der A 8 überprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass die damaligen für das Prognosejahr 2010 ermittelten Lärmbelastungen nicht überschritten sind. Die Straßenbauverwaltung hat bereits zugesagt, im Sinne der 30-Jahres-Frist eine weitere Überprüfung auf Basis der Daten der Straßenverkehrszählung 2015 vorzunehmen.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat auf Grundlage der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsmengen einen gesetzlichen Anspruch auf Lärmvorsorge im Bereich des Verflechtungsstreifens geprüft. Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und kein Lärmvorsorgeanspruch besteht. Die prognostizierten Verkehrsmengen auf der A 8 zwischen dem AK Stuttgart und der AS Leonberg/Ost erhöhen sich nur im Rahmen der allgemeinen Mobilitätsentwicklung. Daher führt der Bau des Verflechtungsstreifens zu keiner Verschlechterung der Luftschadstoffsituation im Vergleich zum Prognose-Nullfall. Dies gilt auch für die Luftschadstoffbelastung am Leonberger Dreieck, das weit außerhalb der Baumaßnahme

liegt. Wie aus der einschlägigen Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012) entnommen werden kann, ist die Luftschadstoffbelastung des Autobahnverkehrs in einem Abstand von mehr als rd. 200 m in der Hintergrundbelastung kaum mehr nachweisbar. Eigene Erfahrungen mit Messstellen an Autobahnen bestätigen dies. Die Wohnbebauung am Leonberger Dreieck ist aber über 1.000 m vom Bauende des Verflechtungsstreifens entfernt.

Im Planfeststellungsbeschluss zum 6-spurigen Ausbau der A 81 zwischen Würzburg und Singen (Streckenabschnitt Stuttgart/Feuerbach–AD Leonberg) wurde im Bereich des AD Leonberg der Einbau einer lärmindernden Fahrbahndecke im Zuge der nächsten notwendigen Fahrbahnerneuerung zugesagt. Die Erneuerung der alten Betonfahrbahndecke durch eine Fahrbahndecke aus offenporigem Asphalt ist 2016 vorgesehen.

Kommentar:

Die Fragen 5 und 6 wurde leider nicht beantwortet. Gefragt sind nicht die Verkehrszahlen zwischen der Ausfahrt Leonberg Ost und dem Stuttgarter Kreuz, sondern eine für die Bürger verständliche Darstellung (selbstverständlich in üblicher grafischer Form) der Lärm und Schadstoffsituation entlang der Autobahnen aller autobahnnahen Leonberger Stadtteile.

Die Aussage

„Die prognostizierten Verkehrsmengen auf der A 8 zwischen dem AK Stuttgart und der AS Leonberg/Ost erhöhen sich nur im Rahmen der allgemeinen Mobilitätsentwicklung.“ hilft uns in keiner Weise und klingen wie Hohn angesichts des dargestellten enormen Verkehrszuwachses von 2005 bis 2014 und der Prognose für 2025, zumal die Autobahnnahen Stadtteile von Leonberg auch von der anderen Richtung, nämlich vom Ausbau der Querverbindung zwischen Böblingen Hulb und Leonberg West einen hohen Verkehrszuwachs zu erwarten haben. Beide Verkehrsvorhaben stehen in einem engen Gesamtzusammenhang. Ein Zusammenhang besteht selbstverständlich auch zum Ausbau der A81 zwischen Sindelfingen Ost und Böblingen Hulb (siehe auch der entsprechende Kommentar zu der Landtagsanfrage ‚Lückenschuss‘). Eine isolierte Betrachtung von Einzelmaßnahmen, wie das bisher von den planenden Behörden praktiziert wird darf es bei solch großen Abhängigkeiten nicht geben. Das sieht auch die gängige Rechtsprechung so.

Es drängt sich der Verdacht auf, dass die enorme jetzige und zukünftige Belastung durch die Autobahnen möglichst nicht an die Öffentlichkeit kommen sollen und man in einer Art Salomitaktik den Ausbau ohne großen Verwaltungsaufwand und kostensparend an den betroffenen Bürgern vorbei vorantreiben will. Dass eine solche bürgerfeindliche Vorgehensweise ausgerechnet von einem Grün- geführten Verkehrsministerium unterstützt wird, ist bemerkenswert.

Das dargestellte Überprüfungsrecht auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen innerhalb von 30 Jahren nach Planfeststellungsbeschluss ist uns wohl bekannt. **Die geschilderte Überprüfung zwischen AS Heimsheim und dem AD Leonberg ist schließlich von uns veranlasst worden.** Sie hat auch Grenzwertüberschreitungen ergeben, insofern ist diesbezüglich die Antwort falsch. Der Lärmzuwachs lag lediglich (noch) unter den 3 dB(A), die notwendig wären, um zwingend gesetzliche Ansprüche abzuleiten.

Das gleiche Überprüfungsrecht haben wir bereits im Jahre 2011 bei einer Besprechung im Verkehrsministerium für den Bereich des Leonberger Dreiecks / Engelbergtunnel angemahnt. Sie wurde uns auch zugesagt und wir haben zwischenzeitlich in weiteren Schreiben daran erinnert. Aber bisher ist nichts passiert. Wir fordern daher nun noch einmal diese Überprüfung.

Mit der beabsichtigten Erneuerung der Fahrbahndecke kommt das RP offensichtlich einer Pflicht aus anderen Planfeststellungsverfahren nach. **Allerdings sind wir bei offenporigem Asphalt skeptisch, ob die erwartete Lärminderungswirkung wirklich nachhaltig eintritt. An der A8 beim Ortsteil Siberberg haben wir jedenfalls die Erfahrung gemacht, dass dies nicht der Fall ist.** Ganz im Gegenteil: Dort war der Belag bereits kurz nach der Verlegung bereits kaputt und damit auch weitgehend die Lärminderungswirkung. Die Theoretische Lärminderung von immerhin ca. 5 db(A) lt. Planfeststellungsverfahren wurde aber nie angepasst. Im Klartext bedeutet dies, dass die Anwohner in den letzten Jahren einer unzulässigen Lärmbelastung ausgesetzt waren. Da keine Messungen vorgenommen werden und damit keine Qualitätssicherung betrieben wird, kann dies immer wieder passieren. Bekannt sind auch Probleme bei Brücken. Im Bereich des Autobahndreiecks gibt es viele Brücken und damit erwarten wir bei einem Austausch des Fahrplanbelags keine großen Lärminderungen. Es stellt sich daher die Frage, ob sich der Aufwand überhaupt lohnt und es nicht besser ist, andere Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung zu ziehen, zumal sich die Lärmschutztechnik sich in den letzten 15 Jahren erheblich verbessert hat.

Zur Luftschadstoffsituation :

Die Luftschadstoffbelastung hängt neben lokalen und meteorologischen Einflüssen hauptsächlich von der Verkehrsmenge und deren Zusammensetzung ab (insbesondere auch vom LKW-Anteil). Die Aussage

„Die prognostizierten Verkehrsmengen auf der A 8 zwischen dem AK Stuttgart und der AS Leonberg/Ost erhöhen sich nur im Rahmen der allgemeinen Mobilitätsentwicklung. Daher führt der Bau des Verflechtungsstreifens zu keiner Verschlechterung der Luftschadstoffsituation im Vergleich zum Prognose-Nullfall “

hilft uns daher genau so wenig wie bei der Lärmbelastung. Der Verkehr nimmt zu und daher auch die Belastung. Die großen Hoffnungen durch die Einführung von EU-Emissionsnormen, die Schadstoffe deutlich zu reduzieren haben sich bisher nicht erfüllt. Im Übrigen ist dies auch baurechtlich völlig unerheblich. Im Gegensatz zum Lärm gibt es bei den Luftschadstoffen Grenzwerte, die einzuhalten sind, unabhängig davon ob die Belastung durch die allgemeine Mobilitätsentwicklung bewirkt wird oder durch andere Maßnahmen. Zu diesem Thema gibt es inzwischen einen ausführlichen Schriftwechsel mit dem Verkehrsministerium und dem RP. Darauf verweisen wir. Nach wie vor ist eine Grundforderung nicht erfüllt: Als Grundlage für alle Diskussionen benötigt man eine Darstellung der IST-Situation. Diese fehlt nach wie vor. Die Antwort, dass in 200 m Entfernung der Einfluss einer Autobahn kaum mehr spürbar ist, ist viel zu pauschal. Die Schadstoffausbreitung hängt von vielen Faktoren ab. Insbesondere ist sie von Schadstoff zu Schadstoff recht unterschiedlich. Wenn es so einfach wäre, bräuchten wir keine komplexen Ausbreitungsmodelle. Im Übrigen gibt es in Leonberg im Umkreis von 200 m durchaus viel bebaute Bereiche. Die Bürger haben in einer Stadt mit einer Umweltzone ein Anrecht darauf, informiert zu werden, wie die Schadstoffsituation in ihrem Bereich aussieht. Die an innerstädtischen Straßen ausgerichteten Grafiken des Luftreinhalteplans sind entlang der Autobahnen nicht zu gebrauchen. Fachlich völlig unverständlich ist die Tatsache, dass die Umweltzone ausgerechnet exakt an der Autobahn endet.

Außerdem geht es nicht nur um den unmittelbaren Einfluss der Autobahnen, sondern auch um ihren **Beitrag zur Hintergrundbelastung in Leonberg und der Region**. Vor dem Hintergrund, dass gerade ein Vertragsverletzungsverfahren der EU für die Region Stuttgart (nicht nur für die Stadt Stuttgart) läuft, ist es ein Trauerspiel, dass wir mit solchen pauschalen Annahmen abgespeist werden.

8. Welche Auswirkungen hat die zusätzliche Versiegelung der Landschaft durch den Bau des Verflechtungsstreifens auf das Hochwasserrisiko entlang der Glems?

Bei der Dimensionierung des im Jahr 2008 gebauten Regenklär- bzw. Regenrückhaltebeckens unter der Rohrbachtalbrücke wurde die Planung des Verflechtungsstreifens und damit die Verbreiterung der Richtungsfahrbahn München–Karlsruhe bereits berücksichtigt sowie das Rückhaltevolumen des Beckens auf eine Fahrbahnbreite mit Verflechtungsstreifen bemessen. Der Drosselabfluss des Beckens in die dem Becken anschließenden Gewässer Rohrbach und Glems ändert sich somit durch den Bau des Verflechtungsstreifens nicht.

Kommentar:

Leider mussten wir in Leonberg in den letzten Jahren die Erfahrung machen, dass die Hochwässer in Zahl und Stärke deutlich zunehmen. Der Grund liegt in der enormen Flächenversiegelung durch Straßen und Bebauung. Dabei spielt gerade der starke Ausbau der Autobahnen und der B 295/Westanschluss eine große Rolle. Hinzu kommt die Zunahme von Starkregenfällen durch die Klimaveränderung. Wir bezweifeln aufgrund unserer Beobachtungen, dass die Rückhaltemaßnahmen ausreichend bemessen sind und fordern eine Überprüfung auf der Basis dieser Erfahrungen. Dabei geht es auch um die Finanzierung von Rückhaltemaßnahmen. **Es kann nicht sein, dass sich der Bund mit Hinweis auf veraltete Berechnungen aus der Verantwortung stiehlt.**

9. Inwiefern hat im Rahmen des Baus eines Verflechtungsstreifens eine Beteiligung bzw. Anhörung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Stadt Leonberg stattgefunden?

Da die rechtlichen Voraussetzungen für die Anwendung eines Plangenehmigungsverfahrens gegeben sind, also kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen war, liegt das Vorhaben außerhalb des Anwendungsbereichs der Verwaltungsvorschrift der Landesregierung zur Intensivierung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Planungs- und Zulassungsverfahren. Dennoch hat das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Planungsbehörde die Öffentlichkeit bereits frühzeitig beteiligt. So wurde allen betroffenen Kommunen angeboten, die Planung in öffentlichen Gemeinderatssitzungen vorzustellen, was von der Stadt Leonberg am 8. Mai 2014 auch in Anspruch genommen wurde. Die Stadt Leonberg wurde als betroffener Träger öffentlicher Belange vom Regierungspräsidium Stuttgart am 28. Februar 2014 um Stellungnahme zur Genehmigungsplanung des Vorhabens gebeten. Die Stadt Leonberg hat hierzu mit Schreiben vom 10. Juni 2014 Stellung genommen. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat darüber hinaus alle Anfragen, die dort zu der Maßnahme eingegangen sind, ausführlich beantwortet.

Kommentar:

Zur Beteiligung der Bürger:

Wie wir bereits dargestellt haben, wäre ein Planfeststellungsverfahren aus mehreren Gründen zwingend notwendig gewesen. Dann hätte es zumindest die Möglichkeit gegeben, Einwendungen zu erheben oder Vorschläge zu machen und es hätte eine Anhörung gegeben.

Aber selbst wenn vielleicht unter Anwendung aller juristischen Tricks ein Plangenehmigungsverfahren rechtlich ausgereicht haben sollte, hätte ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden können, da die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens eine 'Kann-Bestimmung' ist. Genauso hätte auch die Verwaltungsvorschrift des Landes zur Intensivierung der Öffentlichkeitsbeteiligung freiwillig angewandt werden können und damit z.B. im Vorfeld des Verfahrens die Bürger beteiligt werden können. Aus der Antwort geht hervor, dass die Regierung dies noch nicht einmal erwogen hat. Dasselbe gilt auch für die UVP. Nach unserer Auffassung hätte sie durchgeführt werden müssen (s.o.). Dadurch hätte es automatisch eine Beteiligung der Bürger

gegeben, weil diese vorgeschrieben ist. Bis heute gibt es nur eine dünne Meldung auf der Homepage des RP, dass eine UVP nicht durchgeführt wurde. Eine Begründung fehlt. Es wäre ein leichtes gewesen, die Unterlagen der Vorprüfung vollständig ins Internet zu stellen.

Dass Anfragen von Bürgern beantwortet werden, ist eine Selbstverständlichkeit. Die Beantwortung dieser Anfragen war keineswegs ausführlich. Sie war zumindest teilweise lückenhaft. Bis heute sind viele Fragen unbeantwortet geblieben und wichtige Dokumente werden uns vorenthalten. Der Verweis auf Akteneinsicht im RP ist wenig hilfreich. Im Zeitalter des Internets sollte es möglich sein, angeforderte Dokumente, auf die man z.B. nach dem Umweltinformationsgesetz Anspruch hat, ins Internet zu stellen oder per Mail zu verschicken, statt sich im RP durch die Akten wälzen zu müssen. Es wäre auch hilfreich, über solch wichtige Informationen, wie die erfolgte Genehmigung eines Vorhabens oder das Unterlassen einer UVP als Betroffener oder über die Gemeinde per Mail informiert zu werden.

Vor diesem Hintergrund sind wir von der Landesregierung sehr enttäuscht. Wir empfinden die Anwendung eines Plangenehmigungsverfahrens ausgerechnet bei einer der mit am höchsten belasteten Autobahnen in Deutschland und mitten in einem Ballungsgebiet mit vielen Betroffenen als Rückschritt beim Thema Bürgerbeteiligung. Wenn man sich Bürgerbeteiligung auf die Fahnen schreibt, dann muss man zuallererst Transparenz schaffen. Man muss die Beteiligung praktizieren und dafür, wenn notwendig, auch kämpfen und nicht nur schöne Worte finden und umfangreiche theoretische Werke schreiben.

Zur Beteiligung der Stadt:

Die Beteiligung der Stadt ist auch bei einem Plangenehmigungsverfahren vorgeschrieben. Zumindest muss das Benehmen hergestellt werden. Insofern kam das RP hier nur seiner Pflicht nach. Die Vorstellung des Vorhabens in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung ist keine Bürgerbeteiligung, weil in Gemeinderatssitzungen die Bürger kein Rederecht haben. Ebenso ist es mit der Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange.

Wir stellen also fest: Es hat keinerlei direkte Beteiligung der Bürger und insbesondere nicht der betroffenen Bürger stattgefunden.