

Protokoll

über die Erörterungsverhandlung
am 07. Februar 2007 über den
Neubau der L 1189 Ortsumfahrung
Magstadt in der Festhalle in Magstadt

Beginn 9.05 Uhr

Teilnehmer:

siehe Teilnehmerliste Anlage 1

TOP 1: Einführung

Begrüßung durch den Verhandlungsleiter Herrn RD Johannes Buck vom Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 15. Die Vorhabenträgerseite (Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 44) wird von Herrn LBD Andreas Hollatz vorgestellt.

Herr Buck weist darauf hin, dass die Verhandlung grundsätzlich nichtöffentlich sei, jedoch die Öffentlichkeit hergestellt werden könne, wenn niemand widerspreche. Dies ist nicht der Fall. Die Verhandlung wird somit öffentlich geführt. Ferner kann ein Beteiligter verlangen, dass mit ihm in Abwesenheit anderer Beteiligter verhandelt wird, soweit er ein berechtigtes Interesse glaubhaft macht.

TOP 2: Verfahren

Herr Buck zählt die wesentlichen Verfahrensdaten auf:

05.07.2006	Antragstellung
14.07.2006	ortsübliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Gemeinde Magstadt
20.07.2006 - 21.08.2006	öffentliche Auslegung in Magstadt
04.09.2006	Ende Einwendungsfrist
22.01.2007	öffentliche Bekanntmachung des Erörterungstermins (EÖT) in der BW-Woche, Staatsanzeiger für Baden-Württemberg
26.01.2007	Bekanntmachung des EÖT in der Sindelfinger Zeitung, Böblinger Kreiszeitung sowie im Amtsblatt der Gemeinde Magstadt
07.02.2007	EÖT in der Festhalle in Magstadt

TOP 3: Erläuterung des Vorhabens

Frau Baur-Fewson vom Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 44, stellt das Vorhaben vor und geht dabei auf die Zusammenhänge mit der S 60 ein.

TOP 4: Planrechtfertigung

Viele Einwender brachten vor, dass die Hauptentlastung für Magstadt durch den Bau der B 464 entstehe und die neue Südtangente keine nennenswerte Entlastung bringe.

Herr Schröder von der Fa. BS Ingenieure stellt für den Vorhabenträger die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung aus den Jahren 2002/2003 vor. Danach wurden auf der Maichinger Straße (Maich. Str.) 14.000, Weilemer Str. 17.000, Alte Stuttgarter Straße (A.S. Str.) 7.000 und auf der Neuen Stuttgarter Straße (N.S. Str.) 7.000 bis 10.000 täglich gezählt. Mehr als die Hälfte sei Durchgangsverkehr.

Der Schwerlastverkehr hat einen Anteil von ca. 6 % in der Maich. Str., von 7-8 % in der N.S. Str., von 4.7% in der A.S. Str. und von etwa 10-15 % in der Ihinger Straße.

Die Verkehrsprognose 2020 rechnet im Belastungsplanfall 0-20 (Veränderungen im Jahr 2020 ohne weitere Straßenmaßnahmen) mit 20.000 Fahrzeugen auf der Maich. Str., 23.000 auf der Weilemer Str. und 8.000 auf der A.S. Str..

Der Planungsfall 1-20 (d.h. mit B 464) bringt für die Maich. Str. mehr als 50 % Entlastung, für die A:S. Str. und die N.S. Str. wird eine geringe Entlastung vorhergesagt.

Beim Planungsfall 2-20 (d.h. mit B 464 und der Südtangente) werden für die äußere Maich. Str. 6.000 bis 7.000 und für die A.S. Str. 4.000 bis 6.000 Fahrzeuge weniger prognostiziert. Dieser Planungsfall bringe eine größere Entlastungswirkung und stelle eine Verbesserung der Verkehrskonzeption dar.

Herr Martin Holzwarth (Einwender 195) schlägt vor, getrennt nach Südwesttangente (SW-Tangente) und Südosttangente (SO-Tangente) zu erörtern.

Herr Hollatz hält eine gesamtheitliche Betrachtung für erforderlich, da der größte verkehrliche Vorteil erst durch die SW- und SO-Tangente komme.

Für einen Ausbau der Unterführung, wie von Herrn Holzwarth vorgeschlagen, muss laut Herrn Hauk von der Fa. TTK (für den Vorhabenträger) die Schafhauser Straße um einen bis 1,20 m abgesenkt werden. Dadurch haben die Häuser, die direkt an der Straße bei der Bahnunterführung liegen, keine Zufahrt mehr. Dies bedeutet eine Absenkung der Straße auf einem $\frac{3}{4}$ km, was wegen dem felsigen Boden und den Leitungen unter der Straße sehr teuer werden würde. Herr Holzwarth bemängelt, dass kein entsprechender Kostenvergleich aufgenommen ist und dass die SO-Tangente zu erheblich größeren Eingriffen in Natur und Landschaftsbild führt als die Aufweitung der Bahnunterführung. Herr Hollatz stellt nochmals klar, dass es nicht nur um die Schließung des Bahnübergangs geht, sondern auch um die Entlastung der A.S. Str..

Herr Holzwarth schlägt vor, die L 1189 so zu belassen wie bisher und die A.S. Str. zur Gemeindestraße umzustufen. Dann könne die Gemeinde entsprechende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vornehmen. Laut Herrn Hollatz sei dies nicht möglich, da es sich um eine Kreisstraße handelt, über die der überörtliche Verkehr fließe. Auch die weiteren von Herrn Holzwarth vorgeschlagenen Umstufungen brächten nicht die gewünschte verkehrliche Entlastung.

Frau Helga Kircher (Einwenderin 105 und 204), A.S. Str. 112, gibt zu Protokoll, dass sie sämtliche Einwendungen aufrecht erhält.

Herr Hans-Joachim Jäckel (Einwender 118) trägt die in seinem Schreiben vom 18.08.2006 (Akte /85) festgestellten Mängel der CD-Planunterlagen vor. Die sog. Mängel wurden vom Vorhabensträger weitgehend entkräftet. Außerdem sei die Ausgleichsmaßnahme im Steinbruch schon verwirklicht worden (= Maßnahme E 2).

Weiter merkt er an, dass von der Durchgangsverkehrsbelastung ca. 65 % des Verkehrs der Achse Renningen - Maichingen von der B 464 übernommen wird und somit nur 35 % des Verkehrs für die Südtangente übrig bleibt. Er fordert, die Südtangente nur zwischen Schafhauser und Maichinger Straße zu bauen.

Herr Hollatz bringt als Hauptargument für die Südtangente die Entlastung der A.S. Str. an. Frau Schober, Regierungspräsidium Stuttgart Ref. 44, meint hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahme am Steinbruch, ein Ortstermin habe ergeben, dass die Maßnahme noch nicht so durchgeführt wurde, wie es vom Vorhabenträger vorgesehen sei (u.a. Entfernung der Fichten...).

Frau Rechtsanwältin (RA) Esther Krapf gibt an, die Eheleute Renner (Einwender 220 und 221), Berg (Einwender 222 und 223), Frau Helene Stoll (Einwenderin 240), Frau Dorothee

Hildebrand (Einwenderin 123) sowie das Bürgerforum Magstadt (Einwendung 196) zu vertreten.

Sie sieht keine Notwendigkeit für die Südtangente allein betrachtet, sondern nur eine geringfügige Entlastung im Zusammenhang mit dem Bau der Osttangente. Sie fragt, wie der Bau der Osttangente sichergestellt sei und ob an der Südtangente festgehalten werde, wenn die Osttangente nicht gebaut werden würde.

Herr Hollatz antwortet, dass an der Südtangente festgehalten werde. Herr Schröder führt aus, dass es im Planfall ohne Osttangente für die A.S. Str. bereits eine Entlastung von mehr als 50 % gebe. Mit Osttangente gebe es eine zusätzliche geringfügige Entlastung. Damit sei die Südtangente für sich betrachtet gerechtfertigt.

Frau Waltraud Raith (Einwenderin 227) befürchtet, dass die neue B 464 mehr Verkehr anzieht, wenn sie nicht mautpflichtig wird. Dadurch komme es zu Staus in Sindelfingen-Darmsheim, was zu Rückstaus führe. Deshalb werde es keine Entlastungen durch die B 464 geben. Außerdem sei kein Industriegebiet im Osten an die B 464 angeschlossen. Herr Hollatz und Herr Schröder bestätigen, dass die B 464 nicht mautpflichtig werde und es gerade deswegen zu einer Entlastung von Magstadt komme, weil der Verkehr die mautfreie Bundesstraße benutzen werde.

Frau Margit Lenz (Einwenderin 181) fragt, wie sich die Trennung der Verfahren S-Bahn, Südtangente und Osttangente rechtfertigen lasse.

Herr Hollatz antwortet, dass jede Maßnahme für sich verkehrswirksam sei. Man hätte eine einfache Bahnübergangsbeseitigung in das Planfeststellungsverfahren für die S 60 integrieren können, nicht aber eine komplette Umgehungsstraße. Frau Lenz habe bei jedem Verfahren die Möglichkeit gehabt, ihre Bedenken einzubringen.

Herr Buck ergänzt, bei der S 60 sei das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Planfeststellungsbehörde und das Regierungspräsidium Anhörungsbehörde. Das EBA könne keine eigenständige Straßenmaßnahme planfeststellen. Infolge der notwendigen Schließung des BÜ Maichinger Straße durch den vorgesehenen Bau der S60 habe man die Südtangente geplant; für dieses Verfahren sei das Regierungspräsidium Stuttgart Planfeststellungsbehörde. Für die Osttangente als Gemeindestraße sei die Gemeinde Magstadt zuständig. In den unterschiedlichen Zuständigkeiten läge die Trennung der Verfahren begründet.

Frau Iris Wohlfeil (Einwenderin 121) warf dem Büro Bender & Stahl vor, ihre Prognose aus dem Jahr 1992 für das Jahr 2002 sei nicht eingetreten; die Zahlen seien deutlich darunter geblieben (über 50 %). Und jetzt werde wieder eine Verkehrszunahme von 40 % prognostiziert.

Herr Schröder merkt an, dass die Zahlen von anderen Büros bestätigt würden, und die Zahlen den Sinn und die Notwendigkeit der Maßnahme begründeten.

Frau Wohlfeil ergänzt, dass laut Maichinger Untersuchung auf der Magstadter Straße in Maichingen durch die L 1189 der Verkehr um 50 % zunehmen werde gegenüber der Entlastung durch die B 464.

Herr Schröder erläutert, der Zuwachs auf der äußeren Maich. Str. um 25 % sei auf die Anschlussstellenstruktur der B 464 zurückzuführen, dass man infolge der B 464 Verkehre aus dem Norden von Maichingen habe, die dann die Anschlussstelle an die L 1189 aus Norden suchen. Diese Struktur erfordere umso dringender die Verbindung zwischen der Maich. und Schafhauser Straße. Der Verkehr in Maichingen verlagere sich, manche Straßen werden be-, andere entlastet.

Uta Spellenberg für Reinhold Kienle (Einwender 210) fragt nach, wie hoch der Lkw-Anteil sei, der momentan aus Calw über die Schafhauser und Ihinger Straße fahre.

Herr Schröder führt an, dass die K 1006, die Ihinger Straße, momentan eine geringe Belastung habe, jedoch mit einem hohen Anteil (ca. 80 %) Durchgangsverkehr in West-Ost-Richtung, was etwa 2.000 Fahrzeuge ausmache. Auch auf der West-Ost-Relation Schafhauser Straße (L 1189) - A.S. Str. habe man einen hohen Durchgangsverkehrsanteil von ca. 80 %, was etwa 2.500 Fahrzeuge ausmache.

Der Schwerverkehrsanteil durch den Steinbruch mache auf der Ihinger Straße 10-15 % aus, was etwa 300 bis 400 Lkw/Tag bedeutet.

Frau Lenz möchte wissen, ob bei diesen Zahlen die vorgesehene Schließung der Ihinger Straße berücksichtigt sei.

Herr Schröder verneint dies. Es gäbe unterschiedliche Berechnungen; die Varianten seien aber noch nicht abgeschlossen. Die Ergebnisse werden sein, dass sich die Veränderungen zahlenmäßig auf die B 464 und teilweise auf die B 295 auswirken werden.

Frau Lenz hakt nach, wie bereits jetzt aufgrund der nicht zutreffenden Zahlen ein Planfeststellungsverfahren für die Südtangente durchgeführt werden könne.

Herr Schröder bekräftigt, dass die Zahlen zutreffend seien.

Frau Wohlfeil zitiert aus den Unterlagen, wonach die Unterführung an Ort und Stelle einen erheblichen Aufwand verursachen würde und fragt, ob die Kosten verglichen wurden.

Sie merkt weiter an, dass im Erläuterungsbericht unter 2.2 stehe, dass die N.S. Str. mit künftig 9.000 Fahrzeugen überlastet sei, gleichzeitig aber in der Schafhauser Straße eine Erhöhung der Belastung von 9.400 auf 11.500 Fahrzeugen im Planfall 2.20 nicht als Überlastung angesehen werde.

Herr Hollatz antwortet, der Umbau des Knotenpunktes L 1189 würde 4,5 Mio. Euro kosten, 6,5 Mio. Euro wären dann der Anteil für die SO-Tangente.

Frau Wohlfeil schließt an ihre obigen Ausführungen an und merkt an, dass man bei Betrachtung der Planfälle 1-20 und 2-20 auf der Maich. Str. südlich der K 1005 nach Bau der L 1189 einen Zuwachs von 11 % von 11.150 auf 12.400 Fahrzeuge habe. Sie bestätigt, dass man in Magstadt am Rathaus eine Abnahme um 6 % und an der Schule um 47 % habe. Am Marktplatz aber habe man lediglich eine Abnahme um 25 %, und an der Schafhauser Straße dafür eine Zunahme des Verkehrs um 22 %, und an der N.S. Str. um 6 %. Die maximale Entlastung für den gesamten Ort - und das sei das Maßgebliche - betrage durch die Südtangente maximal 10 %.

Herr Hollatz erwidert, dass im Betrachtungsfall mit S 60 und B 464 auf der A.S. Str. 7.800 Fahrzeuge und in der Ortsmitte 11.150 Fahrzeuge fahren werden. Im Planfeststellungsfall wird sich vor dem Rathaus eine Mehrbelastung ergeben, 12.400 Fahrzeuge werden prognostiziert. Dafür werde es auf der A.S. Str. eine drastische Abnahme geben. Auf der N.S. Str. werde es fast keine Veränderung geben.

Herr Schröder ergänzt, auf der Maich. Str. am Rathaus werde es eine leichte Erhöhung der Verkehrszahlen geben, dafür werden es am anderen Eck weniger Fahrzeuge sein. Eine Netzkonzeption mit äußeren Tangenten führe auch zu Veränderungen und Verlagerungen des Ziel- und Quellverkehrs. Für die ortsbezogene Verkehre gebe es auch Routenverlagerungen, je nach dem, welche Wege besser zu fahren seien. Man dürfe jedoch kein Summenspiel veranstalten sondern durchaus die Wertigkeit in den einzelnen Abschnitten betrachten. So sei z.B. eine Entlastung um mehr als 50 % auf der A.S. Str. mit Kindergarten und Schule es wert, die Ortsumfahrung zu bauen.

Herr Hollatz führt als qualitatives Argument noch an, dass das Gewerbegebiet an die L 1189 angeschlossen werde, was zu einer Verbesserung innerorts führen werde. Zudem werde der Durchgangsverkehr an Lkws am Ort herum geleitet.

Frau RA Esther Krapf für Eheleute Berg und Renner, Frau Stoll, Frau Hildebrand und Bürgerforum Magstadt erkundigt sich, inwieweit in den Prognosen berücksichtigt wurde, dass die neue Straße auch neuen Verkehr anzüge.

Herr Schröder verweist darauf, dass im Erläuterungsbericht zum Verkehrsgutachten ein großes Netzmodell enthalten sei, das alle Straßen und alle räumlichen Verlagerungen berücksichtige.

Herr Wilfried Kress (Einwender 115) möchte wissen, ob bei der vorhergesagten Entlastung der A.S. Str. auch weitere kommunale Maßnahmen zur Entlastung des Ortskerns eingeflossen seien.

Herr Schröder verneint dies.

Herr Martin Holzwarth erkundigt sich nach der Finanzierung der Ortsumfahrung im Zusammenhang mit der S 60,

Herr Hauk erläutert, bei der SW-Tangente als Maßnahme des Landes sei das Land Kostenträger. Bei der SO-Tangente als Ersatz für die Bahnquerung - hierbei handelt es sich um eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme - trügen Land, Bund und Bahn jeweils ein Drittel der Kosten.

TOP 5: Trassenauswahl und Verkehr

Für den Vorhabenträger erläutert Herr Hauk die Trassenauswahl. Maßgabe war, die L 1189 und die L 1185 außerorts zu verbinden. Weiter müssen für die Bahnübergangsbeseitigung und die Ortskernentlastung die L 1185 und die K 1005 miteinander verbunden werden. Nach den raumordnerischen Randbedingungen, die sich im Flächennutzungsplan der Gemeinde wiederfinden, mussten die L 1189, die L 1185, der Ort, die Bahnstrecke und regionale Grünzüge berücksichtigt werden.

Bei der Planung waren im Süden die Siedlungszäsur und das Trinkwasserschutzgebiet zu berücksichtigen. Auf der Ostseite waren das Landschaftsschutzgebiet (LSG) und der regionale Grünzug Richtung Maichingen zu berücksichtigen. Die Vorgabe vom Gemeinderat war eine möglichst ortsferne Trassierung. Weiter mussten die topografischen Gegebenheiten und die Bahnkreuzung beachtet werden. Der Quell- und Zielverkehr sowie der Durchgangsverkehr mussten berücksichtigt werden, ebenso wie die einschlägigen Richtlinien über die Trassierung.

Bei der SW-Tangente war die erste Überlegung, die Straße mit der Bahntrasse zu bündeln. Dies wurde dann aber aus baulichen und Naturschutzgründen verworfen.

Die zweite Überlegung, die Trasse an der Grenze zu dem regionalen Grünzug zu bauen, hätte bedeutet, ein Streuobst- und Gartengelände zu durchschneiden. Somit fiel letztlich die Wahl auf die südliche Variante.

Bei der SO-Tangente gab es topografische und bauliche Zwangspunkte zu beachten, ebenso den Kreuzungspunkt mit der Bahn. Die erste Variante orientierte sich möglichst nahe an der Bahnlinie, die Eisenbahnunterführung war beim Wirtschaftsweg geplant. Die Bündelung mit der Bahn hätte jedoch zu einer ökologischen Verinselung eines Teils der Landschaft geführt, zudem wäre eine Gashochdruckleitung im Weg gewesen. Die Eisenbahnunterführung wird außerdem für die Landwirtschaft benötigt.

Herr Hauk erklärt die Lage der Eisenbahnunterführung und den Kreuzungswinkel anhand der in **Anlage 2** beigefügten Folie. Eine Umfahrung der Kleingartenanlage hätte tiefere und breitere Einschnitte erfordert. Dabei wäre man nur knapp an der Anlage vorbei gefahren. Im weiteren Verlauf der Trasse wurde die rote Variante gewählt und geländebedingt weiter modifiziert. Die Straße rückte dann wieder etwas näher an den Ortsrand heran, um das vorhandene Geländeterrasse für den Kreisverkehrsplatz nutzen zu können. Zunächst war

eine Einmündung geplant, Diese hätte aber mit einer Ampel versehen werden müssen, so dass dann die Wahl auf einen Kreisel fiel. Weiterer Grund für diese Wahl war die Topografie. Man hätte in Schräglage eine Einmündung planen müssen bei starkem Fahrstrom auf der Hauptachse und starkem Linksabbiegeverkehr, die dann alle zum Stehen gekommen wären mit der Folge von Stau und Lärm, Abbrems- und Anfahrvorgängen.

Herr Klaus Endler (Einwender 103) bemängelt, man hätte die Straße auch mehr nach Osten legen können, um die Gartengrundstücke mit ihrem alten Baumbestand zu schonen. Herr Hollatz erwidert, die Kosten und die Trassierung seien relevant. Hier seien Kosten und Landschaftsverbrauch gegen das Eigentum abgewogen worden.

Frau Iris Wohlfeil erkundigt sich nach dem Kostenvergleich von der ursprünglichen Variante mit der Bahnunterführung an Ort und Stelle und der jetzigen Variante. Laut Herrn Hauk sind beide Maßnahmen nahezu kostenneutral. Durch den Bau der Südtangente müssen nicht in Angriff genommen werden der Umbau der Straßenunterführung Schafhauser Straße (s.o.), die Unterführung im Bereich der Stahlhandels-gesellschaft sowie die von der Gemeinde Magstadt geplante Anbindung des Gewerbegebiets Süd an die Maich. Str. mit einem entsprechen dimensionierten Brückenbauwerk. All dies werde durch die Südtangente ersetzt. Die Entlastungswirkung insb. für die A.S. Str., die südliche Maich. Str. und die Anbindung an das Gewerbegebiet sprechen ebenfalls dafür.

Herr Klaus Endler wiederholt seine Bitte, die Trasse abzurücken. Dies wird von Herrn Hauk mit Hinweis auf das LSG abgelehnt. Beeinträchtigungen von LSG seien so gering wie möglich zu halten. Herr Hollatz weist noch auf die Randbedingungen hin, die berücksichtigt werden müssen, und auf die Entlastung der A.S. Str..

Herr Martin Holzwarth bemängelt, dass durch die neue Straße eine große Unterführung geschaffen wird, ein Naherholungsgebiet durchschnitten wird und ein großer Kreisel in ungünstiger Lage gebaut wird. Dies seien große Eingriffe. Er erkundigt sich, was hier die Bahn zahlt.

Herr Hauk weist auf das Eisenbahnkreuzungsgesetz hin, in dem der Begriff der Kostenmasse aufgeführt ist. Im vorliegenden Fall besteht die Kostenmasse aus den Kosten für die SO-Tangente und der Einmündung der Gottlieb-Daimler-Straße. Die SO-Tangente sei ja der Ersatz für den Schwerlastverkehr durch die Schließung des Bahnübergangs.

Frau Iris Wohlfeil merkt an, dass die A.S. Str. nur 47 % Entlastung erfährt, keine 50 %, und dies auch nur unten. Oben (am Ortsausgang) kommt es durch die L 1189 neu zu einer größeren Belastung.

Herr Hans-Joachim Jäckel fragt, wie die Unterführung am Stahlhof fast so teuer komme wie die gesamte Osttangente. Herr Hauk verweist auf die drei Maßnahmen, die dadurch entfallen (s.o.).

Herr Martin Holzwarth hält die Lage des geplanten Park and Ride Platzes für ungünstig. Herr Hollatz weist darauf hin, dass es sich dabei um keine Maßnahme im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens handelt, sondern um eine Maßnahme der Gemeinde.

Frau Renate Betz (Einwenderin 208) wundert sich, dass man die SO-Tangente wegen des LSG nicht nach Osten verschieben kann, gleichwohl aber mit der Osttangente in das LSG fährt. Herr Hollatz erwidert, dass das LSG nicht das einzige Kriterium bei der Abwägung gewesen sei.

Frau RA Esther Krapf möchte wissen, ob die Kosten für eine Unterführung an Ort und Stelle so hoch gewesen wären, dass sie zum Ende der Maßnahme geführt hätten.
Herr Hollatz weist abermals darauf hin, dass die Kosten nicht das alleinige Kriterium waren, sondern Verkehrsentslastung und die Bahnübergangsbeseitigung.

- Pause bis 11.15 Uhr -

Frau Uta Spellenberg spricht die Belastungen für die Jugendlichen an, die zu den Sportstätten wollen, wie sie den Kreisel überqueren können. Sie fragt, inwieweit die Überlegungen des Steinbruchbetriebs eingeflossen seien, die Abbauarbeiten an 24 Stunden/Tag zu betreiben.

Zur Querungsmöglichkeit des Kreisels führt Herr Hauk aus, dass nur der Kreisel der Osttangente betroffen sei. Der Kreisel der SO-Tangente sei ein Außerortskreisel, bei dem es keinen regelmäßigen Fußgängerverkehr gäbe.

Zur zweiten Frage merkt Herr Hollatz an, dass der Steinbruchverkehr im Lkw-Anteil enthalten sei. Würde die Südtangente nicht gebaut, würde dieser Verkehr durch den Ort abgewickelt.

Frau Spellenberg hakt nach, was passiert, wenn die Maichinger Landhausstraße gesperrt werde würde. Dies sei in der Planung.

Herr Hollatz kennt keine diesbezügliche Planung. Wenn diese komme, müssten die Auswirkungen analysiert werden.

Frau Renate Betz fordert, die Lkw könnten über die B 464 nach Stuttgart fahren. Diese Straße müssten sie sowieso benutzen, wenn es die neue Ortsumfahrung nicht gibt. Herr Hollatz erwidert, dass der Verkehr den Weg wählt, der ihm am günstigsten erscheint. Ohne die Südtangente notfalls durch den Ort.

Herr Hans-Joachim Jäckel findet die geplante Führung des Radweges befremdlich.

Frau Baur-Fewson führt aus, dass eine Unter- oder Überführung überlegt wurde. Die Straße befinde sich allerdings auf Geländeneiveau, so dass ein Bauwerk von 5-6 m Höhe errichtet werden müssen. Der Damm hätte bis in die Ortslage hinein gereicht. Die Radfahrer müssten eine steile Rampe passieren. Die jetzige Planung ist für die Radfahrer ideal, weil die Straße in Dammlage verläuft und die Radfahrer ebenerdig die Straße unterfahren können.

Herr Jäckel stellt seine in Zusammenarbeit mit dem ADFC entwickelte Alternative vor: Man könne den Radweg, von Maichingen kommend, auf dem Bahndamm parallel zum Bahngleis führen und dann über die Brücke, die für die SO-Tangente gebaut wird. Der Radweg könnte dann in die Hindenburg- und Zeppelinstraße einmünden. Vorteil: kaum Höhenunterschied zu überwinden.

Herr Hollatz kann diesen Vorschlag nicht aufgreifen. Der Radweg wäre mit allem drum und dran 2,25 m breit, die Bahnbrücke entsprechend zu verbreitern käme zu teuer. Zudem entstünde in diesem Bereich der Ziel- und Quellverkehr.

Frau Wohlfeil erkundigt sich nach einer Querungshilfe an der Schafhauser Straße für Fußgänger und Radfahrer.

Herr Hauk erläutert, dass die Wirtschaftswege parallel zur Straße verliefen und keine Querungshilfe vorgesehen sei. Es handele sich um eine übersichtliche Stelle, wo der Verkehr wegen des nahen Kreisverkehrs langsam fließe.

Herr Bürgermeister Dr. Merz fragt nach einer Querungshilfe auf der Gottlieb-Daimler-Straße. Eine solche ist laut Herrn Hauk nicht vorgesehen, weil dafür die Straße aufgeweitet werden müsste. Dies würde durch das Verkehrsaufkommen jedoch nicht gerechtfertigt. Dagegen werde der gewünschte Fußgängerweg auf der Nordseite der Gottlieb-Daimler-Straße bis zum Weg Nr. 717 gebaut.

Herr Martin Holzwarth interessiert sich für eine Querungshilfe im Bereich des Kreisels an der Maich. Str.. Herr Hollatz zeigt ihm östlich des Kreisels die dort vorgesehene Querungshilfe.

TOP 6: Immissionsschutz

6.1 Lärmimmissionen

Frau Kaiser (Büro Fritz) erläutert für den Vorhabenträger das Schallgutachten (siehe Antragsunterlagen Anlage 11).

Nach dem § 41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) dürfen durch den Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen keine erheblichen Belästigungen für die Anwohner ausgehen. In der 16. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV), genannt Verkehrslärmverordnung, sind Grenzwerte aufgelistet, die eingehalten werden müssen. Werden sie nicht eingehalten, besteht Anspruch auf Lärmschutz. Die Grenzwerte für Allgemeines Wohngebiet liegen bei 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Zu beachten war auch die Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS 90).

Zugrunde gelegt wurde die Planung der Fa. TTK sowie die Verkehrsprognose des Büros Bender & Stahl, wobei von einem Schwerlastverkehr von 20 % tags und 10 % nachts ausgegangen wurde. Weiter wurde der Planfall 3H-20, also mit S 60, B 464, Osttangente und der Schließung der Hölzertalstraße, zugrunde gelegt. Mit diesen Eingangsdaten ging die maximale Verkehrsbelastung der Südtangente in die Lärmberechnung ein.

Nach den rechtlichen Bestimmungen werden Ausbreitungsberechnungen durchgeführt, die Schallpegel wurden in der Karte mit Isophonenlinien dargestellt. Bei kritischen Gebäuden wurde eine Einzelpunktberechnung vorgenommen. Dabei darf nur der neu zu bauende Verkehrsweg betrachtet werden, um einer Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen vorzubeugen.

Im Bereich der SO-Tangente werden laut Berechnung die Grenzwerte eingehalten, Lärmschutzmaßnahmen werden nicht erforderlich.

Bei der Gesamtverkehrslärmbelastung werden der Prognose-Nullfall mit dem Prognose-Planfall verglichen. Voraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen sind in diesem Fall, dass durch den neuen Verkehrsweg eine Zusatzbelastung entsteht und ein Schwellenwert nicht überschritten wird, der sich im Bereich 70-75 dB(A) tags und 60-65 dB(A) nachts bewegt. Die Gesamtlärmbelastung wird im Bereich der SO-Tangente in der Größenordnung der Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) liegen; die Zusatzbelastung wird nicht so groß sein, dass sich daraus Lärmschutzmaßnahmen ableiten lassen.

Herr Volker Schenck (keine Einwendung) wendet ein, dass der Steinbruch, insb. im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21, einen 24-Stunden-Betrieb einrichten könnte und damit eine deutliche Zunahme der an- und abfahrenden Lkw zu verzeichnen sein wird. Außerdem plane der Steinbruchbesitzer die Herstellung von Transportbeton. Diese Lkw würden dann auf der neuen Strecke nach Stuttgart abfahren. Die dadurch bedingte Erhöhung des Schwerlastanteils sei nicht in der Lärmbetrachtung enthalten.

Herr Hollatz gibt zu Bedenken, dass ein 24-Stunden-Betrieb beim Steinbruch nicht fest stehe und auch nicht gesagt werden könne, ob und wann dies der Fall sein werde. Genau-

so wenig könne davon ausgegangen werden, dass dann alle Lkw nach Stuttgart fahren werden. Der Steinbruch beliefe mehrere Baustellen.

Herr Schröder ergänzt, dass der Steinbruch-Verkehr in der Verkehrsprognose erfasst sei, und zwar werde auf der Ihinger Straße von einem Schwerlastverkehr von 16 % ausgegangen, d.h. 353 Lkw. Für den Steinbruch ergebe sich künftig folgende Verkehrsanbindung: Er habe eine Verknüpfung zur B 464, eine ausgebaute B 295 und eine Anschlussstelle Leonberg-West. Dies sei dann die kürzeste Route auf die Autobahn.

Herr Schenck erkundigt sich daraufhin nach den Inhalten der Gesamtlärbetrachtung.

Frau Kaiser antwortet, die Gesamtlärbetrachtung beinhalte das planfestzustellende Vorhaben Südtangente, die Osttangente, den innerörtlichen Verkehr sowie die S 60.

Weiter spricht Herr Schenck die Lärmbelastung durch den Güterzugverkehr an. Die Züge haben einen Vorbeifahrpegel von 80-90 dB(A), und die Umfahrdauer betrage etwa fünf Minuten. Bei 16 Zügen in der Nacht, wovon das Lärmgutachten ausgehe, seien das alle halbe Stunde ein Zug.

Frau Kaiser erklärt, für Güterzüge gelten andere Parameter. Der Güterzug sei jetzt schon vorhanden. Durch den zweigleisigen Ausbau wegen der S 60 werden die Schallpegel sinken, weil nur durch den zweigleisigen Ausbau eine Lärmschutzwand errichtet werde.

Herr Schenck gibt zu bedenken, dass dabei nur die Gebäude berücksichtigt werden, die unmittelbar an der Strecke lägen. Herr Hollatz wirft ein, dass dies in der Natur der Sache läge, außerdem sei die Lärmbelastung umso geringer, je weiter entfernt man sich von der Lärmquelle befände.

Herr Schenck führt die Absenkung des Lärms um 5 dB(A) durch das Kleingartengebiet an, das im Zuge der SO-Tangente wegfällt. Frau Kaiser erläutert, um diese Lärmsenkung zu erhalten, benötigte man einen Bewuchs von mindestens 50-60 m Breite.

Herr Schenck spricht die EU-Umgebungsrahmenrichtlinie 2002/49, die in nationales Recht überführt wurde und zum Inhalt habe, den Lärm in lauten Gebieten zu bekämpfen und die Ruhe in ruhigen Gebieten zu wahren. Herr Hollatz entgegnet, dass die Grenzwerte für Wohngebiete überall eingehalten werden und zugunsten der Anwohner die Eingangswerte absichtlich hoch angesetzt wurden.

Herr Schenck ist der Auffassung, dass keine Gesamtlärbetrachtung für Magstadt vorgenommen wurde und dass die Güterzugzahlen zu niedrig angenommen wurden. Frau Kaiser sagt, dass in der Gesamtlärbetrachtung die Zusatzbelastungen durch die Südtangente aufgenommen wurden. Im Kernbereich von Magstadt werde es eine Entlastung durch die Reduzierung des Verkehrs durch die Ortsumfahrung und die Lärmschutzwand für die S 60 geben, daher müsse da keine Untersuchung vorgenommen werden.

Herr Hollatz macht folgende **Zusage**: Das Referat 44 werde überprüfen, ob die Prognoseparameter hinsichtlich der Güterzüge auf dieser Strecke zutreffend sind.

Herr Schenck bringt den Kreisverkehr an der A.S. Str. zur Sprache. Durch die Steigung, das Abbremsen, das Anfahren komme es zu zusätzlichen Lärmemissionen. Frau Kaiser negiert dies. Der Kreisverkehr wirke sich sogar positiv aus, da ein höherer Verkehrsfluss gegenüber einem Abzweig bzw. einer Ampelregelung bestünde.

Herr Schenck hakt wegen der Gesamtlärbetrachtung und insbesondere des 24-Stunden-Betriebs des Steinbruchs nach. Herr Hollatz führt an, dass in der Lärmbetrachtung von einem hohen Schwerlastverkehr von 20 % tags und 10 % nachts ausgegangen werde. Die Eingangswerte lägen über den zu erwartenden Werten, die Berechnung sei daher zu Gunsten der Anwohner durchgeführt worden. Da keine gesicherten Werte über einen 24-Stunden-Betrieb vorlägen, könne dieser auch nicht seriös zugrunde gelegt werden.

Frau Margit Lenz erkundigt sich, ob die geplanten Industriebauten im Industriegebiet Südost und der damit verbundene Verkehr berücksichtigt wurden.

Frau Kaiser verneint dies. Es wurden weder die Verkehrszunahme noch die abschirmende Wirkung der Industriegebäude berücksichtigt. Die Gebäude würden besser vor Lärm abschirmen als Bäume. Bäume an sich böten keinen Lärmschutz.

Frau Renate Betz führt an, dass der Fall nicht berücksichtigt wurde, wenn die Hölzertalstraße geöffnet bleibe und die Osttangente komme.

Frau Kaiser merkt an, dass dann weniger Verkehr auf der Südtangente fließe und somit eine geringere Belastung auftrete als bei dem zugrunde gelegten Planfall 3H-20 angenommen.

Frau RA Krapf für Eheleute Renner bittet Frau Kaiser zu erklären, weshalb bei der Gesamtlärbetrachtung der Südtangente kein Lärmschutz für das Anwesen der Familie Renner erforderlich wird, wohl aber bei Betrachtung der Osttangente die Werte bei Familie Renner überschritten werden.

Frau Kaiser erläutert, dass nach der 16. BImSchV der neu zu erstellende Verkehrsweg betrachtet werde. Bei der Südtangente befände sich das Anwesen der Familie Renner außerhalb der 59/49-Isophon-Linie, was bedeute, dass kein Schallschutz erforderlich sei. Bei der Osttangente befindet sich das Haus direkt an dem neuen Kreisverkehrsplatz, ursächlich für die Lärmüberschreitung sei also das Verkehrsaufkommen am Kreisverkehrsplatz der Osttangente, unabhängig von der Südtangente.

Herr Hans-Joachim Jäckel legt dar, dass derzeit die Güterzüge lärmberuhigt mit 30 km/h fahren und fragt nach, was passiert, wenn diese dann künftig mit 60 km/h vorbeifahren.

Frau Kaiser erläutert, dass in die Berechnung die Höchstgeschwindigkeit einfluss, die nach Ausbau der Strecke auf der Strecke zulässig sei.

Frau Waltraud Raith gibt zu bedenken, dass bei Nichtzutreffen der Prognosen keine Nachbesserungen mehr erfolgen werden.

6.2 Schadstoffe, Reifenabrieb; Luft und Klima

Herr Volker Schenck stellt fest, dass Magstadt - insbesondere durch den Steinbruch - durch Feinstaub sehr hoch belastet ist. Ist diese Belastung und die Belastung durch Anfahren im Kreisverkehr, insb. Lkw bergauf berücksichtigt, ebenso die Motorbremse der Lkw bergab? Herr Hollatz weist auf die rechtlichen Grundlagen hin, die allesamt eingehalten werden. Feinstaub selbst definiere sich durch seine Korngröße. Nicht der gesamte Staub vom Steinbruch stelle automatisch Feinstaub dar. Hauptverursacher seien die Rußpartikel aus den Autoabgasen und aus den Schornsteinen der Heizungen. Man spreche von Feinstaub bei einem Durchmesser der Körnergröße kleiner 10 Mikrometer.

Herr Schenck fragt nach, wie der Schadstoffausstoß am Kreisverkehr berücksichtigt wurde mit den abbremsenden und wieder anfahrenen Fahrzeugen, insbesondere bei den Steigungen.

Herr Hollatz verweist darauf, dass am östlichen Ortsrand der Minimalabstand zur Südosttangente 85 m beträgt und damit die Grenzwerte eingehalten werden können. Er unterstreicht auch, dass gerade in der A.S. Str. durch die Verkehrsabnahme in entsprechender Weise natürlich auch die Schadstoffe abnehmen würden.

Herr Schenck spricht an, dass sich an heißen Sommertagen der Asphalt der neuen L 1189 tagsüber aufheizen werde und während der gesamten Nacht die Hitze abgeben werde, so dass keine kühle frische Luft mehr ins Ortsinnere gelangen könne. Die Kaltluftschleusen werden durchtrennt.

Frau Schober (Referat 44) erläutert anhand einer Karte von Magstadt die Kaltluftströmungen. Diese fließen senkrecht zu den Höhenlinien. Da die Trasse im Bereich der Erbachau geländegleich verläuft, können sie weiterhin ungehindert in den Ort fließen. Schwieriger werde es, wo die Trasse in Dammlage langsam bis zum Kreisverkehr an der A.S. Str. ansteige. Aber in diesem Bereich sei sowieso mit wenig Kaltluftströmung zu rechnen, die sich wirksam auf den Ort ausbreite. Die Haupt-Kaltluftströmung sei weiterhin ungehindert möglich. Durch die Aufheizung des Asphalts werde es allenfalls zu einer kleinräumigen Abweichung der Kaltluftströmung kommen. Auf die großräumige Kaltluftströmung werde dadurch nicht eingewirkt.

- Pause von 12.50 Uhr bis 14.00 Uhr -

TOP 7: Landwirtschaft, Eigentum

Herr Buck lässt den Vorhabenträger die Landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorstellen, da zahlreiche Landwirte eingewandt hätten, durch die LBP-Maßnahmen würden zu viele landwirtschaftliche Grundstücke in Anspruch genommen.

Frau Schober stellt die Grundzüge der landschaftspflegerischen Planung vor. Zunächst müssen Eingriffe vermieden werden; bei Eingriffen bestünde das Minimierungsgebot, und nicht zu vermeidende Eingriffe müssen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden.

Grundsätzlich gelte für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

- nicht unmittelbar an der Straße
- räumlicher Bezug zum Eingriff
- Aufwertungspotential der Fläche. Dabei haben intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen ein sehr hohes naturschutzrechtliches Aufwertungspotential und ökologisch hochwertige Flächen nur ein geringes Aufwertungspotential.

Durch die Maßnahme komme es auf 2,7 ha zu einer dauerhaften Inanspruchnahme durch Neuversiegelungen. Entsiegelt werden 0,1 ha, so dass eine Netto-Neuversiegelung von 2,6 ha verbleibt. Für Straßennebenflächen werden 4,8 ha benötigt, und für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 4,4 ha.

Durch den Neubau der L 1189 werden zwei Flächen in Anspruch genommen, die schon als Ausgleichsmaßnahmen für den Bau der B 464 planfestgestellt waren. Diese werden im Rahmen des Verfahrens für die L 1189 durch zwei neue Maßnahmen im Umfang von 0,89 ha ersetzt.

Frau Schober stellt die einzelnen Maßnahmen vor (s. Antragsunterlagen Anlage 12) Landwirtschaftliches Wegenetz wird wieder hergestellt.

Auf Antrag wird eine Flurneuordnung gefordert.

Wenn ein von einer LBP-Maßnahme Betroffener sein Grundstück nicht veräußern wolle, bestünde die Möglichkeit, für diese Maßnahme eine Grunddienstbarkeit ins Grundbuch eintragen zu lassen und ihm für die Pflege eine Nutzungsentschädigung zu gewähren. Beim Verkauf werde der marktübliche Preis gewährt. Unter Umständen könne sich der Betroffene dann im Rahmen eines Pflegevertrags um das Grundstück kümmern.

Herr Jäckel fragt nach, weshalb bei dem Steinbruch (E 2) die Fichten entfernt werden sollten.

Frau Schober erläutert, Fichten seien dort standortfremd und verschatteten den Bereich. Man wolle aber warme Steinflächen mit Löchern und kleinen Höhlen.

Herr Daniel Janning (Kreisbauernverband Böblingen) bringt vor, dass der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen zu hoch sei, insbesondere auch durch die vielen Maßnahmen, die im Kreis Böblingen durchgeführt würden. Die Landwirte würden mit jedem Vorhaben Flächen verlieren; kumulativ gesehen würde sich daraus eine Existenzgefährdung ergeben. Er schlägt vor, dem Vorschlag des Prof. Dr. Dr. Rademachers zu folgen, auf Ausgleichsmaßnahmen in der Region zu verzichten und lieber in Mecklenburg-Vorpommern zu verwirklichen, wo mehr Flächen zur Verfügung stünden. Er fragt nach, wie die Pflege der Streuobstwiesen sichergestellt sei (insb. Maßnahme A 4).

Frau Schober antwortet, die Pflege der Streuobstwiesen werde im Zuge der Ausführungsplanung geregelt, gegebenenfalls würden Pflegeverträge abgeschlossen.

Herr Hollatz ergänzt, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seien Teil der Baumaßnahme und müssen daher auch vom Straßenbaulastträger gepflegt werden müssten. Nach dem Bau ginge die Straßenbaulast auf den Landkreis über, d.h. der Landkreis kümmere sich um die Pflege.

Frau Waltraud Raith erkundigt sich, was mit den Parzellen 679-681, die sie bewirtschafteten, passieren würde. Dies seien sehr gut zu bewirtschaftende Grundstücke.

Laut Herr Dr. Marthaler werden diese Ackerflächen in extensives Grünland ohne Bäume umgewandelt. (A 2).

Herr Kurt Haarer (Einwender 110) erkundigt sich, ob die Landwirte nicht auf der neuen Landesstraße fahren dürften und wie das mit den Pflegeverträgen gehandhabt werde.

Herr Hollatz antwortet, die Landwirte dürfen auf der neuen Landesstraße fahren, dies sei aber nicht erforderlich, da landwirtschaftliche Parallelwege zur Verfügung stünden. Die Pflege der Ausgleichsmaßnahmen sei Aufgabe der unteren Verwaltungsbehörde zusammen mit der Straßenmeisterei.

Herr Haarer beantragt, die Ausgleichsmaßnahme A 4 nach A 2 zu verlegen, damit die Streuobstwiesen beisammen seien, am Ortsrand als Lärm- und Staubschutz dienen und besser gepflegt werden könnten.

Frau Schober erläutert, bei A 4 handele es sich um die Anlage einer Streuobstwiese, A 2 sei bereits Grünland. Das ökologische Aufwertungspotential sei deutlich geringer, wenn man eine bestehende Wiese in eine Streuobstwiese umwandle. Die Ausgleichsbilanz würde dann nicht mehr stimmen.

Herr Hollatz ergänzt, dass die Ausgleichsflächen in die Unternehmensflurbereinigung mit einbezogen werden würden.

Herr Dr. Merz (Bürgermeisteramt Magstadt) bekräftigt die Forderung von Herrn Haarer, Wiesen und Streuobstwiesen zusammenzulegen und diese Maßnahmen insbesondere am Ortsrand und entlang der Straße auszuführen, als Schutz und zur besseren Pflege.

Ein weiterer Punkt von Herrn Dr. Merz ist der landwirtschaftliche Weg, der am Kreisverkehr Schafhauser Straße zurückgebaut werden solle. Die Anlieger benötigten diesen Weg als Zufahrt, er sollte zumindest als Grasweg beibehalten werden.

Herr Hollatz verweist auf die Unternehmensflurbereinigung. Man könne jetzt noch nicht sagen, wie die Grundstücke künftig aussehen würden. Man werde den Hinweis aber beachten.

Herr Strüber (Landratsamt Böblingen, Wasserwirtschaft) führt an, die Umwandlung von Acker in Wiese oder Streuobstwiese stelle keinen Ausgleich für das Schutzgut Boden dar. Er fordert daher eine Entsiegelung oder die Anlage von Gewässerrandstreifen, z.B. am Planbach.

Herr Hollatz weist darauf hin, dass ein anderer Ausgleich als nach dem Bodenschutzpapier vorgenommen werde. Die Straßenbauverwaltung gleiche funktionell aus und nach dem Naturschutzgesetz. Das Bodenschutzpapier gelte für Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen nicht! Es werde der Naturbereich insgesamt betrachtet und schutzgutübergreifend ausgeglichen. Es erfolge keine Spezifikation allein auf das Schutzgut Boden.

Frau Waltraud Raith erkundigt sich, unter welchen Gesichtspunkten die Grundstücke für Ausgleichsmaßnahmen ausgesucht wurden. Manche Maßnahmen würden mitten in das landwirtschaftlich genutzte Gebiet gelegt. Sie fordert, keine weitere Zerschneidung vorzunehmen.

Frau Schober erläutert das Biotopverbundsystem. Ziel sei es, in eine ausgeräumte Landschaft Hecken- und Streuobststrukturen zu integrieren, damit die Tiere von einem Biotop zum nächsten wechseln könnten.

Herr Hollatz und Herr Martin Class (Landratsamt Böblingen, Amt für Vermessung und Flurneuordnung) erläutern die Grundzüge der Unternehmensflurbereinigung. Danach muss die Enteignungsbehörde (= Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 15) einen Antrag auf Unternehmensflurbereinigung stellen. Zusammen mit Referat 41 (Grunderwerb) würden Richtlinien erarbeitet. Im ersten Schritt würden die direkt betroffenen Grundstücke erworben, im zweiten Schritt auch nicht direkt betroffene Grundstücke, die dann in die Unternehmensflurbereinigung eingebracht werden würden.

Herr Klaus Endler erkundigt sich, wie mit Gartengrundstücken verfahren werde und ob Tauschmöglichkeiten bestünden.

Herr Hollatz verweist darauf, dass Herr Endler im Fall eines Ersatzgrundstücks mit der Gemeinde sprechen müsse. Die Straßenbauverwaltung kaufe in der Regel die Grundstücke auf. Zuvor werden sie bewertet, geschätzt, und dann wird ein Angebot gemacht. Restflächen, die für das Vorhaben an sich nicht benötigt würden, würden aufgekauft, wenn ein größeres Teilstück entnommen werde und die Restfläche nicht mehr sinnvoll nutzbar sei.

RA Krapf für Eheleute Berg erkundigt sich, wie bei dem Grundstück Beethovenweg 3 der Verlust des Wohn- und Erholungswertes des Außenbereichs sowie die Entwertung der Grundstücksfläche berücksichtigt worden sei.

Frau Kaiser verweist darauf, dass nach der Einzelpunktberechnung die Belastung unterhalb der Immissionsgrenzwerte lägen. Eine Entschädigung könne nur geltend gemacht werden, wenn die Werte oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle von 70-75 dB(A) tags lägen. Dies sei beim Beethovenweg 3 nicht der Fall.

Frau Waltraud Raith gibt zu Bedenken, dass sie durch die B 464 und die SW-Tangente stark betroffen sei. Sie bittet, ob man dies nicht im Rahmen **einer** Flurbereinigung berücksichtigen könne.

Herr Hollatz und Herr Class bestätigen, dass es zwei Unternehmensflurbereinigungen gäbe, es sei aber eine Flurbereinigungsbehörde. Unter bestimmten Voraussetzungen lasse das Flurbereinigungsgesetz zu, dass Flächen zweier Vorhaben miteinander ausgeglichen oder verschoben werden können. Dies hänge aber vom Einzelfall ab.

Herr Janning führt an, dass bei den Landwirten, wenn man jedes Verfahren separat betrachtet, es zu keiner Existenzgefährdung komme, aber kumulativ betrachtet könne es zu einer Existenzgefährdung kommen. Dies sei für die Landwirte das Problem.

Frau RA Krapf für Frau Hildebrand und Frau Stoll führt aus, deren Flurstück 678 werde im Umfang von 194 m² in Anspruch genommen. Dies sei derzeit Grünland, das als Pferdekoppel genutzt werde (eigene Pferde und vermietete Stellplätze). Wie werde die Restfläche und der wirtschaftliche Nachteil, der durch die nicht mehr vermietbaren Plätze entstünde, ausgeglichen?

Frau Baur-Fewson verwies auf den landwirtschaftlichen Gutachter, Herrn Graf, der auch den Betrieb von Frau Hildebrand und Frau Stoll untersuche.

TOP 8: Natur und Landschaft

Frau Margit Lenz beschreibt, welche Vögel im Bereich der Südtangente beobachtet werden können. Sogar der Storch nutze die Erbachau als Trittstein. Die neue Straße würde das alles zerstören.

Herr Hollatz verweist darauf, dass die Straße so gut wie möglich trassiert werde und nicht in das LSG eingegriffen werde. Frau Schober bestätigt, dass die Vogelwelt sehr wohl in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt wurde.

Frau Uta Spellenberg fragt nach, ob die Vogelwelt und die Landschaft pauschal bewertet wurden oder ob Beobachtungen vorgenommen wurden.

Frau Schober antwortet, dass ein ornithologisches Gutachten in Auftrag gegeben wurde.

Frau Waltraud Raith weist darauf hin, dass Bodenbrüter nicht auf Wiesen, sondern auf Äckern und Feldern brüten und hält daher die Anlage für Wiesen für falsch.

Frau Spellenberg möchte das ornithologischen Gutachten einsehen. Frau Schober sagt, es sein teilweise in den Planfeststellungsunterlagen enthalten, sie dürfe sich aber gerne auch an die Straßenbauverwaltung wenden.

TOP 9: Wasser

Der Vorhabenträger sagt zu, die vom Landratsamt Böblingen geforderten Auflagen zu erfüllen.

TOP 10: Boden

Die Planfeststellungsbehörde wird die in der Stellungnahme des Landratsamtes Böblingen aufgeführten Auflagen im Bodenschutz im Rahmen der Bauarbeiten in den Planfeststellungsbeschluss übernehmen.

TOP 11: Raumordnung und kommunale Belange

keine Wortmeldung

TOP 12: Belange der Leitungsträger

Die Forderungen und Hinweise der Leitungsträger werden vom Vorhabenträger zugesagt.

TOP 13: Sonstiges

Frau Margit Lenz weist auf die Fledermäuse hin, die im Bereich der künftigen SO-Tangente unterwegs sind.

Frau RA Krapf fragt nach dem anfallenden Oberflächenwasser. Da der Erbach schon erheblich überlastet sei, werde es in straßenbegleitenden Gräben abgeleitet. Sei es gewährleistet, dass keine Überlastung der Vorfluter eintrete und das Wasser so versickern könne, wie es vorgesehen sei?

Herr Hollatz verweist auf die Besprechungen mit der unteren Wasserrechtsbehörde, die keine Bedenken gegen dieses Konzept gehabt hätte.

Herr Buck beendet um 15.10 Uhr die Sitzung.

Johannes Buck
Verhandlungsleitung

Michael Janouschek
Protokoll

Anlagen:

1. Teilnehmerliste
2. Brückenplan Eisenbahnunterführung

Verwendete Abkürzungen:

Eöt	Erörterungstermin
Maich. Str.	Maichinger Straße
A.S. Str.	Alte Stuttgarter Straße
N.S, Str.	Neue Stuttgarter Straße
RA	Rechtsanwältin
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
LSG	Landschaftsschutzgebiet
SW	Südwest
SO	Südost
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan