

22. April 2021

Einschreiben gegen Rückschein
Gemeinde Magstadt
Marktplatz 1

71106 Magstadt

**Bebauungsplan „Osttangente“ Aufstellungsbeschluss, Entwurf und Auslegungsbeschluss vom 23.02.2021 , Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3, Abs. 2 Baugesetzbuch
Hier Einwendungen**

Gegen den genannten Bebauungsplan habe ich folgende Einwendungen w/Abwägungsfehler bzw. fehlender Abwägungen, fehlerhaften Aussagen und Mängel vorzubringen:

In dem Bebauungsplan wurden zwar neun Varianten untersucht, aber rein unter sogenannten "verkehrstechnischen" Gesichtspunkten. Die ortsfernen Varianten wurden aufgrund zu starker Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet, und weil sich verkehrstechnisch gegenüber den ortsnahen Varianten keine Vorteile ergeben, als ungünstig erachtet und nicht zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

Diese Betrachtungen beinhalten mehrere Abwägungsfehler. Bei der Trassenführung fanden Belange zu Schadstoffeinträgen in die Luft unter Beachtung des Klimas, Windrichtungen und der Wetterbedingungen keine Berücksichtigung. Vielmehr wurde mit theoretischen Annahmen, Modellen an anderen Standorten und praxisuntauglichen Werten für diesen Standort gearbeitet. Für einen exponierten Standort wie die Osttangente völlig ungeeignet.

... Seite -2-

Seite -2-

Schr. vom 22.04.2021 an Gemeinde Magstadt
Bebauungsplan „Osttangente“ Aufstellungsbeschluss, Entwurf und
Auslegungsbeschluss vom 23.02.2021, Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3,
Abs. 2 Baugesetzbuch
Hier: Einwendungen

Eine Rolle dürfte die teilweise starke Steigung der gewählten Trasse für die Schadstoffbelastung der Luft spielen. Die geplante Steigung der Osttangente wurde in den Planungen von ursprünglich 6,0 % durch Abgrabungen für die Trasse Osttangente abgesenkt. So konnten Grenzwerte durch vorgeschriebene Normen ohne Zuschläge eingehalten werden. Mit so einer Lösung werden aber die Lebensverhältnisse der Betroffenen praktisch nicht verbessert. Das angrenzende Wohngebiet wird im Osten durch die geplante Osttangente und im Norden durch das Gewerbegebiet beeinträchtigt. Es wurden nur Werte für das Projekt Osttangente ermittelt. Dass die Werte sich aber in der Praxis kumulieren, wird nicht berücksichtigt. Bei den erstellten Berechnungen spielt das dann auch keine Rolle, da durch austauschbare inverse Wetterlagen in den kalten Jahreszeiten (Smog) sich die Schadstoffe (Co₂, Nox) in der Luft über längere Zeiträume sammeln. So erlangt die in der Auslegungsunterlagen dokumentierte Aussage mit „unbedenklich“, die Gesundheit der Anwohner zu schützen, eine ganz andere Deutung.

Auszug aus Bebauungsplan Osttangente:

Im Rahmen der Planung für eine Osttangente am Ortsrand von Magstadt war 2017 eine Luftschadstoffuntersuchung für das Prognosejahr 2020 erstellt worden. Nach dem Vorliegen neuer Verkehrsdaten und Emissionsfaktoren sowie Modifizierungen des Planfalls wurde für das neue Prognosejahr 2035 eine Emissionsprognose angefertigt. Diese weist eine erhebliche Emissionsminderung auf der geplanten Osttangente und der Alten Stuttgarter Straße aus. Aus dieser Emissionsminderung konnte eine ebenfalls deutliche Immissionsminderung im Vergleich zu den Aussagen der Luftschadstoffuntersuchung von 2017 abgeleitet werden.

Wie beschrieben, bezieht sich die Emissionsminderung nur „auf der geplanten Osttangente“. Wie aufgrund neuer Verkehrsdaten eine Entlastung auf der Osttangente bei weiteren geplanten Projekten stattfindet, erschließt sich dem Betrachter nicht. Eine seltsame Logik.

2007 wird als Prognose 2020 auf der Osttangente eine Belastung zwischen Alte Stgt. Str. bis Oswaldstraße von 7500 Kfz und danach bis Blumenstraße von 6900 Kfz ausgewiesen. Im modifizierten Fall 2035 werden 7100 und 6500 genannt. Modifiziert heißt, erweitertes Gewerbegebiet-Ost, Einkaufsmarkt, neues Wohngebiet Eichenstraße und neues Wohngebiet Seele/Metzlesbach. Allein nur in den neuen Wohngebieten dürften künftig bis zu 1000 Leute zusätzlich wohnen. Alle Gebiete werden über die Osttangente erreicht, die 2007 nicht berücksichtigt wurden. Die Daten sind deshalb anzuzweifeln.

... Seite 3

Schr. vom 22.04.2021 an Gemeinde Magstadt
Bebauungsplan „Osttangente“ Aufstellungsbeschluss, Entwurf und
Auslegungsbeschluss vom 23.02.2021, Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3,
Abs. 2 Baugesetzbuch
Hier Einwendungen

Die Begründung, die ortsfernen Trassenvarianten würde einen zu starken Eingriff in das Landschaftsgebiet bedeuten, geht ins Leere, da die geplante ortsnahe Trasse zwei gesetzlich geschützte Biotope zerstört. Eine ortsferne Trassenvariante wäre unter diesen Gesichtspunkten sogar schonender und würde diese Zerstörungen vermeiden. Ebenfalls wäre das angrenzende Wohngebiet besser vor einem Grundwasseranstieg durch die geplante Hochwasserrückhaltung (Retention) geschützt. Der Grundwasserspiegel liegt periodenweise nur 20-30 cm unter dem jetzigen Geländeniveau dort. Es wird auch ein Damm, über den die Osttangente führen soll, in einer Höhe von ca. NN 424 m Abzweigung Oswaldstraße genannt. Schadstoffeinträge in die Luft, Lärmbelastungen durch den Verkehr würden für die Anwohner durch einen größeren Abstand zur Wohnbebauung reduziert. Die bereits bestehende Gemengelage zum Gewerbegebiet wurde durch frühere Fehlplanungen verursacht und wird durch die jetzt vorgelegte Planung noch verstärkt. Die Vorbelastung durch die Gemengelage ist, wie üblicherweise praktiziert, nicht berücksichtigt. Vielmehr wurden alle Werte nur nach dem geplanten Einzelvorhaben Osttangente berechnet. Es muss davon ausgegangen werden, dass die künftig geplanten Projekte logischerweise die Verkehrsbelastung auf der Osttangente vergrößern. Nach den Gutachten ist ausweislich das Gegenteil der Fall. Es wird von einer Reduzierung gesprochen. Entweder sind die Erhebungen/Berechnungen in früheren Gutachten fehlerhaft oder die jetzigen Gutachten weisen Fehler auf. Beides stärkt nicht das Vertrauen in diese Gutachten insgesamt. Daran ändert auch eine sehr detaillierte Aufgliederung nichts.

Eine Nordumfahrung, die durch kein Landschaftsschutzgebiet führen würde, wurde nie ernsthaft geprüft. Eine Gesamtplanung mit allen vorgesehenen Projekten auf die alle Werte berechnet werden fehlt. Die scheinbar Taktik macht zwar die Durchführung verschiedener Einzelprojekte völlig legal möglich, ist aber nicht im Sinne der EU-Richtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002 und führt zu einer unerwünschten Belastung der Betroffenen. Viele Aussagen und Absichtserklärungen Belastungen zu vermeiden und die Gesundheit zu schützen, sind deshalb so wenig glaubwürdig.

Für die Oswaldstraße. Planungsfall 0, also ohne Osttangente, werden folgende Belastung durch den Schwerverkehr (>3,5 t) ausgewiesen:
Östl. Weiherstraße 20 Fahrzeuge
Nördlich Alte Stuttgarter Str. 120 Fahrzeuge (?).

Seite -4-

Schr. vom 22.04.2021 an Gemeinde Magstadt
Bebauungsplan „Osttangente“ Aufstellungsbeschluss, Entwurf und
Auslegungsbeschluss vom 23.02.2021, Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3,
Abs. 2 Baugesetzbuch
Hier Einwendungen

für solche Fahrzeuge war die Durchfahrt für die Oswaldstr. und Weiherstr. ab 7,5 t bisher gesperrt und wurde erst kürzlich freigegeben. Allein die Betrachtung 3,5 zu 7,5 t lässt Transparenz vermissen. Außerdem datiert die Erhebung aus dem März 2019 und die Änderung kann deshalb in der Untersuchung nicht enthalten sein. Das zeigt, mit welcher Sorgfalt die Auslegung erstellt wurde. Es bleiben deshalb Zweifel an den ermittelten Werten der Gesamtprognose..

Ein Zitat aus dem Protokoll über die Eröffnungsverhandlung am 07. Febr. 2007 über den Neubau der L 1189 Ortsumfahrung Magstadt in der Festhalle Magstadt, Seite 4:

„Herr Schröder führte aus, dass im Planfall ohne Osttangente für die Alte Stuttgarter Straße bereits eine Entlastung von mehr als 50% gebe. Mit der Osttangente gebe es eine zusätzliche geringfügige Entlastung.“

Die Gemeinde Magstadt hat bis dato keine Lärmkartierung für ihr Siedlungsgebiet vorgenommen. Diese Kartierung ist die Vorstufe für weitere Planungen wie beispielsweise Gemeindeentwicklungs-, Flächennutzungsplan und für Bebauungspläne. Ziel ist es, die Lärmbelastung zu senken und ruhige Gebiete vor künftiger Verlärmung zu schützen, ist erklärterweise ein wichtiges Handlungsziel in Politik und Verwaltung. Daten für eine bisher noch nicht aktualisierte Gesamtplanung fehlen deshalb. Es ist unerklärlich, wie die Gemeinde überhaupt mangels eines Gesamtüberblicks durch eine Lärmkartierung die vorgegebenen Ziele erreichen will. Der jetzige Zustand gleicht einem Blindflug in die Zukunft und lässt für die gegenwärtig anstehenden Projekte keine optimale Planung erwarten. Die EU-Verordnung der Lärmkartierung gibt es schon seit 2006 und wurde inzwischen in nationales Recht umgesetzt. Die Lärmkartierung wurde wegen der B 464, der Südtangente und der S 60 in der Vergangenheit verschoben. Alle Verkehrswege sind seit vielen Jahren in Betrieb. Für eine weitere Verschiebung bestand kein Anlass.

In der Auslegung ist immer nur von gesteigerter Aufenthaltsqualität durch eine Entlastung von Durchgangsverkehr im Innenort die Rede, dabei dürfte kaum mehr ein Durchgangsverkehr, wenn überhaupt, vorhanden sein.

Zitat:

„Ausgangspunkt und Veranlassung der Planung ist u.a. der Wunsch der Gemeinde Magstadt, die Ortsmitte vom Durchgangsverkehr zu entlasten und damit die Aufenthaltsqualität zu steigern.“

Dabei wird nicht berücksichtigt, diese angebliche Entlastung geht zulasten

... Seite -5-

Schr. vom 22.04.2021 an Gemeinde Magstadt
Bebauungsplan „Osttangente“ Aufstellungsbeschluss, Entwurf und
Auslegungsbeschluss vom 23.02.2021, Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3,
Abs. 2 Baugesetzbuch
Hier: Einwendungen

der Wohnqualität im Wohngebiet zwischen Rossweg und Oswaldstraße (schwerpunktmäßig Hanfländer). Hier wird eine temporäre Aufenthaltsqualität im Ortskern höher gewertet als eine dauerhafte Wohnqualität im betroffenen Wohngebiet Hanfländer. Der Innenort besteht aus Mischgebieten. Hier gelten, was beispielsweise Lärm anbetrifft, andere Grenzwerte als in Wohngebieten. Mit der Entlastung durch die B 464 und der Südtangente ist bereits zum größten Teil eine Entlastung im Ortskern eingetreten, die restliche „Entlastung“ durch die Osttangente ist marginal. Eine Rechtfertigung für den Bau der Osttangente mit weiteren Projekten wie Erweiterung Gewerbegebiet und Einkaufsmarkt für die ganze Bevölkerung und die dadurch entstehende Zusatzbelastung in den angrenzenden Wohngebieten ist unverhältnismäßig und nicht frei von Abwägungsfehlern. Durch die Verlagerung von Verkehrsbelastungen werden größere Probleme geschaffen, die zudem noch hohe Kosten verursachen. Das gilt es zu vermeiden.

In Magstadt war im Jahr 2020 folgender Fahrzeugbestand vorhanden:

Fahrzeuge insgesamt	7248
Personenkraftwagen	6077
Krafträder	634
Lastkraftwagen	384
Zugmaschinen	131
Sonstige Kraftfahrzeuge	22
Insgesamt	7248

Mit Fahrzeugen wird allgemein gefahren. In Magstadt dürfte das nicht anders sein. Alleine daraus resultiert ein erheblicher Quellverkehr, der keinen Durchgangsverkehr darstellt. Welcher Verkehr Quellverkehr und was Durchgangsverkehr ist, darüber fehlen Angaben in den Untersuchungen. Es wird ständig von Entlastung durch die Osttangente im Innenort gesprochen. Konkrete Angaben, wie groß die Entlastung durch den Durchgangsverkehr (mit dieser Bezeichnung wird die Entlastung begründet) im Innenort sein soll, fehlen. Der Quellverkehr dürfte sich aber zum überwiegenden Teil im Ort selbst bewegen und nicht über die Osttangente fahren, dafür wären die Umwege in der Regel zu groß. Kein Autofahrer würde einen solchen unsinnigen Umweg (bis zu 2 km) akzeptieren. Dabei ist der Versorgungs- und Busverkehr für Magstadt, der zwangsläufig im Innenort fährt, nicht berücksichtigt. Diese Gegebenheiten zeigen, die Entlastung durch die Osttangente ist für den Ortskern bei dem aktuell vorhandenen

Schr. vom 22.04.2021 an Gemeinde Magstadt
Bebauungsplan „Osttangente“ Aufstellungsbeschluss, Entwurf und
Auslegungsbeschluss vom 23.02.2021, Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3,
Abs. 2 Baugesetzbuch
Hier: Einwendungen

Straßennetz einschließlich Hölzertalstraße nur sehr marginal. Die Möglichkeiten einer intelligenten Verkehrslenkung um den Ortskern weiter zu entlasten, wurden bei Weitem noch nicht ausgeschöpft.

Aus den Angaben in der nachstehenden Tabelle kann geschlossen werden, dass die Entlastung im Innenort ist nicht so groß ist wie in den Auslegungsunterlagen festgestellt.

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2017

Belastungsstatistik 1)

Gemeinde: Magstadt

Gemeinde-Nr.: 8115029

Straßenlärm (Hauptverkehrsstraßen)

Lärmbelastete Einwohner 2)

LDEN in dB(A)	Belastete Einwohner	LNight in dB(A) (22 bis 6 Uhr)	Belastete Einwohner
-	-	> 50 bis 55	12
> 55 bis 60	34	> 55 bis 60	3
> 60 bis 65	6	> 60 bis 65	0
> 65 bis 70	0	> 65 bis 70	0
> 70 bis 75	0	> 70	0
> 75	0		
Summe	40	Summe	15

Lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude 3)

LDEN in dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenh.
> 55	2,3	17	0	0
> 65	0,7	0	0	0
> 75	0,2	0	0	0

1) Ermittlung der Lärmbelastung durch Umgebungslärm gemäß der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“

2) Anzahl der lärmbelasteten Einwohner für verschiedene Lärmpegelbereiche. Es wird unterschieden zwischen der 24-stündigen Lärmbelastung (LDEN) über 55 dB(A) und der nächtlichen Lärmbelastung von 22 bis 6 Uhr (LNight) über 50 dB(A).

3) Größe der lärmbelasteten Fläche und die Anzahl der lärmbelasteten

Seite -7-

Schr. vom 22.04.2021 an Gemeinde Magstadt
Bebauungsplan „Osttangente“ Aufstellungsbeschluss, Entwurf und
Auslegungsbeschluss vom 23.02.2021, Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3,
Abs. 2 Baugesetzbuch
Hier: Einwendungen

Wohnungen und Gebäude für verschiedene Lärmpegelbereiche der 24-stündigen
Lärmbelastung (LDEN) über 55 dB(A). Die Anzahl der Wohnungen wurde aus der
Anzahl der Einwohner und der durchschnittlichen Wohnungsgröße abgeleitet. Sie
stellt daher nur eine Schätzung dar.
Berücksichtigt wurden Schul- bzw. Krankenhausgebäude, die gemäß ALK/ALKIS
als solche gekennzeichnet sind.

Stand 30.11.2018
Quelle LUBW

Leider kann aus diesen Angaben nicht entnommen werden, wo die
Überschreitungen stattfinden. Die Daten sind leider nicht als Isofonenkarte bei der
LUBW als auch nicht in den Auslegungsunterlagen für die Osttangente als
Nachweis für den Innenort für die Öffentlichkeit verfügbar. Eine
Standortbestimmung ist aufgrund fehlender Angaben nicht möglich. Es bleibt also
bei unbestimmten Feststellungen und Behauptungen in den
Auslegungsunterlagen für den Bebauungsplan „Osttangente“.

Die Aussagekraft von Verkehrsbelastungen in den Auslegungsunterlagen muss
angezweifelt werden. So bestehen zwischen der Prognose von 2007 für 2020 zur
tatsächlichen Belastung 2019 erhebliche Unterschiede. Einige Beispiele
nachstehend:

Vergleich Verkehrsbelastung Prognose 2007 für 2020 zu Verkehrsbelastung 2019
Ecke Oswaldstr./Forchenweg
2007 Kfz. 650
2020 Kfz. 1700
Zunahme 162%

Ecke Schafhauser-/Maichinger Str.
2007 Kfz. 8950
2020 Kfz. 5500
Abnahme 41%

... Seite -8-

Seite -8-

Schr. vom 22.04.2021 an Gemeinde Magstadt
Bebauungsplan „Osttangente“ Aufstellungsbeschluss, Entwurf und
Auslegungsbeschluss vom 23.02.2021, Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3,
Abs. 2 Baugesetzbuch
Hier: Einwendungen

Die Beispiele mit starken Abweichungen lassen sich fortsetzen.

Quellen:
VERKEHRSKONZEPTION Magstadt
Bebauungsplan Osttangente
Prognose 2020
Belastungsplan ca. DTV. [Kfz/24h]

mit S 60
mit B 464 NEU
mit Sperrung K 1006
mit Südtangente
mit Osttangente
mit Rückbau L 1189
mit Anschluss Oswaldstraße

Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Osttangente Magstadt
Belastungsplan 24 h, Analyse 2019

Die Osttangente in der geplanten Trassenführung zu bauen stellt unter den bereits genannten Gründen eine Verletzung in der angeblich vorgenommenen Abwägung dar, ist deshalb nicht ermessensfehlerfrei und damit rechtswidrig. Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet Glemswald sollen durch einen nicht praktikablen Tausch von Flächen vermieden werden. Zwei gesetzlich geschützte Biotope werden einfach eliminiert, da eine Verlagerung an andere Standorte bei bestimmten Tieren und Pflanzen nicht ohne Weiteres möglich ist. Gegen die Änderung des Landschaftsschutzgebiets erhebe ich ausdrücklich Einwendungen, da diese Änderung im Rahmen der Auslegung zu prüfen und sachgerecht zu begründen ist. Die Begründung gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde mit dem Verlangen „gemeindliche Entwicklung“ ist nicht konkret genug, um die Änderung zu begründen. Nicht alle Gründe für eine Änderung sind zulässig. Eine Abwägung mit einer solchen nicht konkreten Begründung gegenüber Naturschutzbelangen ist so nicht möglich und lässt Transparenz vermissen.

Einige Zitate aus dem Umweltbericht zur Fortschreibung des
Regionalverkehrsplans Verband Region Stuttgart.

... Seite -9-

Seite -9-

Schr. vom 22.04.2021 an Gemeinde Magstadt
Bebauungsplan „Osttangente“ Aufstellungsbeschluss, Entwurf und
Auslegungsbeschluss vom 23.02.2021, Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3,
Abs. 2 Baugesetzbuch
Hier: Einwendungen

Betriebsbedingt Lärm- und Schadstoffemissionen, Landschaftszerschneidung.

Schutzgut Mensch
Immissionen in angrenzende Siedlungsbereiche (Schadstoffe/Lärm) entlang von
Wohn-/Mischgebieten. Ja

Immissionen
(Schadstoffe/Lärm) in Bereiche mit hoher bis sehr hoher Vulnerabilität der
Bevölkerung. Ja

Immissionen in Bereiche mit guter bis sehr guter Erholungsqualität. Ja

Frischluftezufuhr in bebaute Bereiche verbal - Erheblichkeit Schutzgut Klima/Luft.
Ja

Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in großem Umfang stehen
eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von
verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der
Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.
Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu
erwarten. Zitat VRS.

Der Verband Region Stuttgart wurde zu einer Erweiterung des Gewerbegebiets Ost
nicht gefragt. Eine Empfehlung zu dieser Maßnahme kann er deshalb auch nicht
abgegeben haben.

Kein Augenmerk in der Planung wird einem sinnvollen Hochwasserschutz und
dem unterdimensionierten Abwasserkanalsystem gewidmet. Stattdessen wird jetzt
laut Planung auch noch das Flächenwasser bei Regen von den Buchen und von
der Osttangente in den Planbach (Buchen vorher Alte Stuttgarter Straße)
abgeleitet. Bei Starkregen sind durch die Planungen Osttangente mit einem
zeitweisen Anstieg des Grundwassers und Überschwemmungen zu rechnen.
Durch die geringe Höhendifferenz der Gebäude (UG) im Hanfländer zum
Grundwasserniveau ist das ein Risiko nicht nur für meinen Wohnstandort,
sondern für die gesamte Bebauung.

... Seite -10-

Seite -10-

**Schr. vom 22.04.2021 an Gemeinde Magstadt
Bebauungsplan „Osttangente“ Aufstellungsbeschluss, Entwurf und
Auslegungsbeschluss vom 23.02.2021, Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3,
Abs. 2 Baugesetzbuch
Hier: Einwendungen**

**Ein weiterer Risikofaktor stellt ein Rückstau durch das nicht ausreichende
Abwasserkanalsystem in Fällen von Starkregen dar. Diesem Risiko trägt die
Gemeinde als Vorhabenträger zu den Angrenzergrundstücken keine Rechnung.**

**Gegen den Bebauungsplan „Osttangente“ Aufstellungsbeschluss, Entwurf und
Auslegungsbeschluss vom 23.02.2021 erhebe ich wegen der vorstehenden
Ausführungen und persönlicher Betroffenheit Einwendungen.**

Bürgerforum Magstadt e.V

Herr Bürgermeister Glock

71106 Magstadt

Den 29. April 2021

Bebauungsplan „Osttangente“, vom Magstadter Gemeinderat am 23. März 2021 beschlossen

Das BF ist ein gemeinnütziger Verein, der sich die Förderung des Umwelt- und Naturschutzes zum Zweck gesetzt hat. Wie schon 2015 setzen wir uns mit den Unterlagen zum Bauvorhaben „Osttangente“ auseinander. Wir konzentrieren unsere Einwendungen in den folgenden Absätzen.

Begründung zum Verkehr

Zum „Magstadter Verkehrskonzept“ gehört die Schließung und Beseitigung der früheren Straße nach Renningen (alte L 1185). Die Schließung der Ihinger Straße wird folgen, wenn die Straße als Ausweichstrecke während der im Kreis Böblingen zu erwartenden Baumaßnahmen an der A 81 nicht mehr gebraucht wird. Die Verbindung auf der neuen L 1189 ist nur bis zum Gelände des Steinbruchs NSN gut ausgebaut. Von dort bis nach Schafhausen ist sie in so schlechtem Zustand, dass Landrat Bernhard vor dem Magstadter Gemeinderat auch deren Schließung erwägen konnte. Das Ergebnis wird sein, dass von Westen her der seitherige direkte Verkehr nach Magstadt verschwindet. Was dann noch als Durchgangsverkehr Ost-West und umgekehrt gelten kann, ist vermutlich vor allem der in der Gemeinde entstehende und notwendige Quellverkehr. Die Begründung im Bebauungsplan zeigt an keiner Stelle einen Versuch, den Durchgangs- vom Quellverkehr zu trennen und den Umfang jeweils zu bestimmen. Auf diesen verbliebenen Verkehr hat die Osttangente nur einen geringen Einfluß. Die Notwendigkeit einer Ausgabe von vier Millionen Euro für das Projekt Osttangente erschließt sich daraus nicht.

Mehrfach beschrieben ist in der Begründung der Zusammenhang mit dem regionalen Verkehrsnetz. Nach Westen und Nordwesten, also nach Renningen und Weil der Stadt, ist der Verkehr nur noch über eine Bundesstraße, die B 464 möglich. (Die Anbindung über die Warmbronner Straße ist so geringfügig, dass ihre Beurteilung entfallen kann.) Bundesstraßen haben jedoch nicht die Aufgabe, benachbarte oder ländliche Siedlungen zu verbinden. Die B 464 ist mit dem weiträumigen Verkehr schon oft überlastet, was bei ihren zwei statt vier Fahrbahnen zu erwarten war und was zahlreiche inzwischen eingetretene Staus belegen. Die B 464 dem örtlichen Magstadter Verkehrskonzept

zuliebe mit dem Nahverkehr zu den Nachbargemeinden im Westen und Nordwesten zu belasten, ist als schlimmer Missgriff zu beurteilen. Das fordert dazu auf, alle anderen örtlichen Verkehrsplanungen erst recht mit Misstrauen und höchster Wachsamkeit zu beobachten.

Hochwasserschutz und Straßenbau

In den Einwendungen zum Bebauungsplan Osttangente 2015 hat das Bürgerforum Bedenken geäußert, den Bau der Straße mit Hochwasserschutzmaßnahmen zu verknüpfen. Schon 2015 war die Straße nicht mehr als Rand oder Damm eines Hochwasserrückhaltebeckens beschrieben worden, sondern als Abschluss eines Retentionsraumes im Osten der Straße. Der nun vorliegende Bebauungsplan wiederholt das. Auf S. 18 heißt es „Dabei kann der Straßendamm der Osttangente gleichzeitig als Abschlussdamm des Stauraums genutzt werden, so dass der Siedlungsraum von Magstadt nicht gefährdet ist. Negative Auswirkungen bei Hochwasser können so vermieden werden.“ Zur näheren Erläuterung wird auf die Entwurfsplanung des Büros Gleitz & Partner GBH u. Unger hingewiesen. Sie stammt aus dem Jahr 2014. Das heißt nichts anderes, als dass die Hochwasserschutzmaßnahmen seither nicht weiter vorangekommen sind. Es fehlen heute wie vor sechs Jahren präzise Angaben zur Leistungsfähigkeit dieser Schutzmaßnahme. Damals wurde das im Hölzertal bei Starkregen zu erwartende Hochwasservolumen mit 60 000 Kubikmetern angegeben, der Retentionsraum im Osten der neuen Straße werde davon 15 000 Kubikmeter aufnehmen können. Was mit den restlichen 45 000 Kubikmetern Gefahrevolumen geschehen könnte, war damals nicht klar und ist es auch heute nicht. Im Video zur Gemeinderatssitzung am 23. März 2021 in der Magstadter Festhalle erfährt man von Herrn Westram, dass es einen Parallelplan zum Osttangentenverfahren gebe, nähere Verweise nannte er nicht. Das Bürgerforum hielt 2015 die abgeschlossene und gültige Hochwasserschutzplanung für unbedingt notwendig für eine Genehmigung des Baus der Osttangente. Wir wiederholen unsere Einwendung von 2015. Die Feststellung, „negative Auswirkungen bei Hochwasser können so vermieden werden“, drückt einen Wunsch aus, eine auf sachlichen Erwägungen und Untersuchungen gestützte „Parallelplanung“ gibt es nicht, sie steht noch aus.

Dieser Mangel wiegt in der örtlichen Schutzmaßnahmenplanung sehr schwer. Er erlaubt nicht einzuschätzen, wie die neben der Osttangente vorgesehene Discounteranlage sich in den Hochwasserplanungen auswirkt. Mit der Notwendigkeit dieses Einkaufszentrums samt den dazugehörigen Anlagen wie z.B. Parkplätzen wird aber wiederum der Bau der Osttangente begründet und gefordert. In den Unterlagen der Stadt Renningen zum Hochwasserschutz heißt es unter der Überschrift: „Überflutungsschutz – Was kann die Kommune tun?“ „Prüfung des Kanalnetzes auf ausreichende Dimensionierung (Überflutungsschutz muss bis ca. 20-30jährige Ereignisse gewährleistet werden) - Flächenvorsorge, Beachtung bei Bauleitplanung und Genehmigung von Bauvorhaben, Hochwasserschutzregister - Zentraler Hochwasserschutz in Form von Hochwasserrückhaltebecken - Regelmäßige Gewässerunterhaltung, insbesondere auch Durchlässe etc.“ (22.10.2013)

Der Gemeindeverwaltung Magstadt waren diese Vorgaben aus dem Jahr 2013 bekannt, denn der Autor des Berichts, Herr Weinbrecht vom Landratsamt Böblingen, war bei der Gemeindeversammlung zum Hochwasserschutz im Jahr 2014 in Magstadt, zugegen. Dass gerade zur Vorbereitung eines öffentlichen Bauwerks diese heute „Parallelplanung“ genannte Arbeit abgeschlossen und einsehbar sein muss, ist damit deutlich. Diesen Mangel hat die Gemeinde bis

heute nicht behoben und damit die Aufgabe, für das Bauwerk Osttangente die wesentliche Genehmigungsrundlage herzustellen, versäumt.

Bürgerbeteiligung und Behördenaufsicht bei öffentlichen Bauwerken

In Gesprächen mit von dem Bauvorhaben Osttangente betroffenen Bürgern wird immer wieder eine Sorge geäußert. Die Bürger wissen, dass ihnen außer Einwendungen auch der Rechtsweg der Klage eingeräumt ist. Sie wissen aber auch, welche hohen Kosten dabei für sie entstehen können, was sie abhält diesen Weg zu wählen. Gerichte sind aber nicht die einzigen Behörden, die in solchen Sachlagen tätig werden können. Im Behördenaufbau ist vorgesehen, dass es „höhere Instanzen“ gibt, die zur Aufsicht über die nachgeordneten Behörden verpflichtet sind. Von ihnen ist zu erwarten, dass sie Unstimmigkeiten in Verwaltungsabläufen erkennen und nach Abhilfe suchen, und ebenso, dass sie die tatsächliche Gestaltung der örtlichen Verhältnisse in den ihnen unterstellten Kommunen verfolgen und auf ihre Effizienz in jeder Hinsicht prüfen. Die Verantwortung dafür liegt bei den Landratsämtern und drüber bei den Regierungspräsidien. Mit ihrer Aufsicht unterstützen sie die Kommunen, nicht nur deren Verwaltungen, sondern alle Bürger, nicht nur die von einer Maßnahme jeweils betroffenen Bürger. Nur so lässt sich ein möglicher Wildwuchs von Missgriffen verhindern.

Mit freundlichem Gruß