

Kleine Anfrage

der Abg. Sabine Kurtz CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Bau eines Verflechtungsstreifens an der Autobahn (A) 8/(A) 81
zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstel-
le Leonberg-Ost**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

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?
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?
3. Warum wurden bei diesem Vorhaben kein Planfeststellungsverfahren und keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt?
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?
5. Wie stellt sich die Lärm- und Schadstoffbelastung im Bereich aller autobahn-nahen 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 lärmarmen Fahrbahnbelag) in Leonberg vorgesehen?
8. Welche Auswirkungen hat die zusätzliche Versiegelung der Landschaft durch den Bau des Verflechtungsstreifens auf das Hochwasserrisiko entlang der Glerns?
9. Inwiefern hat im Rahmen des Baus eines Verflechtungsstreifens eine Beteiligung bzw. Anhörung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Stadt Leonberg stattgefunden?

07.04.2015

Kurtz CDU

Begründung

Im Bereich von Leonberg ist der Bau eines Verflechtungsstreifens an der A 8/A 81 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle Leonberg-Ost vorgesehen. Diese zusätzliche Fahrbahn soll die Einfädelspur am Stuttgarter Kreuz, auf der sich Fahrzeuge von der A 81 aus Richtung Singen kommend einordnen und die Abbiegespur am Dreieck Leonberg zur A 81 Richtung Heilbronn verbinden. Laut einer Pressemitteilung des Regierungspräsidiums Stuttgart beträgt die Gesamtbauzeit voraussichtlich drei Jahre, die Kosten sollen sich auf rund 13,2 Millionen Euro belaufen.

Mit dieser Kleinen Anfrage sollen nähere Informationen zu diesem Vorhaben eingeholt werden. Es soll dabei die Frage beleuchtet werden, welche Folgewirkungen der Bau des Verflechtungsstreifens für die Bürger Leonbergs hat, insbesondere inwieweit durch den Verflechtungsstreifen eine Zunahme des Verkehrs und dadurch auch eine Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung zu erwarten ist. Zudem soll erfragt werden, ob der Forderung des Leonberger Gemeinderats sowie betroffener Anwohner nach einem zusätzlichen Lärmschutz entsprochen werden soll. Darüber hinaus soll in Erfahrung gebracht werden, inwiefern im Vorfeld des Baus des Verflechtungsstreifens eine Bürgerbeteiligung stattgefunden hat.

Antwort

Mit Schreiben vom 4. Mai 2015 Nr. 2-39-A8LEO-MÜHLH/177 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

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.

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 Einfädelungsstreifens. Das Bauende liegt im südlichen Widerlagerbereich der Rohrbachtalbrücke (Friedensbrücke) rd. 1.000 m vor dem Beginn des Ausfädelungsstreifens 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.

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.

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.

5. *Wie stellt sich die Lärm- und Schadstoffbelastung im Bereich aller autobahn-nahen 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 lärmarmen 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 Verflechtungstreifens 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 Verflechtungstreifens 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 Verflechtungstreifens 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.

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

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

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.

Dr. Splett

Staatssekretärin