



REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

Regierungspräsidium Stuttgart • Postfach 80 07 09 • 70507 Stuttgart

Stuttgart, 28.12.2001
Durchwahl (07 11) 9 04- 2550
Name: Herr Meinhold
Aktenzeichen: 15-3912-2/202-00

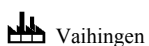
Planfeststellung für den Aus- und Neubau der B 295 zwischen Leonberg und Renningen mit Autobahnanschluss Leonberg-West (A 8) einschließlich Verlängerung der Südrand- und der Brennerstraße (K 1011) in Leonberg

Dienstgebäude:
Ruppmannstraße 21
70565 Stuttgart

Telefon-
Vermittlung:
(07 11) 9 04-0

Telefax:
(07 11) 9 04-24 08, (07 11) 7 84 68 48

LVN: 9987:LVN
X.400: c=DE;a=DBP;p=BWL;o=RPS;s=Poststelle
E-Mail: Poststelle@rps.bwl.de



Vaihingen



Haltestelle Bahnhof Stuttgart-Vaihingen



Parkmöglichkeit Tiefgarage

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Tenor

- I. Grundentscheidung
- II. Planfestgestellte Planunterlagen
- III. Zusagen
- IV. Nebenbestimmungen
- V. Entscheidung über Einwendungen
- VI. Kostenentscheidung

Begründung:

A. Zu I. bis IV. des Tenors

- I. Erläuterung des Straßenbauvorhabens
- II. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)
- III. Verfahrensrechtliche Voraussetzungen
- IV. Planrechtfertigung
- V. Abschnittsbildung
- VI. Alternativenprüfung
- VII. Dimensionierung

VIII. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen

1. Eigentum (unmittelbare Inanspruchnahme)
2. Eigentum (Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigungen)
3. Lärmimmissionen
4. Schadstoffimmissionen
5. Wald, Natur und Landschaft
6. Wasserwirtschaft, Bodenschutz und Altlastenschutz
7. Denkmalschutz
8. Umweltbelange insgesamt (§ 12 UVPG)
9. Raumordnerische und kommunale Belange
10. Landwirtschaftliche Belange
11. Belange anderer Verkehrsträger
12. Belange von Versorgungsunternehmen
13. Belange anderer Straßenbulasträger, nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz, Querungen der B 295 und der A 8

IX. Gesamtabwägung und Zusammenfassung

B. Zu V. des Tenors (Einwendungen)

C. Zu VI. des Tenors (Kostenentscheidung)

Rechtsmittelbelehrung

Abkürzungsverzeichnis

A 1, A 2 ...	Ausgleichsmaßnahme 1, Ausgleichsmaßnahme 2 usw.
A 8/A 81	Bundesautobahn Nr. 8 bzw. Nr. 81
aaO	am angegebenen Ort
AAVO	Ausgleichsabgabenverordnung
AD	Autobahndreieck
a.F.	alte Fassung
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
A.U.	Amtlicher Umdruck (von Gerichtsentscheidungen)
Az.	Aktenzeichen
B 295/ B 464	Bundesstraße Nr. 295 bzw. Nr. 464
BauGB	Baugesetzbuch
BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter (Zeitschrift)
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des BGH in Zivilsachen (amtliche Sammlung)
BMU	Bundesumweltministerium
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des BImSchG
BNL	Bezirksstelle für Umweltschutz
B.v.	Beschluss vom
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des BVerwG (amtliche Sammlung)
BW	Bauwerk
B-W	Baden-Württemberg
BWGZ	Die Gemeinde (Zeitschrift)
BWV	Bauwerksverzeichnis
bzw.	beziehungsweise
dB (A)	Dezibel A (logarithmisch aufgebaute Maßeinheit für die Lautstärke des Schalls; die Bezeichnung A weist auf einen frequenzbewerteten Schallpegel hin, der die Empfindlichkeit des menschlichen Ohrs berücksichtigt)
DIN	Deutsche Industrienorm (des Deutschen Instituts für Normung e.V.)
DIN 18005	DIN-Norm für den Schallschutz im Städtebau

DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
DWD	Deutscher Wetterdienst
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EU-RL	Richtlinie der Europäischen Union
f	folgende
ff	fortfolgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der EU
Flst. Nr.	Flurstück Nummer
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrGZuVO	(Landes-)Verordnung über Zuständigkeiten nach dem FStrG und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz
GBI.	Gesetzblatt von Baden-Württemberg
GG	Grundgesetz
ggfs.	gegebenenfalls
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
IO	Immissionsort
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
JM	Jahresmittelwert
K 1009/K 1011/K 1060	Kreisstraße Nr. 1009, 1011 bzw. 1060
Kfz/24 h	Kraftfahrzeuge pro Tag (24 Stunden) = Verkehrsaufkommen pro Tag
km	Kilometer
KOM	Kommission
L 1187/L 1141	Landesstraße Nr. 1187 bzw. 1141
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz
LAP	Landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LCKW	Leichtchlorierte Kohlenwasserstoffe
LDA	Landesdenkmalamt
LEntG	Landesenteignungsgesetz
LfU	Landesamt für Umweltschutz
LNatSchG	Landesnaturenschutzgesetz
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LUVPG	(Landes-)Gesetz zur Prüfung der Umweltverträglichkeit
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz

LWaldG	Landeswaldgesetz
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
mg/m ³	Milligramm pro Kubikmeter
n.F.	neue Fassung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
NO ₂	Stickstoffdioxid
Nr.	Nummer
NSG	Naturschutzgebiet
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
NVwZ-RR	NVwZ Rechtsprechungs-Report (Zeitschrift)
NWS	Neckarwerke Stuttgart AG
OFD	Oberfinanzdirektion
OVG	Oberverwaltungsgericht
PfB	Planfeststellungsbeschluss
PM ₁₀	Partikel mit einem Durchmesser < 10 µm
Rdnr.	Randnummer
RL	Richtlinie
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLS-90	RLS, Ausgabe 1990 (aufgestellt von der Forschungs- gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, eingeführt vom Bundesminister für Verkehr)
RPS	Regierungspräsidium Stuttgart
RRL	Rahmenrichtlinie
RRKB	Regenrückhalteklärbecken
Rspr.	Rechtsprechung
S.	Seite
S 6	(bestehende) S-Bahnlinie Stuttgart - Weil der Stadt
S 60	(geplante) tangentielle S-Bahnlinie Renningen - Sindel- fingen - Böblingen
StrG	Straßengesetz von Baden-Württemberg
st. Rspr.	ständige Rechtsprechung
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (1986)
TRL	Tochtrichtlinie (zur RRL)
µg/m ³	Mikrogramm pro Kubikmeter
UIG	Umweltinformationsgesetz
UMEG	Gesellschaft für Umweltmessungen und Umwelterhebun- gen mbH, Karlsruhe
UPR	Umwelt- und Planungsrecht Zeitschrift)

U.v.	Urteil vom
UVM	(Landes-)Ministerium für Umwelt und Verkehr
UVPG	(Bundes-)Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
v.	von, vom
VBIBW	Verwaltungsblätter für Baden-Württemberg (Zeitschrift)
VDI-Richtlinie	Richtlinie des Vereins Deutscher Ingenieure
VE	Entwurfsgeschwindigkeit
VGH B-W	Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
vgl.	vergleiche
VwVfG	(Bundes-)Verwaltungsverfahrensgesetz
WaldEAVO	Walderhaltungsabgabeverordnung
16. BImSchV	16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Lärmschutzverordnung)
22. BImSchV	22. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung über Immissionswerte)
23. BImSchG	23. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verordnung über die Festlegung von Konzentrationswerten)
24. BImSchV	24. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmenverordnung)

Auf den Antrag der Straßenbauverwaltung vom 27.10.2000 erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) aufgrund von § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.04.1994 (BGBl. I S. 854 ff), zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.07.2001 (BGBl. I S. 1950) und aufgrund von §§ 37 f des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG) in der Fassung vom 11.05.1992 (GBl. S. 330 ff), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.11.1999 (GBl. S. 435) i.V.m. §§ 72 ff des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) vom 21.06.1977 (GBl. S. 227 ff), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.11.1997 (GBl. S. 470), §§ 3 ff des (Bundes-)Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.09.2001 (BGBl. I S. 2350), und §§ 3 ff des (Landes-)Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) vom 12.12.1991 (GBl. S. 848 ff), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.12.1998 (GBl. S. 666) **folgenden**

Planfeststellungsbeschluss:

- I. Der Plan der Straßenbauabteilung des RPS für den Aus- und Neubau der B 295 zwischen Renningen und Leonberg von Bau-km 0 - 080 (Bauanfang) bis Bau-km 3 + 650 (Bauende), für den Neubau der Anschlussstelle Leonberg - West an die A 8 bei Bau-km 3 + 464, für die Verlängerung der Südrandstraße (K 1011) in Leonberg von Bau-km 3 + 650 (Bauanfang) bis Bau-km 4 + 555 und für die Verlängerung der Brennerstraße (K 1011) in Leonberg von Bau-km 0 + 000 (Bauanfang) bis Bau-km 0 + 870 (Bauende)

einschließlich

- Bau eines Wirtschaftsweges von km 0 - 035 bis 0 + 080 (B 295) links und von km 0 + 020 bis 0 + 130 Leonberger Straße rechts
- Bau eines Wirtschaftsweges von km 0 - 033 bis 0 + 880 rechts, an den im Süden und Osten die vorhandenen Wirtschaftswege Flst. Nr. 7514, 7430 und 7431 sowie im Norden der geplante bituminös befestigte Parallelweg BWV Nr. 23 angeschlossen werden
- Bau eines Regenrückhaltebeckens (RRKB 1) mit einem Volumen $V = 650 \text{ m}^3$ zwischen km 0 - 030 und 0 + 030 rechts
- Umbau des signalgeregelten Knotenpunktes B 295/Leonberger Straße bei km 0 + 095
- Bau eines Wirtschaftsweges von km 0 + 110 bis 0 + 820 links, der im Süden an der Leonberger Straße an den bestehenden Wirtschaftsweg, im Westen an die vorhandenen Wirtschaftswege Flst. Nr. 7445, 7434, 7433 und 7379 sowie im Norden an den geplanten bituminös befestigten Hauptwirtschaftsweg BWV Nr. 21 angebunden wird
- Bau eines Wirtschaftsweges von km 0 + 110 bis 0 + 820 links, an den die bestehenden Wirtschaftswege Flst. Nr. 7445, 7434, 7433 und 7379 verkürzt angebunden werden

- Bau eines bituminös befestigten 4,50 m breiten Hauptwirtschaftsweges von km 0 + 820 bis 1 + 095 links, an den der Wirtschaftsweg Flst. Nr. 3282 und Grundstückszufahrten angebunden werden
- Bau eines Überführungsbauwerkes bei km 1 + 098,50 (BW 1 A) für die Anbindung des Naturtheaters, der dortigen Wohngebäude und für die landwirtschaftliche Wegeverbindung
- Bau eines Hauptwirtschaftsweges von km 1 + 135 bis 2 + 058 links, an den die bestehenden Wirtschaftswege Flst. Nr. 3441, 3456, 3459, 3465 und 3489 angebunden werden
- Bau eines Wirtschaftsweges von km 0 + 880 bis 1 + 740 rechts, an den die Wirtschaftswege Flst. Nr. 3504 verkürzt angebunden werden
- Rückbau der B 295 alt zwischen km 1 + 325 und 1 + 445 links
- Bau einer Unterführung bei km 1 + 680 (BW 1 B)
- Verlegung der Notrufsäulen der Björn-Staiger-Stiftung bei km 1 + 743 bzw. 1 + 745 rechts und links
- Weiterführung des Hauptwirtschaftsweges von km 2 + 058 bis km 3 + 030 links
- Bau eines Überführungsbauwerkes für den Anschluss der K 1009 (BW 2) bei km 2 + 359,20 mit Parallelrampen auf der Südseite und einem Viertelkreis (Ohr) auf der Nordseite
- lage- und höhenmäßiger Anpassung der K 1009 auf einer Länge von rund 200 m
- Bau einer 62 m langen Grünbrücke mit Überführung des Hauptwirtschaftsweges (BW 3) von km 2 + 869 bis 2 + 931
- Bau eines Regenrückhalteklärbeckens (RRKB 2) mit einem Volumen $V = 800 \text{ m}^3$ zwischen km 3 + 346 und 3 + 385 rechts
- Bau einer Brücke (BW 4) im Zuge der B 295 über den parallel zur A 8 verlaufenden Wirtschaftsweg BWV Nr. 68 bei km 3 + 357
- Bau eines Überführungsbauwerkes der B 295 über die A 8 (BW 5) bei km 3 + 464,28
- Bau der Anschlussstelle Leonberg-West bei km 3 + 464,28 zur kreuzungsfreien Verknüpfung der B 295 mit dem übergeordneten Autobahnnetz der A 8 und den nachgeordneten Kreisstraßen Südrand- und Brennerstraße (K 1011)
- Bau eines Regenrückhalteklärbeckens (RRKB 3) mit einem Volumen $V = 950 \text{ m}^3$ bei km 3 + 650 links
- Renaturierung des Seegrabens von km 0 + 000 bis 0 + 700 rechts (landschaftspflegerische Maßnahme 17.2)

- Anlage eines naturnahen Überlaufes am Südrand des Renninger Sees mit „Bypass“ zum Seegraben (landschaftspflegerische Maßnahme 17.3) bei km 1 + 100 rechts
- Anlage von Amphibienlaichgewässern im oberen Wasserbachtal und im Waldbereich bei km 1 + 400 bzw. 1 + 700 links (Ausgleichsmaßnahmen 4.1 und 4.2)
- Aufbau neuer Waldränder zwischen km 2 + 060 und 3 + 240 beidseitig (Maßnahme 7.3)
- Bau von Amphibien- und Kleintierdurchlässen an der K 1009 bei km 2 + 100 rechts (landschaftspflegerische Maßnahme 6)
- waldökologische Aufwertung einer Fläche bei km 2 + 500 (Kompensationsmaßnahme 5)
- Rückbau der B 295 alt von km 2 + 680 bis 2 + 820 links und von 3 + 000 bis zur A 8 auf Wirtschaftswegbreite, Entsiegelung der Restflächen und Rekultivierung (landschaftspflegerische Maßnahme 8)
- Arrondierung der Waldfläche zwischen km 3 + 320 und 3 + 380 rechts (Kompensationsmaßnahme 11)
- Renaturierung des Maisgrabens zwischen der Kläranlage Warmbronn und dem bereits renaturierten Abschnitt (Maßnahme 17.1)
- Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung in der Maisgrabensenke (Maßnahme 17.5 und 17.6)
- Verlängerung der Südrandstraße (K 1011) um 905 m von km 3 + 650 bis 4 + 555
- Bau eines 6 m hohen bepflanzten Lärmschutzwalles auf der Nordseite der Südrandstraße (K 1011) von km 3 + 650 bis 4 + 310 links
- Verlängerung des vorhandenen zwischen der A 8 und der geplanten Südrandstraße angelegten 10 m hohen Lärmschutzwalles nach beiden Seiten, im Westen bis km 3 + 680 rechts, im Osten bis zum Ende der Baustrecke
- Überführung des Wirtschaftsweges über die Südrandstraße (K 1011) bei km 4 + 224 (BW 6)
- Überführung desselben Wirtschaftsweges über die A 8, ebenfalls bei km 4 + 224 rechts (BW 7)
- Abbruch der alten B 295-Brücke über die A 8 bei km 4 + 260 rechts
- untergeordnetem, höhengleichem Anschluss der Renninger Straße an die verlängerte Südrandstraße (K 1011) bei km 4 + 336 links
- Rückbau der B 295 alt von km 4 + 352 bis 4 + 510 links
- Verlängerung der Brennerstraße um 870 m von km 0 + 000 bis 0 + 870
- Unterführung eines Wirtschaftsweges im Zuge der verlängerten Brennerstraße (K 1011) bei km 0 + 083 (BW 8)

- Überführung des Wirtschaftsweges BWV 126 über den Wasserbach (BW 11) bei km 0 + 311 links
- Bau einer Brücke im Zuge der Brennerstraße über den Wasserbach (BW 9) bei km 0 + 315,86
- höhengleiche Anbindung der Wasserbachstraße (Gemeindeverbindungsstraße zum Stadtteil Silberberg) bei km 0 + 415
- Rückbau der bestehenden Brennerstraße zum Geh- und Radweg zwischen km 0 + 450 und 0 + 640 rechts
- Bau einer 3-Feldbrücke im Zuge der K 1011 über die Glems (BW 10) von km 0 + 537 bis 0 + 569,5
- Bau eines Stegs über die Glems für den Geh- und Radweg (BW 12) bei km 0 + 543
- Aufsetzen einer 2,50 m hohen Lärmschutzwand auf den bestehenden Lärmschutzwall von km 0 + 650 bis 0 + 740 rechts
- Aufsetzen einer 2 m hohen Lärmschutzwand auf den bestehenden Lärmschutzwall auf der Südostseite der Brennerstraße von der westlichen bis zur östlichen Einmündung der Geislinger Straße
- höhengleiche Anbindung der Geislinger Straße-West an die Brennerstraße (K 1011) bei km 0 + 770 rechts
- Optimierung des Wasserbachtals (Kompensationsmaßnahmen 15.1 und 15.2) bei km 0 + 300 links
- Schutz und Optimierung des Glemstales bei km 0 + 550 glemsabwärts (Kompensationsmaßnahmen 16.1 und 16.2)
- Extensivierung von Acker- und Grünlandflächen im Naturdenkmal „Feuchtgebiet Beten“ auf Gemarkung Magstadt (Kompensationsmaßnahme 17.4) sowie
- der sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere in den beiden Bauwerksverzeichnissen (BWV) und in den Maßnahmeplänen des landschaftspflegerischen Begleitplanes aufgelisteten Einzelmaßnahmen

wird **nach Maßgabe der Ziff. II - IV festgestellt**.

II. Der Plan **umfasst folgende - soweit** nicht anders angegeben - von der Straßenbauabteilung des RPS am 11.09.2000 aufgestellte **Planunterlagen**:

Mappe I:

1	Erläuterungsbericht	
1a	Deckblatt zum Erläuterungsbericht vom 02.04.2001	
1b	Deckblatt zum Erläuterungsbericht vom 09.04.2001	
1c	Deckblatt zum Erläuterungsbericht vom 17.04.2001	
1d	Deckblatt zum Erläuterungsbericht vom 24.04.2001	
1.1	Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG	
2	Übersichtskarte	1 : 25 000
3	Übersichtslagepläne	
1	Übersichtslageplan 1	1 : 2 500
1a	Deckblatt Übersichtslageplan 1a vom 02.04.2001	1 : 2 500
2	Übersichtslageplan 2	1 : 2 500
3	Übersichtslageplan 3	1 : 2 500
4	Übersichtshöhenpläne	
1	Übersichtshöhenplan 1	1 : 2 500 / 250
2	Übersichtshöhenplan 2	1 : 2 500 / 250
2.1	Übersichtshöhenplan 2.1 (K 1009 und Rampe)	1 : 2 500 / 250
3	Übersichtshöhenplan 3 (K 1011 Brennerstraße mit Anschluss Wasserbachstraße)	1 : 2 500 / 250
5	Lagepläne	
1	Lageplan 1	1 : 1 000
2	Lageplan 2	1 : 1 000
2a	Deckblatt Lageplan 2a vom 02.04.2001	1 : 1 000
3	Lageplan 3	1 : 1 000
4	Lageplan 4	1 : 1 000
5	Lageplan 5	1 : 1 000
5d	Deckblatt Lageplan 5 d vom 24.04.2001	1 : 1 000
6	Lageplan 6 (K 1011, Südrandstraße)	1 : 1 000
6b	Deckblatt Lageplan 6b vom 09.04.2001	1 : 1 000
7	Lageplan 7 (K 1011, Brennerstraße)	1 : 1 000
7c	Deckblatt Lageplan 7c vom 17.04.2001	1 : 1 000
6	Höhenpläne	

1	Höhenplan 1	1 : 1 000/100
2	Höhenplan 2	1 : 1 000/100
2a	Deckblatt Höhenplan 2a vom 02.04.2001	1 : 1 000/100
3	Höhenplan 3	1 : 1 000/100
4	Höhenplan 4	1 : 1 000/100
4.1	Höhenplan 4.1 (K 1009 und Kreiselrampe)	1 : 1 000/100
5	Höhenplan 5	1 : 1 000/100
6	Höhenplan 6 (K 1011, Südrandstraße)	1 : 1 000/100
6.1	Höhenplan 6.1 (Wirtschaftsweg über Südrandstr. und A 8)	1 : 1 000/100
7	Höhenplan 7 (K 1011, Brennerstraße)	1 : 1 000/100
7c	Deckblatt Höhenplan 7c vom 17.04.2001	1 : 1 000/100
7	Straßenquerschnitte	
1	Straßenquerschnitt B 295, verlängerte Südrandstraße (K 1011) und verlängerte Brennerstraße (K 1011)	1 : 50
2	Straßenquerschnitt der K 1009 mit Ein- und Ausfahrtsrampe	1 : 50
8	Kennzeichnende Querschnitte	1 : 250
1	B 295 - Südrandstraße Blatt 1 bis 6	1 : 250
2	K 1011, Brennerstraße Blatt 7	1 : 250
9	Bauwerksverzeichnisse	
9.1	B 295: 0-080 bis 3+650, (mit AS Leonberg-West) K 1011: 3+650 bis 4+555, Südrandstraße	
9.1a	Ergänzungen zum Bauwerksverzeichnis vom 02.04.2001	
9.2	K 1011: 0+000 bis 0+870, Brennerstraße	
9.2c	Ergänzungen zum Bauwerksverzeichnis vom 17.04.2001	

Mappe III:

Anlage	Plan	Bezeichnung	Maßstab
10		Grunderwerksverzeichnisse	
10.1		Grunderwerksverzeichnis B 295 mit AS Leonberg-West und K 1011 Südrandstraße	
10.2		Grunderwerksverzeichnis K 1011 Brennerstraße	
10.2c		Ergänzungen zum Grunderwerksverzeichnis vom 17.04.2001	
11		Grunderwerkspläne	
	1	Grunderwerbslageplan 1	1 : 1 000
	2	Grunderwerbslageplan 2	1 : 1 000
	3	Grunderwerbslageplan 3	1 : 1 000
	4	Grunderwerbslageplan 4	1 : 1 000
	5	Grunderwerbslageplan 5	1 : 1 000

6	Grunderwerbslageplan 6: K 1011 Südrandstraße	1 : 1 000
7	Grunderwerbslageplan 7: K 1011 Brennerstraße	1 : 1 000
7c	Deckblatt Grunderwerbslageplan 7c vom 17.04.2001	1 : 1 000
8	Grunderwerbslageplan 8 (LBP Bereich Maisgraben)	1 : 2 500
9	Grunderwerbslageplan 9 (LBP Gewinn Schloßberg)	1 : 2 500
10	Grunderwerbslageplan 10 (LBP Wasserbach)	1 : 2 500
11	Grunderwerbslageplan 11 (LBP An der Glemsaue)	1 : 2 500

12 Entwässerungsunterlagen

12.1	Hydraulische Berechnung mit Erläuterungen	
12.2	1 Entwässerungslageplan 1	1 : 1 000
	2 Entwässerungslageplan 2	1 : 1 000
2a	Deckblatt Entwässerungslageplan 2a vom 02.04.2001	1 : 1 000
	3 Entwässerungslageplan 3	1 : 1 000
	4 Entwässerungslageplan 4	1 : 1 000
	5 Entwässerungslageplan 5	1 : 1 000
	6 Entwässerungslageplan 6 (Südrandstraße)	1 : 1 000
	7 Entwässerungslageplan 7 (Brennerstraße)	1 : 1 000
12.3	Höhenplan, Grubenauslauf RRKB 2, Querdole DN 1000, Grubenauslauf Glems	1:1000/100

Anlage	Plan	Bezeichnung	Maßstab
---------------	-------------	--------------------	----------------

13 Verkehrsuntersuchung

14 Schalltechnische Untersuchung

14.1		Untersuchungsbericht B 295 / K 1011 Südrandstraße und Anschluss an die A 8 (AS Leonberg-West)	
14.2	1	Übersichtslageplan 1	1 : 2 500
	1.1	Detaillageplan 1.1 (Außenbereich Längenbühl / Weinberg)	1 : 1 000
	2	Übersichtslageplan 2	1 : 2 500
14.3		Schalltechnische Untersuchung Bereich:K1011 Brennerstraße	
14.4	1	Übersichtslageplan	1 : 2 500
	1.1	Detaillageplan (Brennerstraße)	1 : 1 000
		Zugesagte optimierte Lärmschutzkonzeption (nachrichtlich)	
		Ergänzende schalltechnische Untersuchung vom 10.12.2001	
		Detaillageplan (Brennerstraße) vom 10.12.2001	1 : 1.000
		Kennzeichnende Querprofile A 403 für die Verlängerung und Erhöhung des bestehenden Lärmschutzwalls vom 10.12.2001	1 : 250

15 Untersuchung der Kfz-bedingten Schadstoffbelastung

		(Luftschadstoffe) B 295 / K 1011 Südrandstraße	
15.1		Untersuchung der Kfz.-bedingten Schadstoffbelastung (Luftschadstoffe) Abschnitt B 295-Südrandstraße mit AS Leonberg	
15.2	1	Immissionslageplan 1 (NO₂-Jahresmittelwert nach MLuS-92)	1 : 2 500
	2	Immissionslageplan 2 (NO₂-Jahresmittelwert , Gaußverfahren)	1 : 2 500
15.3	1	Immissionslageplan 1 (NO₂-98 Perzentil nach MLuS-92)	1 : 2 500
	2	Immissionslageplan 2 (NO₂-98 Perzentil , Gaußverfahren)	1 : 2 500
15.4	1	Immissionslageplan 1 (Benzol -Jahresmittelwert, MLuS-92)	1 : 2 500
	2	Immissionslageplan 2 (Benzol -Jahresmittelwert, Gaußverf.)	1 : 2 500
15.5	1	Immissionslageplan 1 (Ruß -Jahresmittelwert, MLuS-92)	1 : 2 500
	2	Immissionslageplan 2 (Ruß -Jahresmittelwert, Gaußverfahren)	1 : 2 500
15.6		Untersuchung der Kfz.-bedingten Schadstoffbelastung (Luftschadstoffe) Bereich: K 1011, Brennerstraße	
15.7		Immissionslageplan 2 (NO₂-Jahresmittelwert , Gaußverf.)	1 : 2 500
15.8		Immissionslageplan 2 (NO₂-98 Perzentil , Gaußverfahren)	1 : 2 500
15.9		Immissionslageplan 2 (Benzol -Jahresmittelwert, Gaußverf.)	1 : 2 500
15.10		Immissionslageplan 2 (Ruß -Jahresmittelwert, Gaußverf.)	1 : 2 500
		Kreuzung: Brennerstraße / Gebersheimer Straße	
15.11		Immissionslageplan 3 (NO₂-Jahresmittelwert , 3-dim. Modell)	1 : 1 000
15.12		Immissionslageplan 3 (NO₂-98 Perzentil , 3-dim. Modell)	1 : 1 000
15.13		Immissionslageplan 3 (Benzol -Jahresmittelwert, 3-dim. Modell)	1 : 1 000
15.14		Immissionslageplan 3 (Ruß -Jahresmittelwert, 3-dim. Modell)	1 : 1 000

16	Landschaftspflegerischer Begleitplan [LBP]	
16.1.1	Erläuterungsbericht, Textteil	
16.1.2	FFH - Verträglichkeitsprüfung	
16.2	Bestandsplan	
	1 Bestandsplan 1	1 : 5 000
16.3	Konfliktplan (Eingriffsanalyse)	
	1 Konfliktplan 1	1 : 5 000
16.4.1	Maßnahmenübersichtsplan	
	1 Maßnahmenübersichtsplan 1	1 : 5 000
16.4.2	Maßnahmenpläne	
	1 Maßnahmenplan - Lageplan 1	1 : 1 000
	2 Maßnahmenplan - Lageplan 2 (mit Ausnahme der Maßnahme A 3)	1 : 1 000
	3 Maßnahmenplan - Lageplan 3	1 : 1 000
	3.1 Maßnahmenplan - Lageplan 3.1	1 : 1 000
	4 Maßnahmenplan - Lageplan 4	1 : 1 000
	5 Maßnahmenplan - Lageplan 5	1 : 1 000
	6 Maßnahmenplan - Lageplan 6 (Südrandstraße, K 1011)	1 : 1 000
	7 Maßnahmenplan - Lageplan 7 (Brennerstraße, K 1011)	1 : 1 000
	8 Maßnahmenplan - Lageplan 8 (Renaturierung Mais- u. Seegraben)	1 : 2 500

III. Zusagen

1. Lärmschutz

Der Antragsteller hat zugesagt, den aktiven Lärmschutz entlang der Brennerstraße (K 1011) für das Leonberger Wohngebiet Ezach nach Maßgabe der Planmappe vom 10.12.2001 zu optimieren (Verlängerung und Erhöhung des vorhandenen Lärmschutzwalls zwischen Station 0 + 660 und 0 + 710, Erhöhung der aufgesetzten Lärmschutzwand von 2,50 auf 3,50 m im westlichen Abschnitt sowie von 2,00 m auf 3,00 m im mittleren Abschnitt, Lückenschluss zwischen planfestgestellter Lärmschutzwand und bestehender Raumgitterwand durch Hinterschneidung im östlichen Abschnitt).

2. Naturschutz

Der Antragsteller hat zugesagt,

- a) im Bereich des Knotenpunktes K 1009/B 295 im Zuge der K 1009 bei km 0 + 160 einen zusätzlichen Kleintier- und Amphibiendurchlass einzubauen,
- b) im Rahmen der Ausführungsplanung ein Amphibiengutachten einzuholen, um die genaue Lage und die erforderliche Länge der Amphibienleiteinrichtungen festzulegen,
- c) die Regenklär- und Rückhaltebecken baulich so zu gestalten, dass ein Abbläuen von Amphibien unterbunden und Amphibienfallen vermieden werden,
- d) für die Bepflanzungen und Ansaaten von Landschaftsrasen nur Pflanzen und Saatgut aus regionaler Herkunft (Naturraum) zu verwenden und die Herkunft der Pflanzen und Saaten gegenüber der Naturschutzverwaltung nachzuweisen,
- e) die landschaftspflegerische Ausführungsplanung mit der Naturschutzverwaltung sowie - **soweit** jeweils betroffen - mit der Wasserwirtschaftsverwaltung, der Forstverwaltung, der Bodenschutzverwaltung, den Kommunen und den Leitungsträgern abzustimmen
- f) nach Umsetzung aller landschaftspflegerischer Maßnahmen gemeinsam mit der Bezirksstelle für Naturschutz (BNL) und der unteren Naturschutzbehörde eine Schlussabnahme durchzuführen.

3. Wasserwirtschaft, Bodenschutz, Altlastenschutz, Abfallbeseitigung

Der Antragsteller hat zugesagt,

- a) etwaige auftretende Deponiesickerwässer in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden zu untersuchen,
- b) die Ausführungsplanung für die Entwässerung - auf der Grundlage der abgestimmten Konzeption - mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen,
- c) falls während der Baumaßnahme größere Mengen an Grundwasser angeschnitten werden, das Grundwasser in Absprache mit dem Umweltschutzamt beim Landratsamt Böblingen auf LCKW und Zink sowie ggfs. weitere Parameter zu analysieren,
- d) bei Verwendung von Bodenmaterial außerhalb der Baustelle die DIN 19731 zu beachten.

4. Denkmalschutz

Der Antragsteller hat zugesagt,

- a) vor Beginn des Baus der B 295 in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt (LDA) die

mittelalterlichen Altstraßenreste zwischen Profil 2 + 500 und 3 + 050 in 2 Geländeschnitten zu erfassen und vermessungstechnisch und photographisch aufzunehmen sowie

- b) die bauausführenden Firmen auf die Meldepflicht von Bodenfunden gemäß § 20 Landesdenkmalschutzgesetz (DSchG) hinzuweisen.

5. Forstwirtschaft

Der Antragsteller hat zugesagt,

- a) in Abstimmung mit dem Staatlichen Forstamt Leonberg vor Beginn der Waldumwandlung die Grenzen der Umwandlungsflächen im Gelände zu markieren und angrenzende Waldbestände mit geeigneten Maßnahmen zu schützen und
- b) unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten in Abstimmung mit der Forstverwaltung die für die Errichtung von Bauflächen befristet umzuwandelnden Waldflächen ordnungsgemäß wieder aufzuforsten.

6. Versorgungsunternehmen

Der Antragsteller hat zugesagt,

- a) die detaillierte Ausführungsplanung frühzeitig mit der Deutschen Telekom abzustimmen und den Baubeginn so früh wie möglich anzuzeigen;
- b) im Rahmen der Ausführungsplanung mit der RWE Energie AG abzustimmen, innerhalb des Leitungsbereiches nur Gehölze anzupflanzen, deren Endwuchshöhe 3 m nicht überschreitet, und den Beginn der Bauarbeiten mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen;
- c) etwaige Schutzmaßnahmen im Rahmen der Ausführungsplanung in den Bereichen, in denen Leitungsanlagen der GVS kreuzen, mit der GVS abzustimmen;
- d) im Rahmen der Ausführungsplanung etwaige Sicherungsmaßnahmen an Gittermasten mit der EnBW Regional AG abzustimmen
- e) Art und Umfang der zu verlegenden Hochdruckgasleitungen im Zuge der detaillierten Ausführungsplanung mit den NWS abzustimmen.

7. Nachgeordnetes Wegenetz

Der Antragsteller hat zugesagt,

die in den Antragsunterlagen vorgesehenen parallel zur B 295 verlaufenden Wirtschaftswege so zu erweitern, dass für den von der B 295 verdrängten langsamen Verkehr von Renningen bis Leonberg, genau von km 0 + 830 in Renningen bis zur Einmündung in die Renninger Straße in Leonberg ein ununterbrochener 4,50 m breiter

Hauptwirtschaftsweg zur Verfügung steht, und diesen - abgesehen vom Bereich der Grünbrücke - zu asphaltieren.

8. Zufahrten

Der Antragsteller hat zugesagt, bei konkret nachgewiesenem Bedarf zur (besseren) Erschließung der nördlich der B 295 zwischen km 1 + 130 und 1 + 345 gelegenen Grundstücke in der Ausführungsplanung vom Wirtschaftsweg BWV 33 aus Überfahrten über die Entwässerungsmulde BWV 29 anzulegen.

IV. Nebenbestimmungen

1. Lärmschutzmaßnahmen

Der Antragsteller wird verpflichtet, die planfestgestellten Lärmschutzanlagen möglichst zeitgleich mit dem Straßenbauvorhaben (im engeren Sinne), spätestens jedoch 6 Monate nach Inbetriebnahme des Straßenbauvorhabens fertig zu stellen.

2. Naturschutz

- a) Der Antragsteller wird verpflichtet, die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb des im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Zeitrahmens, spätestens jedoch 2 Jahre nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens durchzuführen. Ein entsprechender Abschlussbericht ist zu erstellen und der Planfeststellungsbehörde sowie der Naturschutzverwaltung vorzulegen.
- b) Der Antragsteller wird verpflichtet, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ordnungsgemäß zu unterhalten. Der Antragsteller hat 5 und 10 Jahre nach Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen deren Wirksamkeit zu prüfen und die Naturschutzverwaltung hierüber zu unterrichten. Die Festsetzung weiterer Prüfungen bleibt vorbehalten.
- c) Es wird eine Ausgleichsabgabe in Höhe von 71.000 € festgesetzt.

Der Antragsteller hat die Ausgleichsabgabe an die Stiftung "Naturschutzfonds" beim Ministerium Ländlicher Raum, Giro-Kto.-Nr.: 2 828 888, Landesgirokasse Stuttgart

(BLZ 600 500 101) zu leisten.

Die Ausgleichsabgabe ist in drei jährlichen, jeweils zum Schluss des Kalenderjahres zu entrichtenden Teilbeträgen von 24.000 € in den ersten beiden Jahren bzw. 23.000 € im dritten Jahr fällig. Die erste Rate ist in dem Jahr zu entrichten, in dem mit dem Straßenbauvorhaben begonnen wird. Die restlichen zwei Raten sind in den sich daran anschließenden Jahren zu begleichen.

- d) Außerdem wird eine Walderhaltungsabgabe in Höhe von 125.000 € festgesetzt.
- e) **Soweit einzelne** planfestgestellte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht verwirklicht werden können, bleibt die Festsetzung einer entsprechenden (weiteren) Ausgleichsabgabe bzw. Walderhaltungsabgabe vorbehalten.

3. Denkmalschutz

Der Antragsteller wird verpflichtet, auf die in Anlage 11.4 (Grunderwerbslageplan 4) als Baufläche und für Bodenzwischenlagerung vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme der Flächen südlich der planfestgestellten B 295 zwischen Profil 2 + 500 und 2 + 860 mit Rücksicht auf die dortigen verbleibenden mittelalterlichen Straßenreste zu verzichten, es sei denn, die Denkmalschutzbehörden würden nachträglich die Denkmaleigenschaft insoweit verneinen und der Baustelleneinrichtung auf den dortigen lila markierten Flächen ausdrücklich zustimmen.

V. Einwendungen

Die Einwendungen der Privaten, der Kommunen und der anerkannten Naturschutzverbände werden, **soweit** sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder sonst durch diese Entscheidung entsprochen wird, **zurückgewiesen**.

VI. Kosten

Der Antragsteller trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens.

Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange erwachsenen Kosten sind **nicht erstattungsfähig**.

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die Erstattung von Auslagen bleibt vorbehalten.

Begründung:

A. Zu I. - IV. des Tenors

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat in Ausübung seines **Planfeststellungsermessens** beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Ergänzungen festzustellen. Das aus der B 295 zwischen Renningen und Leonberg, der Anschlussstelle Leonberg-West und 2 Abschnitten der K 1011 in Leonberg bestehende Gesamtvorhaben ist im Hinblick auf die Zielsetzungen des FStrG und des StrG gerechtfertigt und steht im Einklang mit dem zwingenden Recht. Nachdem das Regierungspräsidium sämtliche öffentlichen und privaten Belange sorgfältig untereinander und gegeneinander abgewogen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, dass das von der Straßenbauverwaltung geplante Vorhaben verwirklicht werden soll.

I. Erläuterung des Straßenbauvorhabens

Gegenstand der Planfeststellung ist der teils drei-, teils vierspurige Aus- und Neubau der B 295 zwischen Renningen und Leonberg einschließlich der neuen Anschlussstelle Leonberg-West an die A 8 sowie die Verlängerung der Südrandstraße (K 1011) und der Brennerstraße (ebenfalls K 1011) in Leonberg.

Der jetzt planfestgestellte 3,65 km lange Abschnitt der B 295 beginnt an der Einmündung der Leonberger Straße (K 1060 alt) in Renningen und endet an der westlich des Naturdenkmals „Schopflochberg“ gelegenen neuen Anschlussstelle Leonberg-West. Der Anschluss an das innerstädtische Straßennetz erfolgt in Leonberg über die um 900 m verlängerte Südrandstraße bzw. über die um 870 m verlängerte Brennerstraße. Zwischen Renningen und dem Anschluss an die K 1009 nach Warmbronn entspricht die planfestgestellte Trasse im Wesentlichen der bisherigen Streckenführung. Die Trasse wird jedoch in Lage und Höhe erheblich verbessert. Die Anbindung an die K 1009 nach Warmbronn erfolgt kreuzungsfrei durch eine Überführung für die westlichen Anschlussrampen sowie über langgezogene Rampen im Osten. Nach dem Anschluss an die K 1009 schwenkt die B 295 zunächst leicht nach Osten ab und entfernt sich ab Bau-km 3+000 von der bestehenden Trasse in westlicher Richtung. Die A 8 wird mit einem Brückenbauwerk gequert, anschließend schwenkt die B 295 in großem Bogen nach Osten in die von der Renninger Straße aus um 900 m verlängerte, parallel zur A 8 verlaufende Südrandstraße (K 1011). Die Verknüpfung der B 295 mit der Autobahn erfolgt auf der Südseite mittels Parallelrampen und auf der Nordseite über Ein- und Ausfahrtsrampen.

Kurz nach der Querung der A 8 wird die B 295 in Richtung Norden mit der von der Stadt Leonberg von Anfang an (auch) als Verbindung zur A 8 geplanten, um 870 m verlängerten Brennerstraße (K 1011) verknüpft, die das Naturdenkmal „Schopflochberg“ und das Leonberger Wohngebiet „Ezach“ westlich umfährt und nach Querung von Wasserbach und Glems in die bestehende Brennerstraße einmündet. Die Wasserbachstraße, die die Leonberger Kernstadt mit dem Stadtteil Silberberg verbindet, wird plangleich angebunden.

a) **Planerische Ausgangssituation**

Die unmittelbar am Autobahndreieck A 8/A 81 gelegene Stadt Leonberg wird seit langem in starkem Maße durch den Straßenverkehr belastet. In Nord-Süd-Richtung wird der Innerortsverkehr und teilweise auch der Regionalverkehr auf der B 295 abgewickelt. In Ost-West-Richtung führen die L 1180 und die L 1187 durch die Stadt. An das Autobahnnetz ist Leonberg zur Zeit (nur) über die Anschlussstelle an die A 8 Leonberg-Ost, zu der man über die L 1141, die L 1187 und die Südrandstraße (K 1011) gelangt. Die K 1011 verbindet außerdem die Kernstadt mit dem Stadtteil Gebersheim.

Nach dem Ausbau des Autobahndreiecks Leonberg und dem Wegfall der früheren Anschlussstelle Leonberg-Mitte haben sich seit 1988 innerorts erhebliche Verkehrsverlagerungen durch die Umorientierung des Ziel- und Quellverkehrs ergeben, da für viele Verkehrsbeziehungen die Fahrtroute über die Anschlussstelle an die A 81 Stuttgart-Feuerbach nun günstiger wurde als über die Anschlussstelle an die A 8 Leonberg-Ost. So sind insbesondere auf der innerstädtischen B 295 im Zuge der Feuerbacher- und Grabenstraße erhebliche Verkehrszunahmen bis hin zur Leistungsgrenze festzustellen. Da in Leonberg bereits der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr ein äußerst hohes Ausmaß erreicht haben, ist es um so dringender, jedenfalls den überörtlichen Durchgangsverkehr möglichst weitgehend aus dem Stadtgebiet herauszulagern. Alle in den letzten 15 Jahren erstellten Verkehrsgutachten bestätigen nachdrücklich, dass zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes von Leonberg der Bau der zusätzlichen Anschlussstelle Leonberg-West unabdingbar ist.

Die bestehende B 295 zwischen Renningen und der A 8 ist - infolge der ungünstigen Gradienten, der fehlenden Überholmöglichkeiten und den bereits für das vorhandene Verkehrsaufkommen unzureichenden Ausbaustandard - sehr unfallträchtig. Verschärft werden die Verkehrssicherheitsprobleme durch die Lage der plangleichen Einmündung B 295/K 1009 (Warmbronner Straße) im Kuppenbereich sowie durch die zahlreichen Zufahrten auf der freien Strecke. Hinzu kommen häufig Wildunfälle.

Die Planungsgeschichte und Diskussion über den Ausbau der B 295 zwischen Renningen und Leonberg mit einem neuen Anschluss an die A 8 reicht bis Mitte der 80er Jahre zurück. Die frühere Bundesfernstraßenkonzeption ging von einer Weiterführung der A 81 von Leonberg nach Gärtringen aus. Von dieser Verlängerung der A 81 hatte man sich erhebliche Verkehrsentlastungen für die Städte und Anliegerkommunen entlang der A 81 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle Gärtringen versprochen. Verschiedene Untersuchungen ergaben jedoch, dass die geplante Verlängerung der A 81 für die Städte und Anliegerkommunen in diesem Raum nicht die erhoffte Entlastungswirkung erbringen würde sowie gravierende ökologische Nachteile nach sich ziehen würde. Aus diesem Grund wurde im Bundesverkehrswegeplan 1985 auf die Verlängerung der A 81 nach Süden verzichtet. Als Ersatz für die weggefallene Fortführung der A 81 nach Süden wurde 1985 - zusätzlich zum bedarfsgerechten 6- bzw. 8-spurigen Ausbau im Überlagerungsbereich der A 8 und der A 81 zwischen dem AD Leonberg und dem AK Stuttgart - eine neue zweistreifige (einbahnige) Straßenverbindung im Zuge der B 295/B 464, unter Umfahrung der Orte Renningen, Magstadt und Maichingen, einschließlich der Anschlussstelle Leonberg-West in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Seitdem verfolgt die Bundesstraßenbauverwaltung - im Einklang mit den betroffenen Städten und Anliegergemeinden - das Ziel, die B 295 entsprechend dem **starken regionalen Verkehrsaufkommen mit ausgeprägtem Quell- und Zielverkehr** auszubauen und zudem durch die Verknüpfung mit der A 8 Leonberg und Renningen verkehrlich zu entlasten.

b) **Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz**

Die B 295 zwischen Renningen und Leonberg ist Teil einer regionalen Straßenverbindung der Kategorie A 2 von Calw über Renningen und Leonberg bis Stuttgart. Mit der Verknüpfung über den so genannten Westanschluss an die A 8 erfüllt die B 295 eine wichtige Zubringerfunktion zum Autobahnnetz und entlastet die Stadt Leonberg von unerwünschtem Durchgangsverkehr. Zudem wird durch die Brenner- und die Südrandstraße in hohem Maße Leonberger Quell- und Zielverkehr auf kürzestem Wege und weitest möglich am Ortsrand auf das übergeordnete Fernstraßennetz (A 8, B 295) abgeleitet. Der planfestgestellte Abschnitt der B 295 einschließlich der neuen Anschlussstelle Leonberg-West wird aufgrund der hohen prognostizierten Verkehrsbelastung und der gewählten Querschnitte RQ 15,5 und RQ 20 künftig als Kraftfahrstraße betrieben.

Aus städtebaulichen Gesichtspunkten und insbesondere für die innerstädtische Verkehrskonzeption der Stadt Leonberg hat der neue Vollanschluss an die A 8 westlich des Naturdenkmals „Schopflochberg“ eine enorme Bedeutung. Mit der planfestge-

stellten Trassenführung (Variante 3) werden nachhaltige Verkehrsentlastungen erzielt und in Teilbereichen der heutigen innerstädtischen B 295 (Renninger Straße, Friedhofstraße) die Voraussetzungen für innerstädtische Verkehrsberuhigungen geschaffen.

Nach Fertigstellung des planfestgestellten Vorhabens wird die heutige B 295 zwischen Leonberg und Ditzingen nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dienen und daher die Verkehrsbedeutung einer Bundesstraße verlieren. Auf der Achse Calw - Weil der Stadt - Renningen - Leonberg - Ditzingen - Stuttgart wird der weiträumige Verkehr zwischen der Anschlussstelle Leonberg-West und der Anschlussstelle Stuttgart-Feuerbach die A 81 benutzen und nicht mehr die Ortsdurchfahrten von Leonberg und Ditzingen im Zuge der heutigen B 295. Daher ist beabsichtigt, die B 295 zwischen der A 8 (Anschlussstelle Leonberg-West) und der A 81 (Anschlussstelle Stuttgart-Feuerbach) abzustufen.

Das planfestgestellte Vorhaben ermöglicht zudem eine **spätere Realisierung aller** in einer Machbarkeitsstudie der Stadt Leonberg untersuchten **Varianten einer Nordwesttangente und** ebenfalls einer weiter von der Bebauung abgerückte **Nordwestumfahrung**.

Mit dem Ausbau des bereits planfestgestellten Abschnittes der A 8 zwischen Heimsheim und Leonberg und den beiden neuen Anschlussstellen Rutesheim und Leonberg-West wird der unerwünschte Schleich- und Durchgangsverkehr in den Ortsdurchfahrten von Leonberg und Rutesheim in großem Umfang wirkungsvoll auf die A 8 und die A 81 verlagert werden. Für die regional bedeutsame Verbindung zwischen Leonberg - Renningen und Sindelfingen - Böblingen wird sich die Verkehrssituation auch durch den 1999 planfestgestellten zweistreifigen Neubau der B 464 zwischen Sindelfingen und Renningen verbessern, durch den zudem die völlig überlasteten Ortsdurchfahrten von Magstadt und Maichingen entscheidend entlastet werden.

Der Bau des 2,5 km langen Engelbergbasistunnels im Zuge der A 81, der Umbau des AD Leonberg (A 8/A 81) und des Autobahnkreuzes Stuttgart (A 8/A 81) sind zwischenzeitlich abgeschlossen. Fast im gesamten Überlagerungsbereich von A 8 und A 81 zwischen dem AD Leonberg und dem AK Stuttgart stehen dem Verkehrsteilnehmer 7 bzw. 8 Fahrspuren zur Verfügung.

Für den sechsspürigen Ausbau der A 81 zwischen Böblingen-Hulb und Gärtringen läuft zur Zeit das Planfeststellungsverfahren. Geplant wird außerdem der sechsstrei-

fige Ausbau der A 81 zwischen der Anschlussstelle Sindelfingen-Ost und der Anschlussstelle Böblingen-Hulb.

Mit der Realisierung der genannten planfestgestellten und geplanten Maßnahmen werden die derzeitigen Engpässe im benachbarten Autobahn- und Bundesstraßennetz beseitigt werden.

c) **Straßenbauliche Beschreibung**

Die Ausbaustrecke der B 295 ist 3,65 km lang. Die Südrandstraße (K 1011) wird um 905 m und die Brennerstraße (K 1011) um 870 m verlängert.

Vorgesehene Ausbauquerschnitte und Baulängen:

Streckenabschnitt Best. B 295 von Weil der Stadt	Bau-km		Länge	Querschnitt	
Leonberger Straße (K 1060 alt)	0+000	0+134	0,134	2-streifig	RQ 10,5
B 295, Bereich Anschluss Leonberger Straße mit Abbiegespuren	0-080	0+140		4-streifig + Abbiegespur	Aufweitung im Knotenpunkts- bereich
	0+140	1+610	1,470	3-streifig	RQ 15,5
	1+610	3+320	1,710	4-streifig	RQ 20
Bereich Anschlussstelle Leonberg-West	3+320	3+840	0,520	4-streifig + Abbiegespur	
Anschluss Leonberger Straße	0+020	0+134	0,114	2-streifig + Abbiegespur	
Verlängerte Südrandstr. K 1011	3+650	4+555	0,905	2-streifig	RQ 10,5
Verlängerte Brennerstr. K 1011	0+000	0+870	0,870	2-streifig	RQ 10,5
Anschluss K 1009	0+000	0+200	0,200	2-streifig	RQ 9,5

Die Straßenbauverwaltung hat Mitte Oktober 1999 - nach endgültiger Verkehrsfreigabe des Engelbergbasistunnels und einer angemessenen Eingewöhnungszeit der Verkehrsteilnehmer - eine aktuelle Verkehrsuntersuchung mit umfassenden Verkehrserhebungen in Auftrag gegeben (Planunterlage 13).

Danach sieht die **derzeitige** Verkehrsbelastung in den einzelnen Straßenabschnitten wie folgt aus:

Streckenabschnitt	Gesamt- belastung 1999	Anteil Schwer- verkehr 1999
-------------------	---------------------------	--------------------------------

	(Kfz/24 h)	(Kfz/24 h)
B 295, L 1185 - K 1008	17.404	1.726
B 295, K 1008 - Leonberger Straße (K 1060 alt)	17.700	1.660
B 295, Leonberger Straße - K 1009	19.800	1.700
B 295, K 1009 - Renninger Straße	23.768	1.987
Bestehende Südrandstraße (Leonberg)	18.489	1.908
Renninger Straße (Leonberg)	14.869	1.059
	15.600	900
Friedhofstraße (Leonberg)	15.300	880
Bestehende Brennerstraße (Leonberg)	6.300	180
K 1009, B 295 - Warmbronn	4.800	320

Im **Planungsfall 0** (ohne Ausbau der B 295 und ohne Anschlussstelle Leonberg-West) würden sich im Prognosejahr **2015** folgende Belastungen ergeben:

Streckenabschnitt	Planungsfall 0 im Jahre 2015		
	Analyse Belastung (Kfz/24 h)	Prognose Belastung (Kfz/24 h)	Veränderung (%)
B 295, L 1185 - K 1008	17.404	21.800	+ 25,3
B 295, K 1008 - Leonberger Str. (K 1060 alt)	17.700	22.000	+ 24,3
Leonberger Straße (Renningen)	9.700	11.200	+ 15,5
B 295, Leonberger Straße - K 1009	19.800	24.600	+ 24,2
B 295, K 1009 - Renninger Straße	23.768	29.300	+ 23,3
Bestehende Südrandstraße (Leonberg)	18.489	20.500	+ 10,9
Renninger Straße (Leonberg)	14.869	18.700	+ 25,8
	15.600	19.100	+ 22,4
Friedhofstraße (Leonberg)	15.300	18.100	+ 17,6
Bestehende Brennerstraße (Leonberg)	6.300	7.700	+ 22,2
K 1009, B 295 - Warmbronn	4.800	6.200	+ 29,2

Infolge der unzureichenden Querschnittsausbildung der bestehenden B 295 zwischen Renningen und Leonberg könnte das vom Gutachter prognostizierte Verkehrsaufkommen von 24.600 bzw. 29.300 Kfz/24 h nicht mehr abgewickelt werden, so dass - noch stärker als heute - ein Teil auf das nachgeordnete Straßennetz verdrängt würde.

Für den **maßgeblichen**, der Planfeststellung zugrunde liegenden **Planungsfall** werden vom Verkehrsgutachter für das Jahr **2015** - unter Berücksichtigung der Anschlussstelle Leonberg-West und der Verlängerung der Südrand- und Brennerstraße - folgende Verkehrsstärken prognostiziert:

Maßgeblicher Planungsfall im Jahre 2015		
Streckenabschnitt	Gesamtbelastung (Kfz/24 h)	Anteil Schwerverkehr (Kfz/24 h)
B 295, L 1185 - K 1008	28.000	2.830
B 295, K 1008 - Leonberger Straße (K 1060 alt)	28.000	2.770
Leonberger Straße (Renningen)	12.200	200
B 295, Leonberger Straße - K 1009	32.300	2.750
B 295, K 1009 - AS Leonberg-West	37.600	3.120
B 295, Knotenpunkt AS Leonberg-West	36.400	2.130
Verlängerte Südrandstraße, AS Leonberg-West - Renninger Straße (Leonberg)	14.300	1.260
Renninger Straße (Leonberg)	7.200	460
Friedhofstraße (Leonberg)	5.500	260
Friedhofstraße (Leonberg)	5.000	250
Verlängerte Brennerstraße, AS Leonberg-West - Wasserbachstraße (Leonberg)	21.900	1.190
Verlängerte Brennerstraße (Leonberg): - Wasserbachstraße - Geislinger Straße	22.200	1.250
- Geislinger Straße - Gebersheimer Straße	24.200	1.430
K 1009, B 295 - Warmbronn	6.800	420

Es zeigt sich, dass in Leonberg die Brennerstraße zusätzlich belastet, die Renninger Straße und die Friedhofstraße aber erheblich entlastet werden.

Mit Blick auf das hohe Verkehrsaufkommen von bis zu 37.600 Kfz/24 h der ungünstigen Topographie mit längeren Steigungs- und Gefällstrecken bei maximalen Längsneigungen von 6,4 % sowie der Lage an einem Nordhang schied für die Straßenbauverwaltung ein durchgehender zweistreifiger Querschnitt der B 295 zwischen Renningen und Leonberg aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit aus.

Für den Streckenabschnitt zwischen dem Baubeginn der B 295 (Einmündung der Leonberger Straße, K 1060 alt) und der K 1009 (Abzweigung nach Warmbronn) beträgt der Fahrbahnquerschnitt **RQ 15,5 mit 11,5 m befestigter Fahrbahnbreite**. In diesem Abschnitt wird die B 295 eine prognostizierte Verkehrsbelastung von **32.300 Kfz/24 h** auf einer Steigungsstrecke von **5 %** aufweisen, weshalb hier bergauf ein Zusatzfahrstreifen angelegt wird.

Der Streckenabschnitt zwischen dem Anschluss der K 1009 und der Anschlussstelle Leonberg-West hat eine maximale Steigung von **6,4 %**. In diesem Abschnitt mit einer ca. **1 km langen Steigungsstrecke am Nordhang** des Längenbühl und einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von **37.600 Kfz/24 h** wird in jeder Richtung ein Zusatzfahrstreifen angelegt.

Der gewählte vierstreifige Fahrbahnquerschnitt (**RQ 20**) ergibt sich damit aus zwei Fahrstreifen zuzüglich beidseitigen Zusatzfahrstreifen im Steigungsbereich. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist im Bereich des vierspurigen Ausbaus eine bauliche Mitteltrennung vorgesehen. Durch die Zusatzfahrstreifen soll der insbesondere in Steigungsbereichen langsame Lkw-Verkehr vom schnelleren Pkw-Verkehr entflochten werden, um sowohl die Qualität als auch die Sicherheit des Verkehrsablaufes zu verbessern und Kolonnenbildungen entgegenzuwirken.

Die verlängerte Südrandstraße und die verlängerte Brennerstraße erhalten einen zweistreifigen Fahrbahnquerschnitt (**RQ 10,5**) mit 7,50 m befestigter Fahrbahnbreite.

d) **Fazit**

Durch den bedarfsgerechten Ausbau der B 295 mit dem planfreien Anschluss der K 1009, der Anlagerung eines Zusatzfahrstreifens bergauf zwischen Renningen und der Abfahrt nach Warmbronn sowie der Anlage eines Zusatzfahrstreifens sowohl bergauf als auch bergab auf der Nordseite des Längenbühl im Bereich zwischen dem Anschluss K 1009 und der Anschlussstelle Leonberg-West, der verbesserten Gradienten, der Anlage von Parallelwegen und planfreien sicheren Querungsmöglichkeiten für den land- und forstwirtschaftlichen sowie den Erholungsverkehr werden die **Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert**.

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird die Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2015 auf dem überlasteten Straßenzug Renninger Straße und Friedhofstraße in Leonberg **um 60 bis 70 % zurückgehen**. In diesem besonders kritischen Bereich bietet sich daher künftig die Chance, die **Wohnqualität** entscheidend zu verbessern und die

westlich und östlich gelegenen Wohnquartiere eine **städtebaulich zu verzahnen**.

Mit der planfestgestellten Konzeption lassen sich die vom Vorhabensträger vorrangig verfolgten Ziele erreichen, nämlich zum einen ein zügiges und sicheres Befahren der B 295 zu ermöglichen und zum anderen die städtebaulichen Verhältnisse und innerörtlichen Umweltverhältnisse in Leonberg zu verbessern und bestehende Beeinträchtigungen im Rahmen des der Bundesstraßenbauverwaltung Möglichen zu vermindern.

Wegen der übrigen Einzelheiten wird auf die Planunterlagen, insbesondere auf den Erläuterungsbericht (Planunterlage Nr. 1) verwiesen.

II. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

Die B 295 durchquert in dem hier planfestgestellten Abschnitt drei ineinander übergehende Naturräume:

- das Renninger Becken des Oberen Gäus,
- die Glemswald-Randhöhen des Schönbuch-Glemswaldes und
- die Glems-Strudelbach-Platte des südwestlichen Neckarbeckens.

Das **Renninger Becken** ist ein flaches, 6 km langes und durchschnittlich 4 km breites Becken mit feuchten, künstlich entwässerten Wiesen im Zentrum und flachen, lößbedeckten Terrassen in ackerbaulicher Nutzung an den Rändern.

Nördlich der A 8 schließt sich die **Glems-Strudelbach-Platte** an, eine flachwellige, lößbedeckte Hochfläche über Lettenkohle, die von engen Kerb- und Kantentälern bis tief in den Muschelkalk zerschnitten wird.

Den Osten und Südosten nehmen die **Glemswald-Randhöhen** ein, spornartig langgestreckte, bewaldete Schilfsandsteinplatten, die sich 80-100 m über das Gäu im Westen erheben, im Wechsel mit feuchten Talmulden im Gipskeuper.

Der Vorhabensträger hat, um innerhalb des Planfeststellungsverfahrens die Umweltverträglichkeit prüfen zu können, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf alle relevanten Schutzgüter umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet. Erfasst wurden die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf

- Menschen,
- Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume,
- Landschaft (Landschaftsbild und landschaftsbezogene Erholung),
- Boden,

- Wasser (Grundwasser, Oberflächenwasser),
- Luft und Klima,
- Kultur- und sonstige Sachgüter sowie implizit
- die Wechselbeziehungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die einzelnen Umweltauswirkungen sind in der Planunterlage 1.1 allgemein verständlich und - mit einer Ausnahme - vollständig zusammengefasst; hierauf wird verwiesen. Nachzutragen ist hier nur das erst nach der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens „entdeckte“, jedenfalls erst 2001 dem Planungsträger bekannt gewordene mittelalterliche und frühneuzeitliche Straßennetz, von dessen in unterschiedlicher Qualität erhaltenen Resten kleinere Teile auf der Ostseite der B 295 zwischen dem Anschluss der K 1009 und der Grünbrücke durch die Baumaßnahme zerstört werden.

Trotz umfangreicher Vorkehrungen zur Vermeidung und zur Minderung von Beeinträchtigungen verursacht das planfestgestellte Straßenbauvorhaben **eine Reihe erheblicher und nachhaltiger Beeinträchtigungen** des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes.

Als **Konfliktschwerpunkte** werden an dieser Stelle hervorgehoben:

a) Aus- und Neubau der B 295:

Einen Hauptschwerpunkt bildet der Bau der B 295 im **Glemswald**. Das Waldgebiet zeichnet sich durch artenreiche, naturraumtypische Laubmischwaldbestände aus. Aufgrund der Bestandsstruktur und der im südöstlichen Bereich strukturreichen **Übergänge zu den** extensiv genutzten **Streuobstbeständen** weisen die Glemswald-Randhöhen eine besondere Bedeutung im Naturhaushalt, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie für das Landschaftsbild auf. Der Landschaftsraum hat überörtliche Bedeutung für die Erholungsnutzung. Durch den vierspurigen Aus- und Neubau sind erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch die Inanspruchnahme und Versiegelung von Flächen zu erwarten. Darüber hinaus ergeben sich zusätzliche Isolationseffekte auf die funktionalen Bezüge zwischen den westlich und östlich der Straße gelegenen Teilgebieten des Waldes sowie zusätzliche Immissionsbelastungen, vor allem durch Lärm.

Weitere Konfliktschwerpunkte bilden der Ausbau der B 295 im Bereich des **Streuobst-Kleingartenkomplexes** beim Längenbühlhof und der Umbau des Anschlusses auf Höhe des Naturtheaters. Diesen Bereich kennzeichnet ein kleinteiliges und vielfältiges Nutzungsmosaik aus Streuobst, artenreichen Mähwiesen und Gärten. Er erfüllt besondere Funktionen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie für die Erholung der ortsansässigen Bevölkerung. Durch die straßenbedingte Flächeninanspruchnahme sowie durch erhöhte Zerschneidungs- und betriebsbedingte Störeffekte (insbe-

sondere durch Lärm) werden die Funktionen dieses Biotopkomplexes erheblich beeinträchtigt.

b) Verlängerung der Südrandstraße (K 1011) in Leonberg:

Im Zuge der Verlängerung der Südrandstraße werden überwiegend sekundäre Biotopstrukturen in Anspruch genommen und im Bereich des vorhandenen Walles entlang der A 8 gestalterisch wertvolle Gehölzbestände beseitigt. Darüber hinaus ergeben sich zusätzlich hohe Lärmbelastungen in Teilbereichen der Glemsaue.

c) Verlängerung der Brennerstraße (K 1011) in Leonberg:

Hier liegt der Konfliktschwerpunkt in der Querung von Wasserbach und Glems. Die **Auen von Wasserbach und Glems** weisen noch einige charakteristische und naturraumtypische Strukturen wie Mähwiesen, Feldgehölze, Hochstaudenfluren sowie Ufergehölze an den Gewässerläufen auf. Im Zuge der Brennerstraße ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen der Funktionen der Bachaue im Naturhaushalt sowie Lebensraumverluste für Tiere und Pflanzen infolge der Inanspruchnahme von Teilbereichen der Aue. Darüber hinaus sind erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die Dammschüttung im Bereich der Glemsaue sowie Beeinträchtigungen der siedlungsnahen Erholungsbereiche durch hohe Lärmbelastungen zu verzeichnen.

d) Beeinträchtigungen des Bodens

Einen bei den drei Teilvorhaben gemeinsamen Konfliktschwerpunkt bildet der dauerhafte **Verlust** aller **Bodenfunktionen** im Bereich der versiegelten Verkehrsflächen sowie im Bereich der hoch verdichteten und hoch belasteten Seitenflächen der Straßen (Mittelstreifen, Bankette). Dies betrifft bei der B 295 rund 7,90 ha, bei der Südrandstraße rund 1,24 ha und bei der Brennerstraße rund 0,86 ha. Außerdem ergeben sich noch **Funktionsminderungen** bei Böden mit besonderen Funktionen im Naturhaushalt durch die Veränderung der ursprünglichen Bodenverhältnisse und baubedingten Bodenauf- bzw. -abtrag im Bereich der Straßennebenflächen (Mulden, Böschungen, Regenrückhalte- und -klärbecken, Erdwege).

Der Vorhabensträger hat die Straßenplanung zur **Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen** im Vorfeld und noch während des Planfeststellungsverfahrens modifiziert und (auch) unter dem Blickwinkel der Umweltvorsorge optimiert.

So werden die erheblichen Beeinträchtigungen der funktionalen Bezüge und Vernetzungsbeziehungen u.a. durch folgende bauliche Einrichtungen gemindert:

- Bau einer Landschaftsbrücke über die B 295 im Glemswald und Errichtung von Wildleitzäunen zur Minderung der ökologischen, funktionalen und gestalterischen Trennwirkungen der Trasse und zur Vernetzung der Waldgebiete beidseits der Straße,
- Minderung der Barriereeffekte auf die Erholungsnutzung durch die Herstellung von Wegeverbindungen und Einbau von Querungshilfen, Erhalt der wichtigen Wander- und Radwegverbindung vom Glemstal nach Silberberg durch die Unterführung des Weges im Bereich der Glemsbrücke,
- Aufweitung der Brücken über Wasserbach und Glems zum Erhalt von ökologischen Vernetzungsbeziehungen und zur Minderung der optischen Barriereeffekte.

Weitere Maßnahmen umfassen

- die Minderung der Immissionsbelastung durch den Wall entlang der Südrandstraße gegenüber der Glemsaue,
- Schutzvorkehrungen im Rahmen des Baubetriebs zur Schonung ökologisch und gestalterisch wertvoller Strukturen und zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen des Grundwassers sowie Anlage von naturnah gestalteten Regenrückhalte- und -klärbecken zur Minderung betriebsbedingter Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer.

Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept umfasst **drei Kompensations-schwerpunkte**. Sie liegen im **Glemswald**, im **Glemstal** bei Leonberg-Eltingen und im **Maisgrabental** bei Leonberg-Warmbronn.

Wesentliche Zielsetzungen des Maßnahmenkonzepts bilden:

- die Minderung der straßenbedingten Trenn- und Isolationseffekte sowie die Stabilisierung der Vernetzungsbeziehungen zwischen den Waldgebieten beidseits der B 295,
- die Aufwertungentwicklungsfähiger Lebensräume für Tiere und Pflanzen (insbesondere entlang der Fließgewässer) sowie
- der Erhalt bzw. die Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zu den ortsnahen Erholungsbereichen sowie zum Erholungswald.

Das Herzstück des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzepts ist die **Grünbrücke im Glemswald**. Mit dem Bau der Landschaftsbrücke werden die zusätzlichen erheblichen Barriereeffekte durch den Aus- und Neubau der B 295 aufgefangen und die beiden durchschnittenen Teile des Glemswaldes wieder stärker miteinander vernetzt.

Gleichzeitig entsteht eine optimale Querungsmöglichkeit über die B 295 für Erholungssuchende. Die Vernetzungsbeziehungen werden weiterhin durch die geplanten Amphibien- und Kleintierdurchlässe unter der K 1009 sowie die Maßnahmen zur Biotopegestaltung im Waldbereich „Schlossberg“ sowie im oberen Wasserbachtal optimiert. Einheitliches Ziel dieser Maßnahmen ist die Unterstützung und Verbesserung des großräumigen Verbundes zwischen den Lebensräumen und Teilpopulationen wertgebender Tierarten (insbesondere für Feuchtgebietsarten, wie z. B. den stark gefährdeten Springfrosch). Flankiert wird dies durch den **Rückbau der bestehenden B 295** zwischen der Grünbrücke und der A 8, der zu einer wesentlichen Entlastung des hochwertigen Streuobstkomplexes im Gewann „Tiefenbach“ (u. a. Lebensraum des vom Aussterben bedrohten Halsbandschnäppers) beiträgt. Mit der Brücke über die A 8 und den Rückbau der B 295 wird außerdem die Zugänglichkeit und die Funktionen der **Erholungsbereiche** in den Gewannen „Tiefen- und Mollenbach“ sowie im Glemswald für Erholungssuchende, vor allem aus dem Raum Leonberg, gesichert und verbessert.

Mit den Maßnahmen im Glemstal bei Leonberg-Eltingen soll vorrangig die **ökologische Durchgängigkeit der Auen von Glems- und Wasserbach** gewährleistet sowie ihre Funktionsfähigkeit im Naturhaushalt stabilisiert und verbessert werden. Dazu werden die **Brücken**, mit denen die verlängerte Brennerstraße die Glems und den Wasserbach quert, über das hydraulische Maß hinaus noch nach naturschutzfachlichen Gesichtspunkten **aufgeweitet**, naturnahe Pufferzonen und Gewässerrandstreifen entlang der Bäche angelegt sowie ein bestehender Absturz in der Glems beseitigt. Die Maßnahmen entlang der Bäche entfalten neben der ökologischen auch positive gestalterische Wirkungen, indem sie die Gewässerläufe mit ihren Auen als charakteristische Landschaftselemente aufwerten und erlebbar machen. Damit wird gleichzeitig ein Beitrag geleistet, um die Beeinträchtigungen des **Landschaftsbildes** durch das planfestgestellte Vorhaben (insbesondere durch die neue Anschlussstelle Leonberg-West sowie durch die Verlängerung der Brennerstraße) zu kompensieren. Das Maßnahmenkonzept im Glems- und Wasserbachtal ist dabei so angelegt, dass sich eine sinnvolle fachliche Ergänzung mit den Kompensationsmaßnahmen ergibt, die bereits im landschaftspflegerischen Begleitplan zum sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Leonberg und Heimsheim enthalten sind.

Der dritte Kompensationsschwerpunkt liegt im Maisgrabental westlich von Leonberg-Warmbronn. Entlang von **Mais- und Seegraben** ergibt sich ein hohes Entwicklungs-

potential insbesondere für die Belange des Arten- und Biotopschutzes sowie für das Landschaftsbild und den Erlebniswert der Landschaft. Mit dem bereits renaturierten Abschnitt des Maisgrabens auf der Gemarkung Renningen sowie mit den flächenhaften Naturdenkmalen am Renninger See und am Maisgraben bestehen naturnahe Strukturen und Flächen, die aus naturschutzfachlicher Sicht ergänzt und stärker miteinander vernetzt werden sollten. Dementsprechend sieht das Maßnahmenkonzept des Vorhabensträgers die naturnahe Umgestaltung von Mais- und Seegraben und die Anlage von Gewässerrandstreifen vor. Ergänzt wird dies durch eine flächige Nutzungsextensivierung auf geeigneten Standorten. Die wesentlichen Ziele der Maßnahme bestehen darin, eine natürliche Eigenentwicklung der Gewässer zu ermöglichen sowie die Arten- und Lebensgemeinschaften naturnaher Bachauen und feuchten Grünlandes zu fördern sowie das Landschaftsbild aufzuwerten.

Da sich nach der Streichung einer Ausgleichsmaßnahme die Eingriffe in Wald, Natur und Landschaft nicht vollständig durch reale Maßnahmen kompensieren lassen, wird zusätzlich eine Walderhaltungsabgabe und eine naturschutzrechtliche Ausgleichsabgabe festgesetzt.

III. Verfahrensrechtliche Voraussetzungen

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Feststellung des Plans sind erfüllt. Die für die Planfeststellung von Bundes- und Kreisstraßen in einem **einheitlichen** Verfahren vorliegend maßgeblichen Vorschriften wurden eingehalten.

1. Mit Schreiben vom 27.10.2000 beantragte die Straßenbauabteilung des RPS die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Renningen - Leonberg der B 295, die Autobahnanschlussstelle Leonberg-West und - in Vertretung des Landkreises Böblingen - für die nach § 78 LVwVfG einbezogenen Verlängerung der Südrand- und der Brennerstraße in Leonberg (K 1011).
Für die Planfeststellung bedarf es neben dem **Antrag** der Straßenbauverwaltung keiner weiteren Anträge anderer Baulastträger.
Soweit sonstige Straßen und Wege in der Baulast des Landkreises Böblingen (K 1009) sowie der Städte Leonberg und Renningen betroffen sind, handelt es sich um **notwendige Folgemaßnahmen** i.S.v. § 75 I 1 LVwVfG. Nichts Anderes gilt für die Änderung von Leitungen, Notrufeinrichtungen und sonstigen Fremdanlagen.

2. Das Regierungspräsidium Stuttgart ist **instanziell und örtlich zuständig**.
Gemäß § 17 V FStrG stellt die oberste Landesstraßenbaubehörde den Plan für Bundesfernstraßen fest. Das ist in Baden-Württemberg gemäß § 50 I StrG das Ministerium für Umwelt und Verkehr (UVM). Nach § 22 IV 2 FStrG sind die Länder jedoch ermächtigt, die im FStrG begründeten Zuständigkeiten der obersten Landesstraßenbaubehörden auf nachgeordnete Behörden zu übertragen. Von dieser Möglichkeit hat das Land Baden-Württemberg mit der Verordnung der Landesregierung und des Innenministeriums über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 29.08.1988 (GBl. S. 262) - FStrGZuVO - Gebrauch gemacht und die Zuständigkeit für die Planfeststellung von Bundesfernstraßen den Regierungspräsidien übertragen (§ 3 Z. 3 FStrGZuVO).
Die FStrGZuVO wird zur Zeit vom UVM novelliert und dabei auch an die 1990 veränderte Paragraphenfolge im FStrG angepasst. Mit dem Inkrafttreten der Änderungsverordnung ist in Kürze zu rechnen. Die Tatsache, dass § 3 Z. 3 FStrGZuVO bisher noch nicht an die Neufassung des - in der Regelung der Zuständigkeit für den Erlass von Planfeststellungsbeschlüssen **sachlich unverändert** gebliebenen - FStrG angepasst war, hatte aber auch in der Übergangszeit an der Wirksamkeit der Zuständigkeitsübertragung nichts geändert (VGH B-W, U.v.03.09.1993, VBIBW 1994, 271; U.v. 07.04.2000 - Az. 8 S 2083/99 - AU. S. 16 f). Die örtliche Zuständigkeit folgt aus § 3 I Z. 1 LVwVfG.
3. Der Bau der Anschlussstelle Leonberg-West, der Neu- und Ausbau der B 295 sowie der Neubau der Südrand- und der Brennerstraße (K 1011) sind **zulässige Gegenstände** der fernstraßen- bzw. der landesstraßenrechtlichen Planfeststellung.
Der Bau der B 295 und der neuen Autobahnanschlussstelle als der Verknüpfung der B 295 mit der A 8 ist gemäß § 17 I FStrG planfeststellungspflichtig.
Die K 1011 (Verlängerung der Südrand- und der Brennerstraße) richtet sich planungsrechtlich nach dem StrG. Für den Bau einer Kreisstraße ist zwar ein Planfeststellungsverfahren nicht zwingend vorgeschrieben, es **kann** aber gemäß § 37 I 2 StrG auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast durchgeführt werden. In Anbetracht der Netzfunktion der K 1011 sowie der teilweise gravierenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange hält die Planfeststellungsbehörde die Durchführung eines förmlichen Zulassungsverfahrens, das zugleich die Enteignungsgrundlage für den erforderlichen Grunderwerb schaffen kann, für sachgerecht.
Die vorhandenen Abschnitte der Südrand- und der Brennerstraße sind entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung zu Recht als **Kreisstraßen** (K 1011) eingestuft. Die geplanten Verlängerungen der beiden Straßen haben die gleiche Verkehrsfunktion. Kreisstraßen sind Straßen, die vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benach-

barten Kreisen oder innerhalb eines Kreises dienen oder zu dienen bestimmt sind, ferner die für den **Anschluss einer Gemeinde an überörtliche Verkehrswege** erforderlichen Straßen (§ 3 I Z. 2 StrG). Die K 1011 verbindet die Stadt Leonberg über den West- und den Ostanschluss mit dem Autobahnnetz und erfüllt damit zweifelsfrei die Qualifikationsmerkmale einer Kreisstraße.

Die Südrand- und die Brennerstraße haben dagegen nicht den Charakter von Bundes- oder von Landesstraßen (§ 1 I, II FStrG, § 3 I Z. 1 StrG) und zwar auch dann nicht, wenn die heutige B 295 zwischen Leonberg und Ditzingen durch das mit dem Westanschluss erweiterte Verkehrsnetz ihre Verkehrsbedeutung ändert und daher, wie vom Bund beabsichtigt, gemäß § 2 IV FStrG abgestuft wird.

Zulässige Gegenstände der Planfeststellung sind zunächst die Verkehrsanlagen selbst, also die Straßenkörper einschließlich der Brücken, Durchlässe, Dämme und Böschungen sowie der Geh- und Radwege (§ 1 IV Z.1 FStrG, § 2 II Z.1 StrG). Die Planfeststellung erstreckt sich aber auch auf die Lärmschutz- und Entwässerungsanlagen (§ 1 IV Z. 1 FStrG, § 2 II Z.1 a StrG), die Regenrückhalteklärbecken und sonstigen Schutzmaßnahmen (§ 74 II 2 LVwVfG und § 41 BImSchG), die notwendigen Folgemaßnahmen an Fremdanlagen (§ 75 I 1 LVwVfG) sowie die zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 11 I Z. 3, II, IV NatSchG B-W).

Die für Fremdanlagen wegen der kompetenzerweiternden Wirkung maßgeblichen sachlichen und räumlichen Grenzen werden durch die Planung der Straßenbauverwaltung nicht überschritten.

4. Mit der neuen Anschlussstelle Leonberg-West, die § 17 FStrG unterfällt, und der Verlängerung der Südrand- und Brennerstraße, für die § 37 StrG einschlägig ist, treffen zwei an sich **selbständige** planfeststellungsbedürftige bzw. jedenfalls planfeststellungsfähige Vorhaben zusammen, die infolge ihrer **räumlichen Verflechtung** einen **gesteigerten Koordinierungsbedarf** und damit gemäß § 78 LVwVfG eine **einheitliche Entscheidung erfordern** (zum inzwischen „großzügigeren“ Verständnis von § 78 VwVfG BVerwG, U.v. 18.04.1996, BVerwGE 101, 73 ff <78f>, U.v. 27.11.1996, LKV 1997, 213 ff; ferner VGH B-W, B.v. 14.02.2000, NVwZ 2000, 1188 ff zum Zusammentreffen eines Luftfrachtzentrums und einer Gemeindestraße, also zum vergleichbaren Zusammentreffen eines planfeststellungspflichtigen und eines planfeststellungsfähigen Vorhabens). Beide Vorhabensträger, die Bundesstraßenbauverwaltung und der Landkreis Böblingen, verfolgen mit ihren Planungen - neben anderem - das **gemeinsame Ziel**, die heutige Ortsdurchfahrt von Leonberg weitestgehend vom überörtlichen Verkehr zu entlasten und den nicht auf das Bundesfernstraßennetz (A 8, A 81 und B 295) verlagerbaren Verkehr mit Blick auf Anwohner und städtische Funktionen so verträglich wie möglich zu lenken. Zentrale Elemente dieses Pla-

nungsziels sind der Standort der neuen Anschlussstelle, deren Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz und die konkrete Ausgestaltung der Zubringerstraßen. Dies bedeutet, dass jeder Vorhabensträger zur sachgerechten (optimalen) Verwirklichung seines Planungskonzepts darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der betreffenden Vorhaben in einem Verfahren entschieden wird.

Das einheitliche Planfeststellungsverfahren richtet sich gemäß § 78 II LVwVfG nach den für das **vorrangige** Vorhaben geltenden Rechtsvorschriften. Vorrangig ist das Vorhaben, das einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Anhaltspunkte dafür, welches Verfahren danach maßgeblich ist, sind die qualitativen und quantitativen Auswirkungen des Vorhabens, Bedeutung, Größe, Kapazität, Art, Nachhaltigkeit, Zahl der von den Auswirkungen Betroffenen, die Größe des erfassten bzw. betroffenen Gebiets, die Bedeutung und das Gewicht der betroffenen öffentlichen und privaten Belange, insbesondere auch des öffentlichen Interesses an der Durchführung des Vorhabens (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 7. Aufl., 2000, § 78 Rdnr. 9). Vorliegend richtet sich das Verfahren **einheitlich** nach dem für die B 295 und den Autobahnanschluss im FStrG und im LVwVfG vorgeschriebenen Verfahrensrecht, weil der **Schwerpunkt der qualitativen und quantitativen Auswirkungen** des Gesamtvorhabens ganz eindeutig beim Bundesstraßenprojekt liegt.

5. Das Verfahren wurde mit Verfügung der Planfeststellungsbehörde vom 27.10.2000 **eingeleitet**. Das Verfahren richtet sich - wie ausgeführt - nach § 17 FStrG i.V.m. §§ 72 ff LVwVfG, weil es sich bei der B 295 als dem gegenüber der K 1011 vorrangigen Vorhaben zweifelsfrei um eine **Bundesfernstraße** handelt.

6. Der Plan lag zeitgleich vom 07.11. bis zum 06.12.2000 in Leonberg, Renningen und Magstadt öffentlich aus.

Die **Auslegung** war zuvor in den jeweiligen örtlichen Veröffentlichungsorganen bekannt gemacht worden. Die - auch den Anforderungen des UVPG entsprechenden - Bekanntmachungen enthielten alle Angaben, die in § 73 V 1, 2 LVwVfG bzw. in § 17 IV 2 FStrG vorgeschrieben sind. Insbesondere war auf die Einwendungsfrist und auf den Einwendungsausschluss, die so genannte **Präklusion** bei Versäumung der Frist (§ 17 IV 1 FStrG) ordnungsgemäß hingewiesen worden.

Inhaltlich muss die Bekanntmachung nach § 73 V LVwVfG geeignet sein, dem an der Planung interessierten Bürger sein Interesse an Information und Beteiligung durch Anregungen und Bedenken bewusst zu machen und dadurch Öffentlichkeit herzustellen. Der Inhalt der Bekanntmachung muss so konkret gefasst sein, dass der interessierte Bürger erkennen kann, ob er betroffen sein kann und gegebenenfalls Einsicht in die Planunterlagen nehmen muss, um die konkrete Beeinträchtigung seiner Belange zu prüfen und notfalls gegen das geplante Straßenbauvorhaben Einwendungen zu

erheben („**Anstoßfunktion**“, zu den vergleichbaren Anforderungen der Bekanntmachung bei der Bauleitplanung VGH B-W, U.v. 15.06.1992, BWGZ 1992, 623 f; U.v. 19.01.2001 - Az. 8 S 937/00 - A.U. S. 13 ff). Gefordert wird aber nur ein „Befassungsanstoß“, ein erster informativer Hinweis auf das Plangebiet, während sich der exakte Verlauf der Planfeststellungsgrenzen selbstverständlich noch nicht in den örtlichen Bekanntmachungsorganen darstellen lässt, da die Lageplanskizze aus drucktechnischen Gründen nur in stark verkleinertem Maßstab wiedergegeben werden kann. Die Bekanntmachungen haben vorliegend durch ihren Textteil und die mit abgedruckte Lageplanskizze, in der neben dem Straßenbauvorhaben selbst auch die abseits der Trasse geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen eingetragen waren, die Öffentlichkeit auf dieser 1. Stufe angemessen informiert und so die von der Rechtsprechung geforderte Anstoßfunktion erfüllt.

Der ausgelegte **Plan selbst** war korrekt und sorgfältig zusammengestellt. Er umfasste in **6 Ordnern** nicht nur die gesetzlich vorgeschriebenen **Zeichnungen und Erläuterungen**, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen vollständig erkennen ließen (§ 73 I 2 LVwVfG), sondern darüber hinaus auch **Gutachten** zu allen zentralen Problemfeldern (z.B. Verkehrsuntersuchung - Planunterlage 13 -; schalltechnische Untersuchungen - Planunterlagen 14.1 bis 14.4 -; Schadstoffuntersuchungen - Planunterlagen 15.1 bis 15.14 -; FFH-Verträglichkeitsuntersuchung - Planunterlage 16.1.2). Zwingend gefordert wird von dem ausgelegten Plan an sich (nur) ein Informationsgehalt, der den von dem geplanten Vorhaben potentiell Betroffenen Anlass gibt zu prüfen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb zur Wahrung ihrer Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollen. Dem vertieften **Anstoß** auf dieser 2. Stufe wurde vorliegend mit den umfangreichen Planunterlagen in (mehr als) ausreichendem Maße genügt.

Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt waren oder innerhalb angemessener Frist ermittelt werden konnten, wurden von der Auslegung individuell benachrichtigt (§ 73 V 3 LVwVfG).

7. **In Rutesheim, Sindelfingen und anderen benachbarten Kommunen** mussten die Planunterlagen **nicht ausgelegt** werden. Gemäß § 17 III a 2 FStrG ist der Plan in den Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Die Planfeststellungsbehörde hält es in Anbetracht der konkreten Umstände (Dimensionierung, Lage im Verkehrsnetz) für ausgeschlossen, dass das planfestgestellte Vorhaben auf anderen Straßen im Umkreis Verkehr in nennenswertem - abwägungserheblichem - Umfang verlagert oder „induziert“ oder sich anderweitig in planungsrechtlich beachtlicher Weise auswirkt. In der Ortsdurchfahrt von Rutesheim wird sich, wie alle Verkehrsuntersuchungen eindeutig und nachvollziehbar belegen, das Ver-

kehrsaufkommen nach dem Ausbau der A 8 Heimsheim - Leonberg, der B 295 Renningen - Leonberg und der beiden neuen Anschlussstellen Rutesheim und Leonberg-West entscheidend verringern. In den Ortsdurchfahrten anderer benachbarter Gemeinden ist, wenn überhaupt, nur mit einer minimalen Verkehrszunahme und daraus folgend einer minimalen Lärm- und Schadstoffzunahme zu rechnen. Zweck der Auslegung ist es aber nicht, Informationen und Auffassungen um ihrer selbst willen zusammenzutragen. Zweck der Auslegung ist es vielmehr, das für die Entscheidung **notwendige Abwägungsmaterial** zusammenzustellen und den potentiell von der Planung in abwägungserheblichem Maße Betroffenen frühzeitig die eigenverantwortliche Wahrung ihrer Interessen zu ermöglichen. Das notwendige Abwägungsmaterial einer planerischen Abwägung bedarf, auch wenn es tendenziell eher weit als eng abgegrenzt werden muss, stets einer sachgerechten Beschränkung (BVerwG, B.v. 09.11.1979, BVerwGE 59, 87 ff <102>). Dementsprechend sind bei der Abwägung die privaten Belange zu berücksichtigen, von denen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit absehbar ist, dass sie als nicht geringwertige und auch schutzwürdige Interessen bestimmter Personen von dem Plan in mehr als geringfügiger Weise betroffen werden (BVerwG, aaO <104>; BVerwG, B.v. 14.09.1987, NVwZ 1988, 363 f). Da die Bewohner der benachbarten Gemeinden vom Bau der B 295, der AS Leonberg-West und der K 1011 allenfalls geringfügig betroffen sind, geringfügige Interessen aber nicht zum notwendigen Abwägungsmaterial gehören, wäre es unsinnig, die Einwohner dieser Gemeinden mit der öffentlichen Auslegung indirekt zu Stellungnahmen zu veranlassen, von denen von vornherein definitiv feststeht, dass sie für die Planfeststellung keine Rolle spielen.

8. Es lagen in Leonberg, Renningen und Magstadt auch alle **Unterlagen** aus, die **für die Prüfung der Umweltverträglichkeit** des Vorhabens nach dem UVPG und den umweltrechtlichen Fachgesetzen vom Vorhabensträger vorgelegt werden mussten und auch vorgelegt wurden. Alle relevanten Umweltbelange wurden erhoben, geprüft und bewertet. Die Öffentlichkeit hatte damit die Möglichkeit, sich umfassend über die Umweltauswirkungen zu informieren und sich dazu zu äußern (§ 9 I UVPG).
9. Mit Verfügung vom 27.10./30.10./03.11.2000 wurden parallel zur öffentlichen Auslegung alle anerkannten Naturschutzverbände, die betroffenen 3 Kommunen und weitere rund 45 **Träger öffentlicher Belange** angehört. Die den Behörden eingeräumte Äußerungsfrist orientierte sich an der für eine etwaige Rechtswahrung sowieso einzuhaltenden und von der Anhörungsbehörde nicht verlängerbaren Einwendungsfrist und endete ebenfalls am 20.12.2000. Diese Frist von rund 7 Wochen war mit Blick auf den Umfang und den Schwierigkeitsgrad des Planvorhabens für die Ausarbeitung einer qualifizierten Stellungnahme ausreichend bemessen. Es war daher im Interesse

der gebotenen Verfahrensstraffung sachgerecht, die in § 17 III b FStrG vorgesehene absolute Obergrenze von 3 Monaten nicht voll auszuschöpfen und beantragte Fristverlängerungen - zumal mit Blick auf die bei den Trägern öffentlicher Belange stark eingeschränkte Präklusionswirkung (§ 17 IV 3 FStrG) - abzulehnen.

10. Das geltende Recht verlangt für die Straßenplanung keine CD-Rom und auch (noch) keine „**internetfähigen**“ **Planunterlagen**. Es kann daher nicht beanstandet werden, dass die Planunterlagen nur in Papierform in den Rathäusern der 3 genannten Kommunen auslagen und Betroffene sich nicht auch zu Hause am Computer umfassend über das Antragsvorhaben informieren konnten.

11. Die Straßenbauverwaltung hat aber während der Offenlage im November 2000 in zwei - gesetzlich nicht vorgeschriebenen - **Informationsveranstaltungen** in Leonberg und in Renningen die Planung der Öffentlichkeit vorgestellt. Dadurch wurde es allen interessierten Bürgern wesentlich erleichtert, sich frühzeitig einen Gesamtüberblick über das Vorhaben zu verschaffen.

12. Allen Einwendern und Betroffenen wurde - unabhängig von der Möglichkeit der Einsicht in die ausgelegten Pläne - auf Verlangen **Akteneinsicht** gewährt (§ 72 I 2. HS i.V.m. § 29 LVwVfG).

Dem Wunsch einiger Betroffener, die im laufenden Planfeststellungsverfahren eingeholten bzw. eingegangenen **Umweltinformationen** im Internet zu veröffentlichen, konnte allerdings nicht entsprochen werden. Zum einen sind bei der Planfeststellungsbehörde nur sehr wenige Stellungnahmen mit elektronischer Post eingegangen, zum anderen wäre ein Einscannen der einzelnen Stellungnahmen in Anbetracht der Zahl und des Umfangs der entsprechenden Umweltunterlagen mit erheblichem Aufwand verbunden und würde ohne die ebenfalls nicht elektronisch verfügbaren umfangreichen Planunterlagen des Vorhabensträgers als notwendigen Bezugspunkt unvollständig und isoliert bleiben, so dass sich das Ziel einer umfassenden und fundierten Information der Betroffenen und der Öffentlichkeit insgesamt nur sehr unvollkommen erreichen ließe. Dem Informationsbegehren wurde daher auf andere Weise, nämlich durch Akteneinsicht oder, sofern ausdrücklich gewünscht, durch Versand von Kopien gegen Kostenerstattung Rechnung getragen. Diese Vorgehensweise ist rechtlich nicht zu beanstanden. Nach § 4 des - im Sommer 2001 an die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben angepassten - Umweltinformationsgesetzes (UIG) hat jeder einen Anspruch auf freien Zugang zu Informationen über die Umwelt, die u.a. bei einer Behörde vorhanden sind. Zu Umweltinformationen in diesem Sinne zählen in Verwaltungsverfahren auch die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die umweltbezogen und geeignet sind, die Entscheidung über die beantragte Planfeststel-

lung hinsichtlich der Belange des Umweltschutzes zu beeinflussen. Die Planfeststellungsbehörde hat das UIG bereits Anfang des Jahres und damit schon vor dessen Novellierung im Lichte des Urteils des EuGH vom 17.06.1998 (DVBl. 1999, 226) gemeinschaftsrechtskonform ausgelegt und den Informationszugang nicht unter Berufung auf ein laufendes Verwaltungsverfahren (§ 7 I Nr. 2 UIG a.F.) verweigert. Auf die vorliegend primär gewünschte **Form** des Informationszugangs (Veröffentlichung im Internet) gewährt derzeit aber weder das nationale noch das gemeinschaftliche Recht einen Anspruch (§ 4 I 2 und 3 UIG n.F.; auch die EU-Kommission strebt - im Anschluss an das Übereinkommen von Århus - mit dem Vorschlag vom 29.06.2000, KOM 2000, 402 für eine neue EU-RL die Mitteilung von Umweltinformationen unter Verwendung bestehender Computer-Telekommunikationstechnik und/oder elektronischer Technologien erst für die Zukunft an).

13. Auf die Planoffenlegung gingen bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 20.12.2000 **rund 1000 Einwendungen** sowie Äußerungen zu den Umweltauswirkungen ein. Einwendungen, die erst danach eingegangen sind, sind verspätet. Nach Ablauf der Einwendungsfrist erhobene Einwendungen sind aufgrund der in § 17 IV FStrG geregelten **materiellen Präklusion** in der Sache verwirkt, so dass die Betroffenen mit der Geltendmachung von Einwendungen und Abwehransprüchen nicht nur im laufenden Planfeststellungsverfahren, sondern auch in einem etwaigen nachfolgenden verwaltungsgerichtlichen Verfahren ausgeschlossen sind. Auch wer rechtzeitig bestimmte Einwendungen erhoben hatte, konnte nach dem 20.12.2000 nur noch diese Einwendungen ergänzen und präzisieren, nicht aber neue Einwendungen nachschieben. Diese Präklusionswirkung ist als **zwingendes** Recht von Amts wegen zu beachten. Soweit Einzelne vom Vorhabensträger und von der Planfeststellungsbehörde gefordert haben, sich nicht auf die Präklusion zu berufen, übersehen sie, dass das Regierungspräsidium nicht die Rechtsmacht hat, eine kraft Gesetzes bereits eingetretene materielle Ausschlusswirkung nachträglich wieder zu beseitigen und von Einzelnen verwirkte Rechtsschutzmöglichkeiten neu zu eröffnen, wenn - wie hier - Wiedereinsetzungsgründe nicht (mehr) vorliegen (BVerwG, Gerichtsbescheid v. 03.07.1996, NVwZ 1997, 391 ff <393>). Soweit sich der Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde im Einzelfall dennoch **inhaltlich** mit verspätetem Vorbringen befasst haben, ist dies durch die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde zur Beachtung aller ohnehin von Amts wegen zu berücksichtigenden rechtlichen Planfeststellungsvoraussetzungen begründet, ist aber für die gesetzlich angeordnete Präklusionswirkung unerheblich (Kopp, VwVfG, 7. Auflage, 2000, § 73 Rdnr. 80).

Aufgrund der von Privatpersonen und von Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Bedenken und Anregungen hat der Antragsteller die **Planung** im Frühjahr und

Sommer 2001 **geändert**. Die mit Schreiben vom 19.09.2001 /248 ins Verfahren eingebrachten Planänderungen betrafen insbesondere:

- eine zusätzliche Geh- und Radwegunterführung am Fuße des Längenbühl auf der Renninger Seite,
- die Aufweitung der Feldwegeinmündung in die Renninger Straße,
- den Bau einer Ausweichstelle zwischen den Feldwegüberführungen über die Südrandstraße (BW 6) und über die A 8 (BW 7),
- die Aufweitung der Wasserbachbrücke (BW 9) von 10 auf 25 m,
- die Aufweitung der Feldwegeinmündung Flst. Nr. 3220 in die Wasserbachstraße und
- bei der AS Leonberg-West die Optimierung der A 2 - Ausfahrt von der A 8 aus Richtung Stuttgart.

Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde wurde zudem die landschaftspflegerische Maßnahme A 3 (Optimierung des NSG „Längenbühl“ durch Sperrung des vorhandenen Parkplatzes) aufgegeben. Damit wurde auch der ursprünglich geplante Ersatzparkplatz nördlich der B 295 zwischen Station 1 + 110 und 1 + 160 hinfällig.

Außerdem hat der Vorhabensträger im Schreiben vom 19.09.2001 mehrere Planoptimierungen **zugesagt**, nämlich

- einen 4,50 m breiten, asphaltierten Hauptwirtschaftsweg von Renningen bei Bau-km 0 + 830 am Feldweg 3326 am Fuße des Längenbühl durchgehend bis zur Einmündung in die Renninger Straße in Leonberg zu errichten,
- mehrere Zufahrten zur besseren Erschließung und Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Grundstücke auf der Nordseite der B 295 zwischen km 1 + 130 und 1 + 345 anzulegen sowie
- einen weiteren Kleintier- und Amphibiendurchlass unter der K 1009 im Bereich des Knotens K 1009/B 295 zu bauen.

Die von den Planänderungen betroffenen Privatpersonen, Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände wurden mit Verfügung vom 19.09.2001 /250 angehört (§ 73 VIII LVwVfG).

14. Am 25.09.2001 haben sich der Antragsteller, das Landesdenkmalamt (LDA) und die Planfeststellungsbehörde in einem **behördeninternen Koordinierungsgespräch** darüber verständigt, welche Konsequenzen aus der Tatsache zu ziehen sind, dass im Bereich des bewaldeten Längenbühls durch die beantragte Trasse der B 295 auf einer Länge von 500 m obertägig noch vorhandene Spuren eines mittelalterlichen Altstraßennetzes beseitigt werden.
15. Der Träger der Straßenbaulast hat sich mit den Äußerungen der anderen Beteiligten **umfassend und intensiv auseinandergesetzt und im September 2001 der Plan-**

feststellungsbehörde seine knapp 900 Seiten umfassende "abschließende Stellungnahme" vorgelegt (Allgemeine Themenkomplexe 1 - 175, Äußerung zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange 1 - 187; Abschließende Stellungnahme zu den Einwendungen Privater - Teil 1 - 1 - 233, -Teil 2 - 1 - 399). Ergänzt wurde dies durch diverse Fachbeiträge externer Gutachter. So hat z.B. allein der Immissionsgutachter, Herr Dr. Gross, sämtliche angesprochenen Einzelaspekte der Schadstoffbelastung minutiös auf rund 150 Seiten abgehandelt. Mit der Frage, ob einzelne landwirtschaftliche Betriebe durch das Vorhaben in ihrer Existenz gefährdet werden, hat sich Herr Graf, der landwirtschaftliche Sachverständige der OFD Karlsruhe, befasst. Im November 2001 wurden der Planfeststellungsbehörde noch externe Stellungnahmen des Verkehrs- und des Lärmgutachters nachgereicht.

Die im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens vom Bürgerverein Ezach e.V. vorgeschlagenen Varianten A und B wurden planerisch ausgearbeitet, verbal dargestellt und mit der Antragstrasse verglichen, ebenso die zusätzlich während der Anhörung vorgeschlagene Variante C (Planmappe Variantenuntersuchung der Trassen A, B und C mit 38 Seiten Erläuterungsbericht, Übersichtskarte, Lageplänen im Maßstab 1 : 2.500, Höhenplänen und Kennzeichnenden Querprofilen; ferner fachliche Beurteilungen des Lärm- und des Schadstoffgutachters und der Wasserwirtschaftsverwaltung).

16. Nachdem für die Planfeststellungsbehörde anhand der vom Antragsteller vorgelegten „abschließenden Stellungnahme“ feststand, dass alle entscheidungsrelevanten Einzelfragen gründlich für die von der Rechtsprechung geforderte „substantielle“ sachliche Erörterung aufbereitet waren, konnte der **Erörterungstermin** durchgeführt werden. Die gegen den ursprünglichen Plan und gegen die Planänderungen erhobenen Einwendungen sowie die eingegangenen Stellungnahmen wurden am 18., am 19. und am 22.10.2001 in der Stadthalle in Leonberg mit dem Vorhabensträger, den Trägern öffentlicher Belange, den Einwendern und den Betroffenen erörtert. Die Verhandlung begann jeweils um 9.00 Uhr und endete am frühen Abend. Insgesamt dauerte die Erörterung - nach Abzug der Pausen - **26 Stunden**. Dem Verlangen von einzelnen Einwendern, die Erörterung auf den **Abend** zu verlegen, konnte nicht entsprochen werden. Es ist bei komplexen Großvorhaben mit rund 1000 Beteiligten und einem umfangreichen Erörterungsgegenstand, für dessen Größenordnung die knapp 1000 Seiten der abschließenden Stellungnahme der Straßenbauverwaltung einen Anhalt liefern, mit Blick auf alle Beteiligten zweckmäßiger, das Gesamtvorhaben möglichst zusammenhängend zu erörtern und nicht in unzählige Termine aufzusplitteln. Vorliegend nahm die Erörterung die Vorhabensträger, die Gutachter, die Kommunen, die Träger öffentlicher Belange, die Planfeststellungsbehörde, die Naturschutzverbände, die Bürgervereine und die an allen Einzelthemen interessierten Pri-

vatbetroffenen maximal 3 Tage in Anspruch. Bei einer Erörterung ausschließlich in den Abendstunden wäre der zeitliche Gesamtbedarf um ein Vielfaches höher gewesen. Zudem wäre es für alle Beteiligten schwieriger gewesen, der Gesamtüberblick über das Vorhaben zu behalten. Dass die Erörterungsverhandlung **während der normalen Arbeitszeit** stattfand, ist auch rechtlich nicht zu beanstanden. Die Erörterungsverhandlung muss zeitlich nicht so angesetzt werden, dass jeder Betroffene an ihr außerhalb der üblichen Arbeitszeit teilnehmen kann. Der Grundsatz des rechtlichen Gehörs verlangt lediglich, dass die Betroffenen überhaupt in der Lage sind, an einem Verwaltungsverfahren teilzunehmen; es kommt nicht darauf an, ob dies für sie mit gewissen Nachteilen hinsichtlich ihrer Berufsausübung verbunden ist (VGH B-W, U.v. 21.10.1988 - 5 S 1088/88 - A.U. S. 16).

Mit dem Einverständnis aller anwesenden Beteiligten konnte die nach § 73 VI 6 i.V.m. § 68 I 1 LVwVfG grundsätzlich nichtöffentliche bzw. parteiöffentliche Verhandlung **öffentlich** durchgeführt werden (§ 68 I 3 LVwVfG; zur Herstellung der „vollen Öffentlichkeit“ vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 7. Auflage, 2000, § 68 Rdnr. 6).

Die Erörterung war - wie seit langem üblich - nicht nach den einzelnen Beteiligten, sondern nach **Themenkomplexen** gegliedert, so dass alles, was **sachlich** zusammen gehört, auch im Zusammenhang erörtert wurde.

Der gesamte Inhalt der Einwendungen und der Stellungnahmen wurde zu den folgenden Sachthemen zusammengefasst und in dieser Reihenfolge erörtert:

- Verfahrensrechtliche Fragen
- Erläuterung des Vorhabens
- Planrechtfertigung, Verkehrsuntersuchung, Erforderlichkeit, Dimensionierung
- Alternativen
- Luftschadstoffimmissionen
- Lärmimmissionen
- Sonstige Umweltbelange (außer Lärm und Luftschadstoffe), Umweltverträglichkeit
- Forstwirtschaftliche Belange
- Landwirtschaftliche Belange (einschließlich Flurneuordnung)
- Belange von Leitungsträgern, Versorgungsunternehmen und Serviceeinrichtungen
- Sonstige öffentliche Belange
- Sonstige private Belange

So strukturiert wurden in Anwesenheit auch aller vom Vorhabensträger eingeschalteter Gutachter sämtliche abwägungs- und entscheidungserheblichen Gesichtspunkte umfassend erörtert. Alle Beteiligten hatten ausreichend Gelegenheit, ihr schriftliches Vorbringen zu erläutern und zu vertiefen.

Der **Erörterungstermin** war zusammen mit der Tagesordnung zuvor in der Zeit vom 04.10. bis zum 05.10.2001 und damit rechtzeitig (§ 73 VI 2 LVwVfG) in den betroffenen 3 Kommunen ortsüblich bekannt gemacht worden. Auf eine Benachrichtigung der

rund 1000 Einwender durfte gemäß § 73 VI 4 LVwVfG verzichtet werden. Die **Benachrichtigung der privaten Einwender** wurde durch öffentliche Bekanntmachung im Staatsanzeiger vom 08.10.2001 und in den örtlichen Tageszeitungen vom 06.10.2001 ersetzt (§ 73 VI 5 LVwVfG). Dies gilt auch für die nicht ortsansässigen Einwender. Sie waren bereits in den individuellen Anhörungsschreiben zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens ausdrücklich auf die Möglichkeit hingewiesen worden, dass sie - im Falle von mehr als 50 erforderlichen Benachrichtigungen - über die weiteren Verfahrenshandlungen (nur noch) durch öffentliche Bekanntmachung benachrichtigt werden. Die nicht ortsansässigen Betroffenen sind nach geltendem Recht in derartigen Massenverfahren selbst dafür verantwortlich, sich auf geeignete Weise über den **weiteren** Verfahrensverlauf vor Ort zu informieren.

17. Dem Verlangen mehrerer Verfahrensbeteiligter, über ihre Einwendungen gesondert, möglichst noch gekoppelt mit einem **Ortstermin** zu verhandeln, konnte nicht nachgekommen werden. Die Voraussetzungen für einen **Sondertermin** aus Rechtsgründen (§ 73 VI 6 i.V.m. § 68 I 4 LVwVfG - berechtigtes Geheimhaltungsinteresse) waren in keinem Fall erfüllt. Auch den anerkannten Naturschutzverbänden räumt weder das Bundes- noch das Landesnaturschutzgesetz ein Recht auf einen eigenen (Orts-) Termin ein. Bei rund 1000 Einwendungen sprachen vorliegend erhebliche verfahrensökonomische Gründe und die gesetzgeberischen Beschleunigungsabsichten gegen derartige Einzeltermine als freiwillige Serviceleistung. Im Übrigen gibt es nahezu kein Einzelproblem, das nur einen einzelnen Einwender betrifft und sich daher überhaupt dazu eignet, unter Ausschluss der anderen Verfahrensbeteiligten außerhalb der grundsätzlich gemeinsamen Verhandlung geklärt zu werden.
18. Nach dem Erörterungstermin hat die Straßenbauverwaltung nochmals mehrere Einzelprobleme **vertieft untersucht**. Ihre Ergebnisse hat sie der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 13.12.2001 und 18.12.2001 übergeben.
Die Untersuchungen betrafen insbesondere:
 - verschiedene Trassenalternativen zur verlängerten Brennerstraße,
 - die Forderung der NWS, ihre beiden Gasdruckregel- und Messanlagen in Leonberg zu verlegen,
 - mehrere Lärmschutzprobleme, vor allem die technische Machbarkeit, die Kosten und den Nutzen eines verbesserten aktiven Lärmschutzes entlang der Brennerstraße,
 - die ökologische Eignung und Verhältnismäßigkeit einzelner Alternativvorschläge zum landschaftspflegerischen Ausgleichskonzept sowie

- weitergehende Forderungen zum landwirtschaftlichen Wegenetz und zur Dimensionierung der Brückenbauwerke über die Südrandstraße und die A 8 zu den Vereinsheimen südlich der A 8 (Mollenbach).

Für die Brennerstraße hat der Vorhabensträger einen **verbesserten aktiven Lärmschutz zugesagt**:

- im westlichen Abschnitt vom Ortsanfang bis zur Einmündung der Geislinger Straße West durch Verlängerung und Erhöhung des Lärmschutzwalles mit Aufsetzung einer auf 3, 50 m erhöhten Lärmschutzwand,
- im mittleren Abschnitt zwischen den beiden Einmündungen der Geislinger Straße durch Erhöhung der beantragten Lärmschutzwand von 2 auf 3 m sowie
- im östlichen Abschnitt im Bereich der Ebinger Straße 11 und 13 in Form eines Lückenschlusses zwischen beantragter Lärmschutzwand und der vorhandenen Raumgitterwand durch Hinterschneidung.

19. Die nach der Anhörung und nach dem Erörterungstermin eingeholten ergänzenden gutachterlichen Untersuchungen mussten nicht ausgelegt werden. Gutachten, die nicht der Erläuterung und „Darstellung“ des Vorhabens dienen, sondern seiner Beurteilung und Bewertung, sind schon im Allgemeinen nicht auslegungspflichtig (Dürr in Knack, VwVfG, 7. Auflage, 2000, § 73 Rdnr. 48 mit zahlreichen Nachweisen in Rechtsprechung und Literatur). Dies gilt erst recht für **nachträgliche Gutachten**, die der Vorhabensträger erst im Laufe des Verfahrens aufgrund der Anhörungsergebnisse oder auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde eingeholt hat, um mögliche Beeinträchtigungswirkungen auf fachlich fundierter Grundlage **beurteilen** zu können.
20. Für die Verwirklichung des Gesamtvorhabens ist neben diesem fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss **keine zusätzliche behördliche Entscheidung erforderlich**.
Die ansonsten für das Planvorhaben nach dem sekundären Recht erforderlichen behördlichen Entscheidungen werden gemäß § 75 I 1 2. HS LVwVfG durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt. Mit der Feststellung des Plans (I. des Tenors) wird die **Zulässigkeit** des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen festgestellt; wegen dieser so genannten **formellen Konzentrationswirkung** bedarf es vorliegend beispielsweise weder einer naturschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung gemäß § 24 a IV LNatSchG noch einer waldrechtlichen Ausstockungsgenehmigung für die Waldinanspruchnahme. Die ersetzten Genehmigungen müssen weder im Tenor noch in der Begründung im Einzelnen festgehalten werden (VGH B-W, U.v. 04.07.1991, VBIBW 1991, 453 ff <460>; Kopp/Ramsauer, aaO, § 75 Rdnr. 7).

Der Planfeststellung steht die Verordnung über das **Landschaftsschutzgebiet „Glemswald“** nicht entgegen. Durch die Änderungsverordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 29.10.2001 (GBl. 2001, 603 f) sind die räumlichen Grenzen - wie bereits bei der Unterschutzstellung 1995 vorgesehen - an die jetzt konkretisierte und verbindliche Straßenplanung angepasst worden, mit anderen Worten die vom planfestgestellten Straßenbauvorhaben betroffenen Flächen sind aus dem Landschaftsschutzgebiet herausgenommen worden. Die Änderungsverordnung vom 29.10.2001 ist am 01.12.2001, am Tage nach Ablauf der Auslegungsfrist in Kraft getreten.

21. Das Vorhaben ist **entscheidungsreif**. Mit den vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen überwiegend umfangreichen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, den ca. 1000 Einwendungen, den 5 Ordner füllenden umfangreichen Erwidern der Straßenbauverwaltung, den im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nachgereichten Gutachten bzw. gutachterlichen Ergänzungen und den Antworten des Antragstellers auf die nach dem Erörterungstermin von der Planfeststellungsbehörde aufgelisteten damals offenen Punkte ist der Sachverhalt **soweit** aufgeklärt, **dass** über alle **entscheidungsrelevanten** Fragen auf fundierter, zuverlässiger Grundlage entschieden werden kann.

Weitere Gutachten sind nach § 26 I Z. 2 LVwVfG **nicht erforderlich**. Dies gilt auch für das von der **NWS** mit Schreiben vom 05.12.2001 beantragte Gutachten zur Frage, ob ihre beiden Gasdruckregel- und Messanlagen aus Sicherheitsgründen bzw. wegen Überschwemmungsgefahren verlegt werden müssen. Auch wenn man vielleicht in der Tat nicht von vornherein die befürchteten Risiken an den beiden Anlagen, deren problematische Standorte zwischen Glems und A 8 bzw. an der Seite der abschüssigen Geislinger Straße von der **NWS** bzw. ihrem Rechtsvorgänger selbst ausgesucht worden waren, definitiv ausschließen kann, so **fehlt** es bei dem planfestgestellten Vorhaben jedenfalls an einem der Straßenbauverwaltung **zurechenbaren** nennenswerten **Risikoerhöhungsbeitrag**.

IV. Planrechtfertigung

Der Aus- und Neubau der B 295 zwischen Renningen und Leonberg einschließlich der neuen Anschlussstelle Leonberg-West ist planerisch gerechtfertigt; das Gleiche gilt für die Verlängerung der Südrandstraße und der Brennerstraße (K 1011) in Leonberg.

Eine Planung ist gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der mit dem

jeweiligen Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht, es also vernünftigerweise geboten ist. Einschlägiges Fachplanungsgesetz ist für die B 295 und die Anschlussstelle das FStrG, für die K 1011 das StrG.

Dieses Bedürfnis ergibt sich für die Bundesstraße bereits unmittelbar aus dem Gesetz (1), davon unabhängig aber auch - genau wie für die Anschlussstelle und für die Kreisstraße - aus den mit der Planung verfolgten inhaltlichen Zielsetzungen (2). Die dem planfestgestellten Vorhaben zugrunde liegende Verkehrskonzeption ist sinnvoll und effektiv und knüpft an die von der Stadt Leonberg seit 25 Jahren entwickelten verkehrlichen Ziele an (3). Die Planrechtfertigung entfällt auch nicht etwa deshalb, weil zwischen Leonberg und Renningen eine S-Bahnverbindung (S 6) existiert und zusätzlich in Kürze die Personenbeförderung auf der Rankbachbahn zwischen Sindelfingen und Renningen wieder aufgenommen und diese tangentielle Ergänzungsstrecke als S 60 in das sternförmig auf die Landeshauptstadt zulaufende S-Bahn-Netz des Großraumes Stuttgart integriert wird (4). Dem Vorhaben stehen auch keine unüberwindbaren finanziellen Schranken entgegen (5). An der Planrechtfertigung für das planfestgestellte Vorhaben würde sich zudem weder durch den Bau der Nordumfahrung Rutesheim (6) noch durch die Einführung einer Autobahnmaut (7) etwas ändern.

1. Die B 295 Renningen - Leonberg ist **im aktuellen Bedarfsplan** für die Bundesfernstraßen - Anlage zu § 1 I 2 FStrAbG - mit einem 2-streifigen Querschnitt rot eingetragen und damit als **vordringlicher Bedarf** (neue Vorhaben) ausgewiesen. Nach § 1 II 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbaivorhaben den Zielsetzungen des § 1 I FStrG. Damit bringt der Gesetzgeber zum Ausdruck, dass die Bedarfsplanung nicht lediglich ein Instrument der Finanzplanung ist, als solches nur haushaltsrechtliche Wirkungen erzeugt und für die Frage der Planrechtfertigung nur indizielle Bedeutung hat. Vielmehr **konkretisiert der Gesetzgeber jetzt den Bedarf** im Sinne der Planrechtfertigung für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben **verbindlich** sowohl für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG als auch für die Planfeststellung nach § 17 FStrG (§ 1 II 2 FStrAbG). Gegen die Bedarfsfeststellung durch den Gesetzgeber bestehen weder wegen der Kompetenzverteilung im GG noch im Hinblick auf enteignungsrechtliche Vorwirkungen der Planfeststellung verfassungsrechtliche Bedenken (ständige Rechtsprechung des BVerwG seit U.v. 08.06.1995 - 4 C 4/94 - A.U. S. 13 ff).
2. Die planfestgestellten Einzelvorhaben sind **an den Zielen des FStrG bzw. des StrG ausgerichtet und gemessen an diesen Zielen erforderlich**. Sie sind generell **geeignet, etwa entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden**. Die mit der Planung verfolgten Ziele rechtfertigen die Planung.

Nach § 3 I 2 FStrG haben die Baulastträger der Bundesfernstraßen ihre Straßen in einem dem regelmäßigen - heutigen oder künftigen - Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Als weitere Ziele und Aufgaben werden in §§ 1 u. 4 FStrG die Bildung eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes für den weiträumigen Verkehr sowie die Förderung der Verkehrssicherheit genannt.

Gemäß § 9 I 2 StrG haben auch die Baulastträger der Kreisstraßen ihre Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Regeln des Straßenbaus in diesem Sinne sind auch allgemein anerkannte Regeln, die beim Bau und der Unterhaltung von Straßen dem Schutz der Umwelt dienen (§ 9 I 3 StrG).

Die B 295 erfüllt die Funktion einer **wichtigen regionalen Hauptverkehrsstraße** und hat als Querspange zwischen der A 81 und (zusammen mit der B 295) der A 8 auch die Funktion eines **Autobahnzubringers**.

3. Die dem beantragten Vorhaben zugrundeliegende **Verkehrskonzeption** beruht auf den **von der Stadt Leonberg** in den letzten 25 Jahren entwickelten **verkehrlichen Zielen** und ist seit langem Grundlage der städtischen Bauleitplanung.

- a) **Stadtentwicklungsplanung**

Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung wurde 1976/1977 ein **Generalverkehrsplan** für die Stadt Leonberg aufgestellt. Ausgehend von der überörtlichen Verkehrsplanung mit dem Um- und Ausbau der A 8 und der A 81 wurde ein **ergänzendes städtisches Hauptverkehrsnetz** entwickelt.

Dabei wurde festgestellt, dass als wesentliche Voraussetzung zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse neben einer Autobahnanschlussstelle Leonberg-Ost, die einen Ersatz für den entfallenden Anschluss beim Autobahndreieck Leonberg darstellt, ein weiterer Anschluss im Westen von Leonberg erforderlich ist.

Die Verkehrsuntersuchungen ergaben eindeutig, dass sich mit einem Autobahnanschluss Leonberg-West für das städtische Verkehrsnetz die **bestmögliche Verkehrsverteilung und -auslastung** erreichen lässt und für den Raum Leonberg ein **verkehrliches Gleichgewicht** zwischen den Stadtteilen im Osten und im Westen auch unter Einbeziehung der anschließenden Region erreicht wird.

b) **Einbindung in die Bauleitplanung**

aa) Flächennutzungsplan

Die Verkehrskonzeption aus der Stadtentwicklungsplanung wurde in den **Flächennutzungsplan** des Nachbarschaftsverbandes Stuttgart von **1984** übernommen. Der geplante Autobahnanschluss Leonberg-West sowie die geplanten Ergänzungen des innerstädtischen Hauptverkehrsnetzes, insbesondere die verlängerte **Brennerstraße** nördlich des Wohngebietes „Ezach“ und westlich des Schopflochberges sowie die **Südrandstraße** und die verlegte B 295 in Richtung Renningen wurden als geplante **Hauptverkehrsstraßen** im Flächennutzungsplan 1984 ausgewiesen.

bb) Bebauungspläne

In den Bebauungsplänen „**Ezach, Teil 1**“ von 1976 und „**Ezach, Teil 2**“ von 1982 ist die verlängerte Brennerstraße von der Gebersheimer Straße (K 1011) im Osten bis zum westlichen Baugebietsrand mit ca. 1000 m Länge als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen. Die Straße verläuft am nördlichen Rand des Baugebietes, das im Osten und Westen jeweils einen Anschluss hat. Die Straßenführung ist **Teil der Straßenverbindung zum geplanten Autobahnanschluss Leonberg-West** entsprechend der Ausweisung im Flächennutzungsplan. Zum Schutz des Wohngebietes gegen den nach vollständiger Realisierung des Verkehrskonzeptes zu erwartenden Verkehrslärm wurde zwischen der geplanten Straße und dem Wohngebiet ein Lärmschutzwall ausgewiesen. Die **Dimensionierung** des Lärmschutzwalles erfolgte aufgrund der damals prognostizierten Verkehrsmengen auf der verlängerten Brennerstraße. Der Lärmschutzwall wurde (im westlichen Bereich allerdings unvollständig) zusammen mit der Erschließung für das Wohngebiet Ezach realisiert. Die Randstraße wurde provisorisch als Verbindungsstraße zum Stadtteil Silberberg ausgebaut.

Der Bebauungsplan „**Ezach-Vorfläche**“ aus dem Jahre 1976 wurde parallel zum Bebauungsplan „Ezach, Teil 1“ aufgestellt. Mit dem Parallelverfahren wollte die Stadt Leonberg sicherstellen, dass - mit Blick für die bei der Bauleitplanung heranzuziehende DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) - der für das geplante Wohngebiet Ezach erforderliche Gebietsschutz gegen den **Verkehrslärm der A 8** erreicht werden kann.

1982 wurde parallel zum Bebauungsplan „Ezach, Teil 2“ der Bebauungsplan „Ezach-Vorfläche“ geändert und sein Geltungsbereich erweitert. Im 1982 geänderten Bebauungsplan „Ezach-Vorfläche“ wurden die **verlängerte Südrandstraße** westlich der Renninger Straße und die **verlängerte Brennerstraße von der Wasserbachstraße bis zur Einmündung in** eben diese verlängerte **Südrandstraße** als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Die festgesetzten Straßenflächen entsprechen der Ausweisung im Flächennutzungsplan von 1984.

c) **Verkehrsuntersuchungen zur Anschlussstelle Leonberg-West**

1985 und 1986 wurden weitere Verkehrsuntersuchungen für unterschiedliche Varianten zur Lage und Ausgestaltung der Anschlussstelle Leonberg-West durchgeführt. 1989 erfolgte eine Variantenuntersuchung durch die Bundesstraßenbauverwaltung. Dabei wurden die damals so genannten Varianten „**Bestandstrasse**“ im Bereich der Renninger Straße (B 295) und „**Neubautrasse**“ im Bereich westlich des Schopflochberges gegenübergestellt und bewertet. Entgegen der damaligen Präferenz der Straßenbauverwaltung für die „Bestandstrasse“ hat der Gemeinderat der Stadt Leonberg im September 1989 beschlossen, an seiner bisherigen Verkehrskonzeption mit der Lage des Westanschlusses westlich des Schopflochberges („Neubautrasse“) festzuhalten. Auch nachdem das Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Juli 1995 auf die „Neubautrasse“ eingeschwenkt war, hat der Gemeinderat der Stadt Leonberg wiederholt diese Lösung bekräftigt. Auch im Vorfeld des jetzigen Planfeststellungsverfahrens hat die Stadt Leonberg an den zentralen Elementen der Verkehrskonzeption, die im Grunde ja ihre eigene war, festgehalten.

d) **Verkehrsentwicklungsplanung**

Anfang 1998 hat der Gemeinderat von Leonberg beschlossen, einen Verkehrsentwicklungsplan ausarbeiten zu lassen.

Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchungen wurde u. a. eine Machbarkeitsstudie für eine **stadtnahe Entlastungstrasse**, die so genannte **Nordwesttangente**, westlich des Stadtkerns in der Nähe der Bahnlinie (S-Bahn-Linie S 6 Stuttgart - Weil der Stadt) erstellt. Es wurden **vier Varianten** ausgearbeitet, die alle am Westanschluss beginnen und ab der Wasserbachstrasse unterschiedlich verlaufen. Während bei zwei Va-

rianten die Nordwesttangente weithin an die verlängerte Brennerstraße angelehnt ist, wurde bei den beiden anderen Varianten die Trasse ab der Wasserbachstraße nördlich der Glems und parallel zur Bahnlinie geführt und damit deutlich vom Wohngebiet Ezach abgerückt. Von verschiedenen Bürgergruppen aus anderen Stadtteilen, insbesondere aus der Gartenstadt wurde die Nordwesttangente abgelehnt.

Im Februar 2000 wurde zu den vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung eine umfangreiche Bürgerbeteiligung mit verschiedenen Arbeitsgruppen durchgeführt. Von einzelnen Arbeitskreisen wurde die Nordwesttangente abgelehnt und als Alternative eine **stadtferne Ringlösung** vorgeschlagen, wobei zum Teil die Erforderlichkeit des Westanschlusses und die Verlegung der B 295 in Frage gestellt wurde.

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde am 27.07.2000 vom Gemeinderat der Stadt Leonberg verabschiedet. In dem Gemeinderatsbeschluss wurde u. a. nochmals der Bau der Anschlussstelle Leonberg-West westlich des Schopflochberges sowie die Anbindung an das Stadtstraßennetz über die verlängerte Südrandstraße und die verlängerte Brennerstraße vom Gemeinderat bestätigt.

Darüber hinaus wurde die **Weiterverfolgung einer stadtnahen nordwestlichen Entlastungsstraße** nach dem Abschluss des jetzigen Planfeststellungsverfahrens für den Westanschluss beschlossen.

4. Auf das planfestgestellte Vorhaben kann nicht deshalb verzichtet werden, weil zwischen Renningen und Leonberg die ins **S-Bahnnetz** des Großraumes Stuttgart integrierte S 6 verläuft und dieses Netz in naher Zukunft durch die auf der bisherigen Güterverkehrsstrecke Renningen - Sindelfingen - Böblingen verkehrende S 60 erweitert wird.

Bei der Einführung selbst attraktiver Schienenverbindungen im **öffentlichen Personennahverkehr** wurde hier entlang der S 6 genau wie anderenorts die Erfahrung gewonnen, dass durch den öffentlichen Verkehr in der Regel nicht einmal der Verkehrszuwachs "aufgefangen" werden kann.

5. Der Einwand, die **Finanzierung** des Vorhabens sei ungewiss und es dürfe deshalb nicht planfestgestellt werden, ist unberechtigt.

Die Planfeststellungsbehörde ist überzeugt, dass die für das Vorhaben benötigten Finanzmittel rechtzeitig zur Verfügung stehen und das Projekt innerhalb der Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses (§ 17 VII 1 FStrG) verwirklicht wird.

Wäre das Vorhaben nicht zu finanzieren, so wäre dies in der Tat ein Versagungsgrund. Das ergibt sich aus dem vom BVerwG entwickelten Grundsatz, dass eine Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, rechtswidrig ist. Es darf daher im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Die Realisierung eines Straßenbauvorhabens kann auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Die Planung eines Vorhabens, dessen Finanzierung ausgeschlossen ist, ist verfrüht und damit unzulässig; ihr fehlt die Planrechtfertigung, weil sie nicht „vernünftigerweise“ geboten ist. Eine Planfeststellung, deren Vollzugsunfähigkeit im Zeitpunkt ihres Erlasses definitiv feststeht, ist sinnlos (BVerwG, U. v. 20.05.1999, NVwZ 2000, 555 ff <558>).

Die notwendigen Finanzmittel müssen aber nicht bereits im laufenden Haushaltsjahr ausgewiesen sein. Zu verlangen ist nur, dass realistisch innerhalb der Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses mit der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel zu rechnen ist. Nach derzeit geltendem Recht tritt ein fernstraßenrechtlicher Planfeststellungsbeschluss außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von 5 Jahren nach Eintritt seiner Unanfechtbarkeit begonnen wird; die Frist kann um höchstens 5 Jahre verlängert werden (§ 17 VII 1 FStrG). Dieser Zeitrahmen berücksichtigt, dass mit zunehmendem zeitlichen Abstand vom Zeitpunkt der planerischen Entscheidung deren tatsächliche und rechtliche Grundlagen fortlaufend zweifelhafter werden können. Zum anderen wächst die Unsicherheit der planbetroffenen Grundeigentümer, ob ihre Grundstücke tatsächlich für das Vorhaben benötigt werden. § 17 VII 1 FStrG gibt somit einen Anhaltspunkt für die Dauer des Zeitraums, in dem die Unsicherheiten einer Plandurchführung längstens als zumutbar erscheinen und von den Planbetroffenen hinzunehmen sind. Dieser Zeitrahmen wird - übereinstimmend mit der Rechtsprechung - auch auf das planungsrechtliche Vollzugshindernis der mangelnden Finanzierbarkeit übertragen (BVerwG, aaO).

Die B 295 Renningen - Leonberg wurde von der Bundesregierung 1993 der Dringlichkeitsstufe des „vordringlichen Bedarfs“ zugeordnet und diese Einstufung wurde vom Bundesgesetzgeber im aktuellen Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes übernommen. Schon mit der Einstufung in die oberste Dringlichkeitsstufe der Bundesfernstraßenbauvorhaben verbietet sich in aller Regel die Annahme, die Finanzierbarkeit des Vorhabens aus Mitteln des Bundeshaushalts innerhalb der (maximal) 10jährigen Geltungsdauer sei ausgeschlossen. Die Bedarfsplanung ist nämlich auch ein Instrument der Finanzplanung, die haushaltsmäßige und zeitliche Prioritäten zum Ausdruck bringt und deshalb indizielle Bedeutung für die Finanzierbarkeit prioritärer Vorhaben besitzt. Die Ausweisung der B 295 als „vordringlicher Bedarf“ unterstreicht nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern eben auch die Vorrangigkeit der Finanzierung im Rahmen aller in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben. In Zukunft werden

zur Finanzierung und zum Erhalt des Fernstraßennetzes außer den bisherigen Haushaltsmitteln im Verkehrsetat zudem Einnahmen aus der von 2003 an geplanten LKW-Autobahnmaut zur Verfügung stehen. Die Bundesregierung rechnet mit jährlichen Mauteinnahmen in Höhe von 3,37 Milliarden Euro.

Vorliegend besteht darüber hinaus begründete Hoffnung, dass mit dem Bau der B 295 bereits in der Frühphase der Geltungsdauer dieses Planfeststellungsbeschlusses begonnen wird. Der mit Beschluss des RPS vom 28.04.1997 planfestgestellte Abschnitt der A 8 Heimsheim - Leonberg wurde in das voraussichtlich im Jahre 2003 anlaufende Antistauprogramm der Bundesregierung aufgenommen. Durch die jetzt planfestgestellte Anschlussstelle Leonberg-West ist die B 295 Renningen - Leonberg mit der A 8 verknüpft. Das Bundesverkehrsministerium betrachtet den sechsspurigen Ausbau der A 8, die Anschlussstelle und die B 295 nach wie vor baulich „als Ganzes“. Es spricht daher alles dafür, dass auch die B 295 Renningen - Leonberg zeitnah gebaut wird (vgl. dazu auch S. 46 ff des PfB vom 28.04.1997 zum sechsspurigen Ausbau der A 8 zwischen dem AD Leonberg und der AS Heimsheim). Beide Planfeststellungen sind zudem durch die Regelung miteinander verknüpft, dass die zusammen mit der A 8 planfestgestellte Anschlussstelle Rutesheim erst zusammen mit der jetzt planfestgestellten Anschlussstelle Leonberg-West in Betrieb genommen werden darf (PfB vom 28.04.1997, S. 21, S. 48 und S. 88).

Für die verlängerte Brennerstraße und die verlängerte Südrandstraße in Leonberg (K 1011) ist mit Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu rechnen; die beiden Kreisstraßenäste sind vom UVM für die Aufnahme in das GVFG-Programm vorgemerkt. Auch an der rechtzeitigen Bereitstellung der 30 %igen Komplementärmittel durch den zuständigen Straßenbaulastträger der K 1011 bestehen keine ernsthaften Zweifel.

6. Auch durch die von der westlichen Nachbargemeinde Rutesheim geplante **Nordumfahrung Rutesheim** wird die Planrechtfertigung der Brennerstraße (wegen geringerer Entlastungswirkungen für das Leonberger Straßennetz) nicht in Frage gestellt. Zum einen ist die Entlastung der Leonberger Straßenzüge nur eines von mehreren mit dieser Planfeststellung verfolgten Ziele, zum anderen bewegen sich die durch die Nordumfahrung Rutesheim möglicherweise verursachten Mehrbelastungen auf Leonberger Straßen nach den einschlägigen Verkehrsuntersuchungen nicht in dramatischen Größenordnungen. Außerdem verfolgt nicht nur Rutesheim, sondern auch Leonberg das Ziel, die durch die jetzt abgeschlossene fernstraßenrechtliche Netzkonzeption bewirkte Entlastung des Innenbereichs zusätzlich durch **flankierende kommunale Planungen** zu erhöhen. So lassen sich mit der von der Stadt Leonberg geplanten **Nordwesttangente** durchaus auch die Verkehrsteilnehmer, die über die Nordumfahrung Rutesheim zum

Westanschluss fahren, mehr oder weniger stadtfern „abfangen“, so dass Leonberger Baugebiete nicht, jedenfalls nicht nennenswert betroffen sind.

7. Die vom Bund für 2003 geplante Einführung einer **Autobahnmaut** für Lkw lässt die Planrechtfertigung unberührt. Die Argumentation, die Planrechtfertigung entfalle, da das Planungsziel, das Leonberger Straßennetz zu entlasten, durch die zu befürchtende Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf kostenfreie Leonberger Straßen zunichte gemacht würde, übersieht, dass es sich dabei nur um eines von mehreren Planungszielen handelt und dass jedenfalls das Hauptziel, die B 295 leistungsfähig und bedarfsgerecht auszubauen, von einer Autobahnmaut nicht (negativ) beeinflusst wird. Im Übrigen erscheint es unrealistisch, dass ein Lkw-Fahrer z.B. auf der Route Karlsruhe - Heilbronn die A 8 an der Anschlussstelle Leonberg-West verlässt, sich durch Leonberg und Ditzingen durchquält und bei der Anschlussstelle Stuttgart-Feuerbach auf die Autobahn zurückkehrt. Damit ließen sich bei einer Maut von durchschnittlich 15 Cent pro Kilometer auf dem ca. 8 km langen Abschnitt lediglich 1,20 Euro einsparen. Für die Wirtschaft wiegt der Vorteil, auf Autobahnen schneller voranzukommen und größere Strecken zurücklegen zu können, mit Sicherheit schwerer als dieser minimale Einspareffekt. Sollte es dennoch hier oder andernorts zu den befürchteten nennenswerten Verlagerungen des Lkw-Verkehrs auf nachgeordnete städtische Straßen kommen, so könnte dieser Gefahr vom Gesetzgeber jetzt oder später grundsätzlich auf zwei Wegen begegnet werden: Entweder müssten die verlagerungsgefährdeten Autobahnabschnitte von der Maut ausgenommen werden oder es müssten umgekehrt - im Einklang mit den EU-rechtlichen Vorgaben - ausnahmsweise einzelne Abschnitte des nachgeordneten Netzes in die Mautpflicht einbezogen werden.

Die Planfeststellungsbehörde hält das gesamte beantragte Vorhaben für vernünftigerweise geboten. Mit ihm wird das von der Bundesstraßenbauverwaltung in den letzten 20 Jahren im Raum Leonberg/Renningen/Rutesheim verfolgte Verkehrskonzept sinnvoll abgerundet. Mit **leistungsfähig ausgebauten Bundesfernstraßen** (A 8, A 81, B 295, B 464), die soweit möglich abseits von schutzwürdigen Baugebieten geführt werden, und mit von früher einer auf jetzt **drei** erweiterten **Autobahnanschlüssen** (Leonberg-Ost, Leonberg-West und Rutesheim) sind optimale Voraussetzungen geschaffen, dass auch die im Laufe der Jahrzehnte immer näher an die aus der Vorkriegszeit stammenden Autobahnen herangerückten Siedlungsbereiche weitestgehend vom **überörtlichen** Verkehr verschont bleiben. Flankiert wird dieses Konzept der Bundesstraßenbauverwaltung mit den **tangentialen Zubringerästen** der K 1011. Bei dem verbleibenden, in der Tat gravierend hohen Verkehrsaufkommen auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen von Leonberg ist der Durchgangsverkehr nur in vernachlässigbarem Umfang beteiligt. Diesen **Leonberger**

Ziel-, Quell- und Binnenverkehr zu vermeiden oder anders zu verteilen, ist nicht Aufgabe der Bundesstraßenbauverwaltung, sondern ggfs. der Stadt Leonberg.

V. Abschnittsbildung

Unter diesem Gesichtspunkt wirft das Vorhaben weder faktisch noch rechtlich Probleme auf.

Der planfestgestellte Abschnitt der B 295 schließt im Süden an der Einmündung der Leonberger Straße (K1060 alt) an die Ende der 80er Jahre gebaute Ortsumfahrung Renningen im Zuge der B 295 an und endet als Bundesstraße im Norden an der neuen Anschlussstelle Leonberg-West. Mit dem nachgeordneten Netz ist die B 295 über die verlängerte Südrandstraße (K 1011) und die verlängerte Brennerstraße (K 1011) verknüpft.

Der planfestgestellte Abschnitt bildet mit der nach Weil der Stadt - Calw weiter führenden B 295, der von Renningen über Magstadt, Sindelfingen und Böblingen zur Bodenseeautobahn (A 81 Stuttgart - Singen) führenden B 464 und den über die neue Anschlussstelle erreichbaren Autobahnen A 8 und A 81 ein **zusammenhängendes Bundesfernstraßennetz**. Da Autobahnen und Bundesstraßen nach § 1 I FStrG gleichermaßen dem weiträumigen Verkehr dienen, die keine getrennten Netze, sondern **ein gemeinsames Netz** bilden, ist die Absicht der Bundesstraßenbauverwaltung unschädlich, die heutige B 295 zwischen der Anschlussstelle Leonberg-West (A 8) und der Anschlussstelle Stuttgart-Feuerbach (A 81) abzustufen und damit die heute ununterbrochene Straßenführung der B 295 Calw - Stuttgart künftig zu unterbrechen. Es verstößt nicht gegen § 1 I FStrG, wenn der weiträumige Verkehr einer Bundesstraße für eine Teilstrecke auf eine Autobahn verwiesen wird (VGH B-W, U.v.15.10.1990, NVwZ-RR 1991, 399 f).

VI. Alternativen- und Variantenprüfung

Es gibt weder für die Trassen der B 295 und der K 1011 insgesamt noch für einzelne Unterabschnitte Alternativlösungen, durch die sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen lassen.

Im Laufe des vorangegangenen Planungsverfahrens und des jetzigen förmlichen Zulassungsverfahrens hat die Bundesstraßenbauverwaltung **zahlreiche Trassenvarianten untersucht**.

Die bereits im Vorfeld untersuchten Varianten (vor allem die aus der „Bestandstrasse“ und der „Neubautrasse“ entwickelten **Varianten 1, 2 und 3**) sind auf S. 15 - 49 des Erläuterungsberichts (Planunterlage 1) ausführlich dargestellt und zutreffend bewertet.

Die vom Bürgerverein Ezach e.V. vorgeschlagenen so genannten **Trassen A, B und C** wurden während des Planfeststellungsverfahrens planerisch ausgearbeitet und bewertet (Planmappe vom 13.03.2001 - Variantenuntersuchung Trasse „A“, Trasse „B“ und „C“ mit Erläuterungsbericht S. 1 - 38, einer Übersichtskarte im Maßstab 1:5.000, Lageplänen im Maßstab 1:2.500, Höhenplänen im Maßstab 1:2.500/250 und kennzeichnenden Querprofilen im Maßstab 1:250).

Außerdem hat sich der Vorhabensträger in seiner abschließenden Stellungnahme mit weiteren während der Anhörung von Bürgern und Verbänden vorgeschlagenen Trassenalternativen - der jeweiligen Bedeutung gemäß - befasst (vgl. S. 49 - 56).

Nach dem Erörterungstermin hat er nochmals drei weitere Varianten zur verlängerten Brennerstraße (K 1011) planerisch vertieft ausgearbeitet und bewertet (Planmappe vom 03.12.2001 - Variantenuntersuchung **Trasse „Kohler“**, **Trasse „Illg“** und **„bahnparallele Trasse“** wiederum mit ausführlichem Erläuterungsbericht, Lageplänen im Maßstab 1:1.000 bzw. bei der bahnparallelen Trasse 1:2.500, Höhenplänen im Maßstab 1:1.000/100 bzw. 1:2.500/250 und kennzeichnenden Querprofilen im Maßstab 1:250).

Das von der SBV für die Trassenentscheidung aufbereitete Abwägungsmaterial ist detailliert genug, um eine sachgerechte Entscheidung treffen zu können. Die Planfeststellungsbehörde macht sich für die Trassenentscheidung die zutreffenden Argumente der Straßenbauverwaltung in den genannten Unterlagen zu Eigen.

Die wesentlichen Vorteile der planfestgestellten Variante 3 gegenüber der ursprünglich von der Straßenbauverwaltung selbst favorisierten Variante 1 (Bestandslösung) bestehen in ihren wesentlich günstigeren Auswirkungen auf das Stadtgebiet von Leonberg, das innerstädtische Verkehrsnetz, die Chancen für die Erhöhung der Lebensqualität insbesondere der Anwohner der heutigen B 295, in der verbesserten Immissionssituation im Stadtgebiet und in ihrer höheren Leistungsfähigkeit aufgrund der größeren Knotenpunktabstände. Die Variante 3 kann zudem von der Stadt optimal mit der angedachten Nordwesttangente fortentwickelt werden.

Die verkehrlichen, städtebaulichen und immissionsschutzmäßigen Vorteile überwiegen die Nachteile bei Natur und Landschaft, zumal nicht außer Acht gelassen werden kann, dass auch die Variante 1 aufgrund des starken Verkehrszuwachses zur Erreichung der planerischen Ziele nur als vierspuriger Aus- und Neubau auf der Leonberger Waldseite in Betracht kommt und ebenfalls mit gravierenden Eingriffen in äußerst wertvolle Biotopstrukturen im Übergangsbereich vom Wald zu den Streuobstwiesen

verbunden ist.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich auch hinsichtlich der Einschätzung und Bewertung der Alternativen zur verlängerten Brennerstraße der Argumentation des Antragstellers an. Auch die vom Bürgerverein Ezach e.V. und von zahlreichen Einwendern unterstützte Variante C und die damit annähernd identische Variante „Kohler“ sind per Saldo nicht vorzugswürdig. Sie haben zwar beim Immissionsschutz leichte Vorteile, wobei sich aber der aktive Lärmschutz nicht so einfach und effektiv verwirklichen lässt wie behauptet. Beide Alternativtrassen sind aber wesentlich länger und teurer und verbrauchen mehr Fläche. Auch beim Belang Natur und Landschaft schneiden sie mit der Führung in der Glemsaue insgesamt nicht besser ab als die planfestgestellte, zum Teil verwirklichte und seit 20 Jahren in verbindlichen Bauleitplänen von der Stadt Leonberg beharrlich verfolgte Lösung, und zwar selbst dann nicht, wenn man sich die Einschätzung ihrer Befürworter zur Verträglichkeit mit dem Naturdenkmal Schopflochberg zu Eigen macht.

VII. Dimensionierung

In Anbetracht des methodisch korrekt ermittelten Verkehrsaufkommens ist der Umfang des Vorhabens (einschließlich der Folgemaßnahmen) nach Abwägung aller Belange angemessen.

a) B 295

Der jetzt planfestgestellte **3-streifige Querschnitt RQ 15,5** (B 2 + 1) für den Abschnitt von der Einmündung der K 1060 alt in Renningen bis zur Abzweigung nach Warmbronn ist bei einer Gesamtverkehrsbelastung von 32.300 Kfz/24 h und einem Lkw-Anteil von 8,5 % bezogen auf das Prognosejahr 2015 sachlich gerechtfertigt. Das gleiche gilt bei einer Prognoseverkehrsbelastung von 37.600 Kfz/24 h, einem Lkw-Anteil von 8,3 %, einer Höhendifferenz von mehr als 60 m und Steigungen von 6,4 % für den **zweibahnigen, vierspurigen Querschnitt RQ 20** vom Knotenpunkt K 1009/B 295 bis zur Anschlussstelle Leonberg-West. Den widerstreitenden ökologischen Belangen wurde dabei mit dem Verzicht auf Pannestreifen und der Reduzierung des Mittelstreifens auf 2 m angemessen Rechnung getragen.

Dass die planfestgestellte B 295 im Bedarfsplan (Anlage zu § 1 I FStrAbG) nur einbahnig dargestellt ist, ist unschädlich, da sich die Legitimation für die drei bzw. vier Fahrstreifen aus den sachlichen Kriterien Verkehrsmenge, Lkw-Anteil und Längsneigung ergibt.

Die Befürchtung, mit dem 1,5 km langen zweibahnigen Abschnitt werde eine „**Ersatzautobahn**“ von Leonberg nach Sindelfingen/Böblingen zur Bodenseeautobahn A 81 geschaffen, ist völlig unbegründet. Wollte ein auf der Autobahn von Norden oder Westen nach Leonberg kommender Verkehrsteilnehmer tatsächlich das Autobahnkreuz Stuttgart-Vaihingen umfahren, müsste er auf dem Weg von der Anschlussstelle Leonberg-West über die B 295 und die mit Beschluss vom 05.05.1999 planfestgestellte B 464 Renningen - Sindelfingen insgesamt **9 signalgeregelte Ampelkreuzungen**, eine **Einmündung** und mehrere **Steigungsstrecken** passieren, um zur A 81 am Autobahnkreuz Böblingen-Hulb zu gelangen. Die Querverbindung von der Anschlussstelle Leonberg-West zur Anschlussstelle Leonberg-Hulb ist **ganz überwiegend zweispurig**, in kleineren Teilbereichen dreispurig und außer auf dem kurzen Steigungsstück zwischen der Anschlussstelle Leonberg-West und der Kuppe des Längenbühl nur im Schlussabschnitt zwischen der Einmündung der L 1183 und der Anschlussstelle Böblingen-Hulb vierspurig.

Ein potentieller Verkehrsteilnehmer trifft auf der „Ersatzautobahn“ bereits nach der Ausfahrt an der Anschlussstelle Leonberg-West auf zwei signalisierte Knotenpunkte. Im Streckenzug der B 295 folgen drei weitere signalisierte Knotenpunkte:

- B 295/K 1060 alt (Leonberger Straße),
- B 295/K 1008 in Richtung Warmbronn und
- B 295/B 464 neu

Im Zuge der am 05.05.1999 planfestgestellten B 464 zwischen Sindelfingen und Renningen befinden sich nochmals vier signalisierte Knotenpunkte:

- B 464/1006,
- B 464/L 1189,
- B 464/K 1064 und
- B 464/K 1004.

Bedenkt man zusätzlich, dass Lkw's auf der 1 km langen Steigungsstrecke von der Anschlussstelle Leonberg-West bis zur Kuppe des Längenbühl nur die Beharrungsgeschwindigkeit erreichen, so wäre - zumal mit Blick auf die bis zum Prognosehorizont des Jahres 2015 zu erwartenden Ausbaumaßnahmen im Zuge der A 8 und der A 81 - ein derartiges Verhalten eines Verkehrsteilnehmers, zwischen Leonberg und Böblingen die Autobahn zu verlassen und stattdessen die B 295 und die B 464 zu benutzen, völlig unrealistisch.

Etwas anderes folgt auch nicht aus der heutigen Stauanfälligkeit der A 8/A 81, da zu dem hier maßgeblichen Prognosezeitpunkt 2015 beide Autobahnen zumindest sechs- bzw. die A 8 streckenweise sogar achtspurig ausgebaut ist.

b) K 1011

Auch der vom Straßenbaulastträger für die verlängerte Südrand- und die verlängerte Brennerstraße gewählte Querschnitt **RQ 10,5** mit 7,50 m befestigter Fahrbahnbreite ist bei einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von 14.300 bzw. 22.200 Kfz/24 h nicht zu beanstanden.

c) Die mit dem LfS abgestimmte und mit der Planänderung vom 24.04.2001 nochmals optimierte **Anschlussstelle Leonberg-West** entspricht ebenfalls den einschlägigen Straßenbaurichtlinien und ist sachlich gerechtfertigt.

d) Auch die **Dimensionierung der einzelnen Knotenpunkte** ist nicht zu beanstanden. Dies gilt auch für den **Anschluss Naturtheater** und den besonders heftig kritisierten **Anschluss K 1009/B 295**. Insoweit kann auf die Ausführungen der Straßenbauverwaltung in der abschließenden Stellungnahme (allgemeine Themenkomplexe, S. 44 ff) verwiesen werden. Von der Straßenbauverwaltung wurden auch verschiedene alternative, auch höhengleiche Verknüpfungsmöglichkeiten für diesen Knotenpunkt geprüft; Verknüpfungen, die aber letztlich aus - auch die Planfeststellungsbehörde überzeugenden - verkehrlichen Gründen verworfen wurden.

VIII. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen

Die Planprüfung hat ergeben, dass das von der Straßenbauverwaltung geplante Vorhaben mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen vereinbar ist.

1. Eigentum (unmittelbare Flächeninanspruchnahme)

Für den Aus- und Neubau der B 295, der Anschlussstelle Leonberg-West sowie der Verlängerung der Südrand- und der Brennerstraße in Leonberg (K 1011) wird zwangsläufig privates **Grundeigentum** in erheblichem Umfang in Anspruch genommen.

Bei der Abwägung der von einem Straßenprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 I GG fallende Grundeigentum selbstverständlich in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen privaten Belangen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, seien sie bebaut, landwirtschaftlich oder anderweitig genutzt, grundsätzlich einen **schwerwiegenden** Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Das **Interesse**, das ein Eigentümer **an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz** hat, genießt aber bei der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt nichts Anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d.h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall durchaus zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben das gewichtige und dringliche öffentliche Interesse am bedarfsgerechten Aus- und Neubau der B 295 und einer umwelt- und stadtverträglichen Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz spricht, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festgestellten Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die öffentlichen Verkehrsinteressen und daneben die Interessen der Anlieger der heutigen Ortsdurchfahrten von Maichingen und Magstadt, von unzumutbaren Lärm- und Schadstoffbelastungen verschont zu werden, überwiegen vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums.

Der Antragsteller hat bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens die kleinräumige Trassierung der Neubaustrecke so optimiert, dass die Eingriffe in die Gesamtheit von öffentlichen und privaten Belangen so gering wie möglich ausfallen. Für kleinere Linienänderungen zugunsten eines einzelnen Betroffenen ist bei Maßnahmen dieser Größenordnung mit Blick auf die Vielzahl von Zwangspunkten kein Raum. Ab-

gesehen davon würden derartige Trassenverschiebungen in Einzelbereichen nur dazu führen, dass ersatzweise andere, ebenso schutzwürdige Flächen derselben oder anderer Privatpersonen in Anspruch genommen werden müssten.

In dem planfestgestellten Umfang müssen die privaten Eigentumsbelange zurückgestellt werden; die sich aus Art. 14 III GG ergebenden verfassungsrechtlichen Anforderungen sind erfüllt.

Ausgleichsregelungen für den Eigentumsverlust können einem sich anschließenden Enteignungsverfahren überlassen werden (BVerwG, U.v. 05.11.1997, UPR 1998, 149 f; BVerwG, B.v. 30.09.1998, NVwZ-RR 1999, 164 f).

Zur Ausführung des Planvorhabens ist die **Enteignung zulässig**. Für (etwaige) nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Beschluss **enteignungsrechtliche Vorwirkungen**. Der festgestellte Plan ist ausweislich des § 19 II FStrG bzw. des § 40 StrG einem etwaigen späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Dieser Beschluss eröffnet damit dem Antragsteller den Zugriff auf privates Eigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen **noch keinen Rechtsverlust**. Vielmehr bedarf es hierzu noch einer weiteren Eingriffsregelung. Der Eigentümer erleidet den Rechtsverlust erst, wenn er sich mit dem Vorhabensträger darüber einigt oder wenn in dem ansonsten durchzuführenden Enteignungsverfahren eine Enteignungsentscheidung getroffen wird, in der **notwendigerweise** auch die Höhe der Entschädigung festzusetzen ist. Die rechtliche Regelung des PfB erschöpft sich darin, den Rechtsentzug zuzulassen. **Soweit** Grundeigentum ganz oder teilweise in Anspruch genommen wird, ist über Entschädigungsfragen nicht in der Planfeststellung zu entscheiden (BVerwG, U.v. 05.12.1980, BayVBl. 1981, 244 ff < 247 >; BVerwG, U.v. 14.05.1992 - 4 C 9.89 - A.U. S. 11/12; VGH B-W, U.v. 13.02.1995 - 5 S 1701/94, A.U. S. 12). Dadurch, dass die Betroffenen den dem Plan entsprechenden Rechtsverlust erst erleiden, wenn sie entsprechende Vereinbarungen mit der Straßenbauverwaltung abschließen bzw. wenn erforderlichenfalls gem. § 19 V FStrG bzw. § 40 StrG i.V.m. dem baden-württembergischen Landesenteignungsgesetz (LEntG) ein Enteignungsverfahren durchgeführt ist, sind ihre **Entschädigungsansprüche gesichert**.

Das maßgebliche Enteignungsrecht enthält nämlich ein rechtliches Instrumentarium, das geeignet ist, die Betroffenheiten der Eigentümer und der Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe sachgerecht auszugleichen.

Entschädigung wird danach nicht nur für den durch die Enteignung eintretenden Rechtsverlust (§ 7 II Nr. 1 i.V.m. § 9 LEntG), sondern auch für andere durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile gewährt (§ 7 II Nr. 2 i.V.m. § 10 LEntG). Dabei ist die Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten insbesondere für die Wertminderung festzusetzen, die

durch die Enteignung eines Grundstücksteils oder einzelner von mehreren räumlich oder wirtschaftlich zusammenhängenden Grundstücken bei den dem Eigentümer verbleibenden Grundstücksteilen oder Grundstücken oder durch die Enteignung des Rechts an einem Grundstück bei einem anderen Grundstück entsteht (§ 10 I Nr. 2 LEntG). Durch diese Regelung ist **sichergestellt, dass auch** An- und Durchschneidungsschäden, Wertminderungen durch Umwege auf eigenem Land und Einbußen bis hin zur Existenzgefährdung bzw. -vernichtung als **Folgen der Enteignung berücksichtigt werden**.

Soweit das LEntG für einzelne enteignungsbedingte Folgeschäden keine Entschädigung vorsieht, kann daran auch die Planfeststellung nichts ändern. Was das Gesetz als Folge einer enteignungsfinalen Planung dem Enteignungsverfahren zuweist, kann nicht in anderem Gewande Gegenstand einer Schutzanordnung i.S.v. § 74 II 2 LVwVfG bzw. einer Entschädigungsregelung i.S.v. § 74 II 3 LVwVfG sein (BVerwG, U.v. 14.05.1992, aaO, S. 20).

Die Planfeststellungsbehörde darf nach alledem davon ausgehen, dass die - verständlichen - wirtschaftlichen Interessen der eigentumsmäßig unmittelbar Betroffenen im Rahmen des (erforderlichenfalls nachfolgenden) Entschädigungsverfahrens angemessen berücksichtigt werden (BVerwG, B.v. 30.09.1998, aaO).

Bei einer Reihe von **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** wird zur Verwirklichung des ökologischen Zwecks die **Belastung** der privaten Grundstücke **mit einer Grunddienstbarkeit** ausreichen. Dies ergibt sich aus der Regelung des § 5 I 2 LEntG und dem aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit abzuleitenden **Gebot des geringsten Eingriffs**. Die diesbezüglichen Einzelheiten können dem Enteignungsverfahren - sofern es mangels einvernehmlicher Vereinbarung überhaupt notwendig wird - überlassen werden (BVerwG, U.v. 28.02.1996, NJW 1996, 2113 f; VGH B-W, U.v. 10.06.1998 - 5 S 1581/96 - A.U. S. 17).

2. Eigentum (Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigungen)

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern erstrecken sich auch - mit unterschiedlicher Intensität - auf zahlreiche anderweitige Grundstücke. Die Planung des Antragstellers trägt auch dem Interesse dieser Grundstückseigentümer angemessen Rechnung, indem sie diese **soweit** als möglich vor (mittelbaren) Beeinträchtigungen schützt. Die Linienführung, der Gradientenverlauf und das Wegenetz gewährleisten, dass den (mittelbar) betroffenen Grundstücken keine unzumutbaren Nachteile erwachsen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nut-

zungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z.B. vor dem Bau bzw. dem Näherrücken einer Straße nicht generell, sondern nur so weit geschützt ist, als das Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt. Gem. § 41 BImSchG und § 74 II 2 LVwVfG haben Nachbarn Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 II 3 LVwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Vorliegend sind - unter Berücksichtigung der planfestgestellten und zugesagten Schutzmaßnahmen - die maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 I BImSchG bzw. des § 74 II 2 LVwVfG weder beim Lärm noch bei den Schadstoffen noch bei sonstigen Auswirkungen überschritten. Die Planung sieht ebenfalls vor, dass nach Realisierung des Vorhabens die alten verbleibenden Wege mit den neu geplanten Wegen so verknüpft werden, dass sowohl für die Wohnbevölkerung als auch für den landwirtschaftlichen und den Freizeitverkehr in ausreichendem Umfang Quermöglichkeiten vorhanden sind und keine unzumutbaren Umwege entstehen. Dies bedeutet, dass die betroffenen Grundstücke in hinreichendem Maße an das Straßen- und Wegenetz angebunden sind und damit auch der so genannte "Kontakt nach außen" gewahrt ist.

Halten sich nach alledem die faktischen, sozusagen "in natura" gegebenen Beeinträchtigungen wie vorliegend im gesetzlich zulässigen Rahmen, stehen den Betroffenen Abwehr-, Schutz-, Entschädigungs- und erst recht Übernahmeansprüche nicht zu.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen - entschädigungslos - hingenommen werden, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die - auf die neuen Straßen bezogene - Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen würde. Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden durch § 74 II 3 LVwVfG nicht erfasst (BVerwG, U.v. 24.05.1996, NJW 1997, 142 ff <143>). Die durch § 74 II 3 LVwVfG bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist zudem verfassungsgemäß. Es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums i.S.d. Art. 14 I 2 GG (BVerwG, U.v. 24.05.1996, aaO mit ausführlichen Hinweisen auf die Rspr. des BVerfG).

Es ist ein Irrtum anzunehmen, dass eine Wertminderung, die einem staatlichen Verhalten ursächlich zugerechnet werden kann, stets ausgleichspflichtig zu sein habe. Dies ist nicht der Fall, insbesondere durch Art. 14 I 1 GG nicht geboten. Speziell bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück muss der Eigentümer vielmehr damit rechnen, dass außerhalb seines Grundstückes öffentliche Verkehrswege projektiert werden (BVerwG, U.v. 24.05.1996, aaO); auch den Anwohnern der Brennerstraße war seit der Ausweisung des Baugebiets Ezach bekannt oder hätte ihnen jedenfalls bekannt sein müssen, dass die in demselben Bebauungsplan festgesetzte Randstra-

ße, also die Brennerstraße als städtische Zubringerstraße zum Westanschluss konzipiert war.

Ansprüche auf Übernahme von mittelbar betroffenen Grundstücken gegen Enteignungsentschädigung scheiden vorliegend erst recht aus. Derartige Ansprüche kommen nur in Betracht, wenn die von dem planfestgestellten Vorhaben zu erwartenden Immissionen ihrer Intensität nach die Grenze zur faktisch „enteignenden“ Planauswirkung überschreiten, also - mit den Worten des BVerwG - die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch das Grundstück so schwer und unerträglich treffen, dass eine sinnvolle Nutzung praktisch ausgeschlossen ist (st. Rspr. des BVerwG, zuletzt etwa im U.v. 31.01.2001, NVwZ-RR 2001, 653 ff <654>).

3. Lärmimmissionen

Das Vorhaben trägt den öffentlichen und privaten Belangen der direkt oder indirekt betroffenen Leonberger und Renninger Baugebiete an zumutbaren Lärmverhältnissen ausreichend Rechnung. Die Lärmkonflikte zwischen der Wohn- und Naherholungsnutzung einerseits und der Straßennutzung sind angemessen bewältigt.

Der Schutz vor Straßenverkehrslärm ist an dem vom Gesetzgeber im BImSchG und im LVwVfG verankerten **vierstufigen Modell** auszurichten:

- Bereits auf der eigentlichen Planungsstufe ist - erstens - eine Straßenplanung anzustreben, die durch ihre **Trassenführung und Höhenlage** Lärmkonflikte mit lärmempfindlichen Nutzungen möglichst von vornherein ausschließt (immissionsrechtlicher Trennungsgrundsatz in § 50 BImSchG).
 - Wenn dies keinen ausreichenden Schutz bietet, sind - zweitens - schädliche Umwelteinwirkungen entsprechend dem Stand der Technik durch „**aktive**“ Schallschutzmaßnahmen an der Straße, z.B. durch Lärmschutzwälle oder -wände zu verhindern (§ 41 I BImSchG, § 74 II 2 LVwVfG).
 - Falls aktiver Lärmschutz wegen unverhältnismäßiger Kosten überhaupt nicht oder nur partiell durchzuführen ist, sind - drittens - vom Träger der Straßenbau- last fehlende notwendige „**passive**“ Schallschutzmaßnahmen am Schutzobjekt, z.B. Lärmschutzfenster und Lüftungseinrichtungen zu finanzieren (§ 42 I, II BImSchG).
 - Können auf diese Art und Weise schädliche Umwelteinwirkungen im Außen**wohnbereich** nicht (vollständig) vermieden werden, ist - viertens - eine angemessene **Entschädigung** in Geld zu leisten (§ 42 II 2 BImSchG, § 74 II 3 LVwVfG).
- a) Die Bundesstraßenbauverwaltung hat bereits bei der Standortwahl der Anschlussstelle Leonberg-West sowie bei der Linien- und der Höhenführung der B 295 darauf geachtet, dass belastende Lärmeinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete **soweit** als möglich vermieden werden und hat damit dem

Optimierungsgebot des § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) Rechnung getragen.

Auch die Planung der verlängerten Brennerstraße und der verlängerten Südrandstraße (K 1011) zielt darauf ab, unzumutbare Lärmbelastungen in Wohngebieten zu reduzieren und die städtischen Zubringerstraßen möglichst weit am Rand der Bebauung zu führen, wo anders als entlang der heutigen innerstädtischen B 295 aktive Lärmschutzanlagen bereits vorhanden und zudem erweiterbar sind.

Die beiden Vorhabensträger haben zur Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastungen auf der Grundlage der **Verkehrslärmschutzverordnung** vom 21.06.1990 (16. BImSchV) und der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) umfangreiche **schalltechnische Untersuchungen** (Planunterlagen 14.1 bis 14.4) erstellen lassen. Untersucht wurden folgende Bereiche:

- nordöstlicher Ortsrand von Renningen,
- Außenbereich Längenbühl - Naturtheater,
- Längenbühlhof,
- Gewerbegebiet Südrandstraße Leonberg,
- Bereich Bauhof Leonberg mit Asylbewerberheim,
- südliche Gartenstadt sowie
- Bereich Brennerstraße vom Ortseingang bis zur Einmündung Gebersheimer Straße.

Die Lärmuntersuchungen erfassen alle ernsthaft in Betracht kommenden Bereiche. Soweit man den **räumlichen Anwendungsbereich** der 16. BImSchV überhaupt über die Grenzen der planfestgestellten **Baumaßnahme** hinaus erstreckt (vgl. dazu VGH B-W, U.v. 13.06.1997 - 8 S 2799/96 - A.U. S. 29 f; VGH B-W, U.v. 09.10.2000 - 5 S 1887/99 - A.U. S. 17), müssten die Voraussetzungen der Fallkonstellation des § 1 II Z. 2 der 16. BImSchV erfüllt sein. Danach müsste an baulich selbst nicht veränderten Strecken planbedingt, also **durch** den erheblichen baulichen Eingriff an anderer Stelle der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht werden. Die Lärmzunahme um 3 dB (A) müsste **ursächlich** auf das planfestgestellte Vorhaben zurückzuführen sein; **ohnedies** durch die allgemeine Verkehrszunahme eintretende Verkehrslärmerhöhungen bleiben für die Anwendung der 16. BImSchV außer Betracht (VGH B-W, U. v. 23.10.1997 - 5 S 1687/95 - A.U. S. 8 ff). Außerhalb des Untersuchungsraums der schalltechnischen Untersuchung können aber Pegelerhöhungen von 3 dB (A) ausgeschlossen werden, da eine solche nach den der Planfeststellungsbehörde bekannten Erkenntnissen der Akustik erst bei einer (hier nicht im entferntesten verursachten) **Verdoppelung der Verkehrsmenge** erreicht wird. Auch Verkehrslärmvorbelastungen in der Nähe von 70 dB (A) am Tag oder 60 dB (A) in der Nacht sind dort nicht ge-

ben.

Die Lärmgutachten beruhen auf korrekten Annahmen und korrekten methodischen Ansätzen. Aus den gutachterlichen Unterlagen ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar, dass die **maßgeblichen Lärmgrenzwerte überall eingehalten** werden können, zum Teil aufgrund von so genannten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen.

- b) Die 16. BImSchV ist sowohl für die B 295 und die AS Leonberg-West als auch für die verlängerte Südrand- und die verlängerte Brennerstraße (K 1011) **anwendbar**. Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt gemäß § 1 I für den **Neubau** und für **wesentliche Änderungen** von öffentlichen Straßen. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer **längeren** Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das räumliche Erscheinungsbild im Gelände. Wird die Fahrbahn nur auf **kürzeren** Abschnitten, z.B. zur Kurvenstreckung verlegt, ist dies dagegen ein Indiz für eine Änderung und nicht für einen Neubau.

Eine - ebenfalls das Schutzregime der 16. BImSchV auslösende - **wesentliche** Änderung liegt gemäß § 1 II vor, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere **durchgehende** Fahrstreifen baulich erweitert wird oder
2. **durch** einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird.

Bei der AS Leonberg-West handelt es sich um einen Neubau, ebenso bei der B 295 von der Grünbrücke bis zur Anschlussstelle, da hier auf 700 m Länge die bisherige Trasse verlassen wird. Zwischen dem Bauanfang in Renningen und der Grünbrücke liegt eine wesentliche Änderung der vorhandenen B 295 vor, weil ein bzw. vom Längerbühlhof an zwei durchgehende Fahrstreifen hinzukommen.

Die verlängerte Südrandstraße zwischen der AS Leonberg-West und der Renninger Straße in Leonberg stellt einen Neubau dar.

Die Planfeststellungsbehörde hält übereinstimmend mit dem Vorhabensträger die 16. BImSchV auch für die verlängerte Brennerstraße (K 1011) für anwendbar und gewährt den Bewohnern des Leonberger Wohngebiets Ezach das entsprechende Schutzniveau. Dies ist in Anbetracht der **situationsgegebenen und plangegebenen Vorbelastung**, also in Anbetracht der vorhandenen Straßenanlagen (Brennerstraße, Wasserbachstraße) **und** der in den Bebauungsplänen „Ezach-Vorfläche“, „Ezach, Teil 1“ und „Ezach, Teil 2“ bereits verbindlich festgesetzten und damit auch ohne diese Planfeststellung verwirklichbaren Straßenflächen so selbstverständlich nicht.

Wie bereits im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung ausgeführt, ist die verlängerte Brennerstraße in den 3 genannten Bebauungsplänen als städtische Hauptverkehrsstraße und als Zubringerstraße von der Stadtmitte bis zum Westanschluss ausgewiesen. In den Bebauungsplänen „Ezach, Teil 1“ und „Ezach, Teil 2“ ist die Brennerstraße - zum Teil als Nordtangente oder als Straße 1 bezeichnet - im entsprechenden Standard festgesetzt. Im Bebauungsplan „Ezach-Vorfläche“, der in seiner ursprünglichen Fassung parallel zum Bebauungsplan „Ezach, Teil 1“ und in seiner hier maßgeblichen Fortschreibung parallel zum Bebauungsplan „Ezach, Teil 2“ aufgestellt wurde, ist die verlängerte Brennerstraße von der Wasserbachstraße bis zur Einmündung in die verlängerte Südrandstraße als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen. Gemessen an den vorhandenen Straßenabschnitten und an der verbindlichen städtischen Straßenplanung im Bebauungsplan „Ezach-Vorfläche“ weicht die jetzige Planung lediglich im Zwischenabschnitt zwischen den räumlichen Grenzen der Bebauungspläne „Ezach-Vorfläche“ und „Ezach, Teil 2“ von der tatsächlichen und der plangegebenen Ausgangssituation ab. Die Planfeststellungsbehörde wertet den Abschnitt im Glemsbogen zwischen Profil 0 + 400 und 0 + 700 als deutliche Fahrbahnverlegung, die als erheblicher baulicher Eingriff gemäß § 1 II Z. 2 der 16. BImSchV einzustufen ist.

Würde man hierbei einen strengeren Maßstab anlegen und einen (im Vergleich zur tatsächlichen und planerischen Ausgangssituation) wesentlichen baulichen Eingriff verneinen, so könnten die Anlieger, da auch die Voraussetzungen für die anderen in § 1 II der 16. BImSchV aufgezählten Fallkonstellationen nicht erfüllt sind, von vornherein keine über die Bebauungspläne „Ezach, Teil 1“ und „Ezach, Teil 2“ hinausgehenden Schutzmaßnahmen verlangen.

Die **DIN 18005** ist für Verkehrsanlagen von vornherein nicht einschlägig. Entgegen der Auffassung mehrerer Einwender ist sie daher vorliegend weder für die Trassenführung der B 295 und der K 1011 noch für die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen maßgeblich. Die DIN 18005 enthält für den Schallschutz im **Städtebau**, also für die Bauleitplanung (und eben nicht für die straßenrechtliche Fachplanung) schalltechnische **Orientierungswerte**, von denen im Rahmen des Abwägungsgebots nach § 1 VI BauGB abgewichen werden kann (zur Unerheblichkeit der DIN 18005 für Verkehrsanlagen BVerwG, U.v. 11.01.2001, Az. 4 A 13/99, A.U. S. 12).

Der lärmrechtliche Maßstab für planfestzustellende Straßen folgt - wie ausgeführt - aus dem Gesetz (BImSchG) und der Verordnung (16. BImSchV). Die Bebauungspläne für das Leonberger Wohngebiet Ezach haben hieran nichts geändert und hätten hieran - wegen des Vorrangs von Gesetz und Rechtsverordnung gegenüber Satzungen - auch nichts ändern können.

Der Planfeststellungsbehörde ist auch keine Richtlinie (RL) der Europäischen Union (EU) bekannt, die - so die Behauptung u.a. des Bürgervereins Ezach - 2001 oder später die 16. BImSchV ablösen soll. Die Europäische Kommission hat zwar letztes Jahr einen **Vorschlag für eine EU-RL** über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vorgelegt (KOM 2000, 468). Dieser Vorschlag zielt aber unmittelbar (nur) darauf ab,

- dass die **Bewertungsmethoden** für „Umgebungslärm“, zu dem neben dem Freizeitlärm und dem Arbeitslärm auch der Verkehrslärm zählt, in den Mitgliedsstaaten **harmonisiert** werden und
- dass sichergestellt wird, dass **Informationen** über Umgebungslärm und seine Auswirkungen der **Öffentlichkeit zugänglich** gemacht werden.

Entgegen der Annahme einzelner Einwender sieht der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission selbst **europaweit einheitliche Grenzwerte nicht** vor (vgl. zum Vorschlag der Kommission den Überblick in NVwZ 2001, 57 und allgemein zum europäischen Lärmschutzrecht Schulte/Schröder, Europäisches Lärmschutzrecht, DVBl 2000, 1085 ff <1091 ff>). Die EU-RL soll durch die Harmonisierung der Mess- und Berechnungsmethoden, durch die Veröffentlichung der unterschiedlichen nationalen Grenzwerte und durch die Veröffentlichung der jeweiligen Lärmsituation überhaupt erst eine EU-weite Vergleichbarkeit ermöglichen, von der man sich - mittelbar - Druck auf die bisher beim Lärmschutz hinterher hinkenden Mitgliedsstaaten zur Verschärfung der dortigen nationalen Grenzwerte erhofft.

Im Übrigen kamen beim Lärm von der EU bisher nennenswerte Impulse nur zum produktbezogenen Lärmschutz (z.B. zu den zulässigen **Emissionspegeln** von Kraftfahrzeugen und Krafträdern), während sie beim **Immissionschutz** selbst mit ihren (rechtlich nicht verbindlichen) **umweltpolitischen Zielen** hinter den Grenzwerten des deutschen Verkehrslärmrechts zurückbleibt, so z.B. mit dem Ziel im 5. Umweltaktionsprogramm von 1993, dass im Jahre 2000 in der ganzen Gemeinschaft nachts ein Dauerschallpegel außen von 65 dB (A) nicht mehr überschritten werden soll.

Der Vorwurf an das RPS, die Planfeststellung solle vor der Transformation der EU-RL in deutsches Recht „durchgepeitscht“ werden, ist schon aus diesem Grund haltlos.

Eine Verschärfung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV ist derzeit weder von der EU noch vom deutschen Gesetzgeber geplant.

- c) Die Schallimmissionen wurden vom Lärmgutachter mit dem Programm SoundPLAN auf der Grundlage des in den RLS-90 festgeschriebenen Rechenverfahrens ermittelt.

Den Berechnungen liegt ein dreidimensionales Geländemodell zugrunde. Bei der Bildung des Geländemodells wurden alle für die Berechnung topographisch bedeutsamen Gegebenheiten im Modell nachgebildet. Grundlage waren die Planunterlagen des laufenden Verfahrens sowie - im westlichen Bereich der Brennerstraße - eine durch einen Vermessungsingenieur durchgeführte Geländeaufnahme. Somit wurde entgegen den mehrmals wiederholten anderslautenden Behauptungen einzelner Betroffener im Eingangsbereich des Ezach die tatsächliche Wallhöhe und nicht die im Bebauungsplan „Ezach, Teil 2“ festgeschriebene Wallhöhe berücksichtigt.

Weiterhin wurde bei der Berechnung des Beurteilungspegels entsprechend den Vorgaben von einem leichten Wind (ca. 3 m/s) vom Verkehrsweg zum Immissionsort und gleichzeitig von einer Temperaturinversion ausgegangen. Für jeden einzelnen Immissionspunkt wurde somit ein besonders ungünstigster Fall zugrundegelegt.

Schallreflexionen an benachbarten Gebäuden sind im Rechenmodell der verwendeten Software ebenfalls integriert und wurden somit, wie im Berechnungsverfahren der RLS-90 vorgesehen, korrekt berücksichtigt.

In den Lärmgutachten wurden die maßgeblichen Beurteilungspegel **richtlinienkonform**, nämlich nach dem durch § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgeschriebenen Verfahren berechnet (Anlage 1 zu § 3 und Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - **RLS-90**).

Der **Mittelungspegel** wird in der DIN 45641 (Mittelungspegel und Beurteilungspegel zeitlich schwankender Schallvorgänge) definiert. Demnach wird der Schalldruckpegel während eines bestimmten Zeitraumes **energetisch** gemittelt, wodurch im Vergleich zur rechnerischen (arithmetischen) Mittelwertbildung die Spitzenpegel wesentlich stärker berücksichtigt werden.

Den Lärmberechnungen liegen die einzelnen Verkehrsmengen zugrunde, die in der Verkehrsuntersuchung (Planunterlage 13) für das **Prognosejahr 2015** ermittelt wurden.

Der in den Immissionsberechnungen zugrundegelegte **Lkw-Anteil** beruht auf maßnahmenbezogenen Verkehrserhebungen und -prognosen, so dass für einen Rückgriff auf die pauschalierten Werte der RLS-90 kein Raum ist.

Auch die den Lärmberechnungen zugrundegelegten **Geschwindigkeiten** sind nicht zu beanstanden. So wurde für die freie Strecke der B 295 - zugunsten der Betroffenen - eine eher etwas zu hohe Geschwindigkeit ($V_{\text{Pkw}} = 100 \text{ km/h}$ und $V_{\text{Lkw}} = 80 \text{ km/h}$) zugrunde gelegt, obwohl die Entwurfsgeschwindigkeit $VE = 80 \text{ km/h}$ beträgt und aufgrund der hohen Verkehrsmengen und der damit verbundenen sehr hohen Auslastung der planfestgestellten Straße sich eher eine niedrigere tatsächliche Reisegeschwindigkeit einstellen dürfte.

d) Da die planfestgestellte Neu- und Ausbaumaßnahme dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, ist der Vorhabensträger - neben dem bei der Linienführung zu beachtenden Optimierungsgebot des § 50 BImSchG - **verpflichtet**, die in dieser Verordnung normierten **Lärmgrenzwerte einzuhalten**. Die 16. BImSchV schreibt für ihren Anwendungsbereich folgende nach der Schutzwürdigkeit der Baugebiete abgestufte Immissionsgrenzwerte vor:

- reine und allgemeine **Wohngebiete** 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts
- **Dorf- und Mischgebiete** 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts
- **Gewerbegebiete** 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts.

Für **Wohngebäude im Außenbereich** (§ 35 BauGB) gelten die für Mischgebiete maßgeblichen Lärmwerte, also 64 dB (A) tags und 54 dB (A) nachts.

Das Verlangen, auch für Wohngebäude im Außenbereich die Grenzwerte für Wohngebiete zugrunde zu legen, wird durch die Rechtslage nicht gedeckt. Nach § 2 II 2 der 16. BImSchV sind für bauliche Anlagen im Außenbereich die Immissionsgrenzwerte nach § 2 I Nr. 1, 3 und 4 entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit heranzuziehen. Das bedeutet zwingend, dass für Wohnhäuser im Außenbereich nicht die entsprechende Anwendung der Werte nach § 2 I Nr. 2 für reine und allgemeine Wohngebiete, sondern nur die entsprechende Anwendung der Werte nach § 2 I Nr. 3 für Kern-, Dorf- und Mischgebiete in Betracht kommen kann. Ein Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz oder sonstiges höherrangiges Recht liegt darin nicht; zutreffend wird in der Amtlichen Begründung zur 16. BImSchV darauf hingewiesen, dass Wohnhäuser im Außenbereich generell weniger schutzbedürftig sind als Wohngebiete, weil der Außenbereich (§ 35 BauGB) grundsätzlich von Bebauung freizuhalten ist (BVerwG, U.v. 26.05.1994, NVwZ 1994, 1002 ff). Im Übrigen genießen Wohngebäude im Außenbereich immerhin den gleichen Schutz wie Wohngebäude in Dorf- und Mischgebieten.

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird sichergestellt, dass künftig keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche für die Nachbarschaft hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 I BImSchG).

e) Schutzmaßnahmen für die freie Landschaft sind vom Vorhabensträger zu Recht abgelehnt worden. Die 16. BImSchV ist auf den Schutz der **Nachbarschaft** im Sinne der §§ 3, 41 ff BImSchG beschränkt. Nachbarschaft in diesem Sinne ist ein nach besonderen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis, der sich **nicht nur vorübergehend** im Einwirkungsbereich der Straße aufhält. Nicht zur Nachbarschaft gehören also Parkanlagen, Friedhöfe, Erholungswald, Sport- und Grünflächen oder ähnliche Flächen, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind.

- f) Die Lärmuntersuchungen sind vollständig, sie erfassen alle Gebiete im Einwirkungsbereich des planfestgestellten Straßenbauvorhabens. Für sonstige von einzelnen Einwendern angesprochene Bereiche (z.B. am südlichen Ortsende von Renningen oder für das Naturfreundehaus „Wanne“) waren Lärmuntersuchungen aufgrund der Entfernung oder aufgrund fehlenden adäquaten Kausalzusammenhangs entbehrlich.
- g) Der den Lärmbetroffenen durch das geltende Lärmrecht gewährte Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 3 I BImSchG) durch Verkehrsgeräusche ist vorliegend sichergestellt. Die über die planfestgestellten und zugesagten Lärmschutzmaßnahmen hinausgehenden Forderungen sind unbegründet.

aa) Ortsrandlage Renningen (Wohngebiet Hummelbaum)

Aus dem Lärmgutachten ergibt sich, dass im Bereich des nordöstlichen Ortsrandes die gebietspezifischen Lärmgrenzwerte von 59 dB (A) am Tage und von 49 dB (A) in der Nacht ausnahmslos eingehalten sind (Planunterlage 14.1 S.9).

Der Lärmgutachter hat dabei zu Recht nur auf die Lärmimmissionen der planfestgestellten B 295 abgestellt und diese **nicht** mit den Lärmimmissionen der Leonberger Straße (K 1060 alt) **überlagert**.

Die Leonberger Straße **selbst** erhält lediglich im Einmündungsbereich in die B 295 eine zusätzliche Rechtsabbiegespur und bleibt ansonsten unverändert. Eine Abbiegespur ist **kein „durchgehender Fahrstreifen“** im Sinne von § 1 II Z. 1 der 16. BImSchV (OVG Lüneburg, U.v. 04.12.1992 - 7 L 3711/91).

Es handelt sich dabei auch um **keinen erheblichen baulichen Eingriff** im Sinne von § 1 II Z. 2 der 16. BImSchV. Außerdem käme Lärmschutz nach dieser Vorschrift nur in Betracht, wenn die durch den baulichen Eingriff in der Leonberger Straße verursachten Lärmimmissionen ihrerseits um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Die Erhöhung des Beurteilungspegels ist (nur) von Bedeutung, wenn sie auf den erheblichen baulichen Eingriff zurückzuführen ist; d.h. die Lärmsteigerung muss ihre Ursache ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben. Der Einfluss der allgemeinen Verkehrsentwicklung, für die der bauliche Eingriff nicht ursächlich ist, ist zu neutralisieren. Der zu erwartende Beurteilungspegel ist somit jeweils für denselben Prognosezeitpunkt, hier also für das Jahr 2015 für den Zustand mit (Planfall) und ohne baulichen Eingriff (Nullfall) zu bestimmen. Die Differenz der beiden Beurteilungspegel ergibt die Pegelerhöhung **aus** dem baulichen Eingriff. Vorliegend erhöht sich, wie der Lärmgutachter in seinen ergänzenden Berechnungen vom 06.11.2001 ermittelt hat, der Immissionspegel der Leonberger Straße im Planfall lediglich um 0,4 dB (A) gegenüber dem Nullfall; die von der

Leonberger Straße 2015 hervorgerufenen Lärmimmissionen betragen beim Gebäude Arzetstraße 32 maximal 62, 2 dB (A) tags und 53, 3 dB (A) nachts und liegen damit weit unter den in § 2 II Z. 2 der 16. BImSchV genannten Schwellenwerten von 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts.

Mit den Immissionsgrenzwerten der auf der Grundlage des § 43 I 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV ist **verbindlich** festgelegt, ab welchem Intensitätsgrad schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche im Sinne des § 43 I BImSchG vorliegen. Werden - wie hier - die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung eingehalten, so steht **grundsätzlich** fest, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind. Die Konkretisierung der schädlichen Umwelteinwirkungen in § 2 I der 16. BImSchV ist für den Regelfall **abschließend**. Allerdings entbindet auch eine Unterschreitung der in der 16. BImSchV enthaltenen Immissionsgrenzwerte die Planfeststellungsbehörde nicht von vornherein von der Prüfung, ob nicht dennoch Schutzvorkehrungen anzuordnen sind. Denkbar ist dies zum einen unter direktem Rückgriff auf die gesetzliche Bestimmung in § 41 I BImSchG dann, wenn **ausnahmsweise** Verkehrslärmbelastungen absehbar sind, die wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder mit Rücksicht auf die in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethoden **erkennbar in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst** werden. Zum anderen kann im Einzelfall Anlass bestehen, den Lärmbetroffenen **im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung** (§ 17 I 2 FStrG und § 37 V 1 StrG) weitergehenden Lärmschutz unterhalb der Schwelle der Lärmgrenzwerte zuzubilligen (VGH B-W, U.v. 11.07.1995 - 8 S 434/95 - A.U. S. 16 f; VGH B-W, U.v. 08.03.1996 - 5 S 1743/95 - A.U. S. 16 ff; offen gelassen durch BVerwG, U.v. 16.12.1993, UPR 1994, 150). Vorliegend sind **keine** Anhaltspunkte für eine im Hinblick auf die Aussagekraft der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV **atypische Konstellation** erkennbar. Da ein Lärm- und Sichtschutzwall entlang der B 295 vom Fuße des Längenbühl bis zur Einmündung der Leonberger Straße nur mit der zusätzlichen **Inanspruchnahme** zahlreicher **privater Grundstücke**, dem **Verlust** weiterer **landwirtschaftlicher Flächen** und den entsprechenden **Grunderwerbskosten** möglich wäre, genießen, selbst wenn das LfS über die beim Ausbau der A 8 Heimsheim - Leonberg anfallenden Überschussmassen noch nicht anderweitig verfügt hat und daher für die Bundesstraßenbauverwaltung keine zusätzlichen **Baukosten** entstehen, im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Interessenabwägung die gegenläufigen Interessen Vorrang vor den Interessen der bereits durch die heutige B 295 vorbelasteten Bewohner des Wohngebiets Hummelberg an einer über die 16. BImSchV hinausgehenden Lärmminimierung.

bb) Verstreute Wohngebäude im Außenbereich des Längenbühl (Renningen)
Der sich aus § 41 I BImSchG ergebende **Anspruch auf aktiven Lärmschutz gilt**

nicht uneingeschränkt, sondern unterliegt einem **zweifachen Vorbehalt**. Der Vorrang des aktiven gegenüber dem passiven Lärmschutz steht zum einen unter dem Vorbehalt, dass schädliche Umwelteinwirkungen nach dem Stand der Technik (§ 3 VI BImSchG) überhaupt vermeidbar sind (§ 41 I BImSchG). Zum anderen gilt der Vorbehalt des § 41 II BImSchG, dass die Kosten des aktiven Schallschutzes nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen dürfen. Unter Schutzzweck ist dabei eine Reduzierung des Verkehrslärms auf das mit Rücksicht auf die Schutzbedürftigkeit der baulichen Anlagen zumutbare Maß an Lärmimmissionen zu verstehen, Schutzzweck ist also die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV. Das Verhältnis zwischen Schutzzweck und Kostenaufwand für Maßnahmen an der Straße ist nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks können im Einzelfall die Gebietskategorie, die Anzahl der zu schützenden baulichen Anlagen, die Lage der Außenwohnbereiche (z. B. an der von der Straße abgewandten Seite), die allgemeine Vorbelastung und die aus der Baumaßnahme resultierende Zusatzbelastung sein. Soweit nicht ausschließlich die Nachtwerte überschritten werden, ist ferner von Bedeutung, dass durch aktive Lärmschutzmaßnahmen auch der Schutz des Umfeldes baulicher Anlagen verbessert wird.

An 4 Gebäuden im Außenbereich des Längenbühls in Renningen (Weinberg 1, Weinberg 7, Längenbühl 1 und Längenbühl 7) wurden in der schalltechnischen Untersuchung Überschreitungen des nächtlichen Grenzwerts festgestellt, beim Gebäude Weinberg 1 ist auch der Tagesgrenzwert nicht eingehalten. Die verstreuten und bis zu 250 m auseinander liegenden Gebäude lassen sich ohne großen technischen und finanziellen Aufwand nicht wirksam schützen. Da die planfestgestellte B 295 im dortigen Abschnitt zwischen Damm- und Einschnittslage wechselt und da die Platzverhältnisse ziemlich beengt sind, gestaltet sich ein wirkungsvoller aktiver Lärmschutz, der eine großflächige Minderungswirkung erzielen würde, sehr schwierig. Wollte man die dort maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 64 dB (A) tags und 54 dB (A) nachts mit aktiven Maßnahmen einhalten, müsste man eine 240 m lange und zwischen 2,0 und 3,50 m hohe Lärmschutzwand errichten. Dies würde nach Angaben der Lärmgutachters Kosten in Höhe von rund 370.000 DM verursachen (Planunterlage 14.1, S. 11). Kosten in dieser Größenordnung stehen nach übereinstimmender Auffassung der Planfeststellungsbehörde, der Antragstellerin und des Lärmgutachters **außer Verhältnis** zu dem angestrebten Schutzzweck, den Tagesgrenzwert an einem und den Nachtgrenzwert an 4 bereits durch die heutige B 295 mit einem Verkehrsaufkommen von über 20.000 Kfz/24h stark vorbelasteten Gebäuden im Außenbereich einzuhalten. Trotz des prognostizierten erhöhten Verkehrsaufkom-

mens im dortigen Abschnitt (32.300 Kfz/24h) wird sich die Lärmsituation - insbesondere bei den weiter nördlich am Hang gelegenen Gebäuden Längenbühl 1 und 7 - im Planfall nicht nennenswert gegenüber dem Nullfall verändern, weil die B 295 künftig **streckenweise im Einschnitt** verläuft und weil sich die **Steigung** von 7% auf 5% **verringert**.

Kann aus den genannten Gründen der vom Gesetzgeber gewollte Vorrang des aktiven Lärmschutzes nicht gewahrt werden, wird der Schutz der Betroffenen nach § 42 BImSchG durch Erstattung der erbrachten Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen, also durch passiven Lärmschutz sichergestellt. Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für die schutzbedürftigen Räume regelt die 1997 erlassene 24. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung - **24. BImSchV**).

Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nach § 2 I 1 der 24. BImSchV bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. In Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen zu den passiven Schallschutzmaßnahmen (§ 2 I 2 der 24. BImSchV).

Maßnahmen des passiven Lärmschutzes erfüllen die gebotenen Lärmschutzanforderungen, wenn sie Innenpegel gewährleisten, die **schädliche Umwelteinwirkungen** ausschließen. Schädliche Umwelteinwirkungen sind gemäß § 3 I BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Zu vermeiden sind demnach nicht nur lärmbedingte **Gesundheitsgefahren**, sondern auch **erhebliche Lärmbelästigungen**, etwa in Form von nachhaltigen Kommunikations- oder Schlafstörungen.

Lärm ist als schädigender Stressfaktor und insofern als mitursächlich für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bis hin zum Herzinfarkt erkannt worden. Nach dem gegenwärtigen Stand der medizinischen Forschung wird angenommen, dass bei einer Lärmbelastung mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 65 dB (A) das Herzinfarkttrisiko signifikant steigt. Lärmbedingte Störungen von Aktivitäten und Kommunikation führen schon bei niedrigeren Lärmpegeln zu Stressreaktionen. Als besonders kritisch werden nachtlärmbedingte Schlafstörungen angesehen, die zu stressbedingten Hormonausschüttungen und langfristig zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen können. Schlafstörungen lassen sich nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung mit dem äquivalenten Dauerschallpegel allein nicht angemessen beurteilen; hierbei ist auch auf die Maximalpegel und deren Häufigkeit abzustellen. Die Aufweckschwelle liegt bei Pegelspitzen innen von 60 dB (A), Schlafstörungen

können jedoch schon bei Pegelspitzen innen von über 45 dB (A) und bei einem Mittelungspegel innen von über 35 dB (A) auftreten. Hinsichtlich der Kommunikationsstörungen wird bei Innenraumpegeln von 45 dB (A) und weniger eine hundertprozentige Satzverständlichkeit gewährleistet. Ein entspanntes Gespräch setzt 40 dB (A) voraus (zu den dargestellten Lärmwirkungen vgl. Koch, Aktuelle Probleme des Lärmschutzes, NVwZ 2000, 490 ff <491> mit zahlreichen Nachweisen).

Die Grenzwerte der 16. BImSchV und die berechneten Immissionswerte beziehen sich auf **Außenpegel**, die **Innenpegel** in den zu schützenden Räumen liegen deutlich darunter. Bereits ein einwandfreies Einfachfenster in einer normalen Außenwand mindert im geschlossenen Zustand die Außengeräusche um 25 dB (A) und in leicht angelehntem oder gekippten Zustand um 10 bis 15 dB (A) und führt so zu Innenwerten, die nach dem Stand der Lärmforschung gesundheitlich unbedenklich sind. Nach VDI 2719 beträgt die Dämmwirkung von Schallschutzfenstern der Schutzklasse I 25 - 29 dB (A), der Schutzklasse II 30 - 34 dB (A), der Schutzklasse III 35 - 39 dB (A), der Schutzklasse IV 40 - 44 dB (A), der Schutzklasse V 45 - 49 dB (A) und der Schutzklasse VI mehr als 49 dB (A). Sollten die maßgeblichen Innenpegel wider Erwarten nicht bereits mit den vorhandenen Fenstern eingehalten werden können, müssten beim Auswechseln vorhandener Fenster aufgrund der Anforderungen des Wärmeschutzes mindestens Fenster der Schallschutzklasse II eingebaut werden, mit denen sich der Straßenlärm im Schlafzimmer um durchschnittlich 32 dB (A) absenken lässt.

Für die von einzelnen Einwendern vertretene Auffassung, die Lärmwerte der 16. BImSchV müssten auch **bei geöffneten Fenstern** eingehalten werden, gibt es weder im Gesetz noch in der Verordnung eine Rechtsgrundlage. Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in § 41 f BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, hält er den Einbau von Schallschutzfenstern, erforderlichenfalls gekoppelt mit geeigneten Lüftungseinrichtungen für zumutbar. Folglich nimmt er in Kauf, dass passiver Lärmschutz in der Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster vorübergehend Verkehrslärm jenseits der Grenzwerte der 16. BImSchV ausgesetzt zu sein. Weder Art. 2 II 1 GG noch Art. 1 I GG gebieten es, die zulässigen Außenschallpegel durch Verkehrsgereusche so zu begrenzen, dass **stets** bei einem voll geöffneten Fenster gewohnt und geschlafen werden kann (ebenso BVerwG, U. v. 18.04.1996, Az. 11 A 86/95, A.U. S. 22, BVerwG, U. v. 05.03.1997, DVBl 1997, 831 ff <833>).

Selbst wenn sich in den Wohngebäuden Im Längenbühl 1 und 7 sowie Weinberg 7 mit Außenpegeln nachts von maximal 57 dB (A) die Schlafzimmer an der der B 295 zugewandten Seite befinden sollten, ließen sich bereits mit Einfachfenstern die Innenraumpegel auf unter 35 dB (A) senken und damit auf Werte, die nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung unter Gesundheitsaspekten unproblematisch sind. Im besonders exponiert gelegenen Gebäude Weinberg 1 mit einem maximalen Nachtpegel von 61 dB (A) im Dachgeschoss auf der Ostseite ließe sich dieses Ziel jedenfalls mit Schallschutzfenstern erreichen.

Mit der Absenkung der Trasse im Steigungsbereich und der Erstattung für etwaige notwendige Schallschutzfenster ist die Lärmschutzproblematik im Renninger Außenbereich angemessen bewältigt. Eine **Geschwindigkeitsbeschränkung**, wie sie vom Gewerbeaufsichtsamt Stuttgart vorgeschlagen wurde, ist daneben nicht erforderlich (zur generellen Zulässigkeit, Geschwindigkeitsbeschränkungen in Planfeststellungsbeschlüssen anzuordnen vgl. VGH B-W, U.v. 03.07.1998 - 5 S 1/98 - A.U. S.22). Die Bundesstraßenbauverwaltung lehnt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der freien Strecke einer neu ausgebauten Bundesstraße mit abgesenkter Gradienten- und gestreckter Linienführung entschieden ab. Sie weist zutreffend darauf hin, dass die hohe Verkehrsbelastung im 3-streifigen Ausbauabschnitt der B 295 mit 32.300 Kfz/24 h ohnehin dazu führen wird, dass die in der Lärmberechnung hier zugrunde gelegten Geschwindigkeiten von 100 bzw. 80 km/h für Pkw bzw. Lkw in der Realität deutlich unterschritten werden.

cc) Für das Wohngebiet Ezach hat der Lärmgutachter die künftigen Lärmimmissionen an insgesamt 60 Immissionspunkten berechnet. Würde man es bei dem bereits aufgrund der beiden Bebauungspläne „Ezach, Teil 1“ und „Ezach, Teil 2“ verwirklichten Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwand und Raumgitterwand) belassen, so würden die für Wohngebiete nach der 16. BImSchV maßgeblichen Lärmgrenzwerte von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts **an 55 der 60 Immissionspunkte überschritten** (Planunterlage 14.3, S. 10 - 13). Der Lärmgutachter und die Straßenbauverwaltung gingen von Anfang an schon deswegen von der Anwendbarkeit der 16. BImSchV aus, weil sie die künftige Situation allein mit der tatsächlichen Ausgangssituation und nicht zusätzlich mit der durch die drei Bebauungspläne „Ezach-Vorfläche“, „Ezach, Teil 1“ und „Ezach, Teil 2“ vorgefundenen plangegebenen Ausgangssituation verglichen haben und insoweit konsequent streckenweise von einem Neubau und streckenweise von einer wesentlichen Änderung ausgingen.

Um die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für das Wohngebiet östlich der verlängerten Brennerstraße ausnahmslos einzuhalten, müssten nach den Ermittlungen des Lärmgutachters auf den bestehenden Wall zusätzliche Lärmschutzwände mit

einer Höhe zwischen 2,0 und 6,0 m errichtet werden. 4 bis 6 m hohe Lärmschutzwände schieden aber von vornherein aus städtebaulichen und baukonstruktiven Gründen aus.

Beantragt und planfestgestellt wurde dagegen eine **2,50 m hohe Lärmschutzwand** vom Ortseingang bis zur Einmündung der Geislinger Straße West und eine **2 m hohe Lärmschutzwand** in den beiden Folgelabschnitten, zum einen entlang der Brennerstraße zwischen den beiden Einmündungen der Geislinger Straße sowie zwischen der Einmündung der Geislinger Straße Ost und dem Knotenpunkt Brennerstraße/Gebersheimer Straße (zur genauen Lage der Lärmschutzwand vgl. Planunterlage 14.4). Bei einem Preis von 700 DM/m² belaufen sich die Kosten der planfestgestellten Lärmschutzmaßnahme auf ca. 1,3 Mio. DM. Die planfestgestellten Lärmschutzwände führen bei maximalen Pegelminderungen von 7,2 dB (A) dazu, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV nur noch an den straßenzugewandten Seiten von insgesamt **20** Gebäuden, und das - mit Ausnahme eines einzigen Gebäudes - auch **nur in Obergeschoss**. Die Höhe der Überschreitungen liegt zwischen 0,1 und 8,8 dB (A); deutliche Überschreitungen von mehr als 2 dB (A) werden noch an 8 Gebäuden verzeichnet.

Unabhängig davon, ob die Betroffenen mit Blick auf § 41 Abs. 2 BImSchG (unverhältnismäßige Kosten) einen Rechtsanspruch auf weitergehende Lärmschutzmaßnahmen haben, hat sich die Straßenbauverwaltung nach dem Erörterungstermin vom 18. bis 22.10.2001 in Abstimmung mit dem Landkreis Böblingen und der Stadt Leonberg zu einer **weiteren Verbesserung des Lärmschutzes** entschlossen. Mit Schreiben vom 13.12.2001 hat der Antragsteller **zugesagt**, die planfestgestellten Schallschutzwände durchgehend **um 1 m** (also von 2 m auf 3 m sowie im Bereich des Heubacher Weges von 2,50 m auf 3,50 m **zu erhöhen** und im westlichen Abschnitt des Wohngebietes Heubacher Weg 15, 17 und 14 zusätzlich den dort bestehenden **Erdwall** von Station 0 + 660 bis 0 + 710 in enger Anlehnung an den Bebauungsplan „Ezach, Teil 2“ **zu verlängern und zu erhöhen**.

Der Zusage dieser mit der Stadt Leonberg abgestimmten verbesserten Lärmkonzeption stehen weder tatsächliche noch rechtliche Hinderungsgründe entgegen. Die Außenwohnbereiche sind bereits in den Bebauungsplänen „Ezach, Teil 1“ und „Ezach, Teil 2“ den straßenabgewandten Seiten zugewiesen. Minimale Einschränkungen der Sichtbeziehungen und minimale Verschattungen auf der **Nordseite** der Grundstücke sind vernachlässigbar. Außerdem haben die hauptbetroffenen Anwohner schriftlich ihr Einverständnis zu der optimierten Lärmschutzkonzeption der Straßenbauverwaltung erklärt. Mit dem zugesagten Lärmschutz werden **nochmals deutliche Pegelminderungen** erzielt bis maximal 9,3 dB (A) für das besonders exponiert gelegene Gebäude Heubacher Weg 15.

Aus der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung vom 05.12.2001 ergibt sich, dass sich die Zahl der Gebäude, an denen dennoch die Grenzwerte von 59 dB (A) bzw. 49 dB (A) überschritten sind, auf **10** Wohngebäude im Ezach reduziert, ausnahmslos **beschränkt auf das 1. Obergeschoss bzw. das Dachgeschoss**. Die Höhe der Überschreitungen liegt noch zwischen 0,1 dB(A) und 5,0 dB (A); deutliche Überschreitungen von über 2 dB (A) sind lediglich noch an drei Wohngebäuden zu verzeichnen (Tuttlinger Straße 16 sowie Ebinger Straße 11 und 15). In den Freibereichen (Erdgeschosse bzw. Parterre) sind die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Durch die zugesagte Erhöhung erhöhen sich die Kosten der Lärmschutzanlagen von 1,3 auf nunmehr **2,0 Mio. DM**.

Mit den planfestgestellten und den mit Schreiben vom 12.12.2001 zugesagten aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Brennerstraße sind die **baukonstruktiv möglichen und städtebaulich vertretbaren Maßnahmen für den aktiven Lärmschutz ausgereizt**. Zudem stünden die Kosten für den zur vollständigen Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV notwendigen aktiven Maßnahmen absolut außer Verhältnis (§ 41 II BImSchG).

Mit den planfestgestellten und den zugesagten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden auch im Einwirkungsbereich der Brennerstraße (K 1011) die Grenzwerte der 16. BImSchV im Erdgeschoss, auf den Terrassen und den unbebauten ebenerdigen Außenwohnbereichen ausnahmslos eingehalten.

Der maßgebende Immissionsort (IO) liegt bei Gebäuden in Höhe der Geschosdecke (0,2 m über der Fensteroberkante) an der Außenfassade des zu schützenden Raumes. Bei Terrassen und unbebauten Außenwohnbereichen ist jeweils deren Mittelpunkt in 2 m Höhe der maßgebende IO.

Soweit in den verbleibenden wenigen Fällen in den **oberen** Geschossen auf der der Brennerstraße zugewandten Seite trotz der planfestgestellten und der zugesagten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte des § 2 I Nr. 2 der 16. BImSchV überschritten werden, wird das vom Gesetz- und vom Ordnungsgeber vorgeschriebene Schutzniveau zulässigerweise nach § 41 II BImSchG durch **ergänzende passive Maßnahmen** gewährleistet. Die Auffassung mehrerer Einwender, sie hätten einen Anspruch darauf, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV allein durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet werden, ist - wie bereits auf S. 75 im Zusammenhang mit dem Lärmschutz für die verstreuten

Wohngebäude im Längenbühl ausgeführt - nicht zutreffend.

Die Nachbarn der K 1011 haben keinen Anspruch auf weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen; ebenso wenig können sie Geldentschädigung für etwaige verbleibende Lärmbeeinträchtigungen ihrer Grundstücke verlangen.

Soweit trotz der planfestgestellten und der zugesagten Lärmschutzwände bei einzelnen Gebäuden noch im 1. Obergeschoss und/oder im Dachgeschoss die Grenzwerte von 59 dB (A) tags und von 49 dB (A) nachts überschritten werden, wird der vom Gesetzgeber vorgeschriebene Lärmschutz durch ergänzende passive Maßnahmen sichergestellt.

Weitergehende aktive Maßnahmen dürfen unterbleiben, da die dadurch verursachten Kosten gemäß § 41 II BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Dies gilt sowohl für weitere Wall- und/oder Wanderhöhlungen als auch für die sonstigen vorgeschlagenen aktiven Maßnahmen (Führung der Brennerstraße im Tunnel, begrünte Überdeckung, über die Fahrbahn gewölbte bauliche Wände).

Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist außerdem zu berücksichtigen, dass es sich bei dem vom Verkehr auf der Brennerstraße hervorgerufenen Lärm für alle Bewohner des Ezach um eine **plangegebene Vorbelastung** handelt, mit der sie von Anfang an rechnen mussten.

Wenn die Brennerstraße mit der ihr seit 20 Jahren zugeordneten Funktion als Hauptverbindungsstraße zwischen der Anschlussstelle Leonberg-West bzw. der Südrandstraße und der Innenstadt erst jetzt verwirklicht wird, so stellt sich dies bei realistischer und unvoreingenommener Betrachtung für die Bewohner der Wohngebiete Ezach, Teil 1 und Teil 2 als zweifacher Glücksfall dar: zum einen blieben sie 2 Jahrzehnte von dem entsprechenden Lärm verschont, zum anderen erhalten sie jetzt im Vergleich zur ursprünglichen (Bauleit-)Planung einen deutlich verbesserten aktiven Lärmschutz.

Es ist auch nicht zu beanstanden, dass die Straßenbauverwaltung es abgelehnt hat, in der Brennerstraße einen **lärmmindernden Belag** einzubauen.

Im Allgemeinen geht man davon aus, dass bei Geschwindigkeiten < 60 Km/h die Motorgeräusche und nicht die Reifenabrollgeräusche dominant sind. Aus dem genannten Grund dürfen gemäß dem vorgeschriebenen Rechenverfahren (RLS-90) Minderungen lärmmindernder Fahrbahnbeläge erst ab einer Geschwindigkeit > 60 Km/h in Ansatz gebracht werden. Üblicherweise werden lärmmindernde Beläge (hohlraumreicher Flüsterasphalt) ausschließlich in Straßenabschnitten mit schnellfließendem Verkehr wie Autobahnen oder Schnellstraßen eingebaut. Im innerstädtischen Verkehr beeinträchtigen neben zu geringen Geschwindigkeiten zahlreiche Störeinflüsse die dauerhafte und erhebliche Lärmminderung solcher Flüsterasphalte. Störeinflüsse einer erheblichen und dauerhaften Lärmminderung sind u. a. sehr instabile Verkehrs-

flüsse mit häufigen Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen (Stop-and-Go-Verkehr), Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen sowie Querungshilfen und Fahrbahneinengungen für Fußgänger. Nach kurzer Zeit setzen sich hohlraumreiche Flüsterasphalte mit der Folge zu, dass sich ihre lärmindernde Wirkung sehr deutlich verringert. Da im innerstädtischen Straßennetz (< 60 Km/h) schnellfließender Verkehr nicht zulässig bzw. aufgrund der genannten Störeinflüsse sich nicht ausbilden kann, fehlen die Saugeffekte der abrollenden Reifen, welche den hohlraumreichen Flüsterasphalt freihalten und seine lärmindernde Wirkung sicherstellen. Zudem haben Flüsterasphalte eine deutlich geringere Lebensdauer und sind im Einbau und Unterhaltung teurer.

- g) Der Antragsteller hat nach dem BImSchG und der 16. BImSchV die Nachbarschaft grundsätzlich nur vor dem Lärm zu schützen, der **von dem Vorhaben selbst** ausgehen wird (BVerwG, U.v. 21.03.1996, UPR 1996, 344 ff). Der Gesetzgeber hat bewusst davon abgesehen, die Nachbarschaft für den Bereich des Verkehrslärms durch einheitliche, alle Vorbelastungen erfassende Grenzwerte zu schützen. Zur Lärmsanierung des Gesamtbestandes von Straßen- und Schienenwegen hat er bis jetzt keine Regelung getroffen. Allerdings folgt aus dem Grundgesetz (Art. 2 II 1 und Art. 14 I 1 GG) unmittelbar, dass der Staat durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen darf, die im Ergebnis einen nicht rechtsfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Die durch die zugelassene Baumaßnahme zusätzlich verursachte Lärmbelastung darf zusammen mit der bereits bestehenden Vorbelastung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die die grundrechtliche Schwelle eines enteignungsgleichen Eingriffs und der Gesundheitsgefährdung überschreitet (BVerwG, U. v. 21.03.1996, UPR 1996, 344 ff <346>, U.v. 20.05.1998, NVwZ 1999, 67 ff <68>, U.v. 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154 ff <1159>). Während die **fachplanerische** Zumutbarkeitsschwelle inzwischen durch die 16. BImSchV normiert ist, fehlt für die - deutlich höher anzusetzende - **grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle** bis heute eine klare Grenzziehung (die in der Rechtsprechung des BGH bisher genannten Werte sind nicht als starre Regeln, sondern als relative Annäherungswerte aufzufassen; in diesem Sinne setzt die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Verkehrslärmimmissionen in Wohngebieten im Allgemeinen bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts an, U.v. 25.03.1993, DVBl. 1993, 1089 ff <1090>, BGHZ 122, 76 ff <80 f>). Die durch die planfestgestellte B 295 zusammen mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege **insgesamt verursachte Lärmbelastung** bleibt vorliegend **deutlich unterhalb der Grundrechtsschwelle**, so dass auch unter diesem Gesichtspunkt weitergehende Schutzmaßnahmen auf Kosten des Vorhabensträgers ausscheiden.

4. Schadstoffimmissionen

a) Der Antragsteller hat die künftige Schadstoffbelastung in der Nachbarschaft der B 295, der Anschlussstelle Leonberg-West und der beiden Leonberger Zulaufstraßen durch den Sachverständigen Dr. Ing. Gross untersuchen lassen (Planunterlagen 15 - 15.14). Dabei hat sich gezeigt, dass entlang der gesamten Strecke die **Grenz- und Prüfwerte der 22. und 23. BImSchV bei allen problematischen verkehrsbedingten Abgassubstanzen**, also bei Stickstoffdioxid (NO₂), Benzol (C₆ H₆) und Ruß, **eingehalten** werden.

Für den Renninger Abschnitt der B 295 und den Waldbereich bis zur Grünbrücke hat der Sachverständige die künftige Immissionsbelastung nach dem vom Bundesminister für Verkehr mit Rundschreiben vom 10.07.1992 eingeführten so genannten **MLuS-Modell** in der 1998 aktualisierten Fassung abgeschätzt (MLuS = Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung). Für den weiteren Abschnitt der B 295, für den Westanschluss, für die verlängerte Südrandstraße und für die verlängerte Brennerstraße wurde zur Immissionsberechnung ein dreidimensionales **Gauß-Modell** verwendet, wie es auch im Verfahren der TA Luft geschieht. In die Berechnungen eingeflossen sind die in dem Verkehrsgutachten (Planunterlage 13) für das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsmengen (für die A 8, für die nur Verkehrsprognosen für das Jahr 2010 zur Verfügung standen, wurden diese Verkehrsmengen um 2% pro Jahr, also um insgesamt 10 % erhöht), die kraftfahrzeugspezifischen Emissionsfaktoren einschließlich der durch die europäische Gesetzgebung vorgegebenen künftigen Entwicklung der Abgastechnik, die verkehrsspezifischen Emissionsfaktoren sowie die lokalen Windverhältnisse, die wiederum aus Gutachten von Dr. Seitz-Ökoplana (Mannheim) und vom Deutschen Wetterdienst Stuttgart (DWD) bekannt waren. Die so ermittelte künftige **Zusatzbelastung** ergibt zusammen mit der **Grundbelastung** die **künftige Gesamtbelastung**. Die Grundbelastung konnte aus Messwerten abgeleitet werden. Der Gutachter konnte dabei auf Rastermessungen der UMEG und auf eigene Messungen zurückgreifen, die im Rahmen der Immissionsuntersuchung für den 1997 planfestgestellten Abschnitt der A 8 Heimsheim - Leonberg erhoben worden waren.

b) Maßgebende Norm für die Bewältigung von Luftverunreinigungen in der straßenrechtlichen Planfeststellung ist § 74 II 2 LVwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. § 74 II 2 LVwVfG be-

stimmt allerdings nicht näher, wann eine Schutzauflage erforderlich ist. Insbesondere enthält sich die Vorschrift jeder Angabe darüber, welche Beeinträchtigung durch Verkehrsabgase noch als zumutbar anzusehen ist und deshalb eine Pflicht, entsprechende Vorkehrungen zu schaffen, nicht auslöst. Der Sache nach jedoch liegt die **Grenze der Zumutbarkeit**, bei deren Überschreitung Schutzauflagen nach § 74 II 2 LVwVfG notwendig werden, bei den schädlichen Umwelteinwirkungen i.S.v. § 3 I BImSchG (VGH B-W, U.v. 15.12.1995, VBIBW 1996, 345 ff <347>). Schädliche Umwelteinwirkungen i.S.v. § 3 I BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Explizit für den Straßenbau gibt es bis heute überhaupt keine vom Gesetz- oder Verordnungsgeber vorgeschriebenen verbindlichen Grenzwerte. Normativ festgeschrieben ist bisher - in anderem Zusammenhang - nur **ein verbindlicher Grenzwert**, nämlich in der 22. BImSchV für NO₂ ein 98-Prozent-Wert von 200 µg/m³, der zwar für das Planungsrecht nicht unmittelbar einschlägig ist, aber nach der gebotenen teleologischen, an Sinn und Zweck orientierten Interpretation und Anwendung grundsätzlich auch von einem geplanten Straßenbauvorhaben einzuhalten ist. Die Planfeststellungsbehörde sieht darüber hinausgehend seit vielen Jahren die fachplanerische **Zumutbarkeitsschwelle** i.S.v. § 74 II 2 LVwVfG und die damit identische "Erheblichkeitsschwelle" i.S.v. § 3 BImSchG bei den drei problematischen verkehrsbedingten Schadstoffen NO₂, Benzol und Ruß bei den strengeren **Konzentrations- bzw. Prüfwerten der 23. BImSchV** vom 16.12.1996, obwohl aus der Sicht des Normgebers die Werte der 23. BImSchV keine Grenzwerte darstellen, die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen eingehalten werden müssen (VGH B-W, U.v. 15.12.1995, aaO). Bei ihrem Erreichen sind nach der derzeit noch geltenden 23. BImSchV an sich **nur** Maßnahmen nach § 40 II 1 BImSchG zu **prüfen**. Trotz dieser bescheideneren normativen Zielrichtung hat das RPS die Konzentrationswerte der 23. BImSchV zur Bestimmung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle i.S.v. § 74 II 2 LVwVfG übernommen, so dass folgende Immissionswerte nicht überschritten werden dürfen:

- NO₂ 160 µg/m³ (98 %-Wert)
- Benzol 10 µg/m³ (JM = arithmetischer Jahresmittelwert)
- Ruß 8 µg/m³ (JM = arithmetischer Jahresmittelwert).

Außerdem verlangt das RPS für NO₂ neben dem 98-Perzentil von 160 µg/m³ zusätzlich einen JM von 80 µg/m³.

Die Konkretisierung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle i.S.v. § 74 II 2 LVwVfG mit Hilfe der Konzentrations- bzw. Prüfwerte der 23. BImSchV ist rechtlich nicht zu beanstanden (VGH B-W, U.v. 09.10.2000 - 5 S 1887/99 - A.U. S. 15/16; im Ergebnis verlangt auch das BVerwG im U.v. 26.02.1999, UPR 1999, 271 keinen strengeren Maßstab, wenn es die Praxis für zulässig hält, die mit einem Straßenbau-

vorhaben verbundene Zunahme der Abgas- und Schadstoffbelastungen in Ermangelung normierter Werte prognostisch zu beurteilen und dabei die Konzentrationswerte der 23. BImSchV und evtl. auch die so genannten LAI-Werte als **grobe Orientierungswerte** für die Einschätzung des Risikopotentials mit heranzuziehen). Dieser vom RPS angelegte Maßstab begegnet auch im Hinblick auf Schadstoffsynergismen keinen rechtlichen Bedenken (VGH B-W, U.v. 15.12.1995, aaO).

Werden die Werte der 23. BImSchV eingehalten, so sind **Gefahren**, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Nachbarschaft ausgeschlossen (VGH B-W, U.v. 09.10.2000, aaO). Eine weitergehende Herabsetzung der Erheblichkeitsschwelle ist trotz der erkannten kanzerogenen Wirkung auch für die Schadstoffe Ruß und Benzol nicht geboten; eine dahingehende Forderung kann insbesondere nicht aus der vom Länderausschuss für Immissionsschutz im Herbst 1991 herausgegebenen Studie "Krebsrisiko durch Luftverunreinigungen" hergeleitet werden (VGH B-W, U.v. 15.12.1995, VBIBW. 1996, 345 ff <348> mit ausführlicher Begründung). Der Planfeststellungsbehörde ist bekannt, dass für die kanzerogenen Stoffe keine allgemeinen Schwellenwerte festgelegt werden können, unterhalb derer **Gesundheitsrisiken** definitiv ausgeschlossen sind. Wollte der Normgeber entsprechende Risiken gleichwohl gänzlich ausschließen, müsste er den motorisierten Straßenverkehr (und zahlreiche Arbeitsabläufe im Wirtschaftsleben) verbieten und im Ergebnis unser heutiges Wirtschaftssystem nahezu zum Erliegen bringen. Da er dies nicht wollte, hat er sich im Konflikt mit anderen staatlichen Zielen in der 22. und 23. BImSchV für zwar strenge, aber mit gesamtgesellschaftlich vertretbaren Mitteln prinzipiell einhaltbare Konzentrations- und Prüfwerte entschieden, die es selbstverständlich im Zuge des technischen Fortschritts und ggfs. auch veränderter politischer Prioritätensetzung in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und wenn möglich schrittweise zu verschärfen gilt. Als Katalysator für die weitere Schadstoffminimierung kann insoweit auch das auf einem mehr wissenschaftlichen und recht komplizierten Modell aufbauende LAI-Papier von 1991 dienen, das Vorschläge enthält, um Belastungen durch die wichtigsten krebserzeugenden Luftschadstoffe risikoproportional abzubauen und dabei die unterschiedlichen Belastungssituationen in ländlichen Gebieten und in Ballungsgebieten zu berücksichtigen. Als verbindlicher Maßstab für die Zulassung von Straßenbauvorhaben scheiden die LAI-Werte aber aus. Der Ordnungsgeber hat nämlich beim Erlass der 22. BImSchV 1993 und der 23. BImSchV 1996 die ihm bekannten Werte des LAI-Papiers von 1991 bewusst nicht übernommen, sondern sich für die o.a. Werte als Grenz- bzw. Prüfwerte festgelegt, die nach wie vor rechtlich maßgebend sind. Außerdem darf nicht übersehen werden, dass sich die Werte des LAI-Papiers nicht auf einzelne (exponierte) Immissions**punkte**, sondern genau wie die für immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlagen geltende TA Luft auf quadratische

Beurteilungsflächen beziehen. Nach dem Rasterverfahren der TA Luft und des darauf verweisenden LAI-Papiers werden die Immissionen an den 4 Eckpunkten von 1-km Quadraten ermittelt und dann wird aus den Messwerten (hier analog aus den Rechenwerten) dieser 4 Eckpunkte der **arithmetische Mittelwert** als **maßgeblicher Wert** für die gesamte, 1 km x 1 km große Beurteilungsfläche gebildet. Flächig gesehen wird der Benzolwert des LAI-Papiers von 2,5 µg/m³ nach Angaben des Immissionsgutachters im Wohngebiet Ezach aber durchaus eingehalten.

Während es bei dem Verkehrslärm wegen der Spezialvorschrift des § 41 I BImSchG (wonach bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass "**durch diese**" keine schädlichen Umwelteinwirkungen **durch Verkehrsgeräusche** hervorgerufen werden) grundsätzlich nur auf den durch die planfestgestellte Straße verursachten Lärm ankommt, ist bei den Schadstoffimmissionen die **Gesamtbelastung**, also die **Summe aus der Vorbelastung sämtlicher Schadstoffquellen und der** durch die neue Straße verursachten **Zusatzbelastung**, maßgebend.

c) Das Schadstoffgutachten des Sachverständigen Dr. Gross belegt fachlich korrekt und nachvollziehbar, dass **im gesamten Einwirkungsbereich** der B 295, der Anschlussstelle, der verlängerten Südrand- und der verlängerten Brennerstraße die fachplanerischen Zumutbarkeitsschwellen bei den verkehrsrelevanten Schadstoffen NO₂, Benzol und Ruß **nicht nur eingehalten, sondern zum Teil deutlich unterschritten** werden. Die vom Gutachter ermittelten Ergebnisse liegen dabei auf jeden Fall auf der sicheren Seite. Das behördlich eingeführte MLuS-Verfahren hat bereits aufgrund der eigenen groben regelmäßig ungünstigen Annahmen starke Überschätzungen der künftigen Immissionsbelastung zur Folge. Bei dem wesentlich genaueren Gaußmodell sind ebenfalls noch ausreichende Sicherheiten eingearbeitet.

d) Obwohl es nach dem geltenden Recht genügt hätte, die Prüfung auf NO₂, Benzol und Ruß als die verkehrsrelevanten Leitschadstoffe und auf die genannten Kenngrößen JM und bei NO₂ zusätzlich das 98-Perzentil zu beschränken (VGH B-W, U.v. 09.10.2000 - 5 S 1887/99 - A.U. S. 15/16), hat der Immissionsgutachter - auch auf Grund eines Hinweises der Planfeststellungsbehörde im Vorfeld des Zulassungsverfahrens - im Luftschadstoffgutachten von Anfang an die notwendigen Berechnungsnachweise für Schadstoffe und Kennwerte geliefert, um das Vorhaben auch an den **europarechtlichen Anforderungen** in der **Luftqualitätsrahmenrichtlinie** der EU (Richtlinie über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität 96/62/EG, RRL) und den auf ihrer Grundlage ergangenen beiden Tochterrichtlinien (TRL) messen zu können. Ergänzende Ausführungen zu den richtlinienrelevanten Schadstoffen und Kenn-

ziffern finden sich in dem vom Vorhabensträger zusammen mit der abschließenden Stellungnahme vorgelegten Beitrag des Sachverständigen zur EU-Problematik (Dr. Gross, Teil 2, S. 1 - 22). Der Immissionsgutachter hat sich mit den nun einmal objektiv nicht einfachen Anwendungsfragen auf hohem fachlichem Niveau auseinander gesetzt und methodische Probleme, z. B. fehlende Messwerte für die Vorbelastung einzelner Kennziffern, fehlende anerkannte Berechnungsalgorithmen zur Addition von Vor- und Zusatzbelastung für die Bildung des 99,8-Perzentils für NO₂ stets redlich und offen angesprochen und auch hierfür regelmäßig plausible und überzeugende Lösungen gefunden. Es darf nicht übersehen werden, dass die EU-Richtlinien eine Reihe von Fragen aufwerfen, mit denen fachlich Neuland betreten wird und zu deren eindeutigen und sinnvollen Anwendung es zudem ergänzender Detailregelungen durch den nationalen Normgeber bedarf. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass die EU-Richtlinien vorrangig auf Messungen tatsächlicher und nicht auf Berechnungen künftiger Immissionsbelastungen zugeschnitten sind.

Während die RRL selbst keine Detailregelungen für einzelne Schadstoffe enthält, sieht die an die Mitgliedstaaten gerichtete, an sich bis zum 19.07.2001 in nationales Recht umzusetzende 1. TRL (RL 1999/30/EG des Rates vom 22.04.1999) u.a. Grenzwerte für NO₂ und PM₁₀ (das sind Partikel mit einem aerodynamischen Durchmesser < 10 µm) vor, die 2., bis zum 13.12.2002 umzusetzende TRL (RL 2000/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.11.2000) u.a. Grenzwerte für Benzol. Beide EU-TRL enthalten sehr strenge und anspruchsvolle, gegenüber früheren RL und dem bisherigen nationalen Recht deutlich verschärfte Grenzwertregelungen, nämlich für

- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| • NO ₂ (JM) | 40 µg/m ³ |
| • NO ₂ (99,8%) | 200 µg/m ³ |
| • Benzol (JM) | 5 µg/m ³ |
| • PM ₁₀ (JM) | 40 µg/m ³ |

Die EU-Grenzwerte sind nicht Ergebnis neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse, sondern Ausfluss politischer Wertung und politischen Willens mit dem begrüßenswerten Ziel, durch verschärfte Immissionsgrenzwerte und geeignete Minderungsmaßnahmen die Luftqualität in der Gemeinschaft zu verbessern.

Beide TRL sind bis jetzt **nicht in nationales Recht transformiert**. Die in der Rechtsprechung des EuGH entwickelten Voraussetzungen für eine **Direktwirkung** von Richtlinien in den Mitgliedsstaaten sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bei den beiden TRL nicht erfüllt (zwar sind die **Grenzwerte** selbst bestimmt und klar, aber es gibt u.a. keine verbindlichen, kompatiblen Mess- und Berechnungsverfahren und auch die maßgeblichen **Immissionspunkte** weisen nicht den erforderlichen Grad an Genauigkeit auf, sondern bedürfen der Präzisierung durch die einzel-

nen Mitgliedstaaten). Selbst wenn die TRL unmittelbar anwendbar wären, würde daraus entgegen der Auffassung mehrerer Einwender auch keineswegs das (vorliegend für den Immissionsschutz jedenfalls per Saldo kontraproduktive und nahezu absurde) Ergebnis folgen, dass bei Überschreitung einzelner Grenzwerte ein (doch gerade zu gravierenden Luftverbesserungen in besonders belasteten Stadtteilen beitragendes) Straßenbauvorhaben zwingend abgelehnt werden müsste. Um das angepeilte Ziel (Einhaltung aller Grenzwerte) zu erreichen, schlagen die quellenunabhängigen Immissionsschutzrichtlinien der EU selbst ein wesentlich **flexibleres Handlungsinstrumentarium** vor.

Der von der Bundesregierung am 12.12.2001 beschlossene **Regierungsentwurf** sieht eine Umsetzung der EU-Grenzwerte mit gewissen Modifizierungen im Rahmen einer Novellierung der 22. BImSchV vor. Über die EU-Vorgaben hinausgehend soll darin auch der (bisher in der 23. BImSchV enthaltene) Konzentrationswert für Ruß auf $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ verschärft werden. Parallel zur Änderung der 22. BImSchV soll auch das BImSchG dahin geändert werden, dass zur Durchsetzung der künftigen Grenzwerte die Eingriffsmöglichkeiten gegenüber Verursachern von Luftverschmutzungen, besonders bei Industrieanlagen und beim Fahrzeugverkehr (**Verkehrsbeschränkungen**) erweitert werden.

Die Untersuchungen des Immissionsgutachters mit den in Deutschland üblichen Berechnungsverfahren haben gezeigt, dass - mit Ausnahme des JM von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 - sämtliche in den beiden TRL enthaltenen **Grenzwerte** mit den jeweiligen Kennwerten (JM, 99,8 %) entlang der gesamten Strecke der B 295 und der K 1011 **sicher eingehalten** werden.

Nach den Berechnungen von Herrn Dr. Gross mit den oben beschriebenen Verfahren (MLuS-92, Stand 1998 für die freie Strecke der B 295, ansonsten Gauß-Modell) würde an einigen Stellen im Einwirkungsbereich der B 295 und der K 1011 der EU-Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für das **NO_2 -JM** überschritten.

Abgesehen von Gewerbegebieten wären hiervon auch die verstreut im **Außenbereich von Renningen** am Fuße des Längenbühl gelegenen Wohngebäude betroffen. Die im ausgelegten Gutachten hierfür angegebenen Werte von $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ waren noch mit der inzwischen überholten MLuS-Fassung von **1998** berechnet. Bei einer Nachberechnung mit dem jetzt aktuellen MLuS-92, Stand **2000** (u. a. mit aktuelleren Emissionsfaktoren) ergab sich rein rechnerisch ein Wert von $39,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der die tatsächlich zu erwartende Immissionssituation wegen des extrem konservativen Ausbreitungsverfahrens bei MLuS aber immer noch nicht unerheblich überschätzen dürfte.

Für das Wohngebiet **Ezach** wurden bereits im ausgelegten Schadstoffgutachten hinter der Lärmschutzwand entlang der Brennerstraße maximale Werte von ca. **38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$** , also Werte **unterhalb** des EU-Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ausgewiesen. Der Gutachter sah gleichwohl die Differenz zum Grenzwert im Hinblick auf die Genauigkeit der Berechnung als zu gering an, um mit absoluter Sicherheit prognostizieren zu können, dass im Jahr 2015 der Wert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auch tatsächlich überall im Wohngebiet Ezach unterschritten wird.

Aus rechtlicher Sicht führt diese fachliche Einschätzung dennoch nicht zur Anordnung von (weitergehenden) Schutzmaßnahmen, auch nicht zu einer Trassenverschiebung und erst recht nicht zur Ablehnung der beantragten Verlängerung der Brennerstraße, geschweige denn zur Ablehnung des Gesamtvorhabens.

Die Planfeststellungsbehörde ist bereits, was die **tatsächlich** zu erwartenden NO_2 -Belastungen im Prognosejahr angeht, weniger pessimistisch als der Gutachter. Zum einen ist zu bedenken, dass die vom Antragsteller im November bzw. Dezember 2001 zugesagte **Erhöhung der Lärmschutzwand** entlang der Brennerstraße um einen **weiteren Meter** eine nochmalige, im Gutachten nicht berücksichtigte geringfügige Verringerung der Immissionsbelastung in diesem Wohngebiet bewirkt. Zum anderen sind auch in dem hier verwandten Gauß-Modell noch ausreichende **Sicherheiten eingebaut**; diese Einschätzung wird durch zahlreiche Vergleiche von Berechnungs- und Messergebnissen in der Vergangenheit eindrucksvoll bestätigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat in den letzten Jahren durchweg die Erfahrung gemacht, dass die von den Schadstoffgutachtern mit dem Gauß-Modell im Planungsstadium berechneten Werte regelmäßig höher, zum Teil deutlich höher lagen als die nach Realisierung des Vorhabens später jeweils tatsächlich gemessenen Werte. So hat z. B. Herr Dr. Gross selbst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens A 81 (Engelbergbasistunnel) für den Bereich des Leobads in der Nähe des AD Leonberg im unmittelbaren Einwirkungsbereich der beiden Autobahnen A 8 und A 81 sowie der Südrandstraße mit einem **Gesamtverkehrsaufkommen von mehr als 200 000 Kfz/24 h** für das Jahr 2000 NO_2 -Belastungen von $60 - 70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt. Gemessen wurde in den letzten Jahren von der UMEG demgegenüber im dortigen Bereich nur ein Jahresmittelwert von **$43 \mu\text{g}/\text{m}^3$** .

Nicht vergessen werden darf auch der **begrenzte Anteil** der Emissionen der Brennerstraße an der NO_2 -Gesamtbelastung von $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für die am ungünstigsten zur K 1011 gelegenen Wohngebäude. So beträgt im Jahre 2015 bereits die allgemeine Hintergrundbelastung ohne A 8 und ohne sonstige Straßenzüge, vom Gutachter als Immissionsvorbelastung 1 bezeichnet, $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Planunterlage 15.6, S. 25). Zu dieser Vorbelastung 1 kommt noch die - von der Planfeststellung ebenfalls nicht beeinflusste und nicht beeinflussbare - Vorbelastung 2 für das übrige Straßennetz hinzu. Die aus der Vorbelastung 1 und der Vorbelastung 2 zusammengesetzte **Gesamtvor-**

belastung beträgt im westlichen Ezach mehr als $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Aber selbst wenn man von einer non-liquet-Situation ausgeht, d.h. wenn man es als unsicher ansieht, ob im Prognosejahr der Wert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 tatsächlich an jedem Einzelpunkt unterschritten wird, stünden den betroffenen Anwohnern im Wohngebiet Ezach keine Ansprüche auf (weitergehende) Schutzvorkehrungen gemäß § 74 II 2 LVwVfG zu.

Die 1. TRL verlangt nicht, dass die NO_2 -Belastung an jedem denkbaren Immissionspunkt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht überschreiten darf. Im Anhang VI zur 1. TRL werden für Messstellen von u.a. NO_2 verschiedene - noch dazu nicht ganz einfach miteinander in Einklang zu bringende - großräumige und lokale Standortkriterien aufgelistet. Zu den großräumigen Standortkriterien heißt es dort unter anderem:

„Die Probenahmestellen sollen im allgemeinen so gelegt werden, dass die Messung sehr begrenzter und kleinräumiger Umweltbedingungen in ihrer unmittelbaren Nähe vermieden wird. Als Anhaltspunkt gilt, dass eine Probenahmestelle so gelegen sein sollte, dass sie für die Luftqualität in einem umgebenden **Bereich von mindestens 200 m^2** bei Probenahmestellen für den Verkehr und mehreren Quadratkilometern bei Probenahmestellen für städtische Hintergrundquellen **repräsentativ** sind.“

Die 1. TRL geht beim NO_2 -JM demnach weder von einem flächenbezogenen (wie die TA Luft) noch von einem streng punktbezogenen Ansatz (wie etwa die 16. BImSchV beim Lärm) aus. Konsequenz des in der 1. TRL gewählten Ansatzes, der sich als **punktrepräsentativ** bezeichnen lässt, dürfte sein, dass sich die Wahrscheinlichkeit für eine Überschreitung des Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an dem maßgeblichen repräsentativen Immissionspunkt nochmals verringern dürfte.

Für letztlich ausschlaggebend hält die Planfeststellungsbehörde aber einen anderen Gesichtspunkt. Die nach Auffassung von einigen Einwendern bestehende Gefahr, dass mit der Planfeststellung der verlängerten Brennerstraße ein Vorhaben zugelassen würde, das wegen (behaupteter) Nichteinhaltung des EU-Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ von Anfang an als (immissionsrechtlicher) „Sanierungsfall“ zu betrachten wäre, besteht in Wahrheit nicht. Die selbst im ungünstigsten Fall entlang der Brennerstraße zu erwartende NO_2 -Belastung bleibt - wie bereits ein Blick auf die Parameter Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeiten und konkrete Ausbreitungsbedingungen zeigt - auf jeden Fall deutlich hinter den Belastungen der Wohngrundstücke in der Nähe von stark befahrenen Autobahnen und Schnellstraßen sowie noch höher belasteten innerörtlichen Straßen in Leonberg und vergleichbaren Städten im Ballungsraum zurück. Geht man - wie auch die Einwender - von der Annahme aus, dass die 1. TRL möglichst strikt umgesetzt wird und dass der anhaltende technische Fortschritt nicht ausreicht, um den NO_2 -JM-Wert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bereits in naher Zukunft überall sicherzustellen, so müssten primär für Hauptverkehrsstraßen mit noch wesentlich höheren

Belastungen **Verkehrsbeschränkungen** angeordnet werden, die ihrerseits aber auch den weniger belasteten Straßen wie der Brennerstraße zugute kämen und dort erst recht Absenkungen deutlich unter die Grenzwerte zur Folge hätten. Zum einen würde sich nämlich die Grundbelastung (Vorbelastung) verringern, zum anderen würde durch effektiv ausgewählte Verkehrsbeschränkungen auch in der Brennerstraße das Verkehrsaufkommen mit der Folge reduziert, dass auch die dortigen Emissionen und die dadurch verursachten Zusatzbelastungen für das Wohngebiet Ezach niedriger ausfallen.

e) Die Schadstoffproblematik stellte einen Schwerpunkt der Einwendungen dar. Nach Abschluss der Anhörung hat die Planfeststellungsbehörde daher alle zu diesem Problembereich gehörenden Einzeleinwendungen systematisch erfasst und den Vorhabens-träger sowie den Schadstoffgutachter gebeten, sich mit den rund 50 Einzelargumen-ten gründlich auseinander zu setzen. Dies ist in dem der abschließenden Stellung-nahme der Straßenbauverwaltung angeschlossenen Beitrag von Herrn Dr. Gross vom Juni 2001 umfassend im 1. Teil auf ca. 80 Seiten geschehen. Der Immissionsgutach-ter hat darin überzeugend und nachvollziehbar alle einschlägigen Fragen beantwor-tet, die Kritik an seinem Gutachten Punkt für Punkt widerlegt und Befürchtungen, die Schadstoffbelastung würde im Einwirkungsbereich des planfestgestellten Straßen-bauvorhabens höher als im Gutachten angegeben ausfallen, ausgeräumt. Wegen der Einzelheiten kann an dieser Stelle auf die äußerst sorgfältige und gewis-senhafte gutachterliche Stellungnahme von Herrn Dr. Gross vom Juni 2001 verwie-sen werden.

Eingegangen werden soll hier nur auf einige zentrale und in der öffentlichen Diskussi-on in Leonberg zum Teil immer wieder hartnäckig wiederholte Argumente.

aa) Zum Vorwurf, durch das planfestgestellte Vorhaben würde es „zwangsläufig“ zu einem gewaltigen Anstieg der Schadstoffe und einer „akuten Gefahr“ für Leib und Le-ben der Menschen in Leonberg und speziell im Wohngebiet Ezach kommen, äußerte sich der Gutachter wie folgt:

„Die These einer sich verschlechternden Situation im Ezach ist nicht richtig. Der südliche und östliche Teil des Ezach wird derzeit und im Planfall 0 auch im Prognosejahr stark von Kfz-Schadstoffen beaufschlagt. Bei der Rea-lisierung der Neubautrasse wird zwar der nördliche Ezach stärker als derzeit, aber in wesentlich geringerem Maße als derzeit der östliche und südliche Ezach beeinträchtigt. Dies liegt daran, dass die Neubautrasse im Norden des Ezach **wegen der nur einseitigen Bebauung wesentlich „windoffener“** ist und damit eine **bessere Schadstoffverdünnung ermöglicht** und die **Wohnbebauung zusätzlich durch einen Wall mit aufgesetzter Wand von**

der Trasse getrennt ist. Diese Wand bewirkt eine weitere Schadstoffreduzierung. Der östliche und der südliche Teil des Ezach wird dagegen durch die drastische Verkehrsreduzierung auf der Renninger Straße und der Friedhofstraße stark entlastet.

Für den lokalen Eintrag der kanzerogenen Stoffe spielt neben der **Emission** die **Verdünnung** auf dem Weg von der Straße bis zum Wohngebäude eine große Rolle. Wegen der nur einseitigen windoffenen Bebauung der Brennerstraße im Bereich nördlich des Ezach, mit einer zusätzlichen Lärmschutzwand/wand-Kombination ist die Verdünnung der Schadstoffe wesentlich besser, als wenn die Emissionen im Bereich der beidseitig angebauten Renninger Straße und Friedhofstraße freigesetzt werden und von dort das Wohngebiet Ezach beeinflussen. Aus diesem Grund ist **die insgesamt ins Wohngebiet Ezach eingetragene Menge** an kanzerogenen Stoffen bei der neuen Trassenführung **geringer** als unter der Bedingung der alten Trasse.“

bb) Es bedurfte auch keiner zusätzlichen **meteorologischen Basisgutachten**, um die konkrete Schadstoffausbreitung in Leonberg und Umgebung angemessen ermitteln zu können. Für Leonberg liegen seit einigen Jahren umfangreiche Messungen des Büros Dr. Seitz (Mannheim) vor, deren Ergebnisse in das ausgelegte Schadstoffgutachten eingeflossen sind, so dass etwaige geographische und klimatische Sonderbedingungen durchaus berücksichtigt sind. Hierzu äußerte sich der Gutachter wie folgt:

„Es ist richtig, dass bedingt durch die geographische Situation von Leonberg und Umgebung besondere Strömungssituationen vorliegen. Insbesondere die Strömungsformen an Strahlungstagen bzw. Strahlungsnächten zeigen Besonderheiten, die teils auf lokale Einflüsse, teils auf regionale Ausgleichsströmungen zurückzuführen sind. Diese Strömungsformen wurden jedoch in ziemlich umfangreicher Form durch die Messungen des Büros Dr. Seitz erfasst.

Im Bereich Leonberg wurden über mehrere Jahre insgesamt an 24 Messstellen die Strömungssituationen erfasst. Im und um den untersuchten Bereich wurden im Ezach die Station „Geislinger Straße“, im Hertich die Station „Kirchbachstraße“, im Glemstal im Bereich des Schopflochberges die Station „Schopfloch“ und weiter westlich die Stationen „Paulinenstraße“ und „Lohlenbach“ betrieben. Bei diesen Messungen wurden auch die kaltluftbedingten

Strömungen sowie extreme Schwachwinde gemessen. Es ist kaum ein dichteres Messnetz vorstellbar, das für eine Schadstoffuntersuchung bereit gestellt werden könnte. Auf diesen Messungen basiert die Ausbreitungsrechnung der Schadstoffuntersuchung.

Das Glemstal hat zwar eine ausgeprägte Leitwirkung, aber der zitierte „Düseneffekt“ des Glemstales, der Schadstoffe in die Altstadt transportiert und Grenzwertüberschreitungen in der Grabenstraße verursacht, kann so aus den Messungen des Büros Dr. Seitz nicht abgelesen werden. So zeigt z. B. die Messstation Clausenmühle an Strahlungstagen, dass die Strömung überwiegend parallel zum Glemstal verläuft, der größte Teil der Windrichtung kommt jedoch aus nordöstlicher Richtung, der Wind im Glemstal bläst in diesen Situationen überwiegend entgegen der Richtung, in der der <der von Einwendern> postulierte Düseneffekt Schadstoffe in die Altstadt transportieren sollte. Auch das westliche Glemstal erzeugt, besonders an den strahlungsbetonten Wetterlagen, in denen die Strömungen ausgeprägt durch die Topographie beeinflusst sind, innerhalb der Bebauung keine in Richtung Altstadt gerichtete Strömung. Am Tag herrschen gemäß der Messungen in der Siemensstraße bei diesen Wetterlagen Winde aus Nord-Nordost und in der Nacht aus Nordwesten vor.

Die hohen Schadstoffmesswerte in der Innenstadt bzw. in der Grabenstraße bedürfen keiner besonderen Windsituation zur Erklärung. Unter der Bedingung der dort vorliegenden **engen Bebauung**, dem **steilen Anstieg** der Straße und der **Ampelanlagen** stellen sich zwangsläufig entsprechende Immissionssituationen ein.“

cc) Der Sachverständige hat sich auch zu dem Vorwurf geäußert, seine Ergebnisse könnten schon deswegen nicht stimmen, weil in Leonberg bereits heute die Schadstoffbelastungen flächendeckend über den Grenzwerten der 23. BImSchV lägen. In soweit wurden offensichtlich von einzelnen Einwendern falsche Schlüsse aus Messergebnissen der Vergangenheit gezogen. Die Schadstoffbelastungen sind in Leonberg bekanntermaßen hoch, von flächendeckenden Grenzwertüberschreitungen kann jedoch keine Rede sein (vgl. dazu detailliert die Ausführungen von Herrn Dr. Gross auf S. 40 ff seiner Stellungnahme vom Juni 2001).

Die Ergebnisse der umfangreichen Immissionsmessungen in Leonberg stehen keineswegs im Widerspruch zu den gutachterlichen Berechnungen und werden - auch in ihrer zeitlichen Entwicklung - durchweg plausibel erklärt.

Die laienhafte Vorstellung, die Immissionsverhältnisse entlang der Brennerstraße müssten aufgrund eines nicht wesentlich anderen Verkehrsaufkommens ähnlich sein wie in der Grabenstraße oder in der Leonberger Innenstadt, ist falsch. Vergleichbare **Emissionen** führen an der (weitgehend) nur einseitig bebauten Brennerstraße mit bis zu 8 m hohen Lärmschutzanlagen zu deutlich niedrigeren **Immissionen** auf den schutzwürdigen Nachbargrundstücken als an der Grabenstraße mit lichtsignalgeregelten Kreuzungen, extremer Steigung und enger Bebauung.

Die Ausbreitungsbedingungen der Luftschadstoffe an der Brennerstraße am Rande der Bebauung entsprechen eher der Situation im Umkreis des Autobahndreiecks als der in der Innenstadt von Leonberg.

Die Messungen der UMEG an der automatischen Messstation direkt am AD Leonberg (Leobad) im Zeitraum von September 1999 (Verkehrsfreigabe des Engelbergbastunnels) bis August 2000 erbrachten trotz eines dort wesentlich höheren Verkehrsaufkommens und daher wesentlich höherer Emissionen folgende **Immissionswerte**:

- NO₂ (JM) 43 µg/m³
- NO₂ (98%) 106 µg/m³
- NO₂ (99,8%) 180 µg/m³

(99,8-Perzentil abgeleitet aus 98-Perzentil gemäß Regression Büro Lohmeier)

- PM₁₀ 25 µg/m³
- Ruß 5,3 µg/m³
- Benzol 1,4 µg/m³

Die Messergebnisse am Leobad zeigen, dass bei lockerer Bebauung selbst bei extrem hohem Verkehrsaufkommen (über 200 000 Kfz/24 h auf A 8, A 81 und K 1011 zusammen) die Grenzwerte der 23. BImSchV eingehalten werden und selbst von den EU-Grenzwerten allein der NO₂-Langzeitwert von 40 µg/m³ geringfügig überschritten wird. Woher einzelne Einwander dennoch die Gewissheit haben, die vom Sachverständigen im Schadstoffgutachten Brennerstraße (Planunterlage 15.1) für das Ezach hinter den bis zu 8 m hohen Lärmschutzanlagen bei einem Verkehrsaufkommen von

22 000 Kfz/24h prognostizierte NO₂-Belastung von 38 µg/m³ könne keinesfalls stimmen und müsse manipuliert sein, wird vermutlich auf Dauer ihr Geheimnis bleiben.

Die Kritik am Immissionsgutachten war ganz überwiegend sachlich und fundiert. Vereinzelt wurde Herr Dr. Gross - möglicherweise aus „Enttäuschung“ über die gutachterlichen Ergebnisse - auch persönlich und unqualifiziert angegriffen. Für Zweifel an seiner fachlichen Qualifikation oder an seiner Neutralität hat der Gutachter im laufenden Verfahren nicht den geringsten Anlass geliefert. Herr Dr. Gross hat in den letzten 12 Jahren - auch im Raum Leonberg - zahlreiche Schadstoffuntersuchungen durchgeführt und ist der Planfeststellungsbehörde seit langem als außerordentlich kompetenter, kritischer und seriöser Fachgutachter bekannt. Bei nachträglichen Messungen hat sich stets bestätigt, dass er mit seinen Berechnungen und Prognosen auf der sicheren Seite gelegen hat. So hat er - wie ausgeführt - z. B. im Planfeststellungsverfahren für den Engelbergbasistunnel für den Bereich des Leobads in der Nähe des Autobahndreiecks für das Jahr 2000 einen JM für NO₂ von 60 - 70 µg/m³ prognostiziert, einen Wert, von dem auch damals behauptet wurde, er sei unterschätzt bzw. manipuliert. Tatsächlich liegt der Langzeitmittelwert im dortigen Bereich, nachgewiesen durch die Messungen der UMEG von September 1999 bis August 2000, bei 43 µg/m³.

Da das Immissionsgutachten hohen fachlichen Ansprüchen gerecht wird und bei unvoreingenommener Betrachtung nicht der geringste Zweifel an der Unabhängigkeit und Unparteilichkeit von Herrn Dr. Gross besteht, wird die polemische Forderung nach einem „neutralen“ Gutachten zurückgewiesen.

f) Fassen wir zusammen: Durch das planfestgestellte Straßenbauvorhaben wird die Gesamtbelastung an keiner Stelle die zur Konkretisierung der Zumutbarkeitsgrenze i.S.v. § 74 II 2 LVwVfG von der Planfeststellungsbehörde in Anlehnung an die 23. BImSchV selbst vorgegebenen und von der Rechtsprechung (jedenfalls bisher stets) gebilligten „Grenzwerte“ überschreiten. Durch die Maßnahme **verbessert sich die Luftqualität** gerade für die heute von Abgasen besonders geplagten Anwohner entlang der Renninger Straße und der Friedhofstraße in Leonberg im Zuge der heutigen B 295. Verantwortlich dafür, dass trotz des erheblichen Verkehrsaufkommens auf der B 295, der A 8 und der K 1011 insgesamt zufriedenstellende Immissionsverhältnisse zu erwarten sind, sind neben der durch die Netzerweiterung ermöglichten Herausver-

lagerung des überörtlichen Verkehrs, der weitgehenden Verlagerung des (Leonberger) Ziel- und Quellverkehrs an den Rand der Bebauung sowie der Verflüssigung des Verkehrsablaufs, wodurch insbesondere die kanzerogenen Benzolmissionen deutlich abnehmen, dieselben Planungsparameter, durch die sich bei einer Gesamtbeurteilung auch die Lärmsituation verbessert (Verringerung des Gefälles, Einschnitte, Lärmschutzwälle und -wände als Ausbreitungshindernisse auch für Luftschadstoffe). Das zugelassene Vorhaben entspricht damit - entgegen den Schlussfolgerungen einzelner Einwender - durchaus auch der von der EU mit der RRL und den beiden TRL den Mitgliedsstaaten vorgegebenen Linie, die Luftsituation gerade in hoch belasteten Ballungsräumen zu verbessern. Während es durch die planfestgestellte Lösung (ohne Ausschöpfung der schon heute nach dem BImSchG möglichen und künftig noch erweiterten Eingriffsmöglichkeiten gegenüber den Verursachern der Luftverunreinigung) allenfalls **punktuell** zu Belastungen in der **Nähe** des besonders „ehrgeizigen“ NO₂-Wertes von 40 µg/m³ kommt, würden bei einem Verzicht auf die Gesamtmaßnahme oder auch nur auf die verlängerte Brennerstraße zwangsläufig **flächenhafte Überschreitungen** dieses Wertes entlang des Straßenzuges der heutigen innerstädtischen B 295 in Leonberg hingenommen. Noch weiter gehende Verbesserungen der Luftsituation - speziell auch für das Wohngebiet „Ezach“ - könnten von der Stadt Leonberg mit der angedachten Nord-West-Tangente erreicht werden, mit der sich die planfestgestellte Trasse der verlängerten Brennerstraße wegen ihrer Führung auf der Westseite der Glems wesentlich besser kombinieren lässt als die vom Bürgerverein Ezach vorgeschlagene und von vielen Bewohnern des Ezach favorisierte Variante C.

5. Wald, Natur und Landschaft

Naturschutzrechtliche und waldrechtliche Vorschriften werden durch die vorliegende Planfeststellung nicht verletzt.

Das planfestgestellte Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar, von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen. Obwohl ein Ausgleich im erforderlichen Maße nicht möglich ist, wird der Eingriff zugelassen, weil den mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen der Vorrang vor den Belangen des Naturschutzes einzuräumen ist. Die im Einwirkungsbereich der B 295 selbst nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen werden durch Ersatzmaßnahmen und ergänzend durch eine Ausgleichsabgabe und eine Walderhaltungsabgabe kompensiert. Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen das Walderhaltungsgebot oder sonstige spezielle naturschutzrechtliche Vorschriften.

Die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen **gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft** sind in den Planunterlagen zutreffend und vollständig beschrieben und bewertet. Nach § 10 I LNatSchG sind Eingriffe im Sinne dieses Gesetzes Vorhaben, die geeignet sind, u. a. durch die Errichtung von Straßen den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild zu beeinträchtigen. Im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan LBP (Planunterlage Nr. 16.1.1) sind die für den Naturhaushalt, seine einzelnen Potentiale (Boden, Wasser, Luft und Klima, Tiere und Pflanzen) für die Landschaft, das Landschaftsbild, die Erholung sowie für das Wohnen, das Wohnumfeld, die Kultur und sonstigen Sachgüter zu erwartenden Beeinträchtigungen im Einzelnen aufgelistet.

Der Vorhabensträger hat in der Verträglichkeitsuntersuchung nach § 19 c BNatSchG (Planunterlage 16.1.2) die Vereinbarkeit des Vorhabens mit sog. „Natura-2000-Gebieten“ (FFH-Gebieten und Europäischen Vogelschutzgebieten) geprüft. Ergebnis der Erheblichkeitsprüfung war, dass zwar hochwertige Gebiete tangiert werden, dass aber durch die bestehende hohe Vorbelastung durch die vorhandenen Straßen erhebliche Beeinträchtigungen i. S. v. § 19 BNatSchG nicht zu erwarten sind. Innerhalb des Untersuchungsraumes gibt es keine von Baden-Württemberg an die EU gemeldeten Natura-2000-Gebiete. Darüber hinaus hat die Untersuchung ergeben, dass hinsichtlich der Lebensraumtypen und der Arten nach Anhang I und II der FFH-

Richtlinie sowie der Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie keine Gebiete erheblich beeinträchtigt werden, die eventuell zur Ausweisung als Natura-2000 geeignet wären. Diese Einschätzung blieb bei der Anhörung unwidersprochen.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wurde **soweit als möglich minimiert** und damit dem striktes Recht darstellenden **Vermeidungsgebot** entsprochen. Der Begriff der Vermeidbarkeit ist nicht im naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen, denn in tatsächlicher Hinsicht ist nahezu jede Beeinträchtigung vermeidbar. Auch der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben stellt ebenso wenig wie die Verweisung auf eine Alternativtrasse (sog. Kreisverweisung) eine Vermeidung dar, weil es sonst überhaupt keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen gäbe (st. Rspr. des VGH B-W u. a. U. v. 23.06.1988, VBIBW 1989, 61 ff und U. v. 03.09.1993, NVwZ-RR 1994, 373 ff). Die Vermeidbarkeit bezieht sich mithin immer auf die Frage, ob bei Verwirklichung des Vorhabens **an der vorgesehenen Stelle** erhebliche Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft **vermieden oder zumindest vermindert** werden können. Das Verbot vermeidbarer Beeinträchtigungen ist also darauf gerichtet, die Auswirkung auf den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild durch das Vorhaben selbst an Ort und Stelle möglichst gering zu halten. Der Antragsteller hat vorliegend zahlreiche Maßnahmen entwickelt, um die Eingriffsintensität der planfestgestellten Trasse zu reduzieren. Hierzu zählen u. a. die Planung einer 62 m langen Grünbrücke und die Schonung hoch empfindlicher Bereiche.

Der vierspurige Aus- und Neubau im Waldbereich ist im Rechtssinne nicht als vermeidbar anzusehen. Angesichts der Verkehrsbelastung, des hohen Lkw-Anteils und der Steigungsverhältnisse ist die Dreistreifigkeit des südlichen und die Vierstreifigkeit des nördlichen Teilstücks bedarfsgerecht. Eine über die jetzige Planung hinausgehende Reduzierung des Querschnitts würde zu einer vom Vermeidungsgebot nicht verlangten gravierenden **Funktionsbeeinträchtigung** der B 295 führen.

Auch mit der planfestgestellten 62 m langen **Grünbrücke** wurde das zur Erfüllung der Vermeidungspflicht Erforderliche getan. Durch die Grünbrücke soll die erhebliche Zerschneidungswirkung gemindert werden. Die Notwendigkeit, Lage, Dimensionierung und Ausgestaltung der Grünbrücke ist auf der Grundlage der Fachgutachten entwickelt worden. Das vom Vorhabensträger beauftragte Planungsbüro gehört zu den Mitautoren des Forschungsvorhabens „Bio-ökologische Wirksamkeit von Grünbrücken über Verkehrswege“. Das Forschungsvorhaben hat bestätigt, dass - in Ab-

hängigkeit von den jeweiligen Zielarten - Grünbrücken ab einer Breite von ca. 50 m wirksame Austauschbeziehungen zwischen den durch die Straße zerschnittenen Waldflächen ermöglichen. Dies deckt sich auch mit den Erfahrungen, die bei den Grünbrücken an der B 31 neu zwischen Stockach und Überlingen sowie mit schon längere Zeit vorhandenen Grünbrücken in Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz gemacht wurden. Forderungen nach einer Verlängerung der Grünbrücke musste der Antragsteller nicht nachkommen. Es ist zweifelhaft, ob eine entsprechende Verlängerung überhaupt einen über die Grünbrücke mit der planfestgestellten Dimension hinausreichenden nennenswerten Vorteil für den Arten- und Biotopschutz zu erbringen vermag. Jedenfalls sind die Verlängerung der Grünbrücke und auch weitere Grünbrücken angesichts der damit verbundenen Mehrkosten unverhältnismäßig und dem Vorhabensträger nicht zuzumuten. Auch technisch mögliche Vermeidungsmaßnahmen stehen unter dem Vorbehalt ihrer Verhältnismäßigkeit. Dass das Vermeidungsgebot striktes Recht ist, steht diesem Verständnis nicht entgegen (VGH B-W, U. v. 09.12.1994, VBIBW 1995, 275 ff <278>).

Um die Wirksamkeit der Grünbrücke nicht einzuschränken, wird der am Rande der Grünbrücke verlaufende **Hauptwirtschaftsweg** im dortigen Bereich **nicht asphaltiert**.

Die **genaue Ausgestaltung** der Grünbrücke und ihres Umfeldes wird im Rahmen der Ausführungsplanung (LAP) mit dem amtlichen Naturschutz abgestimmt.

Mit der Grünbrücke werden konkrete Ziele des Artenschutzes verfolgt. Die Grünbrücke kann aber selbstverständlich nicht alle vom Betrieb der Straße ausgehenden Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vermeiden bzw. ausgleichen. Dieses Ziel wäre - wenn überhaupt - nur mit einer vollständigen Überdeckung der Trasse im Waldbereich zu erreichen. Derartige großräumige Tunnelvarianten, die aus Kostengründen dem Vorhabensträger erst recht nicht zuzumuten sind, stellen keine - verhältnismäßigen - Vermeidungsmaßnahmen i. S. v. § 11 I Nr. 2 LNatSchG dar und brauchen daher hier nicht weiter vertieft zu werden.

Insgesamt werden alle vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens unterlassen. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind **im Rechtssinne unvermeidbar**.

Die - nach Ausschöpfung aller Versuche zur Reduzierung verbleibenden - unvermeidbaren Beeinträchtigungen können **funktional-räumlich nur teilweise ausgegli-**

chen werden. Das naturschutzrechtliche Gebot, mögliche Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen, ist **striktes Recht** und damit **nicht Gegenstand planerischer Abwägung** (BVerwG, B.v. 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 ff <569>). Da sich unvermeidbare Beeinträchtigungen im Sinne eines ökologischen status quo ante nicht wirklich ausgleichen lassen, ist auch auf dieser Stufe der Eingriffsregelung eine wertende Betrachtung erforderlich. Ausgleichsmaßnahmen müssen so beschaffen sein, **dass** in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt wird, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt. Dies erfordert nicht, **dass** die Maßnahmen am Ort des Eingriffs ausgeführt werden, schränkt den räumlichen Bereich, in dem sie in Betracht kommen, aber insofern ein, als vorausgesetzt wird, **dass** sie sich jedenfalls dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Diesem Erfordernis ist genügt, wenn zwischen ihnen und dem Eingriffsort ein **funktionaler Zusammenhang** besteht (BVerwG, U.v. 23.08.1996, DVBl 1997, 68 ff). Für Ausgleichsmaßnahmen kommen (genau wie für Ersatzmaßnahmen) nur solche Flächen in Betracht, die **aufwertungsbedürftig und -fähig** sind (BVerwG, GB v. 10.09.1998 - 4 A 35/97 - A.U. S. 8). Diese Voraussetzung erfüllen sie, wenn sie in einen Zustand versetzt werden können, der sich im Vergleich mit dem früheren als **ökologisch höherwertig** einstufen **lässt**. Zudem **muss** zwischen den Ausgleichsmaßnahmen und den konkreten Eingriffen in Natur und Landschaft ein funktionaler Zusammenhang bestehen.

Sämtliche beantragten Ausgleichsmaßnahmen entsprechen diesen Vorgaben und sind zur Erreichung des mit ihnen jeweils verfolgten ökologischen Zwecks **geeignet und erforderlich**. Im landschaftspflegerischen Begleitplan ist die mit den einzelnen Ausgleichsmaßnahmen verbundene Kompensation für die konkreten Eingriffe ausführlich und überzeugend begründet; zusätzlich hat sich der Vorhabensträger in seiner abschließenden Stellungnahme ausführlich und nachvollziehbar mit den bei der Anhörung vorgebrachten Gegenargumenten auseinandergesetzt.

Aber auch ökologisch sinnvolle und erforderliche Maßnahmen dürfen **keinen Nachteil herbeiführen, der erkennbar außer Verhältnis zu dem beabsichtigten Erfolg steht** (BVerwG, U.v. 23.08.1996, DVBl 1997, 68).

Aus diesem Grund hat der Vorhabensträger auf Drängen der Planfeststellungsbehörde **auf die Ausgleichsmaßnahme A 3** (Optimierung des NSG „Längenbühl“ durch Anlage eines Ersatzparkplatzes außerhalb des Schutzgebietes) **verzichtet**. Die Plan-

feststellungsbehörde war nach gründlicher Prüfung zu der Überzeugung gelangt, dass das seit rund 50 Jahren am Rande des NSG „Längenbühl“ angesiedelte **Naturtheater Renningen** e. V. zur Fortsetzung seiner vorbildlichen ehrenamtlichen Tätigkeit auf einen Parkplatz angewiesen ist, der in der Lage und der Größenordnung in etwa dem vorhandenen im NSG gelegenen Parkplatz am Steinbruch entspricht. Der vom Antragsteller geplante Ersatzparkplatz an der B 295 entspricht quantitativ und qualitativ diesen Anforderungen aber nicht. Die durch die Antragsplanung bewirkten Verschlechterungen für das Naturtheater wiegen vorliegend schwerer als die konkret zu erwartenden Verbesserungen für den Naturhaushalt im Naturschutzgebiet „Längenbühl“ (vgl. im Einzelnen den Bericht des RPS an das UVM vom 23.07.2001). Von den während der Anhörung unterbreiteten Vorschlägen für alternative und kumulative Ausgleichsmaßnahmen konnte nur der Vorschlag, an der B 295 im Bereich des Anschlusses der K 1009 einen **zusätzlichen Amphibien- und Kleintierdurchlass** zu schaffen, vom Antragsteller übernommen werden.

Die sonstigen im Anhörungsverfahren von Dritten vorgeschlagenen **alternativen Ausgleichsmaßnahmen** konnten dagegen aus verschiedenen Gründen nicht aufgegriffen werden. Der Vorhabensträger hat dies in der abschließenden Stellungnahme und in dem Schreiben vom 17.12.2001 näher erläutert. Zum Teil **fehlt der funktionale Zusammenhang** zum Eingriff, zum Teil sind die genannten Flächen **nicht aufwertungsbedürftig oder -fähig**, zum Teil sind sie zu vage und **planerisch-konzeptionell zu unausgereift**, um für ein weit fortgeschrittenes, nach den gesetzlichen Vorgaben beschleunigt durchzuführendes Planfeststellungsverfahren geeignet zu sein. Einzelne Vorschläge konnten nicht aufgegriffen werden, weil sie bereits für andere Eingriffsvorhaben verbindlich eingeplant waren; einzelne Maßnahmen - wie die von der Stadt Leonberg mit Schreiben vom 29.11.2001 präzierte - „**Offenlegung der Glems** im innerstädtischen Bereich (Gebersheimer Straße/Lohlenbachtal)“ mit geschätzten Kosten von über 1.750.000 Euro brauchten vom Vorhabensträger schon wegen unverhältnismäßiger Kosten nicht aufgegriffen werden. Genau wie die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen stehen auch die **Ausgleichsmaßnahmen** unter dem **Vorbehalt ihrer (finanziellen) Verhältnismäßigkeit**. Hier ist zudem zu bedenken, dass der Straßenbaulastträger bereits mit der 62 m langen Grünbrücke eine besonders kostenintensive Maßnahme in seine landschaftspflegerische Begleitplanung aufgenommen hat. Gegen die von der Stadt Leonberg vorgeschlagene Maßnahme sprach zudem, dass das Ausgleichsdefizit nicht die in der Nähe gelegene

Brennerstraße (K 1011), sondern die B 295 betrifft, dass es sich insoweit funktionell als Ausgleichsmaßnahme nicht ableiten lässt und dass insgesamt - mit Blick auch auf landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen - mit den Maßnahmen an Glems, Waserbach und Maisgraben sowieso bereits ein **Schwerpunkt bei den Gewässermaßnahmen** liegt (vgl. ferner das Schreiben der Straßenbauverwaltung vom 17.12.2001). Die Planfeststellungsbehörde stimmt dem Verfasser des landschaftspflegerischen Begleitplanes und der BNL im Ergebnis zu, dass - nach der Streichung der Ausgleichsmaßnahme A 3 - der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft durch das beantragte Ausgleichskonzept nicht vollständig ausgeglichen wurde.

Auch wenn ein **beträchtliches Ausgleichsdefizit** verbleibt, wird der Eingriff aufgrund der nach § 11 III 1 NatSchG B-W gebotenen Abwägung **zugelassen**. Eine effiziente Verkehrsinfrastruktur ist für Baden-Württemberg unverzichtbar. Die B 295 ist Teil einer wichtigen regionalen Verbindung, die in Anbetracht des heutigen und erst recht des prognostizierten Verkehrsaufkommens dringenden verkehrlichen Anforderungen angepasst werden muss. Darüber hinaus ist es bedeutsam, mit dem Bau der Anschlussstelle Leonberg-West möglichst viel überörtlichen Durchgangsverkehr aus der Ortsdurchfahrt von Leonberg auf die Autobahnen A 8 und A 81 zu verlagern. Daher räumt die Planfeststellungsbehörde den für den bedarfsgerechten Aus- und Neubau der B 295 und für die Verlängerung der städtischen Zubringerstraßen streitenden Belangen den Vorrang vor den naturschutzrechtlichen Belangen (und sonstigen entgegenstehenden Belangen) ein.

Die funktional-räumlich selbst nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen müssen gem. § 11 III 3 i.V.m. § 11 IV LNatSchG durch landschaftsgerechte **Ersatzmaßnahmen** an anderer Stelle kompensiert werden. Alle geplanten Ersatzmaßnahmen sind ökologisch geeignet, erforderlich und zudem verhältnismäßig.

Die Planfeststellungsbehörde ist - übereinstimmend mit dem amtlichen Naturschutz - der Auffassung, dass durch die planfestgestellten und zugesagten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der vorhabensbedingte Eingriff **nicht vollständig kompensiert** ist.

Die abschließende Eingriffs-/Ausgleichsbilanz ergab ein Kompensationsdefizit von 5,6 ha. Davon entfallen 5 ha auf den Wald und 0,6 ha auf die offene Landschaft.

Für die nicht in Natur kompensierten und nicht kompensierbaren Beeinträchtigungen wurde daher eine Geldentschädigung festgesetzt, und zwar eine **Walderhaltungsabgabe in Höhe von 125.000 €**. und eine **naturschutzrechtliche Ausgleichsabgabe in Höhe von 71.000 €**.

Für die Walderhaltungsabgabe **sieht § 3 WaldEAVO** einen Rahmensatz von 0,60 € als Untergrenze und 10 % des Bodenverkehrswertes nach der Umwandlung als Obergrenze vor. Da es für Straßenflächen keinen eigenen Bodenverkehrswert gibt, setzt die Planfeststellungsbehörde vorliegend als maßgeblichen Wert **2,50 €** an. Bei einem nicht kompensierten Waldverlust von 5 ha ergibt dies eine Walderhaltungsabgabe von **125 000 €**.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Höhe der **Ausgleichsabgabe** entsprechend der derzeit gültigen Ausgleichsabgabenverordnung **nach der Fläche bemessen** (§ 2 AAVO) und ist hierbei von dem gesamten Kompensationsdefizit von 5,6 ha ausgegangen. § 2 II Nr. 1 AAVO legt für den Regelfall einen **Rahmensatz** von 1,-- bis 5,-- €/m² fest. Dieser Rahmensatz kann jedoch gemäß § 4 I AAVO **bei besonders schwerwiegenden Eingriffen** bis zum Zweifachen **erhöht** werden. Andererseits kann gemäß § 4 II AAVO bei Vorhaben, die ausschließlich oder überwiegend **dem öffentlichen Interesse** (also nicht unbedingt dem ökologischen Interesse) **dienen**, der Rahmensatz bis zur Hälfte seiner Untergrenze **unterschritten** werden.

Innerhalb des Rahmensatzes bemisst sich die Höhe der Ausgleichsabgabe nach Dauer und Schwere des nicht ausgleichbaren Eingriffs, Wert oder Vorteil für den Verursacher sowie nach der wirtschaftlichen Zumutbarkeit (§ 11 VI 2 LNatSchG i.V. m. § 3 I AAVO).

Die Planfeststellungsbehörde ist davon ausgegangen, dass bei dem hier planfestgestellten öffentlichen Straßenbauvorhaben sowohl die Voraussetzungen für eine Erhöhung als auch für eine Verringerung des Ausgangsrahmensatzes vorliegen, und hat innerhalb des so aufgeweiteten Rahmensatzes von 0,50 € bis 10 € unter Berücksichtigung der in § 3 II AAVO genannten Bemessungskriterien einen **Wert von 3,50 €/m²** für interessen- und sachgerecht erachtet. Von dem so errechneten Wert in Höhe von **196.000 €** ist aber die Walderhaltungsabgabe von 125.000 € abzuziehen, so dass sich die **Ausgleichsabgabe auf 71.000 €** verringert.

Die Regelungen über die Fälligkeit und über Teilzahlungen (Tenor VI 2 d) beruhen auf § 6 AAVO.

Die Planfeststellungsbehörde hält es für wünschenswert, dass die Stiftung "Natur-
schutzfonds" die Ausgleichsabgabe **möglichst eingriffsnah verwendet**, wie es auch
in ihrer Satzung für den Regelfall vorgesehen ist.

Mit den planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie den festgesetz-
ten waldrechtlichen und naturschutzrechtlichen Abgaben ist den Anforderungen des §
11 LNatSchG und des § 9 LWaldG in vollem Umfang entsprochen worden.

6. **Wasserwirtschaft, Bodenschutz und Altlastenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft, des Bodenschutzes und
des Altlastenschutzes vereinbar. Der Antragsteller hat den Anregungen und Forde-
rungen der Wasserwirtschafts- und der Bodenschutzverwaltung durch die Planung
selbst und durch seine Zusagen weithin Rechnung getragen; des Weiteren wird die
Ausführungsplanung mit den beiden Fachverwaltungen **abgestimmt**.

Zusätzliche Wasserrechtsverfahren z.B. für die mit dem Bau und dem Betrieb der
Regenklär- und Regenrückhaltebecken verbundenen Gewässerbenutzungen oder für
die Bachrenaturierungen oder die Brückenbauwerke sind wegen der Konzentrations-
wirkung dieses PfB nicht erforderlich.

7. **Denkmalschutz**

Die Belange des Denkmalschutzes sind angemessen berücksichtigt.

Soweit durch den Bau der B 295 zwischen der Einmündung der K 1009 (Warmbron-
ner Straße) und der Landschaftsbrücke Spuren einer **mittelalterlichen und frühneu-
zeitlichen Straßentrasse** berührt werden, wird den denkmalpflegerischen Belangen
mit der Zusage III 4 und der Auflage IV 3 gebührend Rechnung getragen.

Durch die verdienstvollen Entdeckungen und Arbeiten eines Warmbronner
Privatmannes (vgl. /202/1) wurden die Denkmalschutzbehörden im
Herbst 2000 auf zahlreiche Spuren (Hohlwege) mittelalterlicher Altstraßen-
reste auf dem bewaldeten Längenbühl aufmerksam, von denen **ein** Abschnitt
teilweise von der planfestgestellten B 295 überlagert wird. Das Landesdenk-
malamt sieht nach Überprüfung des Geländebefundes und der historischen
Zusammenhänge in der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Straßentrasse
ein wichtiges Dokument der Verkehrsgeschichte. Es hat im Januar 2001 - mit
Blick auf das laufende Planfeststellungsverfahren den übrigen, aktuell nicht

„gefährdeten“ Abschnitten zeitlich vorgezogen - für einen ca. 500 m langen und durchschnittlich 60 m breiten Streifen, der sich ungefähr parallel südlich der heutigen B 295 erstreckt, die sich unmittelbar aus dem Gesetz ergebende **Kulturdenkmaleigenschaft i.S.v. § 2 DSchG** bestätigt. Die historische Straße wurde kartiert und in die Kulturdenkmalliste eingetragen.

Es handelt sich um eine Trasse, deren Fahrwege im Laufe ihrer Nutzungszeit immer wieder verlegt worden sind, so dass man stellenweise bis zu acht Linien nebeneinander erkennen kann; sie zeichnen sich überwiegend als wegbreite Mulden mit wallartigen Aufwerfungen an den Rändern ab. Die noch am längsten benutzte Trasse am südlichen Rand dieser Wegeschar ist am markantesten profiliert und steigt hohlwegartig ausgebildet in einen kleinen Taleinschnitt ab, bevor er in dem Wiesengelände vollständig verschwindet. Die **anderen**, von dem planfestgestellten Vorhaben nicht betroffenen Abschnitte der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Straßentrasse, die Teil einer sowohl von Weil der Stadt und vom nördlichen Schwarzwald als auch vom westlichen Bodensee an den Rhein laufenden Fernstraße war, sind, wie die Mitarbeiter des Landesdenkmalamtes bei dem Koordinierungsgespräch am 25.09.2001 erklärt haben, teilweise noch besser erhalten und dürften teilweise sogar als Kulturdenkmale von besonderer Bedeutung (§ 12 DSchG) einzustufen sein. Von dem bereits eingetragenen Kulturdenkmal nach § 2 DSchG werden rund 60% von der künftigen B 295 in Anspruch genommen.

Die Trasse mit Rücksicht auf dieses Bodendenkmal zu verschieben, ist nicht möglich. In dem betreffenden Bereich wurden bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens mehrere Trassenführungen intensiv untersucht. Eine nördlichere Trassenvariante scheidet dabei wegen der Altlast „Wanne“ aus. Gegen eine Abrückung der Trasse nach Süden sprachen die deutlich höhere Eingriffsintensität (in Natur und Landschaft) und die unnötige Zerschneidung intakter Waldflächen. Auch das jetzige Wissen über die mittelalterliche und frühneuzeitliche Straßentrasse südlich der bestehenden B 295 zwischen der Abzweigung nach Warmbronn (K 1009) und der künftigen Grünbrücke ändert am Ergebnis der Trassenabwägung nichts. Zwar handelt es sich bei der kartierten Fläche um ein **Kulturdenkmal i.S.v. § 2 DSchG**, an dessen Erhaltung aus wissenschaftlichen und heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht. Bei näherer konkreter Betrachtung zeigt sich aber, dass den Belangen des Denkmalschutzes vorliegend im Vergleich zu den genannten konkurrierenden Belangen ein geringeres Gewicht zukommt und sie daher zurückzustellen sind. Die konkrete Wertigkeit des betroffenen Kulturdenkmals hängt u.a. von dem **Seltenheitswert** und dem **Maß seiner Originalität und Integrität** ab. Der Abschnitt, der durch das planfestgestellte Vorhaben verloren geht, ist **nicht das einzige**, sondern nur eines von mehreren „**Zeugnissen**“ dieser mittelalterlichen Straßengeschichte. Mit

den anderen, ebenfalls im Wald befindlichen Altstraßenabschnitten in ähnlich gutem, mitunter sogar **besserem Erhaltungszustand** bleiben unter Denkmalschutzgesichtspunkten noch wertvollere Monumente auf Dauer erhalten. Außerdem lässt die Planfeststellung den noch am markantesten ausgeprägten Teil des betroffenen Kulturdenkmals im Süden der kartierten Fläche gänzlich unberührt. Auf die ursprünglich vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme der an die künftige B 295 südlich anschließenden Flächen während der Bauzeit wird jetzt mit der Auflage IV 3 verzichtet, nachdem das Landesdenkmalamt am 25.09.2001 bestätigt hat, dass diese Restfläche auch allein denkmalwürdig bleibt.

Außerdem hat die Straßenbauverwaltung zugesagt, das durch die Baumaßnahme beeinträchtigte Kulturdenkmal in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt in zwei Geländeschnitten zu erfassen sowie vermessungstechnisch und photographisch aufzunehmen und somit der Nachwelt und der Wissenschaft dokumentarisch zu überliefern.

8. **Umweltbelange insgesamt (§ 12 UVPG)**

Auch bei einer Gesamtschau sämtlicher Umweltbelange, den kumulativen Verstärkungen und den jeweiligen Wechselwirkungen bleibt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bei dem im Rahmen der naturschutzrechtlichen Abwägung bereits festgestellten Übergewicht der für das Vorhaben streitenden, insbesondere verkehrlichen Belange.

9. Raumordnerische und kommunale Belange

Die Träger der Regionalplanung, der Verband Region Stuttgart (VRS) und die höhere Raumordnungsbehörde, befürworten das Antragsvorhaben ausdrücklich.

Die B 295 als Verkehrsverbindung von überragender Bedeutung und dient entsprechend den Grundsätzen des Landesentwicklungsplanes zur Verkehrsverbesserung der Straßenverhältnisse im Verdichtungsraum. Zwar verläuft die B 295 in einem regionalen Grünzug des Regionalplanes des VRS. Der Regionalplan enthält aber keine parzellenscharfen Festlegungen und stellt überdies stellt die Trasse in dem betroffenen Bereich bereits in der Karte und im Text dar. Die bisher formal existierende Zielverletzung wird mit dieser Entscheidung geheilt.

Das planfestgestellte Vorhaben hat im Vorfeld zahlreiche Wünsche der betroffenen Kommunen aufgegriffen und trägt den **kommunalen Belangen** ausreichend Rechnung. Wie bei den sachlichen Themenblöcken jeweils näher ausgeführt, kann den noch weitergehenden Forderungen der Städte Leonberg und Renningen aus sachlichen und rechtlichen Gründen nicht gefolgt werden.

10. Landwirtschaftliche Belange

a) Das planfestgestellte Vorhaben trägt den **öffentlichen** Belangen der Landwirtschaft und den **privaten** Belangen der betroffenen Landwirte **soweit** als möglich Rechnung. Das Straßenbauvorhaben ist mit **schwerwiegenden** Eingriffen in landwirtschaftliche Nutzflächen verbunden. Die Landwirtschaftsverwaltung, die einzelnen Landwirte und ihre Interessenvertretung bemängeln vor allem die umfangreiche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt einer flächendeckenden, umweltverträglichen Lebensmittelerzeugung für die gesamte Bevölkerung ein hoher Rang zu; eine nachhaltige, umweltverträgliche Lebensmittelerzeugung setzt aber landwirtschaftliche Flächen in einer bestimmten Größenordnung voraus. Bei einer unzureichenden Betriebsgröße besteht die Gefahr einer zunehmenden Intensivierung. Die flächendeckende bäuerliche Landwirtschaft trägt auch entscheidend zur Erhaltung und Pflege unserer vielfältigen Natur- und Kulturlandschaften bei.

Der Planfeststellungsbehörde sind auch durchaus die - sich durch die europäische Agrarpolitik (Agenda 2000) noch verschärfenden - Probleme der Landwirte bewusst, die einem immer härter werdenden Wettbewerb im Kampf um Marktanteile ausgesetzt sind.

Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens wurde eingehend überprüft, ob und ggfs. inwieweit sich die Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen verringern lassen. Dabei hat sich leider gezeigt, dass auf die planfestgestellten Flächen nicht verzichtet werden kann, ohne die zentralen Planungsziele zu gefährden.

Die vereinzelt favorisierte so genannte Bestandslösung schneidet bei der gebotenen Gesamtbetrachtung schlechter ab und ist daher von der Planfeststellungsbehörde übereinstimmend mit dem Vorhabensträger und den betroffenen Kommunen abgelehnt werden (vgl. oben VI.).

Einer Reduzierung des der Planung zugrunde gelegten Querschnitts und des sonstigen Standards stehen Gründe der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit entgegen (vgl. hierzu oben VII.).

Das Verlangen zahlreicher Einwender, das von der Straßenbauverwaltung beantragte **naturschutzrechtliche Ausgleichskonzept** vollständig oder fast vollständig zu streichen und stattdessen eine großzügige naturschutzrechtliche Ausgleichsabgabe festzusetzen, verkennt die maßgebliche Rechtslage. Die Herausnahme einzelner naturschutzrechtlicher Maßnahmen steht **nicht im Belieben** der Planfeststellungsbehörde. Bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 11 II, IV NatSchG B-W handelt es sich um **zwingendes (Folgen-) Recht**, wobei der Gesetzgeber eine klare Stufenfolge vorgeschrieben hat.

Danach sind für ein einen wesentlichen Eingriff in Natur und Landschaft darstellendes Straßenbauprojekt **in erster Linie Ausgleichsmaßnahmen** und **in zweiter Linie Ersatzmaßnahmen** anzuordnen. Für die Festsetzung einer naturschutzrechtlichen **Ausgleichsabgabe** ist nur insoweit Raum, als sich mit - vorrangigen - tatsächlich möglichen und rechtlich zulässigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Eingriff nicht vollständig kompensieren lässt.

Alle beantragten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind aber **ökologisch geeignet und erforderlich**. Die einzelnen Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan auf fachlich hohem Niveau korrekt und nachvollziehbar aus den mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen mannigfaltigen Eingriffen funktionell abgeleitet. Wer unbefangen an die Planung herangeht, wird auch erkennen, dass der Vorhabensträger durchaus aus früheren Verfahren (z.B. der B 464 Sindelfingen - Renningen) gelernt und mit Rücksicht auf ansonsten drohende unverhältnismäßige Auswirkungen für einzelne Landwirte in Eltingen, Silberberg, Warmbronn und Renningen schon von Beginn der Planung an auf besonders flächenintensive Maßnahmen nach Möglichkeit, nämlich soweit fachlich und rechtlich verantwortbar verzichtet hat.

Die einzelnen **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** sind unter Abwägung der öffentlichen Naturschutz- und Landwirtschaftsbelange und der privaten Eigentums- und

Nutzungsinteressen für die Landwirte und für sonstige betroffene Berechtigte **zumutbar und verhältnismäßig**.

b) Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Existenzfähigkeit der betroffenen Betriebe wurden von dem landwirtschaftlichen Sachverständigen der OFD Karlsruhe, Herr Graf, auf fachlich korrekte Weise untersucht, wobei er auf Unterlagen der Landwirtschaftsverwaltung und auf Angaben der Landwirte selbst zurückgreifen konnte. Der erfahrene Gutachter orientiert sich an der einschlägigen Fachliteratur (Köhne, Landwirtschaftliche Taxationslehre, 2000) und beachtet die von der höchstrichterlichen Rechtsprechung seit dem grundlegenden A 7-Beschluss des BVerwG vom 31.10.1990 (4 C 25.90) entwickelten Vorgaben (aus jüngster Zeit liegen auch von beiden Planfeststellungssenaten des VGH B-W einschlägige Entscheidungen vor, nämlich U.v. 26.05.2000 - 8 S 1511/99 und 8 S 1525/99 sowie U.v. 14.12.2000 - 5 S 2716/99). In seinem Gutachten vom 26.04.2001 (mit Nachtrag vom 09.11.2001) **verneint** Herr Graf **in allen Fällen** eine **Existenzgefährdung bzw. die Ursächlichkeit** der beantragten Maßnahme für eine Existenzgefährdung.

c) Die - auch ohne vorhabensbedingte Existenzgefährdung - **schwerwiegenden Eingriffe** in die privaten Rechte der einzelnen Landwirte und in die Struktur des Raumes müssen **hingenommen** werden, weil dem bedarfsgerechten Bau der B 295 im fraglichen Abschnitt ein noch höheres Gewicht zukommt.

Die Planfeststellungsbehörde hält bei der Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten landwirtschaftlichen Belange die erforderlichen Eingriffe in private Rechte gegenüber dem planerischen Ziel für verhältnismäßig und auch zumutbar. Die Eingriffe sind so gering wie möglich gehalten worden. Die zur Verwirklichung des Vorhabens unvermeidbaren Eingriffe in das Privateigentum fallen bei der Abwägung nicht so erheblich ins Gewicht, dass das Vorhaben unterbleiben müsste. Die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Verkehrsinteressen überwiegen das Interesse der Landwirte am vollständigen Erhalt ihrer landwirtschaftlichen Nutzflächen und am Unterlassen sonstiger Nachteile.

Angesichts der für das planfestgestellte Vorhaben sprechenden Gründe würde die **Abwägungsentscheidung** der Planfeststellungsbehörde **auch dann nicht anders ausfallen**, wenn entgegen den Ergebnissen des Sachverständigen im Gutachten vom 26.04.2001 (und der Ergänzung vom 09.11.2001) **tatsächlich** in **1 oder 2** Fällen **Existenzgefährdungen** durch den Bau der B 295 und der K 1011 eintreten würden.

d) Auch wenn dies bei der Abwägung außer Betracht bleiben muss, sei nochmals betont, dass die betroffenen Landwirte **finanziell letztlich keinen Nachteil erleiden**,

weil sie auf jeden Fall in den Genuss der ihnen zustehenden, zu gegebener Zeit exakt zu ermittelnden angemessenen Entschädigung kommen.

Das materielle Enteignungsentschädigungsrecht enthält in den §§ 7 ff LEntG ein rechtliches Instrumentarium, das geeignet ist, die Betroffenheit der Landwirte in sachgerechter Weise auszugleichen (BVerwG, U.v. 05.11.1997, UPR 1998, 149 f). Sollte sich in einem etwaigen Enteignungsverfahren herausstellen, dass ein Landwirt - entgegen den Ergebnissen im Gutachten des Sachverständigen Graf - **doch existenzgefährdet** ist, so stünden ihm die daraus **folgenden weitergehenden Entschädigungsansprüche** zu. Eine etwaige fehlerhafte Verneinung der Existenzgefährdung bei der **Abwägung** der Planfeststellungsbehörde würde sich bei der nachfolgenden **Entschädigungsfestsetzung** durch die Enteignungsbehörde nicht nachteilig für den betroffenen Landwirt auswirken.

e) Wie bereits in anderem Zusammenhang (vgl. oben VIII. 1) ausgeführt, ist **über die Entschädigung** für den Landverlust und für die sonstigen Vermögenseinbußen **nicht hier**, sondern erst in dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu entscheiden.

Die Forderungen verschiedener Einwender nach **Zurverfügungstellung von Ersatzland** für verloren gehende Betriebsflächen können - als reine Entschädigungsfragen - daher genauso wenig Gegenstand einer den Planfeststellungsbeschluss ergänzenden Auflage nach § 74 II 2 LVwVfG sein wie die Forderungen nach **Festsetzung der genauen Entschädigungshöhe**. Auch über (begründete und unbegründete) Ansprüche auf **Übernahme** von Restgrundstücken und von ganzen Betrieben ist nicht in der Planfeststellung, sondern - mangels einvernehmlicher Einigung - erst im Enteignungsverfahren zu entscheiden.

11. Belange anderer Verkehrsträger

Die Belange der öffentlichen Verkehrsunternehmen sind gewahrt. Das planfestgestellte Vorhaben führt zu keinen gravierenden Verlagerungen vom öffentlichen zum Individualverkehr. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in den letzten Jahrzehnten hat verdeutlicht, dass unsere Gesellschaft gleichermaßen auf ein leistungsfähiges Schienennetz und ein leistungsfähiges Straßennetz angewiesen ist.

12. Belange von Versorgungsunternehmen und Serviceunternehmen

Die Planung trägt mit den Regelungen im Bauwerksverzeichnis und den Zusagen im Tenor III 7 den Belangen der betroffenen Leitungsträger (Deutsche Telekom AG, DB Energie, Neckarwerke Stuttgart AG - NWS, Gasversorgung Süddeutschland GmbH -

GVS, RWE Net AG, EnBW Regional AG) und der Björn-Steiger-Stiftung e.V. angemessen Rechnung.

Die Forderung der NWS, der Vorhabensträger solle die beiden **Gasstationen** (in der Geislinger Straße und nördlich des Westanschlusses) auf seine Kosten **verlegen**, sind unbegründet (vgl. die Ausführungen des Antragstellers in der abschließenden Stellungnahme und im Schreiben vom 18.12.2001). Soweit der Standort der beiden Stationen als risikobehaftet anzusehen ist, muss sich dies das Versorgungsunternehmen selbst anrechnen und kann dies nicht dem Straßenbauverwaltung anlasten. Die NWS (bzw. ihre Rechtsvorgängerin) haben die beiden Anlagen in Kenntnis zumindest der maßgeblichen Grundzüge der jetzigen Straßenplanung errichtet. Die Gasübernahmestation in der Nähe der A 8 wurde 1983 baulich genehmigt, als der Bebauungsplan „Ezach-Vorfläche“ bereits in Kraft war.

Ob die Gasübernahmeanlage künftig innerhalb oder außerhalb des fachtechnisch abgegrenzten Überschwemmungsgebiets der Glems liegt, kann dahingestellt bleiben. Mit dieser Planung wird weder die Lage oder Höhe der Übernahmestation noch die Abgrenzung des Überschwemmungsgebiets geändert. Die planfestgestellte Verlängerung der Südrandstraße erfolgt im Wesentlichen auf der bereits im Bebauungsplan „Ezach-Vorfläche“ vorgesehenen Trasse zwischen den vorgeschütteten Erdwällen/Gestaltungswällen. Die Gasübernahmeanlage wurde von der NWS bereits in den festgesetzten Gestaltungswall eingeplant. Durch die Verlängerung der Südrand- und Brennerstraße in der jetzigen Planung wird diese Übernahmeanlage nicht angetastet. Der Gestaltungswall nördlich der Südrandstraße wird lagemäßig entsprechend dem genannten Bebauungsplan ausgeführt, lediglich etwas höher gesetzt. Die Gasübernahmestation wird vom Vorhabensträger ggfs. baulich vor der zusätzlichen Auflast (Erddruck) geschützt.

Da diese Gasübernahmestation rund 100 m östlich der signalisierten Kreuzung Südrand-/ Brennerstraße/ B 295/ AS Leonberg-West hinter einen rund 3 m hohen Lärmschutzwall liegt, können Unfallgefahren und damit Sicherheitsgründe von der o. g. Kreuzung ausgeschlossen werden.

13. **Belange anderer Straßenbaulastträger, nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz, Querungen der B 295 und der A 8**

Die Änderungen an den kreuzenden Verkehrswegen anderer Baulastträger halten sich im Rahmen des § 75 I LVwVfG, wobei grundsätzlich der **bisherige Standard** aufrecht erhalten wird.

Zu einer Verbesserung der vorgefundenen Situation ist der Antragsteller grundsätzlich **nicht verpflichtet**. Für wegfallende oder unterbrochene Wegeverbindungen **muss** der Vorhabensträger **angemessene Ersatzlösungen** schaffen. Diesen Anforderungen hat er mit den von Anfang an eingeplanten land- und forstwirtschaftlichen Wegen, den Über- und Unterführungen sowie den während des Planfeststellungsverfahrens aufgenommenen Ergänzungen und Optimierungen (4,50 m breiter, asphaltierter Hauptwirtschaftsweg durchgehend von Renningen bis Leonberg, zusätzliche Unterführung am Fuße des Längenbühl in Renningen, Aufweitung mehrerer Feldwegeinmündungen, Schaffung einer Ausweichstelle zwischen den Brückenbauwerken über die K 1011 und die A 8) ausreichend Rechnung getragen.

Der Vorhabensträger beabsichtigt, die planfestgestellte B 295 als Kraftfahrstraße (§ 18 I StVO) zu widmen und zu betreiben. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen sowie der Streckencharakteristik muss der Gewährleistung einer befriedigenden Reisegeschwindigkeit eine gute Verkehrsqualität sichergestellt werden. Hierzu müssen alle den Verkehrsablauf und damit die Leistungsfähigkeit beeinträchtigenden Hindernisse von der Mitbenutzung ausgeschlossen werden. Dazu gehört auch der langsame oder der landwirtschaftliche Verkehr, der - wie allgemein bekannt - bei hohem Verkehrsaufkommen oder fehlenden Überholmöglichkeiten ganze Fahrzeugkolonnen hinter sich zieht und einen hohen Überholdruck auslöst. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit, des Verkehrsflusses und nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen ist es gerechtfertigt, dass der landwirtschaftliche Verkehr von der B 295 auf eigene Wirtschaftswege verdrängt wird. Neben einer ausreichenden Zahl von Querungsmöglichkeiten wird der Landwirtschaft künftig von Renningen bis Leonberg ein befestigter, 4,50 m breiter Hauptwirtschaftsweg zur Verfügung stehen. Dieser Hauptwirtschaftsweg beginnt in Renningen am Fuße des Längenbühl bei der Einmündung des vorhandenen Feldweges Flst. Nr. xx und verläuft bis zur Grünbrücke auf der Westseite der B 295 und von der Grünbrücke bis zur Einmündung in die Renninger Straße in Leonberg auf der entsprechend zurückgebauten B 295 alt.

Von dem Vorhabensträger kann nur die sinnvolle Wiederverknüpfung des durch den Neu- und Ausbau der B 295 und die K 1011 zerschnittenen Feldwegenetzes verlangt werden. Weitergehenden Forderungen nach Standardverbesserungen des vorgefundenen Wegenetzes und verbesserten Zufahrtsmöglichkeiten für einzelne Grundstücke braucht der Vorhabensträger nicht nachzukommen, unabhängig davon, ob er dies mit Rücksicht auf die ihm aus Kompetenzgründen in § 75 LVwVfG gesetzten Grenzen überhaupt dürfte.

Mit den Planänderungen und den Zusagen der Straßenbauverwaltung sind die Belange des landwirtschaftlichen Verkehrs insgesamt angemessen gewahrt.

Die Querschnitte von landwirtschaftlichen Wegen und Brückenbauwerken entsprechen den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ (RLW 1975) sowie den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“ (allgemeines Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums Nr. 25/1979) und sind daher angemessen.

Die weitergehenden Forderungen der beiden Städte Leonberg und Renningen wurden vom Vorhabensträger im Schreiben vom 18.12.2001 nochmals mit überzeugenden Argumenten abgelehnt. Aus entwässerungstechnischen Gründen kann die lichte Höhe von 2,50 m für die nachträglich eingeplante **Geh- und Radwegunterführung** in Renningen am Fuße des Längenbühl nicht größer dimensioniert werden.

Eine u.a. auch von der Stadt Leonberg geforderte Aufweitung der beiden richtlinienkonformen **Brückenbauwerke** des Hauptwirtschaftsweges über die Südrandstraße (BW 6) und über die A 8 (BW 7) kann vom Vorhabensträger ebenfalls nicht verlangt werden.

Das Bauwerk Nr. 6 dient der Überführung des Hauptwirtschaftsweg über die Südrandstraße (K 1011). Das Bauwerk Nr. 7 (2-Feldbrücke) dient der Überführung über die A 8 und als „Ersatz“ für die wegfallende B 295 Brücke über die A 8. Beide Brückenbauwerke sind mit einer Breite von 6,0 m zwischen den Geländern und der Brückenklasse 30/30 entsprechend den geltenden Richtlinien für Hauptwirtschaftswege geplant. Dieser Raumbedarf genügt bei verminderter Geschwindigkeit ($v < 40$ km/h) für die folgenden Begegnungsfälle: Lkw/Pkw, Lkw/Radfahrer, Pkw/Pkw, Traktor/Pkw, Traktor/ Lieferfahrzeug (2,10 m), Lieferfahrzeug/Lieferfahrzeug (jeweils 2,10 m breit). Zwischen beiden Bauwerken wurde zudem eine Ausweichstelle vorgesehen. Davor und danach schließt sich der künftige Hauptwirtschaftsweg mit 4,5 m Breite an. Diese beiden Brückenbauwerke werden künftig ausschließlich dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr, dem langsamen Verkehr sowie Radfahrern und der Erschließung der südlich der Autobahn gelegenen Vereinsheime dienen. Der heutige Kraftfahrzeugverkehr mit über 23.000 Kfz/Tag erfolgt künftig auf der ausgebauten B 295 Route. Breitere Brückenbauwerke sind aufgrund des zu erwartenden Wirtschafts- und Freizeitverkehrs fachlich nicht erforderlich und können jedenfalls vom Baulastträger Bund nicht auf dessen Kosten gefordert werden. Auf die Anregung der Planfeststellungsbehörde im Erörterungstermin, sich an den Kosten der gewünschten Brückenverbreiterung zu beteiligen, hat die Stadt Leonberg bis heute nicht reagiert. Die Straßenbauverwaltung hat im Schreiben vom 18.12.2001 ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, die beiden Brückenbauwerke aufzuweiten, sofern die damit verbundenen Mehrkosten von Dritten getragen werden.

IX. Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass durch die planfestgestellte Maßnahme die derzeit völlig unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse auf der B 295 im planfestgestellten Abschnitt entscheidend verbessert werden und die teilweise unerträglichen Nutzungskonflikte insbesondere entlang der heutigen innerstädtischen B 295 in Leonberg erheblich entschärft werden. Die neue B 295 trägt auch wirksam zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts bei. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse am Neu- und Ausbau der B 295 und der K 1011 höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange. Sie ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

B. Zu V. des Tenors (Einwendungen)

Von den rund 1000 Einwendungen haben sich **einige durch die Planänderungen** vom 02.04.2001 (zusätzliche Geh- und Radwegunterführung am Fuße des Längenbühl), vom 09.04.2001, vom 17.04.2001 und vom 24.04.2001 **sowie durch Zusagen** des Antragstellers (insbesondere zum von Renningen bis Leonberg durchgehenden asphaltierten 4,50 m breiten **Hauptwirtschaftsweg** und zum **optimierten Lärmschutz** entlang der Brennerstraße) **erledigt**. Das **Gleiche** gilt für die **Streichung** der Ausgleichsmaßnahme **A 3** (Ersatzparkplatz für das **Naturtheater**).

Die sonstigen verfahrensrechtlichen und inhaltlichen Einwendungen der Naturschutzverbände, der Kommunen und der Privatbetroffenen waren aus den oben A. genannten Gründen **zurückzuweisen**.

Die Kritik, es seien während des Planfeststellungsverfahrens insgesamt zu wenig Vorschläge aufgegriffen worden, übersieht, dass dem Zulassungsverfahren eine sehr intensive Planungsphase vorausgegangen ist, in der vom Straßenbaulastträger **zentrale Forderungen** der Städte und Träger öffentlicher Belange (Standort der Anschlussstelle, Einbeziehung der Brennerstraße, Grünbrücke, Lärmschutz) übernommen worden waren, so dass der Antragsteller bereits mit einem hervorragend abgestimmten und ausgereiften Projekt ins förmliche Verfahren ging.

C. Zu VI. des Tenors (Kostenentscheidung)

Die Kostenentscheidung beruht auf § 4 I Nr. 1 Landesgebührengesetz (LGebG). Die **den Beteiligten** durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren **erwachsenen Kosten** einschließlich der Kosten eines beauftragten **Rechtsanwaltes** oder **Gutachters** fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Das Planfeststellungsverfahren stellt **kein Vorverfahren** i.S.v. §§ 68 ff VwGO dar, das mit Erhebung des Widerspruchs (§ 69 VwGO) beginnt. Die für Widerspruchsverfahren geltende Sonderregelung in § 80 LVwVfG ist daher weder unmittelbar noch sinngemäß anwendbar (BVerwG, B.v. 01.09.1989, NVwZ 1990, 59 f; VGH B-W, B. v. 05.06.1991, NVwZ-RR 1992, 53; Dürr in Kodal/Krämer, Straßenrecht, 5. Auflage 1995, Kap. 35, Rdnr. 8.6). Dass in einem Planfeststellungsverfahren angefallene Kosten - seien es solche einer anwaltlichen Vertretung oder seien es solche für private Gutachter - weder in diesem Verfahren noch in einem sich eventuell anschließenden Gerichtsverfahren erstattungsfähig sind, ist verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, B.v. 01.09.1989, aaO) und verletzt auch nicht den **Grundsatz der Waffengleichheit**. Denn der Vorhabensträger und ebenso die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen auch nicht auf erfolglose Einwendungsführer abwälzen (BayVGH, B. 23.11.1998, BayVBI 1999, 307 ff).

Der Antragsteller ist gem. § 6 I Nr. 2 LGebG von der Errichtung einer **Verwaltungsgebühr** befreit. Die Voraussetzungen des § 6 III LGebG n.F. sind nicht erfüllt. Die Auslagenentscheidung folgt aus § 26 II LGebG.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen **Planfeststellungsbeschluss** kann innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich **Klage** beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim (Postanschrift Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim) erhoben werden.

Hinweise:

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen werden bei den Bürgermeisterämtern Leonberg, Renningen und Magstadt nach vorheriger ortsüblicher und öffentlicher Bekanntmachung 2 Wochen lang zur Einsicht ausgelegt. Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss **individuell zugestellt** wird, hat die Auslegung keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist. Gegenüber den übrigen Betroffenen **gilt** der Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt.

Die Klage **muss** den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von 6 Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Soweit sich eine etwaige Anfechtungsklage gegen die B 295 richtet, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat sie **keine aufschiebende Wirkung** (§ 17 VI a 1 FStrG i.V.m. § 1 I 2 FStrAbG mit Anlage). Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den entsprechenden Teil des vorstehenden Planfeststellungsbeschlusses nach § 80 V 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim (Postanschrift: Postfach 10 32 67, 68032 Mannheim) gestellt und begründet werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof **muss** sich jeder Beteiligte, **soweit** er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten **vertreten** lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Meinhold

Ausgefertigt!

Stuttgart, den

Frank

Regierungsamtmann