Unterlage 6 Nr. 1

Gemeinde Affalterbach
Bebauungsplan "Ortsentlastungsstraße Affalterbach"

K M B

Behandlung der Stellungnahmen aus der erneuten Entwurfsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

(Bearbeitungsstand: 09.03.2020)

Auslegungszeitraum: 21.12.2018 bis 21.01.2019
Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten.

Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange:

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur (05.02.2019)	Das Regierungspräsidium Stuttgart nimmt als höhere Raumordnungsbehörde sowie aus Sicht der Abteilung 5 — Umwelt — sowie der Denkmalpflege — Abteilung 8 - zu der oben genannten Planung folgendermaßen Stellung:		
	Raumordnung Aus raumordnerischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen den Bebauungsplan.	Kenntnisnahme	
	Umwelt Naturschutz: Flächen des Artenschutzprogramms Baden-Württemberg sind von dem Vorhaben nicht betroffen.		
	Die Bebauungsplanfläche liegt innerhalb von Biotopverbundflächen mittlerer Standorte (vgl. Fachplan Landesweiter Biotopverbund, LUBW, 2014). Sollten diese Flächen überplant werden, so wird unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten auf § 21 BNatSchG und § 22 NatSchG verwiesen, wonach alle öffentlichen Planungsträger bei ihren Planungen die Belange des Biotopverbundes zu berücksichtigen haben. Auch ist der Biotopverbund im Rahmen der Eingriffsregelung zu berücksichtigen.	Im Übrigen wurde gemäß § 4a Abs. 3 BauGB festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben. Zudem wurden die Belange des Biotopverbunds beachtet (s. Grünordnungsplan aus dem Jahr 2016, S. 72 und Abwägung vom 12.11.2018).	Die Belange des Artenschutzes wurden bereits geprüft. **Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	Die weitere naturschutzfachliche Beurteilung sowie die artenschutzrechtliche Prüfung (ggf. inkl. der CEF-Maßnahmen) gem. §§ 44 ff BNatSchG obliegen grundsätzlich zunächst der unteren Naturschutzbehörde. Nur dann, wenn für streng geschützte Tier-und Pflanzenar-	Auch dieser Sachverhalt bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben. Zudem wurde auf das Thema bereits in der Abwägung vom	

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	ten eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG oder eine Befreiung nach § 67 BNatSchG erforderlich ist, bedarf es eines Antrags an das Regierungspräsidium (Referat 55). Gleiches gilt, wenn es sowohl für streng als auch für nicht streng geschützte Arten einer Ausnahme oder Befreiung bedarf.	12.11.2018 folgendermaßen eingegangen, (Stellungnahme aus der Entwurfsbeteiligung): *Laut dem Fachplaner (Umweltplanung: Eberhard + Partner GbR) werden <u>keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 berührt</u>, da vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG durchgeführt werden. Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG oder eine Befreiung nach § 67 BNatSchG braucht nicht beantragt zu werden (vgl. Unterlage 4.4 Umweltprüfung / Fachbeitrag Fauna und Artenschutzfachbeitrag). Die abschließende Beurteilung bleibt der zuständigen Behörde vorbehalten.*	Die Belange wurden bereits geprüft. **Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	<u>Erfordernis einer Befreiung von den Verbotsvorschriften der Naturschutzgebietsverordnung „Buchenbachtal" (NSG-VO):</u> Aus der Unterlage „Erläuterungsbericht Entwässerung" vom 23.05.2016 geht hervor, dass ein Teil der Entwässerung der geplanten Ortsentlastungsstraße in den Buchenbach im Naturschutzgebiet (NSG) „Buchenbachtal" geleitet wird. Daher sind Verbotstatbestände des § 4 Abs. 2 Nr. 4 NSG-VO, ggf. gar der Nr. 13 der Regelung betroffen, wodurch eine Befreiung gern. § 6 NSG-VO, § 67 BNatSchG erforderlich wird. Eine solche Befreiung kann nur dann in Aussicht gestellt werden, wenn die Voraussetzungen des § 67 BNatSchG vorliegen und auch die elf anerkannten Naturschutzvereinigungen gehört wurden. Um ggf. eine Befreiung erteilen zu können benötigen wir insbesondere noch nachvollziehbare und plausible Aussagen dazu, ob, wieviel und welche Schadstoffe tatsächlich im Buchenbach ankommen und welche Auswirkungen dies haben wird. Zudem benötigen wir u.a. eine Alternativenprüfung zur Einleitung der Abwässer in das NSG, aus der hervorgeht, warum die Entwässerung in das NSG erforderlich ist bzw. welche alternativen Entwässerungsmöglichkeiten geprüft und aus welchen Gründen diese abgelehnt wurden. Zu den weiteren erforderlichen Unterlagen vgl. das beiliegende Merkblatt. Wir weisen insbesondere darauf hin, dass den anerkannten Naturschutzvereinigungen i.d.R. eine Anhörungsfrist von vier Wochen eingeräumt wird und eine Zusammenstellung der erforderlichen Unterlagen in elektronischer Form den Arbeitsaufwand auf allen Seiten begrenzt.	Dieser Sachverhalt bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und könnte deshalb unberücksichtigt bleiben. In der Stellungnahme des Regierungspräsidiums werden keine neuen Gesichtspunkte genannt. Die Aussagen der Stellungnahme waren nicht nachvollziehbar, deshalb fanden weitere Abstimmungen zwischen den Planern und dem RP Stuttgart statt. Daraufhin wurden die FFH-Verträglichkeits-Vorprüfung (Unterlage 4 Nr. 3.1), die genau das angesprochene Bedenken, der „Entwässerung in den Buchenbach" prüft und die Aktenvermerke zu den Besprechungen,	Der Sachverhalt wurde bereits abgestimmt und entsprechend bearbeitet. **Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Nur der Vollständigkeit halber wird abschließend darauf hingewiesen, dass, wenn Festsetzungen eines BPL mit den Regelungen einer naturschutz- bzw. artenschutzrechtlichen Verbotsregelung nicht zu vereinbaren sind, der BPL mangels Erforderlichkeit dann unwirksam ist, wenn sich die entgegenstehenden naturschutz- bzw. artenschutzrechtlichen Regelungen als dauerhaftes rechtliches Hindernis erweisen. Wirksam ist der BPL hingegen, wenn für die geplante Nutzung die Erteilung einer Ausnahme oder Befreiung von diesen Bestimmungen rechtlich möglich ist, weil objektiv eine Ausnahme- oder Befreiungslage gegeben ist und einer Überwindung der artenschutzrechtlichen Verbotsregelung auch sonst nichts entgegensteht. Gerade dies kann indes aus den vorgelegten Unterlagen noch nicht beurteilt werden. Bei Rückfragen stehen Ihnen Herr Andreas Schmitz, Referat 55, Tel. 0711/904-15502, andreas.schmitz@rps.bwl.de Frau Sabine Zipper, Referat 56, Tel. 0711/904-15632, sabine.zipper@rps.bwl.de, zur Verfügung.	die dazu dienten die Vorgehensweise zum Thema Entwässerung mit den zuständigen Behörden abzustimmen, an die zuständigen Sachbearbeiter weitergeleitet (s. Aktenvermerke zu den Besprechungen am 15.03.2012 und 18.04.2013) Anschließend kam das Regierungspräsidium am 28.05.2019 zu folgender Aussage (s. linke Spalte, unten): Kenntnisnahme	
Zu Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur (05.02.2019) ***Anlage: Merkblatt***	**Denkmalpflege** Abteilung 8 meldet Fehlanzeige. **Hinweis:** Wir bitten künftig - soweit nicht bereits geschehen - um Beachtung des Erlasses zur Koordination in Bauleitplanverfahren vom 10.02.2017 mit jeweils aktuellem Formblatt (abrufbar unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Bauen/Bauleitplanung/Seiten/default.aspx) Zur Aufnahme in das Raumordnungskataster wird gemäß § 26 Abs. 3 LpIG gebeten, dem Regierungspräsidium nach Inkrafttreten des Planes eine Mehrfertigung davon zusätzlich in digitalisierter Form - im Originalmaßstab zugehen zu lassen. Wir bitten darum, am weiteren Verfahren beteiligt zu werden.	Kenntnisnahme	

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
Regierungspräsi-dium Stuttgart Abteilung Wirt-schaft und Infra-struktur (Mail vom 28.05.2019)	Nach Durchsicht der nun vorgelegten Unterlagen sehen wir bzgl. der Entwässerung der OES Affalterbach kein Erfordernis einer weiteren naturschutzrechtlichen Befreiung von den Verbotsvorschriften der NSG-VO „Buchenbachtal“. Vielen Dank!	Kenntnisnahme	

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
ABTEILUNG UMWELT

Stuttgart 13.09.2018
Name Referat 55 / 56

Merkblatt Befreiungen von Naturschutzgebiets-Verordnungen (NSG-VOen)

Vor einer Antragstellung bei der höheren Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Stuttgart empfiehlt sich die Kontaktaufnahme mit der örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt. So können ggf. Alternativflächen außerhalb eines Naturschutzgebietes (NSG) oder mit der NSG-VO verträgliche Durchführungsalternativen gefunden werden, die dann eine Antragstellung entbehrlich machen könnten. Ebenso kann von dort eine Einschätzung erfolgen, ob noch andere Behörden einzubinden sind, z.B. Straßenverkehrsbehörde, Forstverwaltung oder untere Wasserbehörde.

Zur Bearbeitung von Befreiungsanträgen für Vorhaben in NSG sind grundsätzlich folgende Unterlagen / Informationen erforderlich:

1. **Anschreiben** mit Nennung des Ansprechpartners (inkl. Telefonnummer und E-Mail-Adresse).

2. **Antrag** auf Befreiung des Vorhabens nach § 67 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG): Beschreibung des Vorhabens inkl. geplanter Zeitraum, betroffenes NSG, Angaben zu Größe und Lage der betroffenen Flurstücke im NSG, Eigentumsrechten an diesen Flurstücken sowie Empfangsberechtigter/Gebührenschuldner.

3. **Begründung:** verbal und grafisch mit Plandarstellungen des Vorhabens (Übersichtslageplan und Lageplan) mit NSG-Grenzverlauf und beanspruchtem NSG-Flächenanteil.

Dienstgebäude Ruppmannstr. 21 • 70565 Stuttgart
Telefon 0711 904-0 • Telefax 0711 782851-15001 /0711 904-11190
abteilung5@rps.bwl.de • www.rp.baden-wuerttemberg.de • www.service-bw.de
Haltestelle Bahnhof Stuttgart-Vaihingen • Parkmöglichkeit Tiefgarage

Zu 3.: Nähere Anforderungen an die Begründung

Verbale Anforderungen:

a. Ausführliche fachliche und rechtliche Begründung, warum das geplante Vorhaben von den Festsetzungen der NSG-VO nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 oder Nr. 2 BNatSchG befreit werden soll und warum Alternativstandorte bzw. die Natur weniger beeinträchtigende Durchführungsalternativen nicht gegeben sind (ggf. Umweltbericht, Landschaftspflegerischer Begleitplan usw.).

b. Beschreibung, warum die Befreiung aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist (Nr. 1)
oder
warum die Durchführung der Vorschriften der NSG-VO im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und warum die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist (Nr. 2).

c. Beschreibung, warum die genannten Gründe hier das Naturschutzinteresse überwiegen.

d. Ggf. ergänzende Angaben, z.B. NSG-Randlage, gesicherte Erschließung, Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter (z.B. Mensch und Umwelt / Landschaftsbild / Erholung) oder frühere vergleichbare Vorhaben (ggf. Nennung des Aktenzeichens früherer behördlicher Entscheidungen).

Grafische Anforderungen:

a. Lageplan im Maßstab zwischen 1:2.500 bis 1:10.000 und dazugehöriger Übersichtslageplan (bei großen Plänen ist die verkleinerte Darstellung auf DIN A3 oder A4 praktikabler).

b. Deutliche Darstellung der betroffenen Flurstücke, Befreiungsflächen und des NSG-Grenzverlaufs.

c. Alle Pläne sollten möglichst farbig beigefügt werden.

Sofern die Antragsunterlagen inkl. Plänen nicht zu umfangreich sind, können diese in elektronischer Form gesendet werden an:
Abteilung5@rps.bwl.de
Umfangreichere Antragsunterlagen sind in 12facher Fertigung einzureichen an:
Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 55, Ruppmannstr. 21, 70565 Stuttgart Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen eines Befreiungsverfahrens eine Anhörung der anerkannten Naturschutzverbände (Anhörungsfrist ca. 4 bis 6 Wochen) zu erfolgen hat. Deshalb empfiehlt sich eine frühzeitige Antragstellung.

DIPL. ING. B. STOCKS

UMWELTSICHERUNG UND INFRASTRUKTURPLANUNG

DIPL. ING. BURCHARD STOCKS
GÖLZSTR. 22 D-72072 TÜBINGEN

FON +49 -0- 7071 - 407363
FAX +49 -0- 7071 - 407364
MAIL stocks@planungsgruppe-sued.de

Betrifft das Vorhaben/ die Planung: OES Affalterbach	**Mit der Bitte um:** ■ Kenntnisnahme □ Rücksprache □ Prüfung / Stellungnahme
□ Gesprächsvermerk ■ Ergebnisprotokoll	■ Besprechung am: 15.03.2012 in: Affalterbach bei(m): Rathaus / BM Döttinger □ Vor-Ort-Termin am: in:
Teilnehmer(in): BM Döttinger Herr Waeggerle Herr Landeskonservator Wolf Herr Schröder Herr Herdter Herr Müller Herr Stocks	Dienststelle / Institution: - Affalterbach - Affalterbach - RP Stuttgart / Referat 56 - bs-Ingenieure - bs-Ingenieure - KMB - Büro Dipl.-Ing. (TU) B. Stocks

Thema der Besprechung

Konzeption der Straßenentwässerung / Mögliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Belangen bzw. Artenschutzbelangen

1. Konzeption der Straßenentwässerung

Ursprünglich wurde im Zuge erster konzeptioneller Überlegungen davon ausgegegangen, dass entlang der Trasse über die Auftragsböschungen (belebte Bodenzone) entwässert und versickert und im Bereich von Einschnittslagen / Bauwerken das Wasser gesammelt, ausgeleitet und im Bereich von Retentionsbecken über einen Bodenfilter zur Versickerung gebracht werden kann.

Mittlerweile haben sich bezüglich der Entwässerung jedoch weitergehende Erkenntnisse ergeben; so musste

- die Trassenplanung auf Grund spezifischer hydrogeologischer Gegebenheiten insbesondere in der Gradiente überarbeitet werden; dies führte dazu, dass nunmehr drei Entwässerungsabschnitte zu bilden waren;
- die Idee einer breitflächigen Versickerung bzw. Versickerung in Retentionsflächen auf Grund der geringen Durchlässigkeiten aufgegeben werden.

Derzeit ist entwässerungstechnisch vorgesehen, das Oberflächenwasser aus dem Straßenraum in fahrbahnparallelen Mulden zurückzuhalten (Abflussverzögerung), zu versickern, mittels eines Drainagesystems (Mulden-Rigolen-System) abzuführen und

- im Westen in einen Graben in der offenen Feldflur zu leiten,
- in der Mitte in einen Graben im Beckental einzuleiten, der im Anschluss im Wald in Richtung Murr fließt,
- im Osten in einen Graben „Im Stauch“ einzuleiten, der nach ca. 1.000 m in eine Dole und nach ca. 1.300 m in den Buchenbach mündet.

Diese Entwässerungskonzeption wurde in Hinblick auf die hydraulische Konzeption mit der Wasserwirtschaft (Landratsamt Ludwigsburg) abgestimmt und für tragfähig beschieden, da es aus wasserwirtschaftlicher Sicht insbesondere darauf ankommt, die betroffenen Vorfluter nicht zusätzlich hydraulisch, d.h. von der Wasserführung bzw. -menge zu beaufschlagen.

2. Problemstellung Salzfracht

Im Oberflächenwasser aus dem Straßenraum ist im Winterhalbjahr Tausalz (NaCl) gelöst. NaCl bzw. Cl^- kann die Lebensgemeinschaften aquatischer Ökosysteme nachhaltig schädigen.

Zur Vermeidung entsprechender Beeinträchtigungen sind entsprechend Empfehlung des Landesumweltamtes Brandenburg („Arbeitshilfe Brandenburg"), die den sog. „Stand der Technik" wiedergibt, Überschreitungen von Konzentrationen von > 100 mg/l Cl^- zu vermeiden.

Salz befindet sich im Oberflächenwasser aus dem Trassenbereich in Lösung und kann nicht herausgefiltert werden.

Bezüglich der derzeitigen Entwässerungskonzeption sind vor diesem Hintergrund zwei Problembereiche / -sachverhalte anzusprechen.

a) Die Entwässerung im Osten in Richtung Buchenbach

Dieser ist Bestandteil des FFH-Gebietes DE 7121-341 „Unteres Remstal und Backnanger Bucht". Für das Gebiet sind u.A. die Fischarten Rapfen und Groppe als sog. Arten gemäß Anhang II, FFH-Richtlinie gemeldet.

Die Erhaltungsziele für solche Arten, die Grundlage für die Beurteilung möglicher nachteiliger Auswirkungen auf das Gebiet sind, fordern die Beibehaltung bzw. Verbesserung der Gewässergüte / -qualität, was - im Umkehrschluss - einem Verschlechterungsverbot gleichkommt.

Die Einleitung von mit NaCl belastetem Oberflächenwasser aus dem Trassenbereich führt aller Voraussicht nach zu erheblichen Beeinträchtigungen der für das FFH-Gebiet gemeldeten Fischarten bzw. der für diese Arten formulierten Erhaltungs- und Entwicklungsziele, da sich der Belastungszustand verschlechtert und die Vorbelastung auf Grund der Situation im Einzugsbereich vermutlich bereits den Schwellenwert für Cl^- von ca. 100 mg/l überschreitet.

Im Falle der Prognose erheblicher Beeinträchtigungen wäre das Vorhaben zunächst einmal unzulässig; eine solche Unzulässigkeit kann im Rahmen einer sog. Ausnahmeprüfung überwunden werden. Hierzu wäre zunächst einmal zu prüfen, ob anderweitige, zumutbare (und zielführende) Alternativen für die Entwässerung gegeben sind.

b) Die Entwässerung im Mittelabschnitt in einen Graben im Beckental

Für diesen Entwässerungsabschnitt, d.h. konkret für das von einer Einleitung betroffene Gewässer können artenschutzrechtliche Verbotssachverhaltenicht ausgeschlossen werden, da die bei vergleichsweise geringer Wasserführung aller Voraussicht nach phasenweise hohen Salzkonzentrationen zu Schädigungen der (Gewässer-)fauna, d.h. zum Beispiel von geschützten Amphibienarten führen können.

Hierzu können derzeit jedoch keine gesicherten Aussagen getroffen werden, da Bestandserhebungen im Wald / im und am Gewässer nicht durchgeführt wurden, da es hierfür bisher keinen Anlass gab.

Im Fall der Prognose des Eintretens artenschutzrechtlicher Verbotssachverhalte wären die Konsequenzen +/- identisch mit den Konsequenzen, die sich aus der Betroffenheit von Natura 2000 / FFH-Belangen ergeben.

3. Lösungsansatz

Nach Diskussion sind alle Beteiligten der Meinung, dass es - um umfangreiche, zeitintensive und teure zusätzliche Untersuchungen und Berechnungen sowie verfahrensrechtliche Unwägbarkeiten zu vermeiden - zielorientiert darauf ankommt, Beeinträchtigungen des Buchenbaches sowie des Gewässerzuges im Beckental in Richtung Murr von vorneherein durch eine Änderung der Entwässerungskonzeption zu vermeiden.

Zu diesem Zweck wurde für den Entwässerungsabschnitt Ost / Richtung Buchenbach beschlossen, zusätzlich zu den straßenparallel vorgesehenen Entwässerungsmulden eine Retentionsfläche am Rande des Grabens „Im Stauch" vorzusehen (Erdbecken / Modellierung), in der das von den Entwässerungsmulden austretende / gesammelte und belastete Oberflächenwasser eingeleitet, dort zurückgehalten und - durch geeignete Perforierungsmaßnahmen im Untergrund (Verbesserung der Versickerungsleistung) - zur Versickerung gebracht wird.

Ein Überlauf wird für extreme Starkregenereignisse vorgesehen, bei denen zugleich eine ausreichende Verdünnung der Salzfracht gegeben ist.

(Die Jährlichkeit ist noch mit Wasserwirtschaft und Naturschutz abzustimmen.)

Der gleiche konzeptionelle Ansatz ist für den mittleren Entwässerungsabschnitt vorgesehen; hier soll eine zusätzliche Retentionsfläche (Anforderungen / Ausgestaltung siehe oben) im Bereich der „Drei Birken" angelegt werden.

In beiden Fällen sollen die Retentionsflächen so gestaltet werden, dass sie auch Ausgleichsfunktionen übernehmen können.

In den für die Retentionsflächen vorgesehenen Bereichen soll Herr Volkmann die Untergrundverhältnisse erkunden und Vorschläge in Sachen „Verbesserung der Versickerungsleistung" erarbeiten. (Veranlassung durch bs-Ingenieure.)

Die Gesamtproblemstellung ist im Rahmen einer sog. FFH-Vorprüfung abzuarbeiten und zu dokumentieren.

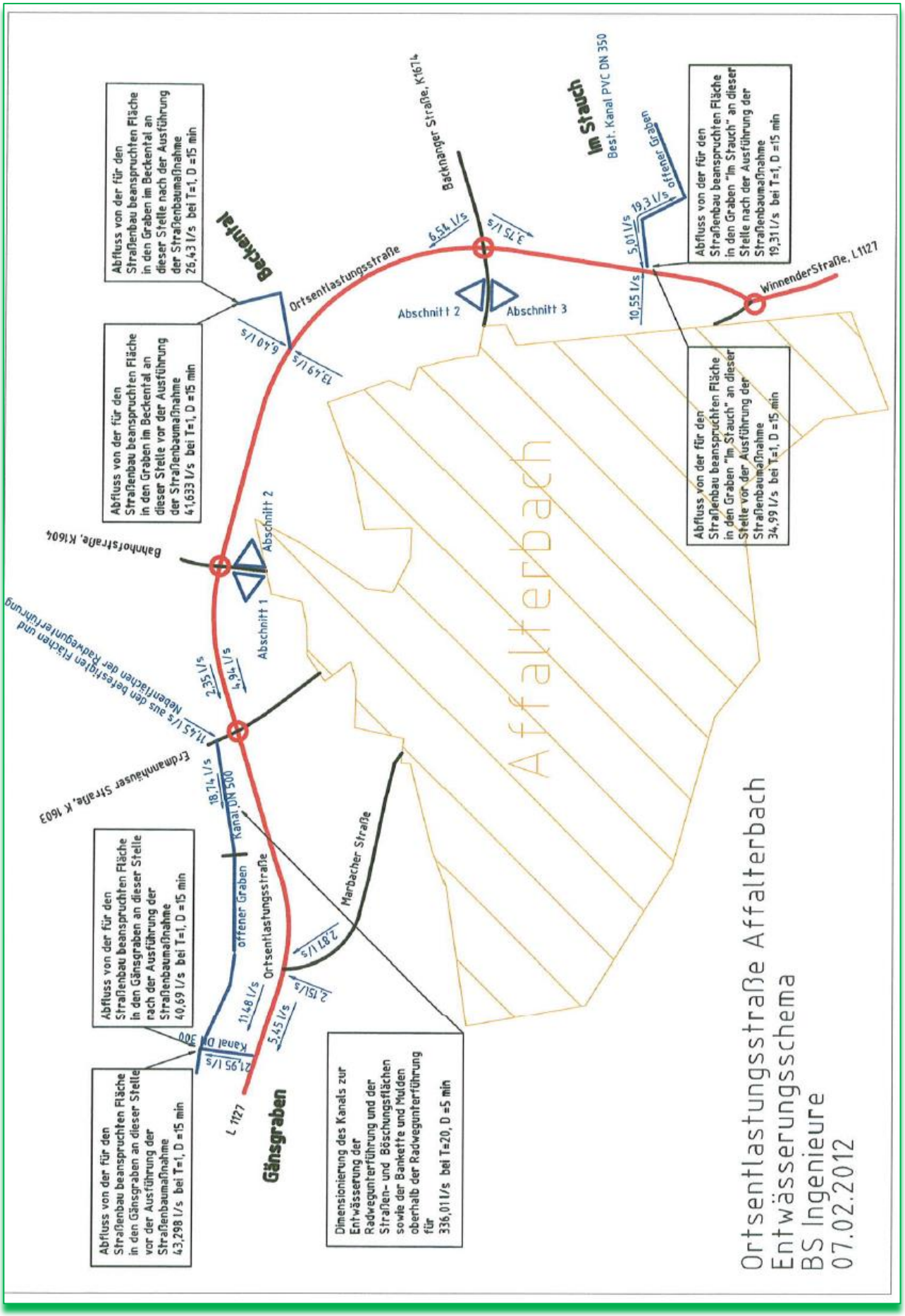
Die FFH-Vorprüfung wird Bestandteil der Verfahrensunterlagen.

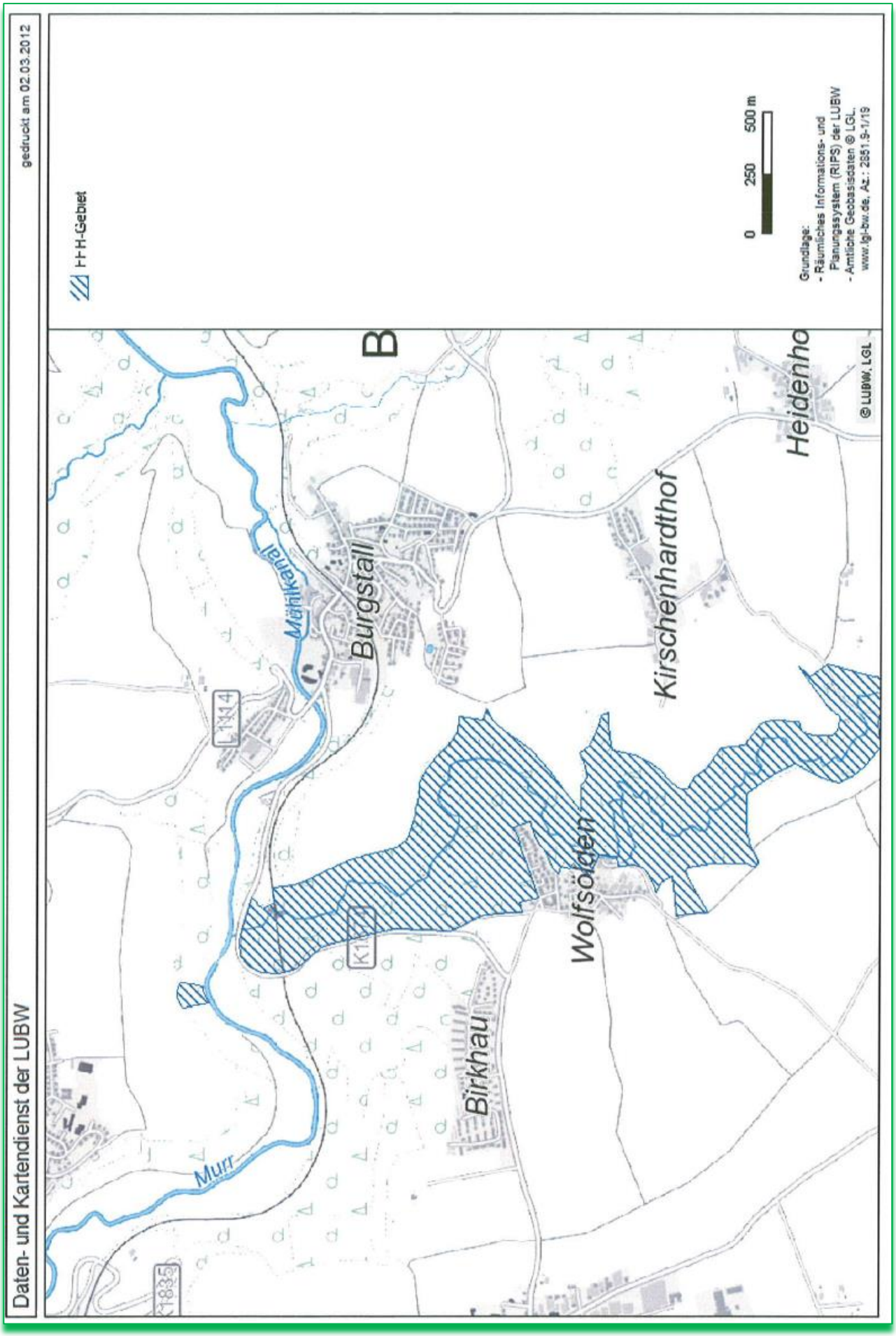
Tübingen, den 15.03.2012:

Dipl.-Ing. (TU) B. Stocks

Anlagen:

- Skizze Entwässerungskonzeption
- Kartenausschnitt FFH-Gebiet DE 7121-341 / Teilgebiet Buchenbach
- Datenauswertebogen FFH-Gebiet DE 7121-341


Ortsentlastungsstraße Affalterbach
Entwässerungsschema
BS Ingenieure
07.02.2012
Affalterbach
Abfluss von der für den Straßenbau beanspruchten Fläche in den Graben im Beckental an dieser Stelle nach der Ausführung der Straßenbaumaßnahme 26,43 l/s bei T=1, D =15 min
Abfluss von der für den Straßenbau beanspruchten Fläche in den Graben im Beckental an dieser Stelle vor der Ausführung der Straßenbaumaßnahme 41,633 l/s bei T=1, D =15 min
Abfluss von der für den Straßenbau beanspruchten Fläche in den Graben "Im Stauch" an dieser Stelle nach der Ausführung der Straßenbaumaßnahme 19,31 l/s bei T=1, D =15 min
Abfluss von der für den Straßenbau beanspruchten Fläche in den Graben "Im Stauch" an dieser Stelle vor der Ausführung der Straßenbaumaßnahme 34,99 l/s bei T=1, D =15 min
Abfluss von der für den Straßenbau beanspruchten Fläche in den Gänsgraben an dieser Stelle nach der Ausführung der Straßenbaumaßnahme 40,69 l/s bei T=1, D =15 min
Abfluss von der für den Straßenbau beanspruchten Fläche in den Gänsgraben an dieser Stelle vor der Ausführung der Straßenbaumaßnahme 43,298 l/s bei T=1, D =15 min
Dimensionierung des Kanals zur Entwässerung der Radwegunterführung und der Straßen- und Böschungsflächen sowie der Bankette und Mulden oberhalb der Radwegunterführung für 336,01 l/s bei T=20, D =5 min
Beckental
Im Stauch
Best. Kanal PVC DN 350
offener Graben
Backnanger Straße, K1614
Winnender Straße, L1127
Ortsentlastungsstraße
Abschnitt 1
Abschnitt 2
Abschnitt 3
Bahnhofstraße, K1604
Erdmannhäuser Straße, K 1603
Marbacher Straße
Kanal DN 500
Gänsgraben
L 1127
6,54 l/s
3,75 l/s
5,01 l/s
19,3 l/s
10,55 l/s
6,40 l/s
13,49 l/s
2,35 l/s
4,94 l/s
11,45 l/s aus den befestigten Flächen und Nebenflächen der Radwegunterführung
18,74 l/s
11,48 l/s
5,45 l/s
2,87 l/s
2,15 l/s
21,95 l/s


Daten- und Kartendienst der LUBW
gedruckt am 02.03.2012
HQ100-Gebiet
0 250 500 m
Grundlage:
- Räumliches Informations- und Planungssystem (RIPS) der LUBW
- Amtliche Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
© LUBW, LGL
Murr
Mühlkanal
Burgstall
Birkhau
Wolfsölden
Kirschenhardthof
Heidenho
L1114
K1835

Suchbedingungen

Schutzgebiets-Nr./-Name 7121341 Unteres Remstal und Backnanger Bucht

Datenauswertebogen
FFH 7121341 - Unteres Remstal und Backnanger Bucht

02.03.2012

1. Daten zum Schutzgebiet

Schutzgebietstyp: FFH-Gebiet

Dienststelle: Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz

Status: ME

Fläche (ha): 795,7196

Verordnung/Meldung: 01.01.2005; 01.01.2005 (in Kraft)

2. Kurzbeschreibung

2 Höhlen.Mäandrierende Rems mit natürlicher Fließdynamik; Hangwälder am Steilufer von Neckar und Rems; naturnah mäandrierender Unterlauf des Buchenbaches; Streuobstwiesenhänge und Laubwälder entlang des Keuperstufenrandes

3. Flächenverteilung / Flurstücke

Kreis: Ludwigsburg

- **Gemeinde:** Affalterbach (12.07%) - 96.0799 ha
- **Gemeinde:** Marbach am Neckar, Stadt (0.16%) - 1.2986 ha
- **Gemeinde:** Remseck am Neckar (13.99%) - 111.3792 ha

Kreis: Rems-Murr-Kreis

- **Gemeinde:** Althütte (1.16%) - 9.2359 ha
- **Gemeinde:** Auenwald (19.62%) - 156.1965 ha
- **Gemeinde:** Backnang, Stadt (1.16%) - 9.2359 ha
- **Gemeinde:** Burgstetten (3.07%) - 24.5033 ha
- **Gemeinde:** Fellbach, Stadt (1.89%) - 15.0828 ha
- **Gemeinde:** Kirchberg an der Murr (0.22%) - 1.7688 ha
- **Gemeinde:** Leutenbach (0%) - 0.0779 ha
- **Gemeinde:** Oppenweiler (0.2%) - 1.6224 ha
- **Gemeinde:** Schwaikheim (0.7%) - 5.6432 ha
- **Gemeinde:** Waiblingen, Stadt (32.07%) - 255.2039 ha
- **Gemeinde:** Weissach im Tal (13.15%) - 104.688 ha
- **Gemeinde:** Winnenden, Stadt (0.25%) - 2.0426 ha

Kreis: Stuttgart, Landeshauptstadt

- **Gemeinde:** Stuttgart, Landeshauptstadt (0.2%) - 1.6606 ha

Datenauswertebogen
FFH 7121341 - Unteres Remstal und Backnanger Bucht

02.03.2012

4. Partnerschutzgebiete

-

5. Naturräumliche Einheit

Neckarbecken

Schurwald und Welzheimer Wald

Schwäbisch-Fränkische Waldberge

6. Schlagwortregister

-

7. Biotoptyp

-

8. Arteninventar

Amphibien	Bombina variegata	Gelbbauchunke
Amphibien	Triturus cristatus	Kammolch
Fische	Aspius aspius	Rapfen
Fische	Cottus gobio	Groppe
Hoehere Pflanzen/Farne	Cypripedium calceolus	Frauenschuh
Schmetterlinge	Callimorpha quadripunctaria	Spanische Fahne

9. Auszeichnung

-

10. Überlagerung

-

11. Lebensraum

3150	Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions	Natürliche nährstoffreiche Seen
6110*	Lückige basophile oder Kalk-Pionierrasen (Alysso-Sedion albi)	Kalk-Pionierrasen
6430	Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe	Feuchte Hochstaudenfluren
6510	Magere Flachland-Mähwiesen (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)	Magere Flachland-Mähwiesen
7220*	Kalktuffquellen (Cratoneurion)	Kalktuffquellen
8210	Kalkfelsen mit Felsspaltenvegetation	Kalkfelsen mit Felsspaltenvegetation
8310	Nicht touristisch erschlossene Höhlen	Höhlen
91E0*	Auenwälder mit Alnus glutinosa und	Auenwälder mit Erle, Esche, Weide

Datenauswertebogen
FFH 7121341 - Unteres Remstal und Backnanger Bucht

02.03.2012

	Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	
9110	Hainsimsen-Buchenwald (Luzulo-Fagetum)	Hainsimsen-Buchenwald
9130	Waldmeister-Buchenwald (Asperulo-Fagetum)	Waldmeister-Buchenwald
9160	Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Hainbuchenwald (Carpinion betuli) [Stellario-Carpinetum]	Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald
9180*	Schlucht- und Hangmischwälder Tilio-Acerion	Schlucht- und Hangmischwälder

K M B

PLAN | WERK | STADT | GMBH

Architektur • Stadtplanung
Innenarchitektur • Vermessung
Landschaftsarchitektur
Tiefbauplanung • Straßenplanung

Brenzstraße 21
71636 Ludwigsburg

Telefon 07141 / 44 14 - 0
Telefax 07141 / 44 14 - 14

www.KMBonline.de
mailbox@KMBonline.de

AKTENNOTIZ

Projekt:	A-1248 Affalterbach Umgehungsstraße
Betreff:	
Ort / Datum:	Rathaus Affalterbach / 18. April 2013
Verfasser:	Herr Müller / ma
Durchwahl:	07141 / 44 14-31

Teilnehmer:	Herr Bürgermeister Döttinger	s.doettinger@affalterbach.de
	Herr Bauamtsleiter Wägerle	h.waegerle@affalterbach.de
	Herr Schröder, BS-Ingenieure	schroeder@bsingenieure.de
	Herr Weinbrenner, LRA LB	Hermann.Weinbrenner@landkreis-ludwigsburg.de
	Herr Herdter, BS-Ingenieure	herdter@bsingenieure.de
	Herr Zanker, BS-Ingenieure	zanker@bsingenieure.de
	Herr Stocks, Plan.gruppe Süd	stocks@planungsgruppe-sued.de
	Herr Müller, KMB	mueller@kmbonline.de

Verteiler: wie Teilnehmer

Anlagen:

Folgendes wurde besprochen und festgelegt:

1. Grund der Besprechung

Im Rahmen der Besprechung galt es, zwischen der Gemeinde, den beteiligten Planern und dem Landratsamt, das Entwässerungskonzept der Ortsentlastungsstraße abzustimmen. Das Gesamtkonzept wurde bereits durch BS Ingenieure, vertreten durch Herrn Zanker, Herrn Weinbrenner vorgestellt.

Unter Beachtung der Topografie erfolgt die Entwässerungskonzeption in drei Teilbereichen. Bei dem Besprechungstermin galt es insbesondere, die Entwässerungssituation in Richtung Buchenbach, unter Beachtung der naturschutzrechtlichen Auflagen festzulegen.

Bei der Ableitung des Straßenoberflächenwassers in Richtung Buchenbach ist die besondere Schutzwürdigkeit des Buchenbachs als Bestandteil des FFH-Gebietes DE 7121-341 Unteres Remstal und Backnanger Bucht zu beachten. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass sich für den Buchenbach keine erhebliche Mehrbelastung durch Salzeintrag ergibt.

2. Besprechungsinhalt und Besprechungsergebnis

Im Oberflächenwasser aus dem Straßenraum ist im Winterhalbjahr Tausalz (NaCl) gelöst. NaCl bzw. Cl^- kann die Lebensgemeinschaften aquatischer Ökosysteme nachhaltig schädigen.
Herr Stocks weist auf die besondere Schutzwürdigkeit des Buchenbachs als Bestandteil des FFH-Gebiets hin. Zu beachten ist hierbei insbesondere das für das betroffene Gebiet formulierte Erhaltungs- bzw. Entwicklungsziel, dass eine Verschlechterung der Wasserqualität zu vermeiden ist.

Kritisch sind entsprechend Empfehlung des Landesumweltamtes Brandenburg („Arbeitshilfe Brandenburg"), die den sog. „Stand der Technik" wiedergibt, Überschreitungen von Konzentrationen von > 100 mg/l Cl^- (Spitzenbelastungen / Salzschübe).

Seitens Herrn Weinbrenner wird der oben beschriebene Abstimmungsstand in Sachen Entwässerungsplanung mit Herrn Zanker, BS Ingenieure bestätigt.

Herr Weinbrenner weist darauf hin, dass für den Buchenbach bzgl. der derzeitigen Salzfrachtbelastung keine Daten vorliegen. Das Gesamteinzugsgebiet des Buchenbachs ist ca. 62 km² groß. Die geschätzte Siedlungsfläche beträgt ca. 10 %. Nach überschlägiger Berechnung von Herrn Weinbrenner ergibt sich aus dem hier entwässerungstechnischen relevanten Neubauabschnitt der geplanten Ortsumgehung eine zusätzliche versiegelte Fläche in der Größenordnung von 7 – 8 ‰. Herr Weinbrenner geht somit - in Relation zum Bestand - von einer äußerst geringen Mehrbelastung in Sachen Oberflächenwasseranfall (hydraulische Belastung) und Salzeintrag aus.

Da für den Buchenbach keine Salzfrachtermittlung vorliegt, schlägt Herr Weinbrenner vor, die Salzfracht der Murr von 48 mg/l als Durchschnittswert für die Jahresbelastung in Ansatz zu bringen. *(Quelle: LUBW).*

Vor diesem Hintergrund könne der marginale zusätzliche Eintrag aus dem diskutierten Streckenabschnitt als unerheblich eingestuft werden.

Seitens BS Ingenieure wird das vorabgestimmte Entwässerungskonzept nochmals erläutert. Das Entwässerungskonzept sieht parallel zur Straße laufende Regenwassermulden mit einer Breite von ca. 3,00 m entlang der Entwässerungsachse vor. Die Dimensionierung wurde für ein einjähriges (zweijähriges ?) Regenereignis festgelegt.

Gemeinsam wird festgestellt, dass eine Ausbildung für 5-jährige Regenereignisse durch Erhöhung der Querriegel bzw. durch Reduzierung der Freiborde um ca. 5 cm möglich ist. Es wird festgelegt, dass BS Ingenieure dies nochmals untersuchen.

Durch diese Erhöhung des Rückhaltevolumens könnte eine deutlich verzögerte Abgabe des Oberflächenwassers und eine deutliche Vergleichmäßigung der Salzfracht unter Abbau von Belastungsspitzen erreicht werden.

Im Falle des Abflusses von größeren Regenereignissen ist von einem sehr großen Verdünnungseffekt der Salzfracht auszugehen. Generell ist durch die sehr hohe Rückhaltewirkung ein äußerst geringer Abfluss in den Buchenbach, der unter dem bisherigen natürlichen Oberflächenabfluss liegt, nachzuweisen.

Nach Aussage von Herrn Dr. Wolf, Regierungspräsidium Stuttgart, ist zur Beurteilung des Entwässerungskonzepts die Untere Naturschutzbehörde zuständig.

Durch Herrn Bürgermeister Döttinger wird vorgeschlagen, dass BS Ingenieure mit Büro Voigtmann die Notwendigkeit weiterer geologischer Erkundungen überprüft.

.

Aufgestellt: 18. April 2013

KMB PLAN | WERK | STADT | GMBH
Brenzstraße 21
71636 Ludwigsburg

U. Müller

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (08.01.2019)	Im Rahmen seiner fachlichen Zuständigkeit für geowissenschaftliche und bergbehördliche Belange äußert sich das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau auf der Grundlage der ihm vorliegenden Unterlagen und seiner regionalen Kenntnisse zum Planungsvorhaben. **1 Rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall nicht überwunden werden können** Keine **2 Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen, die den Plan berühren können, mit Angabe des Sachstandes** Keine **3 Hinweise, Anregungen oder Bedenken** Unter Hinweis auf unsere weiterhin gültigen Stellungnahmen (Az. 2511 // 16-09640 vom 27.10.2016 zum Bebauungsplanentwurf und Az. 2511 // 08-05255 vom 14.07.2008 zur 10. Änderung des Flächennutzungsplanes) sowie Ziffer B.2 des Textteiles zum Bebauungsplan (Stand 08.10.2018) sind von unserer Seite zum in der Offenlage modifizierten Planvorhaben keine weiteren Anmerkungen vorzubringen. Zum Planvorhaben liegen diverse Baugrund- und hydrologische Gutachten vor. Es wird darauf hingewiesen, dass im Anhörungsverfahren des LGRB als Träger öffentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder von Auszügen daraus erfolgt. Die in den Gutachten enthaltenen Angaben und Schlussfolgerungen liegen im Verantwortungsbereich des gutachtenden Ingenieurbüros.	Kenntnisnahme	
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung (17.01.2019)	Laufende Flurneuordnungsverfahren sind von der Planung nicht berührt. Mit der unteren Flurbereinigungsbehörde des Landratsamtes Ludwigsburg stehen Sie bereits in Kontakt und wurden über eine mögliche Unternehmensflurbereinigung informiert. Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung befürwortet, wie in unserer Stellungnahme vom 04.10.2016 ausgeführt, eine Unternehmensflurbereinigung, und bittet Sie, die untere Flurbereinigungsbehörde des Landratsamtes Ludwigsburg bei den Planungen weiterhin zu beteiligen. Darüber hinaus haben wir keine weiteren Anregungen und Bedenken.	Kenntnisnahme Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung wird an der weiteren Planung und am Verfahren beteiligt werden.	**Wird beachtet**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Für Rückfragen stehen wir oder die Kollegen der unteren Flurbereinigungsbehörde Ihnen gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme	
Verband Region Stuttgart (21.01.2019)	Vielen Dank für die Benachrichtigung von der erneuten öffentlichen Auslegung des oben genannten Bebauungsplanentwurfes. Zur vorliegenden Planung gelten weiterhin unsere Stellungnahmen vom 03.03.2011 und 02.11.2016. Regionalplanerische Ziele stehen der Planung nicht entgegen. Bei Rückfragen können Sie sich gerne an uns wenden.	Kenntnisnahme	
Landratsamt Ludwigsburg FB Bauen und Immissionsschutz (01.02.2019)	Zu dem fortgeschriebenen Entwurf im oben genannten Bebauungsplanverfahren nehmen wir wie folgt Stellung:		
	I <u>*Naturschutz*</u> Zu den Ergänzungen und Änderungen hinsichtlich des Steinkauzes haben wir keine Anregungen.	Kenntnisnahme	Der Sachverhalt wurden bereits geprüft.
	Wir empfehlen weiterhin, die erforderlichen planexternen Kompensations- und CEF-Maßnahmen in den textlichen Festsetzungen verbindlich mittels §9 (1a) BauGB dem Bebauungsplan zuzuordnen. Wenn die Gemeinde die planexternen Ausgleichsmaßnahmen M11, M13 und M14 über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag rechtlich sichern möchte, ist der Vertragsinhalt der Öffentlichkeit zur Kenntnis zu reichen und der Vertrag vor Satzungsbeschluss mit dem Landratsamt abzuschließen.	Die Absicherung der planexternen Maßnahmen erfolgt über einen naturschutzrechtlichen Ausgleichsvertrag (vgl. Anlage zur Gemeinderatsvorlage).	**Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	Damit die erforderlichen Flächen für die CEF-Maßnahme M12 (Feldlerchen) im geplanten Flurneuordnungsverfahren problemlos zugeteilt werden können, ist diese Maßnahme im Textteil des Bebauungsplans festzusetzten.	Die Maßnahmenfläche M12 befindet sich nicht innerhalb des Geltungsbereichs und ist Gegenstand des naturschutzrechtlichen Ausgleichsvertrags.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	II <u>*Vermessung, Flurneuordnung und Landkreisentwicklung*</u> Auf die inzwischen geltenden gesetzlichen Bestimmungen zum Breitbandausbau wird hingewiesen:	Die Stellungnahme des Fachbereichs „Vermessung, Flurneuordnung und Landkreisentwicklung betrifft den Vollzug des Bebauungsplans	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Die Verpflichtungen des Gesetzes zur Erleichterung des Ausbaus digitaler Hochgeschwindigkeitsnetze (DigiNetzG) sind zu prüfen und entsprechend umzusetzen. Insbesondere weisen wir auf die Verpflichtung hin, bei öffentlich finanzierten Bauarbeiten eine bedarfsgerechte Mitverlegung sicherzustellen. Um die Vollständigkeit des im Landkreis Ludwigsburg geführten Leerrohrmanagements gewährleisten zu können, sind wir darauf angewiesen, dass Sie uns spätestens vier Wochen nach Beendigung der Baumaßnahmen alle Informationen zu den verlegten Leerrohren mitteilen. Hierzu benötigen wir Angaben über Lage, Dimensionierung und Material.	und bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile. Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme kann somit unberücksichtigt bleiben.	
	III Forsten <u>Einbeziehung von Waldflurstück Nr. 3629:</u> Aus unserer Sicht sollen Waldflurstücke, für die keine Nutzungsänderung oder sonstige Maßnahmen im Bebauungsplanverfahren vorgesehen sind, nicht in den Bebauungsplan einbezogen werden, da dies baurechtlich nicht zulässig ist.	Die Stellungnahme bezieht sich nicht auf die Änderungen. Da beim geplanten Vorhaben auch die Erschließung von Flurstücken und der Verlauf von Feldwegen berücksichtigt werden müssen, <u>kann der Geltungsbereich nicht nur die geplante Straße</u> mit Nebenflächen und Ausgleichsflächen enthalten. Es ist notwendig, <u>die Aussiedlerhöfe und die umliegenden Feldwege miteinzubeziehen.</u> Die Einbeziehung dieses Flurstücks in den Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplanes ist unschädlich, da der Bebauungsplan keine Festsetzungen für diese Fläche trifft. Aufgrund dieser fehlenden Festsetzungen handelt es sich beim vorliegenden Bebauungsplan um einen „einfachen Bebauungsplan“.	Der Sachverhalt wurden bereits geprüft. **Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	<u>Ausgleichsmaßnahme M 11 „CEF-Maßnahme Zauneidechse":</u> Wir bitten um Beteiligung bei der Ausführungsplanung, um die Berücksichtigung der forstlichen Belange gemäß der Stellungnahme vom 21.12.2016 sicher zu stellen.	**Die Anregung betrifft nicht den Bebauungsplans, sondern die Ausführungsplanung. Sie führt deshalb zu keiner Änderung des Bebauungsplans** und kann erst in der Ausführungsplanung beachtet werden.	
	<u>Kompensationsmaßnahme (M14) „Waldrefugium":</u>	Die Maßnahme M14: Waldrefugium Wolfsölder	

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Das zum Waldrefugium gehörende Flurstück Nr. 494 liegt auf Gemarkung Burgstetten im Rems-Murr-Kreis und ist Eigentum der Gemeinde Affalterbach.	Wald ist im Plan 2.7 zum Grünordnungsplan (Unterlage 4.2.1) dargestellt. Die Maßnahme umfasst folgende Flurstücke: Nr. 137/1, 137/2, 138, 139, 144, 1178, 1179. Das genannte Flurstück Nr. 494 liegt nicht innerhalb der Maßnahmenfläche und ist auch nicht im Eigentum der Gemeinde Affalterbach.	
	IV Landwirtschaft Wir verweisen auf die Stellungnahme vom Dezember 2016 sowie grundsätzlich auf die notwendige Berücksichtigung agrarstruktureller Belange bei der Planung selbst sowie bei der Flächensuche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.	Kenntnisnahme	
	Insbesondere sollen für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Flächen nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen werden. Vorrangig ist zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen erbracht werden kann, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, um möglichst zu vermeiden, dass landwirtschaftliche Flächen aus der Nutzung genommen werden (BNatSchG § 15 Abs. 3).	Im Übrigen wurde gemäß § 4a Abs. 3 BauGB festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	Weiterhin bitten wir um eine frühzeitige Beteiligung bei der Auswahl der Flächen für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Flurneuordnungsverfahrens, insbesondere die endgültige Lage der Buntbrachestreifen betreffend. Ebenso bitten wir um Beachtung der aus unserer Sicht notwendigen Korrekturen an der Straßenrandbepflanzung sowie um Miteinbezug in der Planung der Anlage und Ausgestaltung der Feldwege.	**Die Anregung betrifft nicht die Änderungen, sondern das Flurneuordnungsverfahren. Sie führt deshalb zu keiner Änderung des Bebauungsplans.** Eine Beteiligung im Flurneuordnungsverfahren ist vorgesehen. **Im Übrigen sind Korrekturen an der Straßenrandbepflanzung und eine Mitwirkung bei der Feldwegeplanung, soweit die Grundzüge der landschaftspflegerischen Begleitplanung nicht berührt werden, im Rahmen des Flurneuordnungsverfahrens möglich.**	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.** **Eine Beteiligung im Flurneuordnungsverfahren ist vorgesehen.**
Handwerkskammer Region Stuttgart (08.01.2019)	Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 13.12.2018; auch zu den geänderten bzw. ergänzten Teilen des 'Bebauungsplanes haben wir keine Bedenken oder Anregungen.	Kenntnisnahme	
IHK Region Stutt-	Vielen Dank für Ihre Informationen zur erneuten öffentlichen Ausle-		

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
gart, Bezirkskammer Ludwigsburg (16.01.2019)	gung des oben genannten Bebauungsplanentwurfs. Seitens der Bezirkskammer Ludwigsburg der IHK Region Stuttgart bestehen keine Anregungen beziehungsweise Bedenken.	Kenntnisnahme	
Gemeinde Benningen (22.01.2019)	Die Gemeinde Benningen am Neckar bringt keine Einwendungen und Anregungen zum oben genannten Bebauungsplan vor.	Kenntnisnahme	
Gemeinde Erdmannhausen (14.12.2018)	Sehr geehrte Damen und Herren, für die Beteiligung an dem o. g. Bebauungsplanverfahren bedanken wir uns. Zu dem Bebauungsplan werden weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht.	Kenntnisnahme	
Gemeinde Leutenbach (19.12.2018)	Zum oben genannten Bebauungsplan-Verfahren werden von der Gemeinde Leutenbach keine Anregungen vorgebracht. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht mehr erforderlich.	Kenntnisnahme	
Stadt Marbach am Neckar (14.01.2019)	Mit Schreiben vom 13. Dezember 2018 haben Sie uns von der erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes „Ortsentlastungsstraße Affalterbach" und den vorgenommenen Planänderungen unterrichtet. Von Seiten der Stadt Marbach am Neckar werden zu dem geänderten Bebauungsplanentwurf keine Anregungen vorgebracht.	Kenntnisnahme	
Stadt Remseck am Neckar (17.12.2018)	Mit Schreiben vom 13.12.2018, Az 621.40, wurde die Große Kreisstadt Remseck am Neckar als Nachbargemeinde über die erneute Entwurfsbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB zum o. g. Bebauungsplanverfahren informiert. Wir bedanken uns für die Information und auch für die Möglichkeit bis 21.01.2019 Stellung nehmen zu können. Nach Prüfung des dargestellten Planbereichs wurde festgestellt, dass auch weiterhin die Belange der Großen Kreisstadt Remseck am Neckar durch die vorgenannte Planung im Wesentlichen nicht berührt werden. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass diese Ortsumfahrung auf der der Gemarkung Hochdorf abgewandten Seite geplant ist und gemäß der durchgeführten Verkehrsuntersuchung vom November 2007, aktualisiert 2012/2013 sowie 2017 keine Verkehrsmengenzuwächse für die K 1669 (Hochdorf —Affalterbach) zu erwarten sind.	Kenntnisnahme	

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Wir bitten dennoch um weitere Beteiligung am Verfahren.		
Stadt Waiblingen (18.01.2019)	Vielen Dank für die Beteiligung im o.g. Bebauungsplanverfahren. Belange der Stadt Waiblingen werden nicht berührt.	Kenntnisnahme	
Syna GmbH (14.01.2019)	Vielen Dank für die Zusendung der oben genannten Unterlagen. Im Planbereich sind Strom- und Erdgasleitung verlegt. Für den Fall, dass es in diesem Zusammenhang zu einer Änderung der bestehenden Anlagen kommt, sind die entstehenden Kosten vom Verursacher zu tragen. Die Erdgashochdruckleitung benötigt rechts und links der Leitungsachse einen Schutzstreifen von je 1,5m und eine maximale Überdeckung von 2m. Unsere Stellungnahme vom 13.10.2016 und 21.03.2011 behält weiterhin Gültigkeit. Eine aktuelle Planauskunft finden sie unter www.syna.de Alle Portale im Überblick Zentrale Planauskunft). Bei weiteren Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme Kenntnisnahme	
Deutsche Telekom Technik GmbH (20.12.2018)	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: In dem Planbereich befinden sich in verschiedenen Abschnitten Telekommunikationslinien der Telekom. Die entsprechenden Bestandspläne können über unsere "Zentrale Planauskunft eingeholt werden e-mail: planauskunft.suedwest@telekom.de Diese Telekommunikationslinien können nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kosten- und Zeitaufwand verlegt werden.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	**Die Anregung betrifft nicht unmittelbar den Bebauungsplan, sondern die Ausführungsplanung. Sie führt deshalb zu keiner Änderung des Bebauungsplans.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Wir bitten Sie daher, die Verkehrswege so an die vorhandenen umfangreichen Telekommunikationslinien der Telekom anzupassen, dass diese nicht verändert oder verlegt werden müssen. Auch während der Baumaßnahme müssen der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien, gewährleistet bleiben. Neue Maßnahmen welche für die Straßenbauarbeiten bedeutsam sein könnten, sind von Telekom In dem Ausbaubereich zurzeit nicht beabsichtigt oder eingeleitet. Falls jedoch Telekommunikationslinien der Telekom, welche Innerhalb des von Ihnen genannten Ausbaubereiches liegen und von der Straßenbaumaßnahme berührt werden infolgedessen dennoch, trotz aller Vorsicht, verändert/ verlegt werden müssen, beabsichtigen wir diese Arbeiten im Zuge Ihrer Maßnahme, aufgrund des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme, koordiniert mit ihren Arbeiten durchzuführen. In diesem Fall werden wir mit der Firma, die den Zuschlag erhalten hat, eigene Verhandlungen führen. Rein vorsorglich und lediglich der guten Ordnung halber weisen wir darauf hin, dass, -sollten unsere Verhandlungen mit der Firma erfolglos verlaufen-, von Ihrer Seite gemeinsam abgestimmte'Bauzeitenfenster zur Verlegung der Telekommunikationslinie, während der Baumaßnahme einzuplanen sind. Diese werden in den Koordinierungsgesprächen festzulegen sein. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.	**Die Anregung betrifft im Übrigen nicht den Bebauungsplan, sondern die Ausführungsplanung. Sie führt deshalb zu keiner Änderung des Bebauungsplans** und kann erst in der Ausführungsplanung beachtet werden.	**Die Anregung betrifft nicht unmittelbar den Bebauungsplan, sondern die Ausführungsplanung. Sie führt deshalb zu keiner Änderung des Bebauungsplans.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Um einen reibungslosen Ablauf ihrer Bauarbeiten zu gewährleisten, bitten wir Sie uns zu einer Bauanlaufbesprechung vor Ort einzuladen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne jederzeit zur Verfügung.		
Netze BW GmbH (18.12.2018)	Im Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplanes unterhalten bzw. planen wir keine elektrischen Anlagen. Wir haben daher zum Bebauungsplan keine Bedenken oder Anregungen vorzubringen. Eine weitere Beteiligung unseres Unternehmens am Bebauungsplanverfahren ist nicht erforderlich. Für etwaige Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme	
Unitymedia BW GmbH (07.01.2019)	Vielen Dank für Ihre Informationen. Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände. Neu- oder Mitverlegungen sind nicht geplant. Wir weisen jedoch auf Folgendes hin: Im Planbereich befinden sich Versorgungsanlagen der Unitymedia BW GmbH. Bitte beachten Sie die beigefügte Kabelschutzanweisung. Sollten aus Ihrer Sicht Änderungen am Bestandsnetz der Unitymedia BW GmbH notwendig werden, bitten wir um schnellstmögliche Kontaktaufnahme. In diesem Zusammenhang weisen wir bereits jetzt darauf hin, dass die Unitymedia BW GmbH erforderliche Umverlegungen ihrer vorhandenen Telekommunikationslinien (TK-Linien) grundsätzlich durch ein von ihr beauftragtes Tiefbauunternehmen auf eigene Kosten bewirkt (§ 72 Absatz 3 Telekommunikationsgesetz [TKG]), unabhängig davon, ob der Wegebaulastträger bereits Tiefbauunternehmen in o.g. Vorhaben — insbesondere im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung — beauftragt hat. Hierfür ist die Einräumung eines Bauzeitfensters notwendig, das der Wegebaulastträger und/oder sein beauftragtes Tiefbauunternehmen	**Die Anregung betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern die Ausführungsplanung. Sie führt deshalb zu keiner Änderung des Bebauungsplans** und kann erst in der Ausführungsplanung beachtet werden. Im Übrigen wurde gemäß § 4a Abs. 3 BauGB festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten	**Die Anregung betrifft nicht unmittelbar den Bebauungsplan, sondern die Ausführungsplanung. Sie führt deshalb zu keiner Änderung des Bebauungsplans.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	bzw. Planungsbüro bei der Planung des o.g. Vorhabens zu berücksichtigen und auf Antrag der Unitymedia BW GmbH ihr zu gewähren und mit ihr abzustimmen hat. Ordnungsgemäß erfolgte Baubeschreibungen bzw. Erläuterungen zur Ausschreibung des Wegebaulastträgers berücksichtigen derartige Verzögerungen, sodass Bauunternehmen und Planungsbüros damit zu rechnen haben. Hierdurch entstehende Kosten und Ausführungszeitverlängerungen sowie Behinderungen müssen deshalb bereits vorab bei der Einheitspreisbestimmung und der Festlegung der Ausführungszeiten vom Bauunternehmen bzw. Planungsbüro berücksichtigt werden. Insofern weist die Unitymedia BW GmbH vorsorglich jede Kostenübernahme für geltend gemachte Baustillstandzeiten sowie andere Schadensersatz- und Erstattungskosten infolge eines erforderlichen Bauzeitfensters für die Umverlegung ihrer TK-Linien zurück. Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern. Unsere **kostenlose** Unitymedia BW GmbH Planauskunft ist erreichbar via Internet über die Seite https://www.1.111itymedia.de/wohnunctswirischaffservIceiplanauskunft/ Dort kann man sich einmalig registrieren lassen und Planauskünfte einholen. Als zusätzliches Angebot bieten wir den Fax-Abruf über die Fax-Nummer 0900/ 111 1140 (10 Euro pro Abruf) an. Bitte informieren Sie uns über den weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere oben stehende Vorgangsnummer an.	Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
Zweckverband Landeswasserver-sorgung (18.12.2018)	Im Geltungsbereich der oben genannten Baumaßnahme befinden sich keine Betriebsanlagen der Landeswasserversorgung. Andere, insbesondere kommunale Versorgungsleitungen sind bei der Stadtverwaltung bzw. bei den entsprechenden Trägern zu erheben. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht erforderlich. Die übersandten Unterlagen geben wir anbei zurück.	Kenntnisnahme	
BUND Ortsgruppe Affalterbach (29.12.2018)	**Widerspruch zur Stellungnahme der Planer und der Verwaltung zu unseren Einwendungen gegen die OES vom 25.11.2016** Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren der Gemeindeverwaltung und des Gemeinderats, wir wenden uns als Träger öffentlicher Belange erneut an Sie, weil wir der Meinung sind, dass die Stellungnahmen der Planer zu unseren Einwendungen teilweise fehlerhaft bzw. unkorrekt sind und ihnen daher zu widersprechen ist. Wir sind außerdem der Meinung, dass durch die laut Stellungnahme des Planers vorgesehene Änderung (beabsichtigte Absenkung der Trasse im Bereich des geplanten Kreisverkehrs zwischen Affalterbach und Birkhau) um 1 m (s. S. 58/313) ein erneutes Recht auf Stellungnahme zur OES generiert wird. Im Einzelnen haben wir folgendes zu bemängeln: 1. Die Aussage, dass die von uns vorgeschlagene „Tunnellösung" einen Anschluss der Straßen nach Erdmannhausen und Kirchberg an der Murr an die OES nicht ermöglichen würde, ist schlicht falsch. Nach Erreichen der Talsohle des Beckentals kann die Trasse gemäß der ursprünglichen Planung von 2011 mit Anschluss der genannten Straßen weitergeführt werden. Richtig ist allerdings, dass die Straße nach Burgstetten nicht an die OES angeschlossen werden könnte, wobei davon nur ein sehr geringer Teil des *überörtlichen* Verkehrs betroffen wäre.	In der Abwägungstabelle vom 12.11.2018 zur Entwurfsoffenlage findet sich auf S. 58 in der Spalte „Stellungnahme des Planers / der Verwaltung“ folgende Formulierung: *„Die Fuß- und Radwegebrücke an der Verknüpfung der K 1674 mit der OES ist zur gefahrlosen Querung erforderlich (Fußgänger- und Radfahrerbeziehung nach Birkhau und Wolfsölden, Schulkinder). <u>Die Absenkung der OES im Bereich des Kreisverkehrsplatzes um ca. 1 m unter Gelände reduziert die Brückenhöhe über Gelände</u>. Eine tiefere Absenkung war aus Gründen des Schutzes oberflächennahen Grundwassers entsprechend der Forderung der Wasserwirtschaftsverwaltung nicht möglich.“* Hiermit sind <u>die Umplanungen</u> gemeint, die <u>zeitlich vor dem Jahr 2016 stattfanden</u> und im Bebauungsplan-Entwurf aus dem Jahr 2016	Das Missverständnis wurde inzwischen geklärt. **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	2. Das Argument, dass die sogenannte „Wasserblase" ein Hindernis für die von uns vorgeschlagene „Tunnellösung" sei (statt eines „Tunnels" ist auch eine Unterführung oder Überdeckelung denkbar), ist äußerst fragwürdig. Auch bei der jetzt geplanten Absenkung der Trasse um lm gegenüber der natürlichen Oberfläche (was in der Bauphase mindestens eine Aushubtiefe von 2 m in diesem Bereich bedeutet), wird diese Wasseransammlung berührt werden. Zu dem Gutachten des Ing.-Büro Voigtmann, nach dem es sich hierbei um Grundwasser handele, haben wir Erkundigungen bei anderen Experten eingeholt, welche dieses Vorkommen für durchaus technisch beherrschbares Schichtwasser und keinesfalls für unantastbares Grundwasser halten. Eine schriftliche fachliche Einschätzung hierzu können wir auf Wunsch.noch beibringen. Es ist ohnehin unverständlich, dass zu der für die gesamte Planung so maßgeblichen Sache keine weitere Untersuchung (Hydrologisches Gutachten, Grundwassermodell, nicht „nur ein Baugrundgutachten") angestellt wurde. Die Empfehlung des o. g. Büros, spätestens zu Beginn der Aushubarbeiten eine Überprüfung der Baugrund- und Grundwasserverhältnisse durchzuführen, bedeutet, dass diesbezüglich keine Planungssicherheit vorliegt und gegebenenfalls neue Planänderungen in der Bauphase erforderlich werden (Gutachten-Nr. 31810-E2). Die in der Stellungnahme der Planer zu unseren Einwendungen zitierte Forderung der Wasserwirtschaftsverwaltung bezüglich dem Umgang mit der Wasseransammlung sind in den gesamten Planungsunterlagen nicht zu finden, weil eine Stellungnahme hierzu von dort offenbar gar nicht eingeholt wurde. Womöglich hätte man sich dadurch die gesamte kostenträchtige Neuplanung, die nach unserer unveränderten Meinung keine Verbesserung, sondern eine	schon enthalten waren. Der fortgeschriebene Entwurf weist in diesem Punkt keine Änderung gegenüber dem Entwurf auf (s. Unterlage 1 Nr. 1 oder Unterlage 1 Nr. 3). Im Übrigen wurde gemäß § 4a Abs. 3 BauGB festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben. Wie bereits erwähnt handelt es sich hier um ein Missverständnis. Die Trasse wurde im Vergleich zur Planung von 2016 nicht abgesenkt. Diese Absenkung wäre aus Gründen des Schutzes oberflächennahen Grundwassers nicht möglich gewesen. Wir halten nach wie vor an den Gutachten (Bericht zur Grundwassermessung Nr. 31810-E-25 und dem hydrogeologischen Gutachten mit der Nr. 31810-E3-Hy) fest und sehen keinen Anlass an den dortigen Aussagen zu zweifeln. Im Übrigen gilt unsere Stellungnahme zur Tunnellösung fort (s. Abwägung, vom 12.11.2018 zur Entwurfsoffenlage, S. 57)	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Verschlechterung gebracht hat, sparen können. 3. Durch die geplante Absenkung der Trasse im Bereich des Kreisverkehrsplatzes um ca. 1 m mag zwar eine Verringerung der Rampenneigung an dem als Verbindung nach Birkhau vorgesehenen Weg erreicht werden. Es ist jedoch immer noch sehr fraglich, ob die normgerechte Ausführung entsprechend DIN 18040-3 (dort Ziff. 4.3) mit ihren Vorgaben/Bedingungen bei Längsneigungen > 3 % überhaupt eingehalten werden kann. Die von den Planern angeführte Orientierung der (Ausführungs-)Planung an einer Rampenneigung von 5 % ist nicht nachvollziehbar. Dieses Thema muss bereits jetzt im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens und nicht erst bei der Ausführungsplanung geklärt werden! Wie auch immer, etwas tiefer gelegt oder nicht - das grundsätzliche Problem, dass durch die Rampe eine unnötige Barriere, insbesondere für behinderte und ältere Menschen gebildet wird, wird nicht beseitigt. Da es nicht abzusehen ist, dass der von der Mehrheit der Bevölkerung gewünschte und von Ihnen beschlossene Bau der OES noch abzuwenden ist, wollen wir wenigstens erreichen, dass die optimale Lösung für diese gefunden wird, was derzeit sicher nicht der Fall ist. Ihr Angebot auf Seite 60/313 der Stellungnahme möchten wir gerne aufgreifen und wie schon in unserem Schreiben vom 25.11.2016 vorgeschlagen, bitten wir Sie, uns in nächster Zeit ein Gespräch mit Ihnen zu ermöglichen, in dem unsere Vorschläge ausführlicher dargestellt werden können.	s. oben Das gewünschte Gespräch fand am 30.01.2019 statt.	
BUND Ortsgruppe Affalterbach (19.01.2019)	**Ergänzung der BUND-Stellungnahme vom 29.12.2018** Sehr geehrter Herr Bürgermeister Döttinger, sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates, Der BUND-Affalterbach hat mit Schreiben vom 29.12.2018 eine Stellungnahme zu dem erneut ausgelegten Bebauungsplanentwurf und den beiden von der Änderung (Absenkung um 1 m, Kreisverkehrsplatz OES-K 1674) betroffenen Bereichen „Eintauchen in oberflächennahes Wasser" und „barrierefreie Überführung" fristgerecht abgegeben.	Wie bereits erwähnt handelt es sich hier um ein Missverständnis. Die Trasse wurde im Vergleich zur Planung von 2016 <u>nicht abgesenkt und auch nicht geändert</u>. Diese Absenkung wäre aus Gründen des Schutzes oberflächen-	Das Missverständnis wurde inzwischen geklärt. **Der Hinweis hat**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	In diesem Schreiben haben wir (wie später auch per Mail und mündlich) um einen Gesprächstermin gebeten. Ein entsprechendes Angebot hatte die Gemeinde in ihrer Bebauungsplan-Unterlage 1 Nr. 6 „Behandlung der Stellungnahmen ..." u. a. auf S. 60 gemacht: „Falls Gesprächsbedarf besteht, kann gerne auf die Gemeinde zugegangen werden". Leider sah sich die Gemeinde innerhalb der Auslegungsfrist im Januar 2019 zum einen nicht in der Lage, eine abschließende rechtliche Beurteilung der Frage herbei zu führen, ob die 1-m-Absenkung tatsächlich eine Änderung des B-Planes sei, mit der Folge, dass dadurch ein erneutes Recht auf eine Stellungnahme generiert werde würde. Zum anderen war sie ebenso nicht in der Lage, den Vertretern des BUND innerhalb des Auslegungszeitraumes einen Gesprächstermin anzubieten. An diesem sollten lt. Aussage von Herrn BM Döttinger die Gemeinde, u. a. der Sachverständige Voigtmann und der BUND teilnehmen. Diese Verfahrensbehandlung ist nicht nachvollziehbar und sehr befremdlich. Sie widerspricht nicht nur den Regularien des BauGB für die Öffentlichkeitsbeteiligung, sie erschwert dem Bürger sogar die Möglichkeit der Teilhabe am Planungsprozess. Auch wenn die Auslegungsfrist nun in zwei Tagen endet, sehen wir nach wie vor das Erfordernis des gemeinsamen Gesprächs und bitten nochmals um einen baldigen Terminvorschlag. Von diesem Besprechungstermin erhoffen wir die Darlegung/Erörterung von bis dato aus den Bebauungsplanunterlagen nicht nachvollziehbaren Planungsüberlegungen. Insofern kann dieses Gespräch möglicherweise eine Modifizierung unserer Argumentation zur Folge haben.	nahen Grundwassers nicht möglich gewesen. Gespräch fand inzwischen statt. Die Trasse wurde im Vergleich zur Planung von 2016 <u>nicht abgesenkt und auch nicht geändert</u>.	**keine Änderungen zufolge.**
BUND Ortsgruppe Affalterbach (02.02.2019)	Sehr geehrter Herr Bürgermeister Döttinger, sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates, die Gemeinde Affalterbach hatte in der Bebauungsplan-Unterlage 1 Nr. 6 ausgeführt, „falls Gesprächsbedarf besteht, kann gerne auf die Gemeinde zugegangen werden." Der BUND Affalterbach hat dieses Angebot in seinen Schreiben vom 29.12.2018 und 19.01.2019 aufgegriffen und um eine Besprechung gebeten.	Kenntnisnahme	

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Bedauerlicherweise konnte das Gespräch mit Herrn BM Döttinger, Herrn Langner und Herrn Voigtmann vom Ing.-Büro Voigtmann erst am 30.01.2019 stattfinden. An dieser Stelle wollen wir uns für das dann doch sehr ausführliche Gespräch bedanken. Leider mussten wir feststellen, dass in für uns (und auch den Planungsprozess selbst) sehr wesentlichen Punkten kein Konsens erzielt werden konnte. So z. B., was die Trassenführung der OES bei der Querung der K 1674 (Affalterbach — Birkhau) angeht, wo das Absenken bzw. das Eintauchen der OES in die sogen. Wasserblase (Sichtwasser, Grundwasser, ...?) strittig ist. Wie uns gegenüber erklärt wurde, sei ein Eingriff in das Schichtwasser seinerzeit vom zuständigen Sachbearbeiter beim LRA LB, Herrn Zörlein, ablehnend entschieden worden. Eine schriftliche Stellungnahme (begründet, auch mit Verweis auf die Rechtsgrundlage) würde bei den Verfahrensakten zum Bebauungsplan aber nicht vorliegen... !?	Wie bereits erwähnt handelt es sich hier um ein Missverständnis. Die Trasse wurde im Vergleich zur Planung von 2016 nicht abgesenkt und auch nicht geändert. Diese Absenkung wäre aus Gründen des Schutzes oberflächennahen Grundwassers nicht möglich gewesen. Eine mündliche Abstimmung hat stattgefunden- und eine schriftliche Stellungnahme wurde für nicht erforderlich angesehen.	Das Missverständnis wurde inzwischen geklärt. **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	Aus unserer Sicht — eine sehr ungewöhnliche Handhabung! Es wurden im Rahmen der Öffentlichen Auslegungen zum Bebauungsplanentwurf von uns, aber auch von anderen, Vorschläge für eine veränderte höhenmäßige Trassierung der OES im Bereich des Beckentals und dann folgend — im Bereich der Querung der K 1674 gemacht; **Stichwort: „Tunnellösung" oder „Tieferlegung und Unterfahrung der K 1674" zur Vermeidung eines Überführungsbauwerks für Fußgänger/Radfahrer.** **Offensichtlich hat man sich mit diesen vorgeschlagenen Varianten wenig befasst. So wurden diesbezüglich keine tiefer gehenden Überlegungen angestellt, dem Gemeinderat** keine planerische Darstellungen dieser anderen Varianten **zusammen mit entsprechenden Aufstellungen zum** Flächenverbrauch **und über** Kostenschätzungen **vorgestellt.** **Auch, was diesen Punkt angeht — eine sehr ungewöhnliche Verfahrenshandhabung!** **Wie auch immer, die Hoffnung stirbt zuletzt.**	Zur Herleitung einer vergleichsweise umweltverträglichen Lösung für das geplante Vorhaben wurde eigens eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt. Die UVS leitet auf der Grundlage einer umfassenden Raumanalyse einen vergleichsweise konfliktarmen Korridor für die OES her. Innerhalb dieses Korridors wurden 3 Varianten untersucht (s. Unterlage 4.1.1, UVS, S. 156, Abb. 34: Linienvarianten im Korridor). In vier Planungsphasen wurde die Trassenführung ausgeformt und sukzessive optimiert. Sodann wurden die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter und Umweltnutzungen für die Trasse (bzw. Trassenvarianten) in Gegenüberstellung zum sog. Prognose-Nullfall ermittelt und beurteilt. Im Übrigen gilt unsere Stellungnahme zur Tunnellösung fort (s. Abwägung, vom 12.11.2018 zur Entwurfsoffenlage, S. 57) Zudem wurde gemäß § 4a Abs. 3 BauGB fest-	Der Sachverhalt wurde bereits geprüft. **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Und so hoffen wir, dass sich Planer, Gemeinde und insbesondere der Gemeinderat doch noch für eine bessere Lösung der Trassenführung im vorgenannten Bereich entscheiden werden.	gelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	
Bundeswehr (11.01.2019)	ich erhalte die abgegebene Stellungnahme der Bundeswehr zu o.g. Vorhaben vorn 18.10.2016 gegenüber Ihrer Gemeinde weiterhin aufrecht.	Kenntnisnahme	

Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Im Rahmen der Öffentlichen Auslegung des fortgeschriebenen Bebauungsplanentwurfs gemäß Bekanntmachung im Amtsblatt Affalterbach vom 13.12.2018 nehmen wir namens unseres Mandanten wie folgt Stellung:		
	Wir rügen zunächst die äußerst kurze Fristsetzung zur Stellungnahme und die dadurch eintretende rechtliche Behinderung unserer Mandantschaft. Der Gemeinde ist bekannt, dass eine Veröffentlichung vor Weihnachten infolge der Feiertage und Urlaubstage von Parteien, Rechtsanwälten und Sachverständigen eine ordnungsgemäße Bearbeitung gefährdet; so war es auch im vorliegenden Fall, wo sich der Unterzeichnete in der Zeit vom 21.12.2018 bis 07.01.2019 im Urlaub befand, desgleichen befindet sich der von unserer Mandantschaft beauftragte landwirtschaftliche Sachverständige Wahl bis 21.01.2019 im Urlaub, der Verkehrssachverständige Prof. Dr. Maurmaier kehrte am Dienstag, 15.01.2019 aus dem Weihnachtsurlaub zurück!	Die Dauer der erneuten Auslegung entspricht der Regelfrist der erstmaligen Ausglegung und ist deshalb angemessen.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	1. Zum Gutachten des SV Graf (<u>Existenzgefährdung des Betriebes unseres Mandanten</u>): Der Gutachter simplifiziert den dezidierten Vortrag unseres Mandanten, der u. a. die Zerstörung des Betriebes einschließlich seiner zukünftigen Betriebsentwicklungsmöglichkeiten zum Vollerwerbsbetrieb geltend macht — Schriftsatz vom 04.11.2016, S. 13 f —. Der Sachverständige übersieht im Übrigen, dass auch der derzeitige Nebenerwerbsbetrieb (Pensionspferdehaltung) rechtlich schutzwürdig ist, immerhin werden nach Feststellungen des Sachverständigen 8 Pensionspferde gehalten. Legt man einen Kostendeckungsbeitrag von € 300,-- / Pferd zugrunde, gelangt man zu einer Bruttoeinnahme von immerhin ca. € 2.500,-- monatlich.	Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben nimmt zu den Vorwürfen wie folgt Stellung: „Auf die Einwendungen von Herrn [redacted] vom 04.11 2016, Seite 13 f., wurde im Gutachten angemessen eingegangen, allerdings ist dabei zu erwähnen, dass in diesen Einwendungen nur wenige Angaben zum aktuellen Betrieb der Familie [redacted] gemacht wurden (keine Angaben zur Betriebsgröße, zu den von ihr bewirtschafteten Flächen, zur Tierzahl). Auch beim Betriebsbesuch am 24.11.2017 vor Ort wurden außer den im Gutachten aufgeführten mündlichen Angaben (22 ha Eigentumsflächen, davon 5 Hektar selbst bewirtschaftet und der Rest verpachtet, 8 Pensionspferde und –plätze) keine Angaben und Auskünfte erteilt. Ob tatsächlich überhaupt 300 € pro Tier und Monat bzw. 8 x 300 € = 2.400 € insgesamt pro Monat durch die Pensionspferdehaltung erzielt werden, ist fraglich. Auf Nachfrage wurde beim Vor-Ort-Termin eine Herausgabe bzw. Offenlage	**Die Belange einer Existenzgefährdung wurden geprüft. Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		entsprechender Nachweise abgelehnt.	
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Im Übrigen hätte der Sachverständige auch KTBL-Werte für eine vergleichende Berechnung zugrunde legen können. Bereits der Nebenerwerbsbetrieb, der zum Vollerwerbsbetrieb noch ausgebaut werden soll, erzielt eine Einnahme, die mindestens 20 % des Gesamteinkommens unseres Mandanten ausmacht. Der Sachverständige übersieht im Übrigen wesentlichen Vortrag unseres Mandanten, der u. a. die Beunruhigung und Verunsicherung der Pferde durch die beabsichtigte OES geltend macht.	Der Hinweis auf das Kuratorium für Technik und Bauwesen in der Landwirtschaft (KTBL e.V.) hilft nicht weiter, da diese Daten dem Kuratorium ebenfalls nicht vorliegen. Planungsdaten des KTBL für die Pensionspferdehaltung gehen jedoch für solche relativ kleinen Bestandsgrößen und Pensionseinnahmen von einem negativen Gewinnbeitrag aus, da bei einer Betrachtung der Wirtschaftlichkeit nicht nur die Einnahmen, sondern auch die variablen und fixen Kosten berücksichtigt werden müssen (KTBL: Wirtschaftlichkeitsrechner Pensionspferdehaltung, Stand: 6/2019).	**Die Belange einer Existenzgefährdung wurden geprüft. Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**
	So sind Pferde Fluchttiere, die zum Teil schreckhaft, jedenfalls lichtempfindlich und lärmempfindlich sind. Es wird im Gutachten nicht beachtet, dass der im Rahmen der OES angelegte Kreisverkehr ständige Abbrems — und Anfahrmanöver mit entsprechenden Störgeräuschen erzeugt, welche die Pferde beunruhigen. Zusätzlich ist der Kreisverkehr um ca. 5 m abgesenkt, so dass die in Richtung Ortsmitte Affalterbach und in Richtung Birkhau fahrenden KfZ Gas geben und dadurch wesentlich mehr Lärm verursachen. Hinzu kommen die hupenden oder „sportlich fahrenden" KfZ der Mitarbeiter der ortsansässigen Tuner- Firma AMG, welche zusätzlichen Lärm erzeugen. Auch die durch den Autoverkehr eintretenden Lichtreflexe, insbesondere bei Nacht, spiegelndes und reflektierendes Sonnenlicht bei Tag, beunruhigen die Pferde.	Das Pferd gilt allgemein als Fluchttier, das gut ausgeprägte Sinnesorgane besitzt, um frühzeitig Feinde wahrnehmen und gegebenenfalls die Flucht ergreifen zu können. Fluchtreaktionen werden dabei hauptsächlich durch visuelle Reize ausgelöst, während akustische Reize nicht unbedingt solche Reaktionen auslösen. Ebenso arttypisch wie das Fluchtverhalten ist aber auch das Erkundungsverhalten des Pferdes. Dem Drang zur Flucht steht die natürliche Neugier eines Pferdes entgegen. Ein potenziell bedrohliches Objekt wird erst auf Unbedenklichkeit oder Gefährlichkeit untersucht. Damit können sich Pferde auch hervorragend Anfang an Veränderungen in ihrer Umwelt anpassen (sog. Habituation).	
	Die OES ist von der gesamten Koppelfläche aus einsehbar, es sind keine von der OES abgewandten Koppelflächen vorhanden, was aber der Gutachter unrichtigerweise behauptet. Die OES verläuft in nur ca. 40 m Abstand von der Koppel unserer Mandantschaft. Der südlich der Koppelfläche eingeplante Ausweich-Feldweg wird ab dem OES-Bau mehr und vor allem auch durch größere, geräuschintensive Fahrzeuge benutzt, wodurch die Pferde zusätzlich beunruhigt werden. Letztlich vermeiden die Pferdeeigentümer derart unruhige Pferdepensionsbetriebe und suchen sich andere Betriebe, abgesehen davon, dass das bisher ruhige und anmutende Ausweichgelände durch	Wenn ein Pferd die Erfahrung gemacht und gewonnen hat, dass bestimmte Reize harmlos sind, schenkt es diesen Reizen keine größere Aufmerksamkeit mehr. Pferde können schnell lernen, dass von einer Straße keine Gefahr ausgeht, man kann deswegen landauf, landab Pferdekoppeln an Straßen sehen.“	**Die Belange einer Existenzgefährdung wurden geprüft. Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	die OES völlig zerstört wird.	 **Pferdekoppel an Straße angrenzend**	
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Nach dem Bau der OES können keine Ausritte mehr stattfinden, ohne dass entlang der OES geritten oder diese sogar unter Gefahr für Mensch und Tier überquert werden muss. Es muss auch damit gerechnet werden, dass die geräuschempfindlichen und schreckhaften Pferde sowohl beim Ausritt als auch auf der Koppel oder im Stall scheuen und somit für unbeteiligte Personen (Fußgänger, Radfahrer...) zur Gefahr werden und Unfälle verursachen. Auch werden die Ausbaumöglichkeiten für ein größeres Stallgebäude (ca. 30 m x 18 m), welches derzeit nicht zur Tierhaltung genutzt wird, mangels stallnaher Koppelflächen nach dem OES-Bau nicht mehr möglich. Es handelt sich hier um ein separates großes Gebäude, welches vom Sachverständigen völlig übersehen wurde.	Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben nimmt zu den Vorwürfen wie folgt Stellung: „Grundsätzlich gehört es zur Pflicht eines Reiters bzw. Pferdehalters, die Pferde an ihre jeweilige Umgebung zu gewöhnen und die Koppel entsprechend stabil und hoch genug einzuzäunen. Bei einem Abstand von ca. 40 m zur künftigen Ortsentlastungsstraße ist aus gutachterlicher Sicht deswegen keine besondere Gefährdung zu erkennen. Zwar gehen von dem 0,8212 ha großen Grundstück Flst.Nr. 2576 im nördlichen Bereich (Backnanger Straße) 175 qm verloren, die Pferdekoppel	

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**		kann aber weiter genutzt werden (s. Luftbild).“ **Hofstelle [redacted] mit Pferdekoppel auf Flst.Nr. 2576** Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben nimmt zu den Vorwürfen wie folgt Stellung: „Ob ein Anspruch auf die Aufrechterhaltung eines bisher ruhigen Ausreitgeländes im Außenbereich besteht, und ob ein Schutz vor dem Fernbleiben künftiger Pferdepensionskunden besteht, ist letztlich aus rechtlicher Sicht zu beurteilen. Reiter müssen i. d. R. immer wieder Straßen überqueren. Es gehört zur Aufgabe eines Reiters bzw. Pferdehalters, sein Pferd früh an den Straßenverkehr zu gewöhnen. Der Reiter selbst muss immer in der Lage sein, sein Pferd zu beherrschen. Des-	**Die Belange einer Existenzgefährdung wurden geprüft. Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		wegen ist eine Straßenüber- oder -unterquerung normalerweise kein Problem für einen Reiter. Die Umgebung von Affalterbach ist deswegen aus gutachtlicher Sicht weiterhin zum Ausreiten gut geeignet. Hinsichtlich des am Ende von Pt. 1 in der Stellungnahme von Herrn RA Dr. Hartmann vom 21.01.2019 erwähnten, angeblich übersehenen, Stallgebäudes wurde am Ortstermin bei der Familie [redacted] nach der Nutzung gefragt. Die Familie [redacted] teilte dabei mit, dieser Bereich würde zurzeit für die Unterstellung von Wohnanhängern vermietet. Da ein landwirtschaftlicher Sachverständiger eine Existenzgefährdung nach der aktuellen Sach- und Rechtslage beurteilen muss, bleibt es bei den im Gutachten (S. 5 f.) entsprechend den mündlichen Angaben von Familie [redacted] getroffenen Feststellungen (z. Z. 8 Pensionspferdeplätze, Eigentumsflächen sind bis auf 5 ha verpachtet, keine Offenlage von Betriebsunterlagen)." **Die Gemeinde geht davon aus, dass ein Anspruch auf Beibehaltung der vorhandenen Situation nicht besteht, die Veränderung dieser Situation aber Gegenstand der Abwägung ist. Die Situationsveränderung wird dabei als zumutbar angesehen.**	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	2. <u>Kosten der OES und deren Folgekosten</u>. Bereits im bisherigen Verfahren wurden von Beteiligten Fragen nach den voraussichtlichen realistischen Kosten der OES gestellt, die Verkehrsplaner der Gemeinde sind der unrichtigen Auffassung, dass dies keine Frage des Bebauungsplans sei. Unabhängig davon, dass der besorgte Bürger, der ja letztlich für die Maßnahme aufkommen muss, ein Recht auf transparente Kalkulation und Unterrichtung durch die Gemeinde hat, ist stets gemäß § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB die Frage nach der Erforderlichkeit der Bauleitplanung zu stellen (vergleiche Wahlhäuser in Schrödter, BauGB 9. Auflage 2019 zu § 1 Rdz. 41 und 47). So fehlt es an einer Vollzugsfähigkeit aus tatsächlichen Grüßen, wenn keine belastbare Kosten- Nutzen- Untersuchung vorliegt und	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	entsprechende Haushaltsmittel nicht bereitstehen.		
	Die bisher von der Gemeinde vorgelegte Kostenberechnung ist schon mehrere Jahre alt, bereits eine Aktualisierung auf den heutigen Stand ergebe unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Kostensteigerungen auf dem Tiefbausektor eine mindestens 50%ige Erhöhung der Kosten, abgesehen von den Kostensteigerungen, die zwischenzeitlich durch die von der Gemeinde vorgenommenen „Nachbesserungen" im Bebauungsplan zusätzlich entstanden sind. Ferner entstehen weitere Folge- und Dauerkosten durch bereits jetzt feststehende Ausgleichs- und Pflegekosten.	An der Vollzugsfähigkeit aus Sicht der Gemeinde bestehen keine Zweifel, da in der mittelfristigen Finanzplanung der Gemeinde die entsprechende Beträge eingeplant sind.	
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Es kommt hinzu ein Risikoaufschlag — für den Fall der tatsächlichen Ausführung der Maßnahme — für die noch zukünftig entstehenden Kostensteigerungen durch Marktentwicklungen, aber auch weitere kostentreibende Änderungen. Auf die OES trifft im Übrigen die Einschätzung aus der Bewertungsliteratur für derartige Projekte zu, die in der Veröffentlichung aus der Stuttgarter Zeitung vom 31.10.2018 ihren Niederschlag gefunden hat — **Anlage 1 —,** Stuttgart — 21 sowie Elbphilharmonie lassen grüßen! Tatsächlich lösen derartige Projekte erfahrungsgemäß Kosten in mehrfacher Höhe der ursprünglich veranschlagten Kosten aus.		
	3. <u>Zu den Lärmwerten</u>: a) Bei den Messpunkten im Bereich des Betriebes unseres Mandanten (Nr. 18 und 19) in der Backnanger Straße 10 wurde dieser zu Unrecht als Gewerbe und nicht als Mischgebiet wie im Aussiedlungsbereich Im Stauch eingestuft, deshalb liegt der Höchstwert nach OES bei 16 dB unter dem zulässigen Grenzwert, während der Kindergarten und die Schule nach dem OES-Bau mit 54 bzw. 55 dB fast am Grenzwert liegen. Im Ort werden durch die OES maximal nur 6 dB eingespart, dafür steigt der Wert am Kiga und an der Schule um 12 dB! Ferner erfolgte die Lärmmessung bereits im Jahre 2013, der an einigen Stellen aufgebrachte Flüsterasphalt war dabei noch nicht berücksichtigt. Zusätzlich wurde 2019 auf der Marbacher Straße neu Flüsterasphalt aufgebracht, der ebenfalls nicht in die Berechnung eingeflossen ist.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Die Stellungnahme befasst sich nicht mit den Aussagen der Verkehrsanalyse 2017 und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	**Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Ferner ist nicht berücksichtigt die im Jahre 2015 erfolgte, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt, was eine weitere Senkung des Lärmwerts um 2-3 dB ergibt. Zwischenfeststellung: Die von den Planern behauptete Einsparung von 6 dB im Ort durch den OES-Bau dürfte bereits durch die vorgenannten, nach der Lärmmessung von 2013, durchgeführten Maßnahmen erreicht sein. Ferner ist zu rügen, dass von den Planern keine Zuschläge für Bremsen und Beschleunigen im Zusammenhang mit den anzulegenden Kreisverkehren gemacht werden, desgleichen sind von den Planern die Lärmwerte mit 70 — 80 km/h statt mit möglichen 100 km/h berechnet.		
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Nicht berücksichtigt ist von den Planern auch, dass durch die Anhebung der OES (Wasserblase, Kreisverkehr) in der Planänderung von 2016 sich wiederum der Lärmwert erhöht hat. b) Unabhängig von den obigen Erwägungen sind folgende Überlegungen anzustellen: An 20 Messpunkten vermindert sich der Lärm im Durchschnitt um 4,05 dB, die kleinste Lärmminderung liegt bei 0,818 dB, die größte Lärmminderung bei 6,0 dB. Die Lärmgrenzwerte werden am Tag bei 36 Personen und bei Nacht bei 18 Personen überschritten, hier würde es maximal 6 dB leiser. Neben den seit der Lärmmessung 2013 erreichten o. g. Einsparungen sind weitere Einsparmöglichkeiten aus folgenden Überlegungen zu erreichen, auf die wir bereits in unseren bisherigen Schriftsätzen hingewiesen haben: Pförtnerampel, – Verkehrshindernisse, geänderte Vorfahrtsregelungen, – Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, z. B. nach Burgstall, Winnenden oder Remseck. Dem stehen gegenüber die Nachteile durch den OES-Bau: – An 37 Messpunkten steigt der Lärm im Durchschnitt um 4,64 dB, kleinste Lärmerhöhung 0,2 dB, größte Lärmerhöhung 11,8 dB, z. B. an Schule und Kindergarten		**Die Stellungnahme wird nicht geteilt. Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	sowie um 10 dB an der Backnanger Straße 11 sowie Im Stauch, 9 dB in der Klingenstraße 3 und in der Winnender Straße 67. c) Auf die Zerstörung von fast 12 ha guten landwirtschaftlichen Böden sowie die Existenzgefährdung von mehreren Betrieben, die Zerstörung der Umwelt, Flora, Fauna und Erholungsgebiet und die immer noch im Unklaren stehenden mit Sicherheit zu erwartenden Millionenkosten für OES, Brücken, Dämme, Flurbereinigung, Ausgleichsmaßnahmen einschließlich Folge- und Unterhaltungskosten haben wir bereits hingewiesen und vertiefen diese Überlegungen weiter.		
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	4. <u>Arten und Landschaftsschutz</u> a) Steinkauz Gemäß Stellungnahme der Gemeinde S. 91 nimmt das Habitat bei 58 dB im Umkreis von 100/300 m um 40 % ab. Wenn die OES 90 m entfernt ist mit einer Lärmausstrahlung von 59 dB, dann stellt dies nach wie vor eine erhebliche Störung und damit erhebliche Beeinträchtigung des <u>Steinkauzes</u> dar. Auch stört die Lichteinwirkung der in 90 m zum Brutplatz bei Farben KfZ erheblich. Dies gilt auch für das Flugverhalten für die Orientierung bei Nacht. Ein Beutefang über Gehör ist bei 59 dB nicht möglich, dasselbe gilt für den Beutefang über Echolot, der durch fahrende KfZ gestört wird. Dies gilt sowohl für Verbrennungs-als auch für Elektro-Motoren — zu letzteren siehe unten —. Das Jagdgebiet Wald ist für den Steinkauz auch hinter der OES; auch dieses wird, sowohl durch den oben beschriebenen KfZ - Verkehr als auch durch die Baumaßnahmen empfindlich gestört.	Der Gutachter (Mathias Kramer, Dipl.- Biologe) nimmt wie folgt Stellung: **Zum Einwand der erheblichen Störung:** „Maßstab der Beurteilung von Störungen gemäß § 44 Absatz 1 Nr. 2 ist der Erhaltungszustand der lokalen Population und nicht das einzelne vom Eingriff betroffene Brutpaar. Unter Berücksichtigung der Bestandszahlen und der Bestandsentwicklung des Steinkauzes im Landkreis Ludwigsburg als Bezugsgröße der lokalen Population wird der rechnerische Verlust von einem Revier nicht als erhebliche Störung im Sinne des § 44 Absatz 1 Nr. 2 bewertet, da sich der günstige Erhaltungszustand der lokalen Population (im Jahr 2018 lag der Bestand im Landkreis Ludwigsburg bei 233 Brutpaaren) auch unter der Annahme eines Revierverlustes nicht erheblich verschlechtert (ein Revier entspricht etwa 0,4% der lokalen Population). Bei der Beurteilung der Störwirkungen sind verschiedene Faktoren (Kulissenwirkung, Lärm, Licht) berücksichtigt. Steinkäuze meiden Wälder zur Nahrungssuche. Vielmehr suchen die Vögel ihre Nahrung im Offenland z.B. in Grünland- und Ackerflächen, wobei	**Die Belange des Artenschutzes wurden beachtet.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Überdies fördert die „Kanalisierung" der Flugstraßen der Tiere durch Pflanzmaßnahmen (Bäume) die Jagd auf sie durch ihre natürlichen Feinde (z. B. Greifvögel), die sich entlang dieser Flugstraßen auf einfache Weise positionieren und ihre Jagdbeute abfangen können. Die in Erwägung gezogenen Pflanzmaßnahmen für Bäume leiden daran, dass die Bäume viel zu kurz sind, die Maßnahme müsste um 10-15 Jahre vorgezogen werden anstelle von einem Jahr. Bei den angedachten Maßnahmen der 3-4-maligen Mäharbeiten pro Jahr verlieren die vorhandenen Kleintiere, insbesondere auch Insekten, ihre natürliche Nahrungsgrundlage.	sich die Vögel dazu gerne auch am Boden aufhalten. Die vorgesehenen Maßnahmen tragen dazu bei, dass im direkten Umfeld des Brutplatzes während der gesamten Brutzeit geeignete Nahrungsflächen in Form von kurzrasigem Grünland zur Verfügung stehen. Dort können die Vögel über die bevorzugte Bodenjagd nach Nahrung suchen. Eine Beeinträchtigung der vom Steinkauz bevorzugten Nahrung (z.B. Kleinsäuger, Käfer, Regenwürmer) ist durch die Maßnahme nicht gegeben, vielmehr wird dadurch die Erreichbarkeit der Nahrung deutlich verbessert. Die Maßnahmen wurden in Absprache und auf der Grundlage der Erfahrungen der Forschungsgemeinschaft Eulenschutz geplant.“	
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	b) <u>Feldlerche</u> Hier ist zunächst zu beanstanden, dass die letzte Zählung des Feldlerchenbestandes in den Jahren 2008 und 2012 erfolgt ist, die diesbezüglichen Zahlen sind veraltet und deshalb nicht aussagekräftig. Vielmehr ist von einer Zunahme des Bestandes und auch von einer Änderung ihrer Nistplätze in Richtung geplante OES auszugehen. Es ist weiterer Verlust von Feldlerchen-Revieren zu befürchten. Bereits jetzt wird mit einem rechnerischen Verlust von drei Revieren auf Basis 2008-2012 gerechnet —siehe Stellungnahme S.30/313. Auch hier bestehen Gefahren bei „Kanalisierung" der Flugstraßen durch Pflanzmaßnahmen (Bäume). Dies gilt u. a. für die natürlichen Feinde der Feldlerche, insbesondere Greifvögel, deren Jagdmöglichkeiten zum Nachteilt der Feldlerche — wie bereits oben beschrieben — drastisch verbessert werden. Ferner besteht Kollisionsgefahr mit Fahrzeugen bei Sichtbehinderung (Nacht, Nebel, Starkregen, Schneefall, Dämmerung). Überhaupt werden dämmerungs- und nachtaktive Tiere wie z. B. Steinkauz und Fledermäuse — dazu siehe unten — in ihrem Flug- und Jagdverhalten sowohl durch das Vorhandensein der OES (Dammlage u. a.) als auch durch den darauf stattfindenden starken Fahrzeugverkehr in ihrem Flug- und Jagdverhalten erheblich gestört, sie finden viel weniger Futter und gehen ein oder verlassen den OES-Bereich.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	**Die Belange des Artenschutzes wurden beachtet.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Nach wie vor gehen wir davon aus, dass die für die Sicherung der Brutplätze der Feldlerche vorgesehen Buntbrachenstreifen dafür nicht geeignet sind, eine kompetente Antwort auf den Einwand in unserem Schriftsatz vom 04.11.2016, ein Schutz dieses Bodenbrüdervogels mittels umgebenden Getreide- bzw. Mais u. a. Gürtels steht nach wie vor aus und wird weiter gerügt.	Zur Sicherung der Brutplätze wurde wie folgt Stellung genommen: *Laut den Fachplanern (Umweltplanung: Eberhard + Partner GbR) werden keine Lerchenfenster, sondern dauerhafte Buntbrachestreifen angelegt. Diese dienen der Lerche als Nahrungs-, Versteck- und Brutraum. Der dafür vorgesehene Suchraum ist geeignet, da er bereits von Feldlerchen besiedelt wird. Die Anlage von Buntbrachestreifen zur Ansiedlung von Feldlerchen hat sich andernorts bewährt.*	Die Belange wurden bereits geprüft. **Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	c) Fledermäuse Auf die nachhaltige Störung des Flug- und Jagdverhaltens dieser Tiere haben wir bereits oben bei der Erörterung des Steinkauzes hingewiesen. Es ist eine bekannte Tatsache, dass gerade das Ortungssystem der Fledermäuse mittels Echolot durch Kraftfahrzeuge jeglicher Art gestört wird. Hinzu kommt eine Orientierungsbeeinträchtigung bei Schlechtwetter sowie Dämmerung u. a. Hier haben wir bereits darauf hingewiesen, dass durch die Einführung von Flugstraßen u. a. die Fledermäuse in besondere Gefahr durch vorhandene Greifvögel kommen, die sich nach allgemeiner Erfahrung durch entsprechende Positionierung auf eine stark erleichterte Jagdmöglichkeit zum Nachteil der geschützten Tiere einrichten.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	Die Belange wurden bereits geprüft. **Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	c) Landschaftsschutz Die von den Planern der Gemeinde Affalterbach vorgeschlagenen Maßnahmen der Erhaltung der Landschaft bzw. die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen sind nach wie vor nicht geeignet, den sowohl von unserer Mandantschaft als auch anderen Einsprechern einschließlich LRA, des RP und BUND erhobenen Einwendungen zu entsprechen.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	Die Belange wurden bereits geprüft. **Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	5. Zur Verkehrsprognose der BS-Ingenieure: a) In der Verkehrsuntersuchung OES Affalterbach — Fortschreibung 2017 haben die BS-Ingenieure die Verkehrsdaten durch eine Verkehrszählung am 22.06.2017 aktualisiert, die zuvor erhobenen Verkehrsmengen stammten aus einer Erhebung im Jahre 2012.		

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Diese erneute Verkehrserhebung erbrachte nach Feststellung der BS-Ingenieure eine Zunahme der Verkehrsmengen, womit eine erneute Erforderlichkeit der OES begründet wird.		
	Am Querschnitt L1127 zwischen Affalterbach und Marbach erbrachte die Erhebung einen DTV von 7.600 Kfz/24 h (siehe Plan 5895-04). Dagegen belief sich nach Messungen der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg für diesen Querschnitt im Jahr 2017 der DTV auf lediglich 6.314 Kfz/24h. Die Werte unterscheiden sich demnach um mehr als 20 %. Die BS-Ingenieure gehen nicht auf diese Differenz ein, die sich nach Auffassung von Prof. Maurmaier möglicherweise aus der fehleranfälligen stichprobenhaften Erhebung der BS-Ingenieure mittels Videotechnik erklären lässt. — Siehe hierzu die gutachterliche Stellungnahme von Prof. Dr. Maurmaier vom 21.01.2019 — **Anlage 2 —.**	Die Gutachter (BS Ingenieure) nehmen wie folgt Stellung: „Die vom Ingenieurbüro BS Ingenieure ermittelten Daten der Verkehrsanalyse 2017 wurden mit Wochen- und Saisonfaktoren aus dem Heft 1007 der Reihe „Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen auf den Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) hochgerechnet. Diese Hochrechnungsmethodik wurde BS Ingenieure von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) empfohlen.“	
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	In Anbetracht des gravierenden Messfehlers der BS-Ingenieure sind auch die übrigen Messresultate ihrer Verkehrserhebung — Fortschreibung 2017 — in Zweifel zu ziehen, da auch diese auf einer stichprobenhaften Erhebung mittels Videotechnik beruhen. Festzustellen ist jedoch bereits heute: Bereits die aufgezeigte Differenz von 20 % am Querschnitt L1127 zwischen Affalter-bach und Marbach — einer der Hauptzufahrtsstrecken zur A81 — ist so gravierend, dass die von den BS-Ingenieuren behauptete Zunahme der Verkehrsmengen schon heute nicht begründet werden kann.		
	b) Die BS-Ingenieure beziffern den Durchgangsverkehrsanteil auf 64 %. Nicht angegeben sind die Bezugsgröße (mit/ohne Binnenverkehr) und die Art der Erhebung (Kennzeichenerfassung?) Dies beanstandet Prof. Dr. Maurmeier in seiner Stellungnahme vom 21.01.2019 ausdrücklich — **Anlage 2 —**	Die Gutachter (BS Ingenieure) nehmen wie folgt Stellung: „Der Durchgangsverkehr beinhaltet begriffsgemäß keinen Binnenverkehr.“	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	c) Die BS-Ingenieure verweisen auf fortführende Prognoseberechnungen. Der vorliegende Textteil enthält weder die Berechnungsergebnisse noch die Parameter für eine Berechnung von Prognoseverkehrsmengen. Prof. Dr. Maurmeier weist zudem darauf hin, dass sich gegenüber früheren Prognosen die Ausgangsparameter maßgeblich verändert haben — **Anlage 2 —.**	Die Gutachter (BS Ingenieure) nehmen wie folgt Stellung: In dem Schreiben der BS Ingenieure vom 06. Februar 2018 wird eine „noch nicht abgeschlossene Verkehrsprognose“ in Bezug genommen. Dabei handelt es sich um eine interne Untersuchung des Büros, ob die bei der Verkehrsanalyse 2017 ermittelten Daten die bisherigen gutachterlichen An-	**Der Hinweis hat keine Änderungen des Bebauungsplans zu-**

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Bei den von BS-Ingenieuren ermittelten Verkehrsmengen per 2017 handelt es sich vielmehr um eine Momentaufnahme, im Schreiben der BS-Ingenieure vom 06.02.2018 — Unterlagen A1-3 Nr. 1.5.1 — räumen sie selbst ein, dass die Verkehrsprognose per 2035, die sie ausdrücklich in dem vorgenannten Schreiben erwähnen, zwar auf dieser Analyse aufbaue, die Verkehrsprognose 2035 selbst aber noch nicht abgeschlossen sei. In eine Verkehrsprognose per 2035 muss jedoch einfließen: Die Fertigstellung des endgültigen Anschlusses der ausgebauten B14/L1115 bis zur AS Mundelsheim zur A81. Der Hinweis der BS-Ingenieure, dieser Anschluss sei bereits in ihrer bisherigen Begutachtung berücksichtigt, ist irreführend, denn nur der Teil I dieses Bauabschnitts ist bisher ausgeführt, die Weiterführung des Ausbaus über die L1115 bis zur AS Muddelsheim ist jedoch noch nicht ausgeführt, gerade diese ist entscheidend für die entlastende Verkehrsführung von und zur A81 aus dem Raum Win-nenden/Affalterbach.	nahmen weiterhin rechtfertigen. Um der im Bebauungsplanverfahren geäußerten Kritik begegnen zu können, hat das Büro intern weitere Überlegungen zur verkehrlichen Entwicklung angestellt. Die Erkenntnisse bestätigen die zu erwartende hohe Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt bei Beibehaltung des bestehenden Straßennetzes sowie die starke Entlastungswirkung der Ortsentlastungsstraße. Es zeichnet sich keine maßgebliche Änderung der bisherigen Ergebnisse ab.“	**folge. Es besteht kein Bedarf einer erneuten Auslegung.**
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Von einer seriösen Verkehrsprognose kann man erwarten, dass sie den verkehrsmindernden Einfluss auf den Verkehr aus Richtung Marbach/Erdmannhausen/Murr und Kirchberg in ihre Verkehrsprognose bereits heute einbezieht, denn eine Zeitspanne von ca. 16 Jahren für den restlichen Ausbau ist mehr als angemessen. Dasselbe gilt für die verkehrsentlastende Wirkung des sog. Nord-Ost-Rings um Stuttgart. Auf beide verkehrsentlastende Baumaßnahmen haben wir bereits in unseren bisherigen Schriftsätzen einschließlich den bisherigen Stellungnahmen von Prof. Dr. Maurmaier hingewiesen. Dabei ist auch der Gesichtspunkt von Bedeutung, dass Auslöser der OES- Maßnahme und Finanzierer über die Gewerbesteuer als Hauptsteuerzahlerin die Firma AMG ist, die sich im Osten von Affalterbach im Bereich der Straße nach Winnenden befindet. Diese Firma verursacht einen erheblichen Teil der in Affalterbach anfallenden Verkehrsmengen, sie kann bei einem Ausbau der B14/L1115 ohne		

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Berührung des Ortsmittelpunkts von Affalterbach sowohl ihren Zuliefer- als auch Abfuhrverkehr, den Hauptmitarbeiter-Verkehr und den Kundenverkehr über die B14/L1115 abwickeln. Dieser Verkehr ist recht erheblich, die Firma AMG verfügt über nicht weniger als 2.000 Parkplätze für Mitarbeiter und Kunden, sie beschäftigt mehr als 1.000 Mitarbeiter. Den Verkehr von und nach Stuttgart wickelt die Firma AMG schon heute weitgehend über die B14 — vierbahnig — ab, eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse tritt insoweit auch ein durch den kurz vor der Ausführung stehende Rosensteinpark-Tunnel über die Wilhelma in Stuttgart-Bad Canstatt und die bereits vorhandene Prag-Untertunnelung in Stuttgart. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Firma AMG eine 100 % Tochter der Firma Daimler AG mit dem Sitz in Stuttgart-Untertürkheim ist und zahlreiche Zulieferteile sowie einen erheblichen Werksverkehr mit ihrer Mutterfirma über die vorgenannte Strecke abwickelt.		
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	d) Eine Verkehrsprognose bis 2035 muss auch folgende Umstände berücksichtigen: Wie bereits in unserem bisherigen Stellungnahme nehmen wir Bezug auf die bereits vorgelegten gutachterlichen Stellungnahmen des Prof. Dr. Maurmaier wo auf die wachsende Bedeutung der sog. E-Mobilität hingewiesen wurde, leider haben die BS-Ingenieure diese Einwände als nicht zum Bebauungsplanverfahren gehörig zurückgewiesen. Unser Einwand trifft aus mehreren Gründen zu: In eine Prognose per 2035 ist die sich immer stärker abzeichnende und verstärkende Antriebsfunktion des Elektromotors für KfZ zu berücksichtigen. Dies wirkt sich zum einen auf die Firma AMG als ausgesprochene Tuner-Firma aus, die ausschließlich herkömmliche Verbrennungsmotoren hochzüchtet und verbaut. Irgendein Konzept für den Weiterbestand der Firma anlässlich des Umstiegs der gesamten deutschen Autoindustrie auf Elektromotoren — siehe unten — liegt nicht vor. Deshalb muss bei der Firma AMG mit erheblichen Umsatzrückgän-		

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	gen und deshalb auch entsprechenden Verkehrsrückgängen in Affalterbach in einer Prognose per 2035 gerechnet werden. Irgendwelche Feststellungen dazu fehlen in den Berechnungen der BS-Ingenieure. Dass die Elektro-Mobilität über die von uns in unseren Schriftsätzen vom 04.11.2016 getroffene Annahme hinaus in der Bundesrepublik Deutschland gravierend und zeitnah voranschreitet, beweisen folgende Tatsachen, die in den Berechnungen der BS-Ingenieure ebenfalls keine Berücksichtigung finden: Der sog. „Diesel-Skandal" wirkt sich nicht nur auf die Dieselantriebe, sondern gegen die Verbrennungsmotoren allgemein aus, es ist zwischenzeitlich eine regelrechte „Verteufelung" des Verbrennungsmotors allgemein eingetreten, VW hat bereits zweistellige Milliarden-Euro-Beträge in den USA an Strafen bezahlt und wird weiter auf Milliardenschadenersatz wegen allseits bekannter „Diesel-Manipulationen" verklagt. Umfangreiche Strafverfahren einschließlich Beschlagnahmen und Hausdurchsuchungen durch die Staatsanwaltschaften sind bei allen führenden deutschen Auto-Herstellern erfolgt, zahlreiche führende Mitarbeiter von VW, aber auch von Audi sind Beschuldigte von Strafverfahren im In- und Ausland, und sind teilweise in Haft. Die gesamte deutsche Autoindustrie hat sich deshalb entschlossen, die Elektroantriebe für ihre KfZ zeitnah zu forcieren. Beispielhaft wird das riesige Investitionsprogramm von VW von nicht weniger als 30 Milliarden Euro genannt einschließlich seiner Tochterfirmen Audi und Porsche. Porsche produziert in Stuttgart-Zuffenhausen ab 2020 für einen Fahrzeugtyp nur noch Elektromotoren.		
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Der Gesetzgeber reagiert — auch aus Gründen der Einhaltung von Klimazielen — entsprechend. So soll nach Absicht des Verkehrsministeriums bereits im Jahre 2025 eine Fahrzeugflotte von 25 % der gesamten PKW-Produktion aus Elektrofahrzeugen bestehen, bis 2030 soll die Quote bei 50 % liegen. Dies ergibt u. a. aus der beiliegenden Veröffentlichung im „Spiegel" vom 19.01.2019 **— Anlage 3 —.** Die vom Gesetzgeber weiter vorgesehenen Maßnahmen zur Verrin-		

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	gerung des KfZ-Verkehrs, wie z. B. Erhöhung der Steuersätze auf Benzin und Diesel mit dem Ziel der Verminderung der Fahrleistung der Autos, die Verlagerung auf Bahn- Rad- und Fußverkehr, auch als weitere Klimaziele, sind zusätzlich zu erwähnen. Zusammengefasst sind diese Maßnahmen im Artikel des „Spiegel" vom 19.01.2019 S. 37 — **Anlage 3 —**		
	Zwischenfeststellung: Eine ernstzunehmende Verkehrsprognose per 2035 muss die vorgenannten Momente in ihre Betrachtung einbeziehen. Dies ist bei der Prognose der BS-Ingenieure bei weitem nicht der Fall. Abgesehen davon, ist bei der Planung der Gemeinde Affalterbach auch bezüglich der prognostizierten Lärm- und Feinstaubwerte der rückläufige Anteil von Verbrennungsmotoren und der steigende Anteil von Elektromotoren nicht berücksichtigt, was ebenfalls zu rügen ist.	„Das Ergebnis der Verkehrsanalyse 2017 bestätigt die bisherigen Aussagen zur Ortsentlastungsstraße Affalterbach."	
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	e) Was die von uns im Zuge der Erörterung der Existenzgefährdung unseres Mandanten, erhobenen Einwendungen der Zerschneidung seines Flst-Nr. 4095 aus der geplante OES und die von Prof. Maurmaier vorgeschlagene Verlegung dieser OES angeht, verweisen die BS-Ingenieure auf die <u>Richtlinie RAL</u>, die im Anschluss einer längeren Gerade einen Mindestradius von 400m empfiehlt. Nach Feststellung von Prof. Dr. Maurmaier vom 21.01.2019 — **Anlage 2 —** ist diese RAL im vorliegenden Fall jedoch nicht anwendbar, da die Streckenführung der L1127 im Zulauf bereits kleinere Radien aufweist und die Knotenpunkte an der L1127 (Anschluss Marbacherstr, Kreisverkehr Erdmannhäuserstr.) keine Plangeschwindkeit von 90 km/h erlauben, die den Richtlinienwerten zu Grunde liegt. Deshalb ist unsere Forderung auf Verlegung der OES außerhalb des Flst. 4095 nach wie vor berechtigt.	Die RAL ist grundsätzlich bei Neuplanungen anzuwenden. Laut RAL gilt: „Die Radien im Anschluss an Geraden sollen dabei zumindesten im brauchbaren Bereich liegen." Im Bereich des Flurstücks 4095 verläuft die OES im Anschluss an eine Gerade. Ein Radius unter 400 Metern liegt nicht mehr im brauchbaren Bereich, sondern im zu vermeidenden Bereich. Im Übrigen wurde gemäß § 4a Abs. 3 BauGB festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	**Die Stellungnahme wird nicht geteilt.** **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	f) Mit Recht beanstandet Prof. Dr. Maurmaier auch, dass die BS-Ingenieure, die von ihm vorgeschlagene <u>Verschwenkung der OES</u> südlich der K1674 ab dem Kreisel, die ohne weiteres möglich wäre, überhaupt nicht abhandeln (Existenzgefährdung Bürger 5).	Eine Verschwenkung der geplantenen OES südlich der K 1674 würde zu keiner Reduzierung der zu verschneidenden Grundstücke führen. Zudem wäre eine Verschwenkung nur durch eine s-förmige Linienführung möglich, welche gegenüber der jetzigen Trasse mit geradlinigem Verlauf eine fachlich schlechtere Lösung darstellen würde. Im	**Die Belange einer Verschwenkung und einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft.**

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		Übrigen wurde die von Prof. Dr. Maurmaier vorgeschlagene Verschwenkung der OES von ihm nie aufskizziert oder in einem Plan dargestellt. Von der Verwaltung wurde jedoch ein Gutachter beauftragt, der nochmals mögliche Existenzgefährdungen geprüft hat (s. auch S. 87/88 in dieser Tabelle zu Bürger 5). Da eine Verschwenkung keine fachtechnisch bessere Lösung darstellen würde und da auch ohne Verschwenkung keine Existenzgefährdung besteht, wird an der geplanten Trasse festgehalten. Die Aussage, dass dies nicht abgehandelt wurde, wird nicht geteilt: In der Abwägungstabelle vom 12.11.2018 zur Entwurfsoffenlage findet sich nämlich auf S. 157 in der Spalte „Stellungnahme des Planers / der Verwaltung“ folgende Formulierung: *„Mögliche Existenzgefährdungen wurden durch Gutachten überprüft* *Alle Gutachten kamen zum Ergebnis, dass kein Betrieb durch die geplante Maßnahme in seiner Existenz gefährdet wird. Auch die Untersuchung der Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere der Ortsrandbetriebe war Gegenstand der Gutachten. Hierbei konnte festgestellt werden, dass für einen möglichen Erweiterungsbedarf jeweils im Anschluss an die vorhandenen Hofflächen ausreichend Erweiterungsflächen zur Verfügung stehen*.“	**Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**
	Im Übrigen ist die Feldwegquerung südlich des Kreisverkehrs OES/K1674 aufgrund der hohen Geschwindigkeiten auf der OES hinsichtlich der Verkehrssicherheit äußerst problematisch. Auch dies haben wir unter Bezug auf Prof. Dr. Mauermaier in unseren bisherigen Schriftsätzen bereits gerügt. Prof. Dr. Mauermaier wiederholt in der obigen Stellungnahme vom 21.01.2019 — **Anlage 2 —** diesen Einwand ausdrücklich. Ferner hat auch das Landratsamt in seiner Stellungnahme im Rahmen der TÖB gerade auf diesen Umstand entscheidend abgestellt.	In der Abwägungstabelle vom 12.11.2018 zur Entwurfsoffenlage findet sich auf S. 158 in der Spalte „Stellungnahme des Planers / der Verwaltung“ folgende Formulierung: *„Die Feldwegquerung befindet sich auf Geländeniveau. Aufgrund des geradlinigen Verlaufes der OES besteht hier eine gute Sicht auf den Verkehr der OES.“* An dieser Stellungnahme wird weiterhin festgehalten.“ Im Übrigen wurde gemäß § 4a Abs. 3 BauGB festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden	**Die Stellungnahme wird nicht geteilt.** **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme Von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	
	Der Hinweis der BS-Ingenieure, es bestehe genügend Sichtmöglichkeit auf dieser Strecke, eine gefahrenlose Überquerung sei deshalb möglich, ist vordergründig. Gerade die sehr langsame Geschwindigkeit bei der Überquerung der OES durch landwirtschaftliche Fahrzeuge mit zwei vollbeladenen Anhängern, eingeschränkte Sichtverhältnisse bei Schneetreiben, Starkregen, Nacht, Dämmerung, Nebel u. a. begründet eine konkrete Verkehrsgefahr. Auch die Verweisung des Problems in das Flurneuordnungsverfahren bringt die Sache nicht weiter, es handelt sich vielmehr um einen unzulässigen Konflikttransfers.		**Die Stellungnahme wird nicht geteilt.** **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
Bürger 1 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Der Sinn der § 37, 39, 41 FlurBerG besteht darin, bei der Anlage von Wirtschaftswegen, den landwirtschaftlichen Verkehr von den Hauptverkehrsstraßen abzuziehen, maßgeblicher Grund für die Flurbereinigung ist, **Erleichterung des landwirtschaftlichen Verkehrs nicht des allgemeinen öffentlichen Verkehrs (vgl. Wingerter — Mayr FlurBerG 9. Auflage § 39 Rdz 4)** Dies ist offenkundig bei der Zuweisung der Regelung in das Flurbereinigungsverfahren für die Überquerung der OES vom Grundstück des Bürgers 5 auf die andere Seite der OES nicht der Fall, abgesehen davon, dass die geschaffene Verkehrsgefahr im Flurneuordnungsverfahren ebenfalls nicht beseitigt werden kann.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	**Die Stellungnahme wird nicht geteilt.** **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	Vielmehr versucht offenbar die Gemeinde Affalterbach über ihre Planer die Kosten einer eventuellen Tunnelmaßnahme für die Unterquerung der OES auf der Höhe des Grundstücks des Bürgers 5 auf die Teilnehmergemeinschaft der Flurbereinigung abzuwälzen. Der vorliegende Schriftsatz wird vorab per Telefax mit den Anlagen 1-3 übermittelt, das Original dieses Schriftsatzes nebst den darin erwähnten Anlagen folgt mit Normalpost.	Kenntnisnahme	**Die Stellungnahme wird nicht geteilt.** **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Kurz IRTW 31.10.18

DECKEN

STUTTGARTER ZEITUNG
Nr. 251 | Dienstag, 30. Oktober 2018

Maßlos überschätzt

Psychologie Großprojekte sprengen oft Zeitplan und Budget – welche menschlichen Schwächen stecken dahinter? *Von Jochen Paulus*

Es ging einfach alles schief, als die Dänen Ende der 1980er Jahre die damals längste Hängebrücke der Welt und den zweitlängsten Unterwassertunnel in Europa bauten. Beide sollten die zwei größten Inseln des Landes verbinden. Es brannte, der Tunnel wurde geflutet, und am Schluss kostete die Brücke 50 Prozent mehr als geplant – der Tunnel sogar 120 Prozent. Der dänische Wirtschaftsgeograf Bent Flyvbjerg fragte sich: „Sind solche Kostensteigerungen bei großen Projekten üblich?" Flyvbjerg fand keine Daten und fing an, sie selbst zu erheben.

Heute ist er Professor in Oxford und der führende Experte für Planungsdesaster. Er hat Angaben zu Tausenden von Großprojekten in einer Datenbank gesammelt. Die zeigen: Kostensteigerungen in diesen Dimensionen sind völlig normal. Die Entwicklung der Concorde, etwa, des ersten Überschall-Passagierflugzeugs im Linienflugdienst, kostete 1100 Prozent mehr als geplant, die Oper von Sydney 1400 Prozent.

> „Menschen, die von einer Sache wenig verstehen, überschätzen sich stark."
> David Dunning, Sozialpsychologe

Auch in Deutschland sind Kostenexplosionen an der Tagesordnung. Man muss gar nicht auf einschlägige Klassiker schauen, wie den immer teurer werdenden Bahnhof Stuttgart 21 oder das Endlosprojekt Flughafen Berlin-Brandenburg. Öffentliche Großprojekte werden hierzulande im Durchschnitt 73 Prozent teurer als geplant. Das hat 2016 Genia Kostka von der Hertie School of Governance in Berlin ermittelt. Die Entwicklungswissenschaftlerin hat 170 Projekte einbezogen, die seit 1960 realisiert oder begonnen wurden. Vorhaben mit einem geplanten Volumen von über 500 Millionen Euro erwiesen sich als besonders gefährdet. Die Kosten dieser Megaprojekte verdoppeln sich im Schnitt.

Hochriskant sind auch große EDV-Vorhaben. „Ein Fünftel der EDV-Projekte kommen im Durchschnitt auf eine Kostensteigerung von 475 Prozent", kritisiert Flyvbjerg. Auch bei Flughäfen wie dem neuen in Berlin trägt die Computertechnik viel zu den Pannen bei. Den Planern von EDV-Projekten wird oft zum Verhängnis, dass vieles erst neu entwickelt wird.

Große Selbstüberschätzung

Es gibt weitere Gründe dafür, dass unerwartet vieles schiefgeht. Meist setzen die Planer die Kosten absichtlich niedrig an, damit die Projekte überhaupt bewilligt werden. Und: Die Verantwortlichen sind oft zu optimistisch und überschätzen ihre Fähigkeiten, fand Genia Kostka heraus. Menschen überschätzen sich ganz allgemein oft extrem. Das können Hausbesitzer sein, die für die Renovierung der Küche viel länger brauchen als gedacht. Oder Studenten, die für die Hausarbeit zu wenig Zeit einplanen.

Psychologen kennen weitere Beispiele: So halten sich zwei Drittel der US-Amerikaner für intelligenter als der Durchschnitt. Das ist zwar mathematisch unmöglich, aber das Ergebnis einer im Sommer 2018 veröffentlichten Umfrage. Viele Menschen erklären sich sogar über Dinge informiert, die es gar nicht gibt. Sozialpsychologe David Dunning von der University of Michigan fragte Versuchspersonen, wie gut sie über Wirtschaftsthemen wie Inflation Bescheid wüssten. Der Forscher schmuggelte auch Begriffe ein, die es gar nicht gibt. 93 Prozent behaupteten, sie wüssten zumindest ein bisschen Bescheid über die fiktiven Finanzkonzepte. Ein weiteres Beispiel: Während des US-Vorwahlkampfs waren laut einer Umfrage 41 Prozent von Donald Trumps Anhängern dafür, „Agrabah" zu bombardieren. Dabei existiert Agrabah nur im Disneyfilm „Aladdin".

David Dunning erforscht seit zwei Jahrzehnten, wie gut Menschen ihr eigenes Verständnis einschätzen. Dabei fielen ihm aufgefallene Menschen, die von einer Sache sehr wenig verstehen, überschätzen ihre Einsichten am abenteuerlichsten. Dunnings Erklärung dafür ist einfach: Man muss eine gewisse Ahnungslosigkeit zu erkennen.

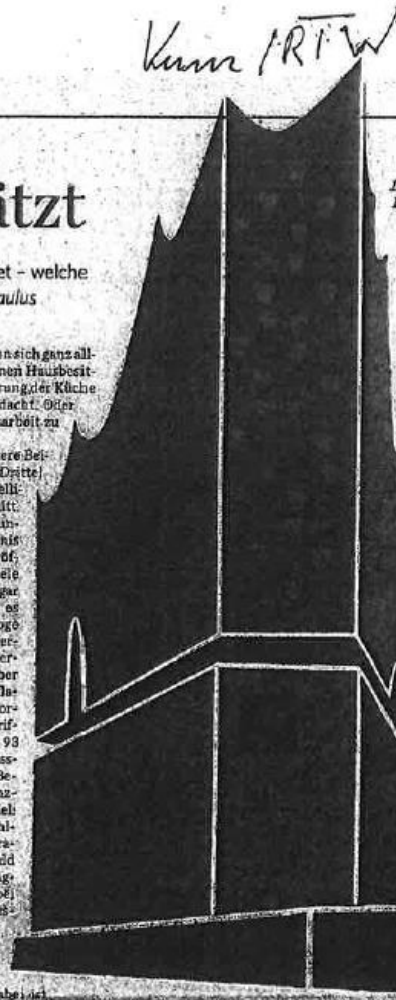
Auch Experten überschätzen sich, aber sie liegen seltener daneben als Laien. „Doch wenn sie einen Fehler machen, sind sie viel selbstsicherer", sagt David Dunning. Sie sind fest davon überzeugt, dass ihre falsche Einschätzung richtig ist.

Kalkulierte Kostenexplosion

Bei großen Projekten beginnt die Selbstüberschätzung meist in der Chefetage. Die Geschäftsführer und Manager geben anspruchsvolle Ziele vor. Das kann bei den Angestellten die Motivation erhöhen – aber auch dazu verleiten, Prognosen unrealistisch darzustellen.

Doch Projektverantwortliche manipulieren auch bewusst. So schreibt Werner Rothengatter, emeritierter Professor für Netzwerkökonomie am Karlsruher Institut für Technologie, in seiner Stellungnahme zum Bahnprojekt Stuttgart 21: „Es ist bekanntlich eine schlechte Praxis der Projektplanung in Deutschland, die Projekte mit möglichst niedrigen Kostenschätzungen über die parlamentarischen Hürden zu bringen, um nach Baubeginn mit kräftigen Erhöhungen der Kostenwahrheit näher zu kommen." Dass sich jemand offen zu dieser Taktik bekennt, ist die Ausnahme.

Die Verantwortlichen hoffen darauf, dass sich hinterher alle über das neue Bauwerk freuen – wie im Fall der Elbphilharmonie in Hamburg. Die sollte bei Vertragsabschluss insgesamt 348 Millionen kosten, doch der Preis kletterte nach und nach auf 865 Millionen. Das verursachte viel Aufregung. Doch bei der Einweihung der gefeierten Architektur war dann alles vergeben.



Die Elbphilharmonie und die Oper von Sydney: Beispiele für teurer gewordene Großprojekte.

Unverbesserliche Optimisten

Experte Bent Flyvbjerg hält nichts von dieser Strategie: Es sei undemokratisch, die Wähler über wahre Kosten und Bauzeiten zu täuschen. Zweitens wurden durchaus schon spektakuläre Bauten zum veranschlagten Preis gebaut, etwa das Guggenheim-Museum in Bilbao. Und drittens seien die Schäden der Trickserei erheblich. Flyvbjerg nennt als Beispiel die Oper von Sydney, das wohl legendärste Finanzdebakel: Das Gebäude gilt als Meilenstein moderner Architektur, doch die Bauzeit wurde um zehn Jahre überzogen und statt sieben Millionen australischen Dollar beliefen sich die Kosten am Ende auf 102 Millionen. Der Architekt durfte nie wieder ein ähnliches Projekt anpacken, obwohl er den Skandal nicht zu verantworten hatte.

Jeder weiß, dass Projekte oft nicht nach Plan verlaufen – egal ob es sich um eine Hausarbeit oder einen Großflughafen handelt. Trotz besseren Wissens gehen viele Menschen neue Vorhaben nicht anders an. Psychologen erklären das mit unverbesserlichem Optimismus: Menschen lassen sich auch von vielen Fehlschlägen die Hoffnung nicht nehmen. Wer ein Projekt plant, stellt sich vor, wie es ablaufen wird – und setzt darauf, dass alles nach Plan verläuft. Er bedenkt nicht die möglichen Schwierigkeiten.

Fehlende Skepsis

Solche falschen Planungen lassen sich in den Griff bekommen, wenn die einzelnen Schritte eines Projekts detailliert aufgelistet werden. Auch das sogenannte Rückwärtsplanen hilft, einen Plan einzuhalten, haben Experimente ergeben. Dabei gilt es, die Unteraufgaben in zeitverkehrter Reihenfolge durchzugehen. Experten empfehlen auch, Informationen über Dauer und Kosten ähnlicher Projekte einzuholen, die Perspektive eines Unbeteiligten einzunehmen und Gegenargumente zu formulieren.

Auch die Prä-Mortem-Analyse kann helfen: Die Idee man befinde sich in der Zukunft – und ein Projekt sei gescheitert. Mit der Frage, woran es gelegen habe, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Zweifel vorab ehrlich vorgetragen werden. Denn viele Menschen trauen sich nicht, in einer Gruppe ihre Skepsis zu äußern – meist aus Angst, der Chef oder die Kollegen könnten das Verhalten als illoyal empfinden. Doch dann ist die Sache eigentlich schon schiefgegangen. Denn Kritik ist unverzichtbar.

Dieser gekürzte Beitrag stammt aus der Novemberausgabe des Magazins „Bild der Wissenschaft".

- Anl 2 -

EINGEGANGEN
21. JAN. 2019
Dr. Hartmann & Kollegen
Rechtsanwälte
zdA

MAP
Prof. Maurmaier + Partner
Ingenieurbüro für:
- Verkehrsplanung
- Straßenentwurf
- Verkehrstechnik
- Immissionsschutz

Rütlistraße 65
70435 Stuttgart

Telefon (0711) 80656-701
Telefax (0711) 80656-705
Email:
MAP.Stuttgart@t-online.de

MAP • Prof. Maurmaier + Partner • Rütlistraße 65 • 70435 Stuttgart

Dr. Hartmann & Kollegen
Anwaltskanzlei
Kronprinzenstraße 11
70435 Stuttgart

21. Januar 2019

Ortsentlastungsstraße Affalterbach

Sehr geehrter Herr Dr. Hartmann,

zu den Stellungnahmen von BS-Ingenieure im Rahmen des BP-Aufstellungsverfahren haben wir folgende Anmerkungen:

1. In der Verkehrsuntersuchung Ortsentlastungsstraße Affalterbach – Fortschreibung 2017 haben BS Ingenieure die Verkehrsdaten durch eine Verkehrszählung am 22. Juni 2017 aktualisiert. Die zuvor erhobenen Verkehrsmengen stammten aus einer Erhebung im Jahr 2012.
   Da diese erneute Verkehrserhebung eine Zunahme der Verkehrsmengen erbrachte, wird eine erneute Erforderlichkeit der Ortsentlastungsstraße begründet.
   Am Querschnitt L1127 zwischen Affalterbach und Marbach erbrachte die Erhebung einen DTV von 7.600 Kfz/24h (siehe Plan 5895-04). Die Messungen der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg liefern für diesen Querschnitt im Jahr 2017 einen DTV von 6.314 Kfz/24h. Die Werte unterscheiden sich demnach um mehr als 20 %. BS Ingenieure gehen nicht auf diese Differenz ein, die sich möglicherweise aus der stichprobenhaften Erhebung mittels Videotechnik erklären läßt.

2. BS Ingenieure beziffern den Durchgangsverkehrsanteil auf 64 %. Nicht angegeben sind die Bezugsgröße (mit/ohne Binnenverkehr) und die Art der Erhebung (Kennzeichenerfassung?).

3. BS Ingenieure verweisen auf fortführende Prognoseberechnungen. Der vorliegende Textteil enthält weder die Berechnungsergebnisse noch die Parameter für eine Berechnung von Prognoseverkehrsmengen. Gegenüber früheren Prognosen haben sich Ausgangsparameter maßgeblich verändert (Modal Split, Flottenzusammensetzung).

4. In der Stellungnahme des Planers / der Verwaltung zu einer von MAP vorgeschlagenen Verlegung der OES mit einem Radius von 350m, um das Flst.-Nr. 4095 zu umfahren, wird auf die Richtlinie RAL verwiesen, die im Anschluss einer längeren Gerade einen Mindestradius von 400 m empfiehlt. Diese Anmerkung ist zwar richtig, im vorliegenden Fall jedoch nicht anwendbar, da
   - die Streckenführung der L 1127 im Zulauf bereits kleinere Radien aufweist,
   - die Knotenpunkte an der L1127 (Anschluss Marbacher Straße, Kreisverkehr Erdmannhäuser Straße) keine Plangeschwindigkeit von 90 km/h erlauben, die den Richtlinienwerten zugrunde liegt.

- Anl 2 -

MAP

5. Auf den Vorschlag von MAP, die Trasse südlich der K1674 zu verschwenken ,um die Grundstücke [redacted] weniger zu verschneiden, geht der Planer / die Verwaltung nicht ein.

6. Die Feldwegquerung südlich des Kreisverkehrs OES/K1674 ist aufgrund hoher Geschwindigkeiten auf der OES hinsichtlich der Verkehrssicherheit als problematisch einzustufen.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Dieter Maurmaier

Leicht entzündlich

Verkehr Damit Deutschland die Klimaziele einhält, schlägt eine Regierungskommission höhere Spritsteuern und ein Tempolimit auf Autobahnen vor.

Sie sind in herzlicher Abneigung verbunden, die Ministerkollegen Andreas Scheuer und Svenja Schulze. »Wir verstehen uns hervorragend«, sagt die Chefin des Umweltressorts strahlend, »auch wenn wir meist komplett anderer Meinung sind.«

Die Sozialdemokratin aus Münster und der burschikose Verkehrsminister von der CSU sind schon von Amts wegen Gegenspieler in der Großen Koalition. Dieselkrise, Abgasnormen, Straßenbau: Überall standen die beiden Politiker in den vergangenen Monaten gegeneinander.

Auch in diesem Jahr steht Streit bevor. Schulze muss ein Klimaschutzgesetz vorlegen, das die Koalitionäre für dieses Jahr planen. Dafür soll jedes Ministerium melden, wie es die erforderlichen Mengen an schädlichem Treibhausgas einsparen will. »Ich will bis Ende März Vorschläge sehen«, sagt Schulze – und meint damit nicht zuletzt Scheuer, in dessen Zuständigkeitsbereich die Emissionen in den vergangenen Jahren weiter steigen, statt zu sinken.

Der Minister hat in seinem Haus deshalb eine »Nationale Plattform Zukunft der Mobilität« eingerichtet, in der Fachleute in sechs Arbeitsgruppen zusammensitzen. Eine davon kümmert sich um das Klima. Die 20-köpfige Expertenkommission setzt sich aus Kommunalvertretern wie Abgesandten von Umweltverbänden, Gewerkschaften, dem Städtetag und der Automobilindustrie zusammen.

Seit Monaten sammelt das Gremium Vorschläge ein, wie der Verkehrssektor klimafreundlicher werden kann. Inzwischen kursiert eine erste Liste, die jede Menge politischen Sprengstoff enthält. Würde auch nur ein Teil der Maßnahmen umgesetzt, müssten sich Autofahrer und Industrie radikal umstellen.

So überlegen Scheuers Experten, die Hersteller zu verpflichten, dass bereits im Jahr 2025 ihre Fahrzeugflotte zu 25 Prozent aus Elektrofahrzeugen bestehen soll. 2030 läge die Quote bei 50 Prozent. Das diene dem »Hochlauf« der Produktion von E-Pkw, so die Autoren des vertraulichen Papiers.

Käufer etwa von dicken Geländewagen sollen zudem eine Strafabgabe von mehreren Hundert Euro zahlen, mit der ein Bonus für E-Auto-Kunden finanziert werden soll. Mit einer Prämie von 8000 Euro je Fahrzeug soll die »Nachfrage effizienter Verbrenner und E-Pkw« erhöht werden.

Zugleich könnten die Steuersätze auf Benzin und Diesel angeglichen und deutlich angehoben werden. Der Liter Sprit würde dadurch im Jahr 2030 um 52 Cent pro Liter mehr kosten als heute, um eine »geringere Fahrleistung« der Autos und eine »Verlagerung auf Bahn, Rad- und Fußverkehr« zu bewirken, im Gegenzug würde die Kfz-Steuer angepasst werden. Und schließlich schlagen die Experten vor, das Tempo auf deutschen Autobahnen auf 130 Kilometer pro Stunde zu reduzieren.

Sauberer Plan

Vorschläge zur Senkung der Emission von CO_2 und anderen Treibhausgasen*

Davon erhoffen sie sich »insbesondere geringeren Kraftstoffverbrauch«.

Das sind spürbare Einschnitte. Doch eine »nachhaltige Klimaschutzpolitik« sei eine »Chance für ein innovatives Mobilitätssystem« und leiste »einen wichtigen Beitrag zu einer aktiven Gestaltung des Transformationsprozesses« in der Autoindustrie, schreiben die Experten in ihrer Analyse. Zugleich würde es Scheuers CO_2-Problem lösen: Das Bündel spart Emissionen von knapp 55 Millionen Tonnen Treibhausgasen jährlich ein; in etwa jene Summe also, die dem Verkehrssektor vorgegeben ist.

Das Problem ist nur, dass der Autofahrer in den meisten Fällen auch ein Wähler ist – und seine Wut so leicht entzündlich wie Benzin. Alle Koalitionspolitiker haben registriert, dass die französischen Gelbwestenproteste an der Frage höherer Spritpreise entbrannt waren.

Und so wird der Verkehrsminister eine unbequeme Auswahl treffen müssen. Das Tempolimit, so viel ist gewiss, würde er am liebsten sofort aus dem Katalog herausstreichen. Allerdings kann er eine Diskussion darüber kaum vermeiden, jetzt, wo der Vorschlag im Raum steht.

Bei anderen Punkten wie höheren Steuern oder Spritpreisen war der Widerstand der Hersteller erstaunlich gering, zumindest bei einigen von ihnen. Den Wolfsburger Volkswagen-Konzern zum Beispiel treibt die Angst vor der chinesischen Elektroautokonkurrenz um. VW-Chef Herbert Diess hat deshalb ein riesiges Investitionsprogramm von 30 Milliarden Euro aufgelegt.

Nur muss er die Stromautos auch an die Kunden bringen, wenn es sein muss, mithilfe höherer Steuern und Spritpreise – auch wenn das öffentlich niemand bei VW so ausdrücken wollte. So macht sich aufseiten der Umweltschützer Hoffnung breit, dass das Konzept weitgehend unbeschadet seinen Weg durch die Instanzen nehmen könnte.

Die entscheidende Sitzung der Arbeitsgruppe aus der »Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität« ist für Ende März anberaumt. Mit Spannung wird jetzt beobachtet, wie sich der Verband der Automobilindustrie (VDA) verhält, der mächtige Lobbyarm der gesamten Autoindustrie, der nicht nur die Hersteller, sondern auch große Zulieferer wie Bosch vertritt. Sie verdienen ihr Geld vor allem mit dem konventionellen Verbrennungsmotor.

Hinter den Kulissen hingegen sollen die VDA-Leute bereits aktiv geworden sein. Sie schickten die Klimaschutzliste der Kommission vor einigen Wochen an Scheuer, so heißt es in Kommissionskreisen. Garniert war die Botschaft mit der Frage, ob der Minister vor seinem Haus wirklich wütende Demonstranten in gelber Weste sehen wolle. Gerald Traufetter

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
Bürger 2 vom 20.01.2019	Als Vorbemerkung: Da die Rechtsaufassung der Gemeinde z. Zt. nicht geklärt ist, was die verfahrensmäßige Akzeptanz von erneuten Stellungnahmen zu anderen als den durch das Steinkauz-Thema bedingten Änderungen angeht (siehe auch Vorgang „BUND"), sehe ich zu den streitigen formal-rechtlichen Aspekten die nachstehenden Ausführungen als erforderlich an. Der der gegenüber der Planung von 2016 fortgeschriebene Bebauungsplanentwurf beinhaltet verschiedene Änderungen. Wie in der „Öffentlichen Bekanntmachung" (Amtsblatt vom 11.12.2018) ausgeführt, „geht es dabei im Wesentlichen um folgende Änderungen: ", ... die der Erhaltung des Steinkauz-Bestandes dienen sollen. Außer diesen „wesentlichen Änderungen" ist aber eine in der Bekanntmachung nicht aufgeführte weitere, nicht unwesentliche Änderung festzustellen. Sie wurde auch in der GR-Sitzung am 29.11.2018 angesprochen und in der „Unterlage 1 Nr. 6" Behandlung der Stellungnahmen aus der Entwurfsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB, Bearbeitungsstand: 12.11.2018" im Text (Seite 58/313) beschrieben: Nämlich „die Absenkung der OES im Bereich des Kreisverkehrsplatzes um ca. 1 m unter Gelände." Diese Absenkung wurde im Zusammenhang mit der „Rampenneigung" (kein Überschreiten von normgerechtem Längsgefälle) sowie dem „oberflächennahen Grundwasser" (ließe ein tieferes Absenken nicht zu ...) dargestellt. Durch die o. a. Änderung mit Auswirkungen auf die Gefällesituation der Geh- und Radwegüberführung bzw. auf die Verringerung des Abstandes von der OES zur	Auf Seite 58 steht Folgendes: *„Die Fuß- und Radwegebrücke an der Verknüpfung der K 1674 mit der OES ist zur gefahrlosen Querung erforderlich (Fußgänger- und Radfahrerbeziehung nach Birkhau und Wolfsölden, Schulkinder). Die Absenkung der OES im Bereich des Kreisverkehrsplatzes um ca. 1 m unter Gelände reduziert die Brückenhöhe über Gelände. Eine tiefere Absenkung war aus Gründen des Schutzes oberflächennahen Grundwassers entsprechend der Forderung der Wasserwirtschaftsverwaltung nicht möglich."* Hiermit sind die Umplanungen gemeint, die zeitlich vor dem Jahr 2016 stattfanden und im Bebauungsplan-Entwurf aus dem Jahr 2016 schon enthalten waren. Der fortgeschriebene Entwurf weist in diesem Punkt keine Änderung gegenüber dem Entwurf auf (s. Unterlage 1 Nr. 1 oder Unterlage 1 Nr. 3). Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich hiermit nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge.	**Das Missverständnis wurde in der Zwischenzeit geklärt.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	In diesem Zusammenhang verweise ich auch inhaltlich auf meine 1. Stellungnahme vom 04.11.2016 zum B-Plan-Entwurf, sowie auf meine Mails an Hr. BM Döttinger bzw. den GR Affalterbach vom 14.03., 06.04. und 14.04.2017. Hilfsweise betrachtet, ist bei Fortbestand der unterschiedlichen Auffassung über die formale Zulässigkeit meiner aktuellen Stellungnahme vom 20.01.2019 diese Stellungnahme ggfls. ebenfalls als ergänzende Stellungnahme zu meinem Schreiben vom 04.11.2016 anzusehen. Die Behandlung der Stellungnahme hat nach den Vorgaben des BauGB, dort insbesondere nach § 4a (6) S. 1 BauGB zu erfolgen. Nachstehend die Stellungnahme zu meinen eigentlichen Themen:		**Die Belange wurden beachtet.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**
	- Wasserblase, Eintauchen in oberflächennahes Grundwasser; Bauwerk 4, OES-K 1674, Affalterbach-Birkhau Ich schließe mich den aktuellen Äußerungen des BUND Affalterbach vom 29.12.2018 voll inhaltlich an. Die Begründung für den Ausschluss eines Absenkens der OES im Bereich der K 1674 ist bis dato nicht nachvollziehbar. Und nun kommt hinzu (2018er Planung), dass jetzt doch (um 1 m) abgesenkt werden kann und der Wasserbereich (sogn. Wasserblase; wohl oberflächennahes Schichtwasser nicht Grundwasser) damit tangiert wird ...!? Für mich ein Indiz dafür, dass weniger wasserrechtliche Gründe oder naturschutzrechtliche Überlegungen entscheidend sind. Vielmehr scheint die Sorge um eine nachhaltig bautechnisch beständige Konstruktion eine Rolle zu spielen. Doch dies kann, vielerorts praktiziert, bautechnisch gewährleistet werden, angefangen mit einer „weißen Wanne". Natürlich würden die Kosten in diesem Bereich etwas steigen. (Ausbildung einer weißen Wanne schlägt i. d. R. mit 10 % Mehrkosten zu Buche.) Aber an anderer Stelle des Viadukts würden Kosten eingespart werden können, da das Bauwerk niedriger werden würde. Insgesamt könnte mit einer ca. 4 ... 5 m niedrigeren Konstruktion des Beckental-Viadukts eine erhebliche gestalterische Verbesserung erreicht werden, wie auch die Massivität des Eingriffs in die Becken-	Der fortgeschriebene Entwurf weist in diesem Punkt keine Änderung gegenüber dem Entwurf auf (s. Unterlage 1 Nr. 1 oder Unterlage 1 Nr. 3).	**Das Missverständnis wurde in der Zwischenzeit geklärt.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	tallandschaft reduziert werden könnte. - Barrierefreies Bauen; normgerechte Ausbildung der Geh- und Radwegüberführung; Bauwerk 4, OES-K 1674, Affalterbach-Birkhau Die Planvorlagen sind leider nicht umfassend aussagekräftig, was Höhenangaben, Streckenvermaßungen etc. angeht. Auch wurde die beschriebene vorgenannte Absenkung um 1 m nicht in den Plänen eingearbeitet. Soweit aber aus den Planvorlagen entnommen werden konnte, kann man davon ausgehen, dass den Anforderungen aus der geitenden, einschlägigen DIN 18040, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen; Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum entsprochen werden kann. (Dort werden unter Ziff. 4.3 Längs- und Querneigung die Anforderungen an für den Fußgängerverkehr vorgesehene Flächen i. H. auf Längs- und Querneigung konkretisiert.)		
	3 Querneigung die Anforderungen an für den Fußgängerverkehr vorgesehene Flächen i. H. auf Längs- und Querneigung konkretisiert.) Eine Herstellung der an-/absteigenden Wege mit bis einschließlich 3 % Längsgefälle erscheint realisierbar. (Die Längsneigung darf auch bis einschließlich 6 % betragen, wenn in Abständen von höchstens 10 m Zwischenpodeste von 1,50 m mit einem Längsgefälle von höchstens 3 % angeordnet werden.) Im Bereich des Brückenbauwerks selbst (ca. 5,6 m über der OES; siehe Planunterlage 2.6.4, dort „...Brücke" und nicht „...Unterführung") ist die bisherige Planung nicht akzeptabel, da hier in der vorliegenden Planung Streckenabschnitte mit ca. 4,4 % (Affalterbacher Seite) bzw. ca. 3,3 % (Birkhauer Seite) vorgesehen wurden. Hier muss zwingend in der Ausführungsplanung (DIN 18040-3 entsprechend) nachgebessert werden. Eine normgerechte Ausführung scheint aber, bezogen auf das Gesamtbauwerk, ebenfalls realisierbar zu sein.	Abwägung aus der Entwurfsbeteiligung: **Die Wegequerung über die Ortsentlastungsstraße an der K1674 zwischen Birkhau und Affalterbach betreffend, wird die Forderung einer geringeren als die bisher vorgesehenen 5 % für die weitere Planung aufgenommen, so dass für Menschen mit motorischen Einschränkungen kein wesentliches Hindernis entsteht.**	**In der Ausführungsplanung wird die Wegequerung über die Ortsentlastungsstraße an der K1674 zwischen Birkhau und Affalterbach so ausgebildet, dass für Menschen mit motorischen Einschränkungen kein wesentliches Hindernis entsteht.**
	- Barrierefreies Bauen; normgerechte Ausbildung der Geh- und Radwegunterführungen; Bauwerk 1, OES-K 1603, Affalterbach-Erdmannhausen		

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	In Ergänzung meiner ersten Stellungnahme vom 04.11.2016 ist festzustellen, dass die Unterführung im Widerspruch zu den Forderungen der DIN 18040-3 (s. o.) steht - und somit nicht barrierefrei/behindertengerecht ist. Aus den Planvorlagen ergeben sich für die beiden Zuwegungen Längsneigungen > 3 % bzw. > 4 %, wodurch rampenartige und längere Wegeführungen mit Zwischenpodesten erforderlich würden (s. o.). Ich schließe mich aber der Auffassung der Planer an, hier keine Planänderung vorzunehmen, da die bestehende Situation, ortsnah zu Affalterbach und auch im Verlauf der weiteren Strecke nach Erdmannhausen, geprägt ist von mehreren Abschnitten mit höheren (> 6 + XL %) Längsgefälle). Insofern würde de facto keine wirkliche Verbesserung der Strecke in ihrer Gesamtheit erreicht werden können.	Kenntnisnahme	
Bürger 3 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Labbe & Partner, Dr. Neumeier, Theatinerstraße 33, 80333 München**	in der oben bezeichneten Angelegenheit wurden die Planunterlagen nochmals ausgelegt und den Betroffenen unter Fristsetzung bis zum 21.01.2019 Gelegenheit gegeben, sich zu äußern. Wir haben zwischenzeitlich das Gutachten der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vom 23.01.2018 überprüft. Dieses ist in mehreren Punkten unrichtig und kann deshalb auch nicht Grundlage für die planungsrechtlich erforderliche Abwägung der von uns angesprochenen Belange des Betriebs sein. Im Einzelnen: 1. <u>Bauliche Entwicklung</u> Im vom Sachverständigen zitierten Urteil des BayVGH vom 16.10.2017 wird ausgeführt, dass eine künftige Nutzungsabsicht eines Grundstückseigentümers sich nur nach den konkreten Umständen des Einzelfalls beurteilen lässt. Eine erst für die Zukunft vorgesehene Nutzungsabsicht würde umso eher in den Schutzbereich des Gebots der gerechten Abwägung und Problembewältigung fallen, je mehr sie sich nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke als zulässige und objektiv naheliegende Verwendungsabsicht anbietet oder gar aufdrängt. Genau das ist vorliegend der Fall.	Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben nimmt zum Schreiben des Rechtsanwaltes Dr. Neumeier wie folgt Stellung: „Die Ausführungen von Herrn RA Dr. Neumeier zum Urteil des VGH Bayern, Rn. 27, vom 16.10.2017 sind nicht vollständig. Im Urteil, Rn. 27, wird weiter ausgeführt: **„Erforderlich ist aber, dass derartige Absichten hinreichend sicher absehbar und verfestigt sind (BVerwG, U.v. 18.3.2009 – 9 A 35.07 – juris Rn. 25; vgl. auch U.v. 14.7.2011 – 9 A 14.10 – NVwZ 2012, 180 = juris Rn. 39). Künftige Betriebsentwicklungen, die noch nicht konkreti-**	**Die Belange einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft. Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		siert sind und sich im Wege der Prognose nicht hinreichend sicher abschätzen lassen, muss die Planfeststellungsbehörde dagegen in der Abwägung nicht berücksichtigen (vgl. BayVGH, U.v. 24.11.2010 – 8 A 10.40023 – juris Rn. 208 m.w.N.)“.	
Bürger 3 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Labbe & Partner, Dr. Neumeier, Theatinerstraße 33, 80333 München**	Der Sohn unseres Mandanten hat das Studium der Agrarwissenschaften mit dem Ziel aufgenommen, den elterlichen Betrieb zu übernehmen und weiter zu entwickeln. Aufgrund der Flächenausstattung kann dies nur mit einer Erweiterung des Viehbestands erfolgen. Zwischenzeitlich hat Sohn unseres Mandanten sein Agrarwissenschaftsstudium abgeschlossen. Aufgrund der erheblichen Eingriffe in das Hofgrundstück ist die Realisierbarkeit einer baulichen Maßnahme nicht absehbar, so dass im Endergebnis diese bauliche Weiterentwicklung und damit die Fortführung des Betriebs zumindest auf absehbare Zeit verhindert wird.	In Rn. 28 ist geschildert, wie die Konkretisierungsanforderungen an künftige Nutzungsabsichten zu erfüllen wären. Es sollten **„Planungsunterlagen, die die Erweiterungsabsicht in irgendeiner Form belegen könnten (etwa Baugenehmigungen, Vorbescheide, entsprechende Anträge an die Behörde, erstellte Planungsunterlagen)“** vorgezeigt werden können.“	
	Aufgrund des Grundstückszuschnitts kann ein Stallgebäude mit Nebenanlagen (Silo, Dunglager etc.) nicht mehr im südöstlichen Grundstücksbereich erstellt werden, da der Platz auch unter Ansehung einer möglichen Anbauverbotszone an der neuen Straße nicht ausreicht. Bei einer Situierung des Bauvorhabens im westlichen Grundstücksbereich sind immissionsrecht-liche Probleme mit anliegenden Bebauungen zu befürchten. Soweit aus den Planunterlagen ersichtlich, verbleibt südlich der Trasse eine landwirtschaftlich genutzte Restfläche von rund 6.900 m^2. Mit einem Stallbau würde die verbleibende Restfläche soweit verkleinert, dass sie technisch (extrem kurze Arbeitslänge, sehr hoher Vorgewendeanteil etc.) nicht mehr nutzbar wäre.	„Nach solchen Unterlagen wurde am Vor-Ort-Termin am 24.11.2017 von mir gefragt. Die Herren [redacted] teilten dazu mit, dass es keine entsprechenden Unterlagen (Baugenehmigung, Bauvoranfrage, Baupläne usw.) gebe. Herr [redacted] jun. gab an, „im Kopf“ habe er einen entsprechenden Stallplan. Auf der verbleibenden südlichen Restfläche des Grundstücks Flst.Nr. 3601 wäre nach meiner Auffassung grundsätzlich weiterhin der Bau eines Stalles möglich. Im Schreiben von Herrn Dr. Neumeier wird dies auch nicht grundsätzlich bestritten. Tatsächlich liegen jedoch keine Baupläne vor, die sich wegen der OES nicht realisieren lassen.	
	2. <u>Flächenverlust / unwirtschaftliche Restflächen</u> Die pauschale Aussage, dass bei einem Flächenverlust von unter 5 % der Betriebsfläche eine Existenzgefährdung im Regelfall auszuschließen sei, ist unzutreffend. Es müssen in jedem Fall die Flächenqualität (vorliegend Hofanschlussfläche) und Beeinträchtigungen für verbleibende Restflächen in die Betrachtung mit eingestellt werden. Daraus ergibt sich, dass — auch ohne Stallbau — die südlich der Trasse verbleibende Restfläche nicht mehr nutzbar ist. Somit ist	Der Flächenverlust beträgt voraussichtlich 0,2991 ha und liegt damit bei einer angeblichen Betriebsgröße von ca. 50 ha deutlich unter der Bagatellgrenze von 5 %. Selbst wenn man die verbleibende südlich gelegene restliche Fläche als unwirtschaftliche Restfläche ansehen würde – was sie aber nicht ist – und von 1 ha Verlust ausginge, läge der Verlust unter 5 %.	**Die Belange einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft. Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
Bürger 3 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Labbe & Partner,** **Dr. Neumeier,** **Theatinerstraße 33,** **80333 München**	einschließlich der tatsächlichen Bedarfsfläche insgesamt von rund 1 ha Entzugsfläche auszugehen ist. 3. Bewirtschaftungsmehrkosten Unter der Ziffer 3.2 e im Gutachten der BlmA werden Bewirtschaftungsmehrkosten von € 440,-und Mehrwegekosten von rund € 200,- jährlich, ausgewiesen, ohne dass nachvollziehbare Berechnungen vorgelegt worden wären. Dies verwundert auch nicht, da die Berechnungen wesentlich zu niedrig sind. Wir haben eigene Berechnungen erstellt, die in **Anlagen** beigefügt sind. Demnach ergeben sich für die Bewirtschaftungsmehrkosten rund € 1.000,-/jährlich und die Wegekosten zur jenseits der Trasse verbleibenden Restfläche von rund € 776,-/jährlich. Dies ist mithin etwa das Dreifache des von Herrn Graf veranschlagten Wertes. Diese Bewirtschaftungsmehrkosten schlagen in voller Höhe auf die nachhaltige Eigenkapitalbildungsfähigkeit des Betriebes durch.	Die Durchschneidung des Grundstücks Flst.Nr. 3601 führt zu Mehrkosten in der Bewirtschaftung der Restflächen. Diese Mehrkosten fallen nach den Berechnungen der Kanzlei Labbé & Partner höher aus als nach meinen Berechnungen. Die Kanzlei Labbé & Partner verwendet für die Ermittlung für den Durchschneidungsschaden einerseits ein anderes Rechenprogramm (Programm Beckmann/Huth), und andererseits wird ein längerer Umweg, insbes. weil ein 2-maliges Überqueren einer Straße, das den Umweg um 720 m erhöhen soll, angenommen. Außerdem werden eine andere Fruchtfolge und höhere Arbeitskosten unterstellt. Abweichend von der LandR 78 werden weitere Parameter (z.B. zusätzliche erhöhende Korrekturfaktoren für Schlepper) eingeführt, die die Mehrwegekosten erhöhen. Minimierende Faktoren wegen besserer Schlagkraft (z.B. größere Arbeitsbreiten der Maschinen, andere Arbeitsverfahren) gegenüber den Ausgangswerten der LandR wurden dagegen nicht angewandt. Über diese Details kann im nachfolgenden Grunderwerbs- oder Flurbereinigungsverfahren diskutiert werden. Z. B. ist es hier nicht angemessen sein, eine zweimalige Straßenüberquerung zu unterstellen, da diese bei dieser Planung so nicht stattfinden werden. Ohne diese zusätzlichen 720 m wegen der Überquerungen beträgt der rechnerische Umweg lt. Kanzlei Labbé Partner nur noch 325 m statt 1.045 m. Dementsprechend verringern sich auch die jährlichen Mehrwegekosten. Für die hier anzustellende Prüfung der Existenzgefährdung wären diese zusätzlichen Bewirtschaftungskosten jedoch nur dann in Ansatz zu bringen, wenn überhaupt eine rechnerische Prüfung der	**Die Belange einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		Existenzgefährdung möglich wäre. Da Familie [redacted] sowohl beim Vor-Ort-Termin als auch auf Nachfrage bei der Kanzlei Labbé & Partner nicht bereit war, entsprechende Betriebsunterlagen (Buchführung mit Flächennachweis, Pachtverträge etc.) zur Verfügung zu stellen, kann eine Prüfung der betrieblichen Existenzgefährdung nicht durchgeführt werden.“	
Bürger 3 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Labbe & Partner,** **Dr. Neumeier,** **Theatinerstraße 33,** **80333 München**	4. Bewertung des Eingriffs Mit Heranziehung von statistischen Auswertungen vergleichbarer Betriebe besteht durchaus Einverständnis, da nicht die Person des Betriebsleiters, sondern die Sache, also der Betrieb, bei der Existenzgefährdung zu beurteilen ist. Allerdings sind spezifische Verhältnisse des zu beurteilenden Betriebs zu berücksichtigen. Für die nach der Faktorausstattung (Betriebsfläche, Viehbestand etc.) vergleichbaren Betriebe wird für die letzten Jahre in der Bayerischen Buchführungsstatistik ein Gewinn von rund € 500,-/Hektar/Jahr Bewirtschaftungsfläche ausgewiesen. Da die bestehenden Gebäude im Betrieb unseres Mandanten weitestgehend abgeschrieben sind, erhöht sich der Gewinn entsprechend, so dass mitnichten davon ausgegangen werden kann, dass die Betriebsergebnisse des Betriebes unseres Mandanten bzw. vergleichbarer Betriebe unbefriedigend seien. Nachhaltig ist bei aktueller Ausstattung (ohne Stallneubau) deshalb von über 30.000 € Gewinn auszugehen. Damit werden die eingesetzten Produktionsfaktoren, und insbesondere die eingesetzte Arbeit, ausreichend entlohnt. Wie bereits vorstehend ausgeführt, wird durch die Baumaßnahme der sich aufdrängende Betriebserweiterungs- und -sicherungsschritt verhindert. Auch wenn man diese bauliche Erweiterung außer Acht lässt, wird rund 1 Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche entweder entzogen oder unwirtschaftlich. Angesichts der Lage zur Hofstelle ist hier von einem Deckungsbeitrag von zumindest € 2.500,-/Hektar/Jahr auszu-	„Die konkrete Flächengröße des Betriebes ist eigentlich nicht bekannt: Am Vor-Ort-Termin am 24.11.2017 wurde lediglich auf Nachfrage mündlich mitgeteilt, die Betriebsgröße umfasse ca. 50 ha, davon seien ca. 10 ha Eigentum, für den Rest bestünden kurzfristige, d.h. mündliche Pachtverträge. Es würden ca. 120 Mastrinder gehalten. Nachweise zum Betrieb (Betriebsunterlagen, Buchführung o.ä.) wurden auch auf Nachfrage nicht erbracht. Insofern ist bereits die Angabe zur Betriebsgröße nicht verifizierbar. Das Heranziehen statistischer Werte ergibt für die Beurteilung der konkreten Umstände des Einzelfalles kein Sinn. Statistische Daten ermöglichen es der Agrarpolitik im Zeitablauf allgemeine Trends in der Landwirtschaft in einem Bundesland oder auf Bundesebene (z.B. Entwicklung der Betriebsgröße, Entwicklung der Bestandsgrößen, Entwicklung der Einkommens- und Vermögenslage) zu erkennen. Die Agrarpolitik kann darauf aufbauend agrarpolitische Maßnahme entwickeln. Für solche Zwecke sind diese Statistiken geeignet, keinesfalls jedoch zur Beurteilung eines Einzelfalles. Die Einzelergebnisse der in die Statistik eingeflossenen Betriebe schwanken i.d.R. erheblich, auch deswegen kann der Durchschnitt nie einen konkreten Einzelfall abbilden. Statistische Daten aus Bayern sind hier nicht bekannt. Möglicherweise fallen sie in Bayern anders aus, weil dort durch das Land Bayern andere Fördermaßnahmen finanziert werden. Die Daten aus	**Die Belange einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	gehen. Zusammen mit den Bewirtschaftungsmehrkosten von ca. € 1.800,- jährlich verringert sich damit die nachhaltige Eigenkapitalbildungsfähigkeit um rund € 4.300,-. Angesichts der Faktorausstattung des Betriebs ist dies mithin annähernd der Betrag, der nachhaltig für eine Eigenkapitalbildung nötig ist. Es liegt auf der Hand, dass die geplante Baumaßnahme mit oder ohne Berücksichtigung eines Stallneubaus unweigerlich zur Existenzzerschlagung des Betriebs führen wird.	Baden-Württemberg (Wirtschaftsergebnisse 2016/17 und 2017/18) weisen für – einigermaßen - vergleichbare Betriebe bei durchschnittlich deutlich größerer Betriebsfläche und höherem Viehbestand als im Betrieb [redacted] in den letzten Jahre Gewinne von lediglich 133 – 273 €/ha aus, somit im Durchschnitt ca. 200 €/ha. Hoch gerechnet läge der Gewinn bei 50 ha damit lediglich bei ca. 10.000 € p.a. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht wird heutzutage für einen existenzfähigen Haupterwerbsbetrieb ein **Mindestgewinn von 60.000 €** gefordert, damit eine Familie davon leben und der Betrieb noch Eigenkapital bilden kann. Ein Haupterwerbsbetrieb mit 10.000 € läge damit deutlich darunter und wäre akut existenzgefährdet. Eine vorhandene Existenzfähigkeit darzustellen, wäre für Familie [redacted] einfach, indem sie ihre Betriebsdaten offenlegt. Aus diesen betriebsspezifischen Daten kann gutachtlich die konkrete, einzelfallbezogene Betroffenheit abgeleitet werden. Damit könnte auch festgestellt werden, ob die im Schreiben von Herrn RA Dr. Neumeier genannten, nach statistischen Daten geschätzten, 30.000 € Gewinn zutreffend sind. Der Hinweis auf die abgeschriebenen Gebäude deutet offensichtlich auf ein konkretes Problem des Betriebes hin: Wenn der Veralterungsgrad (Verhältnis von Buchwert des abnutzbaren Anlagevermögens zu deren Anschaffungswert) niedrig ist (wie hier in der Einwendung dargestellt), deutet das darauf hin, dass existenznotwendige Investitionen in den letzten Jahren unterlassen wurden. Bilanztechnisch steigern die fehlenden Abschreibungen zwar kurzfristig den Gewinn, auf längere Sicht dagegen sind solche Vorgänge hochgradig existenzgefährdend. Die positive Schilderung dieses Sachverhalts irritiert deswegen. Ein entgehender Deckungsbeitrag von 2.500 €/ha ist nicht realistisch. Die b-w Landwirtschaftsbera-	

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		tung gibt als Orientierungswerte für übliche Acker-früchte (Getreide, Raps, Mais) 300 – 400 €/ha an (vgl. Tabelle). Erhöht man diese um eine staatliche Förderung von ca. 300 €/ha, so kann mit einem Deckungsbeitrag von ca. 600 – 700 €/ha kalkuliert werden. Auch hier läge es am Betrieb [redacted] selbst, für den genannten hohen Deckungsbeitrag entsprechende konkrete betriebliche Nachweise vorzuzeigen.“	

LEL SCHWÄBISCH GMÜND

Orientierungswerte der Produktionsverfahren
> konventioneller und ökologischer Landbau <
für die Betriebskalkulation ab Zieljahr 2018/2019

Abt. 2, Blatt Nr. 255

Leistungen & Ansprüche Pflanzenbau — **KONVENTIONELL**

Produktionsverfahren	Ertrag	unterstellter Preis (netto)	Deckungsbeitrag ohne Prämien[1]	Prämien aus FAKT	Grundfutterlieferung (nach Verlusten)	Umlauf-vermögen (Finanz.bedarf bei Aufstockung)	Arbeits-zeitbedarf
Produktionseinheit	Prod.einheit / ha	€ / Einh.	€ / ha		MJ NEL / ha		AKh / ha
1. Weizen (Lohnernte = LE)	75 dt	15	300	bis 75		900	8 - 12
2. sonstiges Getreide (LE)	65 dt	12-15	150	bis 75		800	8 - 12
je 1 dt			+/- 12				
3. Brache mit Blühmischung			-200	bis 710			1 - 5
4. Raps (-Konsum, LE)	40 dt	33	350	bis 75		1.000	9 - 14
5. Zuckerrüben (LE)	700 dt	3	700	bis 75	(20.000)	1.400	9 - 12
6. Kartoffeln (LE, an Handel)	410 dt	18	2.400	bis 75		3.600	20 - 25
7. Sonnenblumen (LE)	30 dt	36	350	bis 75		750	8 - 11
8. Körnermais (LE)	100 dt	15	400	bis 135		1.200	8 - 12
9. Eiweißpflanzen[2) 3)] (LE)	35 dt	19	50	bis 75		650	7 - 10
10. Silomais (Verkauf ab Feld mit Gärresterücknahme)	150 dt TS[4)]	8	700	bis 75		1.200	10 - 20
11. Silomais (LE)	150 dt TS		-1.200 bis -1.000	bis 135	80.000 - 100.000	1.200	8 - 15
12. Kleegras[2)] Grünfütterung	100 dt TS		-900 bis -600	bis 75	50.000 - 70.000	800	10 - 20
13. Getreide-Ganzpflanzensilage	90 dt TS		-1.000 bis -800	bis 75	45.000 - 65.000	950	8 - 15
14. Weide	75 dt TS		-600 bis -300	bis 280	30.000 - 45.000	450	8 - 12
15. Wiese / Grassilage (LE)	80 dt TS		-1.000 bis -700	bis 190	35.000 - 55.000	850	10 - 20
16. Zwischenfrüchte (Futternutzung)	35 dt TS		-400 bis -300		15.000 - 20.000	350	5 - 10
17. Weinbau			3.000 bis 12.000	bis 100		3.500	400 - 600
18. Kernobst			1.000 bis 11.000	bis 100		1.500	400 - 600
19. Forst			100 bis 300			70	10 - 30

1) siehe Erläuterungen auf Seite 1

Tabelle aus der Stellungnahme des Gutachters (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben)

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
Bürger 3 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Labbe & Partner, Dr. Neumeier, Theatinerstraße 33, 80333 München**		„Ein Sachverständiger hat den aktuellen Sach- und Rechtsstand seinem Gutachten zu Grunde zu legen. Künftige Betriebsentwicklungen, die noch nicht konkretisiert sind und sich nicht hinreichend sicher beurteilen lassen, können nicht berücksichtigt werden. Aufgrund des Fehlens jeglicher notwendiger Unterlagen sowohl zum Betrieb, als auch zu einem potentiellen Stallneubau, bleibt es bei der gutachtlichen Aussage, dass die geplante Ortsentlastungsstraße offensichtlich nicht ursächlich ist für eine Existenzgefährdung.“	

Az. 17 - 1311 / 16

BEWERTUNG VON UMWEGEN (nach LandR 78): Ackerland

1. Ausgangs- und Grundstücksdaten

Landwirt:	[redacted]		Ersatzflächen	
Gemarkung:	Affalterbach			
Fl.Nr(n):	3601			Entfernung
Ausgangsfläche:			3,0500 ha	0,000 km
Schadensfläche:			2,0607 ha	0,650 km
Wegedifferenz lt. Lageplan:				0,650 km
Ertragsniveau (niedrig 0,9; mittel 1,0; hoch 1,1; sehr hoch 1,2)				1,2
Hackfruchtanteil:	60%	KF Arbeit		4,90
Maschinenkosten KF:	1,5	Schlepper KF:		1,36
Schlepper: 50 PS = 0,92; 70 PS = 1,00; 90 PS = 1,18; 110 PS = 1,28; 150 PS = 1,54;				

2. UMWEGBESTIMMUNG (HOF-FELDENTFERNUNG)

Wegequalität	v [km/h]	Länge jeweils	Kor.-Fak.	entspricht
Asphalt, Beton	20	0,650 km	0,50	0,325 km
gute Schotterwege	15	0,000 km	0,67	0,000 km
schlechte Schotterwege	10	0,000 km	1,00	0,000 km
ausgefahrene Wege	7	0,000 km	1,43	0,000 km
rechnerischer Mehrweg, geschwindigkeitskorrigiert				0,325 km

Steigungszuschlag	Strecke	Steigung in %	Zuschlag	ergibt Mehrweg
Steigungsabschnitt 1	0,000	0	0,000	0,000 km
Steigungsabschnitt 2	0,000	0	0,000	0,000 km
Steigungsabschnitt 3	0,000	0	0,000	0,000 km
Steigungsabschnitt 4	0,000	0	0,000	0,000 km
rechnerischer Mehrweg durch Steigung				0,000 km

Wartezeitenzuschlag	Anzahl	[Kfz/h]	entspricht
schwacher Verkehr	0	-400	0,000 km
mittlerer Verkehr	2	-600	0,360 km
starker Verkehr	0	-1000	1,200 km
rechnerischer Mehrweg durch Wartezeiten			0,720 km

anzusetzender Mehrweg insgesamt	**1,045 km**

3. Ermittlung der Wegekosten nach Richtwerten

	Richtwert	Korrekturfaktor für		KF Schlepper	DM/ha*km
Arbeitskosten:	1.142	Arbeit	4,90		5.591,23 DM
Maschinenkosten:	2.228	Maschinen	1,5	1,36	4.545,12 DM
Zwischensumme:					10.136,35 DM
Berücksichtigung KF Ertragsniveau			KF = 1,20		12.163,62 DM
Berücksichtigung KF Hackfruchtanteil			KF = 1,45		17.637,25 DM
Kapitalisierter Entschädigungsbetrag auf Wegedifferenz					18.430,93 DM
Gesamtentschädigung auf Schadensfläche			KF = 25		37.980,62 DM
Mehrwegekosten jährlich					**776,77 €**

Az. 17 - 1311 / 16

An- und Durchschneidungsentschädigung nach Beckmann/Huth: **Ackerland**

Eigentümer:	[redacted]			
Flur-Nummer(n):	3601			
Gemarkung:	Affalterbach	Restfläche(n):		
Gesamtfläche:	3,0500 ha	A1	A2	A3
Entzugsfläche:	0,2993 ha	2,0607	0,6900	0,0000

Ausgangsdaten

Lohnniveau	25,03 EURO/h		Verkehrswert der Fläche	EURO/m²
Maschinenkosten-KF	1,50	1,36	Restwert mindestens	EURO/m²
Hackfruchtanteil	20%		Schadensdauer	100 Jahre
Ertragsniveau	hoch		Kapitalisierungsfaktor	25

Entschädigungsberechnung

Parameter / Kostenposition	Ausgangs-werte	vor Entzug A	nach dem Landentzug A1	A2	A3
Flächengröße	[ha]	3,0500	2,0607	0,6900	0,0000
Feldbreite	[m]	138	138	102	0
Zahl der Vorgewende		3	3	3	0
Vorgewendelänge	[m]	475	384	355	0
Randstreifenlänge	[m]	736	569	415	0
Wendekosten je 100 m FB	327,01	451,27	451,27	333,55	0,00
Wendekosten je VG	48,21	144,64	144,64	144,64	0,00
Mehrzeitbedarf je 100 lfd m VG	28,81				
Mehraufwand je 100 lfd m VG	13,92				
Minderertrag je 100 lfd m VG	57,73				
Zuschlag schräger Furchenaufstoß		12,8%	18,9%	17,5%	0,0%
Summe je 100 lfd m VG	100,47	538,32	458,72	419,08	0,00
Rüstkosten		51,23	41,39	41,39	0,00
Mindererträge je 100 m RS	11,36	83,61	64,64	47,14	0,00
Kosten und Verluste gesamt	[€]	1.269,07	1.160,65	985,80	0,00
Kosten und Verluste	[€/ha]	416,09	563,23	1.428,70	0,00
Differenz der Kosten und Verluste	[€/ha]		147,15	1.012,61	0,00
jährliche Entschädigung	[€]		303,22	698,70	0,00
kapitalisierter Anschneideschaden	[€]		7.580,59	17.467,53	0,00
maximale Wertdifferenz (s. Restwert)	[€]				0,00
also anteiliger Entschädigungsbetrag	[€]		7.580,59	17.467,53	0,00
Bewirtschaftungsmehrkosten jährlich		**1.001,92 EURO**			

14.01.2019 A + D.xls [redacted]

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
Bürger 4 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Im Rahmen der Öffentlichen Auslegung des fortgeschriebenen Bebauungsplanentwurfs gemäß Bekanntmachung im Amtsblatt Affalterbach vom 13.12.2018 nehmen wir namens unseres Mandanten wie folgt Stellung:		
	Wir rügen zunächst die äußerst kurze Fristsetzung zur Stellungnahme und die dadurch eintretende rechtliche Behinderung unserer Mandantschaft. Der Gemeinde ist bekannt, dass eine Veröffentlichung vor Weihnachten infolge der Feiertage und Urlaubstage von Parteien, Rechtsanwälten und Sachverständigen eine ordnungsgemäße Bearbeitung gefährdet; so war es auch im vorliegenden Fall, wo sich der Unterzeichnete in der Zeit vom 21.12.2018 bis 07.01.2019 im Urlaub befand, desgleichen befindet sich der von unserer Mandantschaft beauftragte landwirtschaftliche Sachverständige Wahl bis 21.01.2019 im Urlaub, der Verkehrssachverständige Prof. Dr. Maurmaier kehrte am Dienstag, 15.01.2019 aus dem Weihnachtsurlaub zurück!	Die Dauer der erneuten Auslegung entspricht der Regelfrist der erstmaligen Ausglegung und ist deshalb angemessen.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	1. Zum Gutachten des SV Graf (Existenzgefährdung des Betriebes unseres Mandanten): Der Gutachter würdigt den umfangreichen und detaillierten Vortrag unseres Mandanten, der u. a. die Zerstörung des Betriebes einschließlich seiner zukünftigen Betriebsentwicklungsmöglichkeiten geltend macht, nur unvollständig und auch unzutreffend, unser Vortrag in den Schriftsätzen vom 04.11.2016 bleibt weitgehend unberücksichtigt.	Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben nimmt zum Schreiben des Rechtsanwaltes Dr. Hartmann wie folgt Stellung: „Auf die Einwendungen im Vortrag von Herrn RA Dr. Hartmann vom 04.11.2016 wurde im Gutachten so gut wie möglich eingegangen, allerdings beinhaltet dieser Vortrag aus gutachtlicher Sicht wenig konkret überprüf- und verwertbare Angaben zum jetzigen Betrieb bzw. zu einer geplanten Betriebsentwicklung.“	
	a) Bei dem Betrieb unserer Mandantschaft handelt es sich um einen Betrieb mittlerer Größe mit immerhin 30 ha Eigentumsflächen und 20 ha Pachtflächen. Der Eigentumsflächenanteil ist weit überdurchschnittlich, was bei einer Prognose positiv zu berücksichtigen ist. Dass die derzeitige Unterbringung des Betriebes verbesserungsbedürftig ist und 20 Milchkühe mit Nachzucht für eine nachhaltige Zukunftssicherung nicht ausreichen, ist der Grund für die seit längerem bestehende Erweiterungsabsicht auf 120 Milchkühe mit Nachzucht. Auf den diesbezüglichen Betriebsvergrößerungsplan gemäß der Stellungnahme des SV Wahl vom 27.10.2016 wurde von uns unter Vorlage der gutachterlichen	„Konkrete Betriebsunterlagen (z.B. Buchführung, Pachtverträge), die eine Beurteilung der Betroffenheit des Betriebes ermöglichen würden, konnten auch auf Nachfrage beim Betrieb vor Ort nicht vorgelegt werden. Dass die jetzige Betriebssituation – auch nach eigenen Angaben der Betriebsleiter – keine Existenzsicherung bietet, wird nun auch im Schreiben von Herrn RA Dr. Hartmann bestätigt. Eine tatsächliche Erweiterungsabsicht wurde jedoch weder im Einwendungsschreiben vom 04.11.2016, noch im Schreiben vom 21.01.2019	**Die Belange einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Stellungnahme des SV Wahl detailliert Bezug genommen. Der Einwand von SV Graf, dass bereits anlässlich der Änderung des FNP mit Ausweisung der OES im Jahre 2008 ein diesbezüglicher Aussiedlungsplan hätte aufgestellt werden müssen, geht fehl. Der SV muss selbst einräumen, dass in Vorwegnahme der Aussiedlung bereits damals der Maschinenschuppen und das Fahrsilo errichtet wurden, bereits diese Tatsache bestätigt den nachhaltigen Aussiedlungswillen.	dokumentiert. Auch im Vor-Ort-Termin am 24.11.2017 konnten keine diesbezüglichen Unterlagen (z.B. Bauvoranfrage, Baugenehmigung, Baupläne, Betriebsentwicklungspläne) vorgelegt werden. Lediglich auf ein Schreiben des SV Thomas Wahl vom 27.10.2017 wird Bezug genommen, in dem dieser mittels einer Fotomontage ein Bild eines nicht näher bezeichneten anderen Betriebes aus dem Landkreis LB auf ein Luftbild aus dem Bereich der Flst.Nrn. 4095 und 4096 projiziert hat. Diese willkürliche Fotomontage entspricht weder einem fachlich gebotenem Betriebsentwicklungsplan oder Investitionskonzept, noch ersetzt es diese. Solche Betriebsentwicklungspläne bzw. Investitionskonzepte, in denen die Betriebsentwicklung betriebswirtschaftlich dargestellt und begründet wird, wären z.B. notwendig, um die staatlichen Förderungen für eine Aussiedlung zu erhalten. Ebenfalls kann die vorgebrachte Aussiedlungsabsicht auch nicht durch eine getätigte Bauvoranfrage dokumentiert werden. Selbst der von Bürger 4 bzw. Herrn Dr. Hartmann beauftrage SV Wahl weist in seinem Schreiben auf die nicht vorhandenen Bauvoranfrage und Abstandsberechnungen hin. Als „detaillierte“ Bezugnahme auf eine konkretisierte Aussiedlungsabsicht kann der Hinweis auf das Schreiben des SV Wahl nicht gewertet werden. Bereits seit 2008 war bekannt, dass eine Ortsentlastungstraße geplant ist. Konkrete Aussiedlungspläne liegen nicht vor. Der auf Flst.Nr. 4096 befindliche Maschinenschuppen und das Fahrsilo wurden vermutlich deswegen dort errichtet, weil wegen der beengten innerörtlichen Lage auf der Hofstelle in der Erdmannhäuser Straße 27 die Baulichkeiten dort nicht hätten errichtet werden können. Solche Fahrsilos und Maschinenschuppen findet man aus diesen Gründen (innerörtlich beengt, im Außenbereich privilegiert) häufig in der	

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		Feldmark, ohne dass damit auch gleichzeitig bereits eine gesamte Betriebsaussiedlung beabsichtigt ist. Aus gutachtlicher Sicht wäre deswegen als Nachweis für eine tatsächlich geplante Betriebsaussiedlung eine Bauvoranfrage, ein richtiges Investitionskonzept o. ä. nötig. Grundsätzlich wären im Außenbereich (§ 35 BauGB) viele Grundstücke für eine Bebauung geeignet, letztendlich muss jedoch auch bei privilegierten Bauvorhaben der rechtliche Genehmigungsweg eingehalten werden.“	
	b) Dass zwischenzeitlich eine Aussiedlung auf 120 Milchkühe zuzüglich Nachzucht ausgerichtet sein muss, drängt sich aus betriebswirtschaftlichen Gründen auf, eine kleinere Einheit wäre auch nicht mit öffentlichen Mitteln förderfähig eine kleinere Neuanlage ist nach dem derzeitigen Stand von Wissenschaft und Praxis nicht ratsam. Dies weiß auch SV Graf aus seiner Tätigkeit. Zu beachten ist auch, dass der potenzielle Hofnachfolger, der Sohn unseres Mandaten, seine landwirtschaftliche Zusatzausbildung erst in den letzten Jahren vollendet hat.	„Dass unter den heutigen agrarpolitischen Gegebenheiten eine Betriebsgröße von 120 Milchkühen für einen existenzsicheren Betrieb sinnvoll ist, wird nicht bestritten. Auch nicht, dass die in einem landwirtschaftlichen Studium angeeigneten Kenntnisse sowohl im eigenen praktischen Betrieb, als auch in einem vor- oder nachgelagerten Berufsfeld sinnvoll eingesetzt und verwertet werden können.“	**Die Belange einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**
	c) Die von SV Graf in Frage gestellte Finanzierbarkeit der Maßnahme einschließlich einer ausreichenden Futtergrundlage und Gülleentsorgung ist gegeben. Als Eigenmittel stehen mehr als € 500.000,00 aus der Veräußerung der bisherigen Hoffläche im Innenbereich von Affalterbach als Wohnbauland sowie bei eventuellem zusätzlichem Finanzbedarf die Veräußerung weiteren Baulandes in Affalterbach zur Verfügung. An öffentlichen Mitteln können mehr als € 100.000,00 für ein derartiges Aussiedlungsobjekt in Rechnung gestellt werden. Hätte der SV Graf entsprechende Fragen an unseren Mandanten gestellt, so hätten diese detailliert beantwortet werden können. Dasselbe gilt für die Darstellung einer ausreichenden Futtergrundlage und Gülleentsorgung.	„Die potentielle Finanzierbarkeit wurde in meinem Gutachten nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Angesprochen wurde das fehlende konkrete Betriebskonzept inkl. Finanzierung, Nachweis der Futtergrundlage und Gülleversorgung. Nach solchen Unterlagen (Bauvoranfrage, Investitionskonzept usw.) wurde am Vor-Ort-Termin am 24.11.2017 gefragt. Die Herren (Bürger 4) teilten mit, es bestünden keine konkreten Planungen, sondern nur eine „Grobplanung“, nämlich der vom SV Thomas Wahl im Schreiben vom 27.10.2016 aufgezeigte Vorschlag mit Fotomontage. Eine nachträgliche Berechnung einer ausreichenden Futtergrundlage nach § 201 BauGB durch den Unterzeichner selbst (durch mich) ersetzt ja nicht die fehlende Planung der Betriebsleiter.	**Die Belange einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Der Einwand von SV Graf gegen die Errichtung des Milchviehstalls an der nördlichen Grenze zu Flst. 4094, es lägen keine Abstandberechnungen dazu vor, um auf den beiden Grundstücken 4095 und 4096 eine Aussiedlung ausreichend zu begründen, trifft nicht zu. Der Abstand zwischen dem zu errichtenden Milchviehstall und dem mit Wohnhäusern bebauten Innenbereich von Affalterbach beträgt ca. 280 m gemäß dem von SV Wahl seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 27.10.2016 beigefügten Ausdruck aus dem Bioportal mit Aussiedlungsstandort. Hätte sich SV Graf die Mühe gemacht und die nach GIRL immissionsrechtlich zulässigen Abstände berechnet, dann wäre er zu dem Ergebnis gekommen, dass der Abstand von 280 m gerade ausreicht, um den immisionsschutzrechtliche Abstand-vorschriften zu genügen. Ein näheres Heranrücken an die bestehende Wohnbebau-ung im Innenbereich wäre unzulässig — (vgl. hierzu OTTO in Schrödter 9. Auflage 2019 BauGB zu § 5 Rdz 173 sowie Wahlhäuser in Schrödter aaO § 1. Rdz. 246 a ff.	Die Ausführungen von Herrn RA Dr. Hartmann zu den immissionsschutzrechtlichen Abständen irritieren: Tatsächlich liegen keine konkreten Planungen (z.B. Bauvoranfrage, Investitionskonzept), die durch die geplante OES gefährdet wären, vor. Selbst der SV Wahl spricht die fehlende Bauvoranfrage inklusive der noch einzuholenden Abstandsberechnung des Gewerbeaufsichtsamtes an. Die nach Auffassung des SV Wahl „grundsätzliche“ Eignung des Flst.Nr. 4096 entspricht nicht einer hinreichend konkretisierten und rechtlich gesicherten Planung. Das Fehlen der Planunterlagen mit Abstandsberechnungen als Nachweis einer tatsächlichen Planung ist aber nicht die Schuld des Unterzeichners (meine Schuld).“	
	d. Bei der Berechnung des Flächenverlusts auf 4,88 % der Betriebsfläche lässt SV Graf außer Betracht, dass ein Teil der Eigenfläche unserer Mandantschaft des Flst. 4096 von 16.906 m2 in Folge der beabsichtigten Aussiedlung mit dem Milchviehstall bebaut wird, also nicht mehr als Acker weiter bewirtschaftet werden kann. Zieht man diesen Teil jedoch von der bewirtschaftbaren Ackerfläche ab, gelangt man zu einem Flächenverlust von mehr als 5 % der landwirtschaftlichen Betriebsfläche in Folge des OES-Ausbaus. Hinzukommt, dass bereits der Flächenverlust von 4,88 % der Betriebsfläche nur ge-ringfügig unter der 5 % / Schwelle liegt, die keine Absolut—Grenze darstellt. Auf den Sonderstatus der Hofanschlussflächen 4095 und 4096 wird ergänzend hingewiesen.	„Die konkrete Flächengröße des Betriebes [redacted] ist mir nicht bekannt: Am Vor-Ort-Termin am 24.11.2017 wurde lediglich auf Nachfrage mündlich mitgeteilt, die Betriebsgröße umfasse ca. 50 ha. Nachweise dazu (Betriebsunterlagen, Buchführung o.ä.) wurden auch auf Nachfrage nicht erbracht. Insofern ist bereits die Angabe zur Betriebsgröße nicht verifizierbar. Von dieser mündlich mitgeteilten Betriebsgröße zusätzlich noch planungsrechtlich völlig ungesicherte, potentielle Hofflächen einer eventuellen Aussiedlung abzuziehen, ergibt aus gutachtlicher Sicht, keinen Sinn. Ein Sachverständiger hat den aktuellen Sach- und Rechtsstand seinem Gutachten zu Grunde zu legen. Künftige Betriebsentwicklungen, die noch nicht konkretisiert sind und sich nicht hinreichend sicher beurteilen lassen, können nicht berücksichtigt werden. Damit handelt es sich bei den Grundstücken Flst.Nrn. 4095 und 4096 auch nicht um „Hofanschlussflächen“. Sie liegen ca. 140 m von der Hofstelle in der Erd-	**Die Belange einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		mannhäuser Straße entfernt (s. Luftbild). **Luftbild: Erdmannhäuser Straße (re. Seite) und Flst.Nrn. 4095 und 4096 (oben)** Das Fehlen jeglicher notwendiger Unterlagen sowohl zum Betrieb, als auch zu einer potentiellen Aussiedlung, führt zu der gutachtlichen Aussage, dass die geplante Ortsentlastungsstraße offensichtlich nicht ursächlich ist für eine Existenzgefährdung.“	
	2. <u>Kosten der OES und deren Folgekosten</u>. Bereits im bisherigen Verfahren wurden von Beteiligten Fragen nach den voraussichtlichen realistischen Kosten der OES gestellt, die Verkehrsplaner der Gemeinde sind der unrichtigen Auffassung, dass dies keine Frage des Bebauungsplans sei. Unabhängig davon, dass der besorgte Bürger, der ja letztlich für die Maßnahme aufkommen muss, ein Recht auf transparente Kalkulation und Unterrichtung durch die Ge-meinde hat, ist stets gemäß § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB die Frage nach der Erforderlichkeit der Bauleitplanung zu stellen (vergleiche Wahlhäuser in Schrödter, BauGB 9. Auflage 2019 zu § 1 Rdz. 41 und 47). So fehlt es an einer Vollzugsfähigkeit aus tatsächlichen Grüßen, wenn keine belastbare Kosten- Nutzen- Untersuchung vorliegt und entsprechende Haushaltsmittel nicht bereit-stehen. Die bisher von der Gemeinde vorgelegte Kostenberechnung ist schon mehrere Jahre alt, bereits eine Aktualisierung auf den heutigen Stand ergebe unter Berücksichtigung der in-zwischen eingetre-	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	tenen Kostensteigerungen auf dem Tiefbausektor eine mindestens 50%ige Erhöhung der Kosten, abgesehen von den Kostensteigerungen, die zwischen-zeitlich durch die von der Gemeinde vorgenommenen „Nachbesserungen" im Bebau-ungsplan zusätzlich entstanden sind. Ferner entstehen weitere Folge- und Dauerkosten durch bereits jetzt feststehende Ausgleichs- und Pflegekosten. Es kommt hinzu ein Risikoaufschlag — für den Fall der tatsächlichen Ausführung der Maßnahme — für die noch zukünftig entstehenden Kostensteigerungen durch Marktentwicklungen, aber auch weitere kostentreibende Änderungen. Auf die OES trifft im Übrigen die Einschätzung aus der Bewertungsliteratur für derartige Projekte zu, die in der Veröffentlichung aus der Stuttgarter Zeitung vom 31.10.2018 ihren Niederschlag gefunden hat — **Anlage 1** —, Stuttgart — 21 sowie Elbphilharmonie lassen grüßen! Tatsächlich lösen derartige Projekte erfahrungsgemäß Kosten in mehrfacher Höhe der ursprünglich veranschlagten Kosten aus.		
	3. <u>Zu den Lärmwerten</u>: a) Bei den Messpunkten im Bereich des Betriebes von Bürger 1 (Nr. 18 und 19) in der Backnanger Straße 10 wurde dieser zu Unrecht als Gewerbe und nicht als Mischgebiet wie im Aussiedlungsbereich Im Stauch eingestuft, deshalb liegt der Höchstwert nach OES bei 16 dB unter dem zulässigen Grenzwert, während der Kindergarten und die Schule nach dem OES-Bau mit 54 bzw. 55 dB fast am Grenzwert liegen. Im Ort werden durch die OES maximal nur 6 dB eingespart, dafür steigt der Wert am Kiga und an der Schule um 12 dB! Ferner erfolgte die Lärmmessung bereits im Jahre 2013, der an einigen Stellen auf-gebrachte Flüsterasphalt war dabei noch nicht berücksichtigt. Zusätzlich wurde 2019 auf der Marbacher Straße neu Flüsterasphalt aufgebracht, der ebenfalls nicht in die Berechnung eingeflossen ist. Ferner ist nicht berücksichtigt die im Jahre 2015 erfolgte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt, was eine weitere Senkung des Lärmwerts um 2-3 dB ergibt.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	Zwischenfeststellung: Die von den Planern behauptete Einsparung von 6 dB im Ort durch den OES-Bau dürfte bereits durch die vorgenannten, nach der		**Die Stellungnahme wird nicht geteilt.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Lärmmessung von 2013, durchgeführten Maßnahmen erreicht sein. Ferner ist zu rügen, dass von den Planern keine Zuschläge für Bremsen und Beschleunigen im Zusammenhang mit den anzulegenden Kreisverkehren gemacht werden, desgleichen sind von den Planern die Lärmwerte mit 70 — 80 km/h statt mit möglichen 100 km/h berechnet. Nicht berücksichtigt ist von den Planern auch, dass durch die Anhebung der OES (Wasserblase, Kreisverkehr) in der Planänderung von 2016 sich wiederum der Lärmwert erhöht hat.		**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	b) Unabhängig von den obigen Erwägungen sind folgende Überlegungen anzustellen: An 20 Messpunkten vermindert sich der Lärm im Durchschnitt um 4,05 dB, die kleinste Lärmminderung liegt bei 0,818 dB, die größte Lärmminderung bei 6,0 dB. Die Lärmgrenzwerte werden am Tag bei 36 Personen und bei Nacht bei 18 Personen überschritten, hier würde es maximal 6 dB leiser. Neben den seit der Lärmmessung 2013 erreichten o. g. Einsparungen sind weitere Einsparmöglichkeiten aus folgenden Überlegungen zu erreichen, auf die wir bereits in unseren bisherigen Schriftsätzen hingewiesen haben: - Pförtnerampel, Verkehrshindernisse, - geänderte Vorfahrtsregelungen, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, z. B. nach Burgstall, Winnenden oder Remseck. Dem stehen gegenüber die Nachteile durch den OES-Bau: - An 37 Messpunkten steigt der Lärm im Durchschnitt um 4,64 dB, - kleinste Lärmerhöhung 0,2 dB, größte Lärmerhöhung 11,8 dB, z. B. an Schule und Kindergarten sowie um 10 dB an der Backnanger Straße 11 sowie Im Stauch, 9 dB in der Klingenstraße 3 und in der Winnender Straße 67.		**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	c) Auf die Zerstörung von fast 12 ha guten landwirtschaftlichen Böden sowie die Existenzgefährdung von mehreren Betrieben, die Zerstörung der Umwelt, Flora, Fauna und Erholungsgebiet und die immer noch im Unklaren stehenden mit Sicherheit zu erwartenden Millionenkosten für OES, Brücken, Dämme, Flurbereinigung, Aus-		**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	gleichsmaßnahmen einschließlich Folge- und Unterhaltungskosten haben wir bereits hingewiesen und vertiefen diese Überlegungen weiter. 4. <u>Arten und Landschaftsschutz</u> a) <u>Steinkauz</u> Gemäß Stellungnahme der Gemeinde S. 91 nimmt das Habitat bei 58 dB im Umkreis von 100/300 m um 40 % ab. Wenn die OES 90 m entfernt ist mit einer Lärmausstrahlung von 59 dB, dann stellt dies nach wie vor eine erhebliche Störung und damit erhebliche Beeinträchtigung des Steinkauzes dar. Auch stört die Lichteinwirkung der in 90 m zum Brutplatz bei Farben KfZ erheblich. Dies gilt auch für das Flugverhalten für die Orientierung bei Nacht. Ein Beutefang über Gehör ist bei 59 dB nicht möglich, dasselbe gilt für den Beutefang über Echolot, der durch fahrende KfZ gestört wird. Dies gilt sowohl für Verbrennungs-als auch für Elektro-Motoren — zu letzteren siehe unten —. Das Jagdgebiet Wald ist für den Steinkauz auch hinter der OES; auch dieses wird, sowohl durch den oben beschriebenen KfZ - Verkehr als auch durch die Baumaß-nahmen empfindlich gestört. Überdies fördert die „Kanalisierung" der Flugstraßen der Tiere durch Pflanzmaßnah-men (Bäume) die Jagd auf sie durch ihre natürlichen Feinde (z. B. Greifvögel), die sich entlang dieser Flugstraßen auf einfache Weise positionieren und ihre Jagdbeute abfangen können. Die in Erwägung gezogenen Pflanzmaßnahmen für Bäume leiden daran, dass die Bäume viel zu kurz sind, die Maßnahme müsste um 10-15 Jahre vorgezogen werden anstelle von einem Jahr. Bei den angedachten Maßnahmen der 3-4-maligen Mäharbeiten pro Jahr verlieren die vorhandenen Kleintiere, insbesondere auch Insekten, ihre natürliche Nahrungsgrundlage.	**Steinkauz** Der Gutachter (Mathias Kramer, Dipl.- Biologe) nimmt wie folgt Stellung: **Zum Einwand der erheblichen Störung** „Maßstab der Beurteilung von Störungen gemäß § 44 Absatz 1 Nr. 2 ist der Erhaltungszustand der lokalen Population und nicht das einzelne vom Eingriff betroffene Brutpaar. Unter Berücksichtigung der Bestandszahlen und der Bestandsentwicklung des Steinkauzes im Landkreis Ludwigsburg als Bezugsgröße der lokalen Population wird der rechnerische Verlust von einem Revier nicht als erhebliche Störung im Sinne des § 44 Absatz 1 Nr. 2 bewertet, da sich der günstige Erhaltungszustand der lokalen Population (im Jahr 2018 lag der Bestand im Landkreis Ludwigsburg bei 233 Brutpaaren) auch unter der Annahme eines Revierverlustes nicht erheblich verschlechtert (ein Revier entspricht etwa 0,4% der lokalen Population). Bei der Beurteilung der Störwirkungen sind verschiedene Faktoren (Kulissenwirkung, Lärm, Licht) berücksichtigt. Steinkäuze meiden Wälder zur Nahrungssuche. Vielmehr suchen die Vögel ihre Nahrung im Offenland z.B. in Grünland- und Ackerflächen, wobei sich die Vögel dazu gerne auch am Boden aufhalten. Die vorgesehenen Maßnahmen tragen dazu bei, dass im direkten Umfeld des Brutplatzes während der gesamten Brutzeit geeignete Nahrungsflächen in Form von kurzrasigem Grünland zur Verfügung stehen. Dort können die Vögel über die bevorzugte Bodenjagd nach Nahrung suchen. Eine Beeinträchtigung der vom Steinkauz bevorzugten Nahrung (z.B. Kleinsäuger, Käfer, Regenwürmer) ist durch die Maßnahme nicht gegeben, vielmehr wird dadurch die Erreichbarkeit der Nahrung deut-	**Die Belange des Artenschutzes wurden beachtet.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		lich verbessert. Die Maßnahmen wurden in Absprache und auf der Grundlage der Erfahrungen der Forschungsgemeinschaft Eulenschutz geplant.“	
	b) <u>Feldlerche</u> Hier ist zunächst zu beanstanden, dass die letzte Zählung des Feldlerchenbestandes in den Jahren 2008 und 2012 erfolgt ist, die diesbezüglichen Zahlen sind veraltet und deshalb nicht aussagekräftig. Vielmehr ist von einer Zunahme des Bestandes und auch von einer Änderung ihrer Nistplätze in Richtung geplante OES auszugehen. Es ist weiterer Verlust von Feldlerchen-Revieren zu befürchten. Bereits jetzt wird mit einem rechnerischen Verlust von drei Revieren auf Basis 2008-2012 gerechnet —siehe Stellungnahme S.30/313. Auch hier bestehen Gefahren bei „Kanalisierung" der Flugstraßen durch Pflanzmaßnahmen (Bäume). Dies gilt u. a. für die natürlichen Feinde der Feldlerche, insbesondere Greifvögel, deren Jagdmöglichkeiten zum Nach-teilt der Feldlerche — wie bereits oben beschrieben — drastisch verbessert werden. Ferner besteht Kollisionsgefahr mit Fahrzeugen bei Sichtbehinderung (Nacht, Nebel, Starkregen, Schneefall, Dämmerung). Überhaupt werden dämmerungs- und nachtaktive Tiere wie z. B. Steinkauz und Fle-dermäuse — dazu siehe unten — in ihrem Flug- und Jagdverhalten sowohl durch das Vorhandensein der OES (Dammlage u. a.) als auch durch den darauf stattfindenden starken Fahrzeugverkehr in ihrem Flug- und Jagdverhalten erheblich gestört, sie fin-den viel weniger Futter und gehen ein oder verlassen den OES-Bereich. Nach wie vor gehen wir davon aus, dass die für die Sicherung der Brutplätze der Feldlerche vorgesehen Buntbrachenstreifen dafür nicht geeignet sind, eine kompe-tente Antwort auf den Einwand in unserem Schriftsatz vom 04.11.2016, ein Schutz dieses Bodenbrüdervogels mittels umgebenden Getreide- bzw. Mais u. a. Gürtels steht nach wie vor aus und wird weiter gerügt.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge. Zur Sicherung der Brutplätze wurde wie folgt Stellung genommen: *Laut den Fachplanern (Umweltplanung: Eberhard + Partner GbR) werden <u>keine Lerchenfenster</u>, sondern dauerhafte <u>Buntbrachestreifen</u> angelegt. Diese dienen der Lerche als Nahrungs-, Versteck- und Brutraum. Der dafür vorgesehene Suchraum ist geeignet, da er bereits von Feldlerchen besiedelt wird. Die Anlage von Buntbrachestreifen zur Ansiedlung von Feldlerchen hat sich andernorts bewährt.*	**Die Belange des Artenschutzes wurden beachtet.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**
	c) <u>Fledermäuse</u> Auf die nachhaltige Störung des Flug- und Jagdverhaltens dieser Tiere haben wir be-reits oben bei der Erörterung des Steinkauzes hingewiesen. Es ist eine bekannte Tatsache, dass gerade das Or-	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese	**Die Belange des Artenschutzes wurden beach-**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	tungssystem der Fledermäuse mittels Echolot durch Kraftfahrzeuge jeglicher Art gestört wird. Hinzu kommt eine Orientierungsbeeinträch-tigung bei Schlechtwetter sowie Dämmerung u. a. Hier haben wir bereits darauf hingewiesen, dass durch die Einführung von Flugstra-ßen u. a. die Fledermäuse in besondere Gefahr durch vorhandene Greifvögel kom-men, die sich nach allgemeiner Erfahrung durch entsprechende Positionierung auf eine stark erleichterte Jagdmöglichkeit zum Nachteil der geschützten Tiere einrichten. d) Landschaftsschutz Die von den Planern der Gemeinde Affalterbach vorgeschlagenen Maßnahmen der Erhaltung der Landschaft bzw. die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen sind nach wie vor nicht geeignet, den sowohl von unserer Mandantschaft als auch anderen Einsprechern einschließlich LRA, des RP und BUND erhobenen Einwendungen zu entsprechen. 5. Zur Verkehrsprognose der BS-Ingenieure: a) In der Verkehrsuntersuchung OES Affalterbach — Fortschreibung 2017 haben die BS-Ingenieure die Verkehrsdaten durch eine Verkehrszählung am 22.06.2017 aktualisiert, die zuvor erhobenen Verkehrsmengen stammten aus einer Erhebung im Jahre 2012. Diese erneute Verkehrserhebung erbrachte nach Feststellung der BS-Ingenieure eine Zunahme der Verkehrsmengen, womit eine erneute Erforderlichkeit der OES begründet wird. Am Querschnitt L1127 zwischen Affalterbach und Marbach erbrachte die Erhebung einen DTV von 7.600 Kfz/24 h (siehe Plan 5895-04). Dagegen belief sich nach Mes-sungen der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg für diesen Querschnitt im Jahr 2017 der DTV auf lediglich 6.314 Kfz/24h. Die Werte unterscheiden sich demnach um mehr als 20 %. Die BS-Ingenieure gehen nicht auf diese Differenz ein, die sich nach Auffassung von Prof. Maurmaier möglicherweise aus der fehleranfälligen stichprobenhaften Erhebung der BS-Ingenieure mittels Videotechnik erklären lässt. — Siehe hierzu die gutachterliche Stellungnahme von Prof. Dr. Maurmaier vom 21.01.2019 — Anlage 2 —. In Anbetracht des gravierenden Messfehlers der BS-Ingenieure sind auch die übrigen Messresultate ihrer Verkehrserhebung — Fort-	Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge. Die Gutachter (BS Ingenieure) nehmen wie folgt Stellung: „Die vom Ingenieurbüro BS Ingenieure ermittelten Daten der Verkehrsanalyse 2017 wurde mit Wochen und Saisonfaktoren aus dem Heft 1007 der „Reihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen auf den Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) hochgerechnet. Diese Hochrechnungsmethodik wurde BS Ingenieure von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) empfohlen.	**tet.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.** **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	schreibung 2017 — in Zweifel zu ziehen, da auch diese auf einer stichprobenhaften Erhebung mittels Videotechnik beruhen. Festzustellen ist jedoch bereits heute: Bereits die aufgezeigte Differenz von 20 % am Querschnitt L1127 zwischen Affalter-bach und Marbach — einer der Hauptzufahrtsstrecken zur A81 — ist so gravierend, dass die von den BS-Ingenieuren behauptete Zunahme der Verkehrsmengen schon heute nicht begründet werden kann.		
	b) Die BS-Ingenieure beziffern den Durchgangsverkehrsanteil auf 64 %. Nicht angege-ben sind die Bezugsgröße (mit/ohne Binnenverkehr) und die Art der Erhebung (Kennzeichenerfassung?) Dies beanstandet Prof. Dr. Maurmeier in seiner Stellung-nahme vom 21.01.2019 ausdrücklich — Anlage 2 —	Der Durchgangsverkehr beinhaltet begriffsgemäß keinen Binnenverkehr.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	c) Die BS-Ingenieure verweisen auf fortführende Prognoseberechnungen. Der vorliegende Textteil enthält weder die Berechnungsergebnisse noch die Parameter für eine Berechnung von Prognoseverkehrsmengen. Prof. Dr. Maurmeier weist zudem darauf hin, dass sich gegenüber früheren Prognosen die Ausgangsparameter maßgeblich verändert haben — Anlage 2 —. Bei den von BS-Ingenieuren ermittelten Verkehrsmengen per 2017 handelt es sich vielmehr um eine Momentaufnahme, im Schreiben der BS-Ingenieure vom 06.02.2018 — Unterlagen A1-3 Nr. 1.5.1 — räumen sie selbst ein, dass die Verkehrs-prognose per 2035, die sie ausdrücklich in dem vorgenannten Schreiben erwähnen, zwar auf dieser Analyse aufbaue, die Verkehrsprognose 2035 selbst aber noch nicht abgeschlossen sei. In eine Verkehrsprognose per 2035 muss jedoch einfließen: Die Fertigstellung des endgültigen Anschlusses der ausgebauten B14/L1115 bis zur AS Mundelsheim zur A81. Der Hinweis der BS-Ingenieure, dieser Anschluss sei be-reits in ihrer bisherigen Begutachtung berücksichtigt, ist irreführend, denn nur der Teil I dieses Bauabschnitts ist bisher ausgeführt, die Weiterführung des Ausbaus über die L1115 bis zur AS Muddelsheim ist jedoch noch nicht ausgeführt, gerade diese ist ent-scheidend für die entlastende Verkehrsführung von und zur A81 aus dem Raum Winnenden/Affalterbach. Von einer seriösen Verkehrsprognose kann man erwarten, dass sie	„In dem Schreiben der BS Ingenieure vom 06. Februar 2018 wird eine „noch nicht abgeschlossene Verkehrsprognose“ in Bezug genommen. Dabei handelt es sich um eine interne Untersuchung des Büros, ob die bei der Verkehrsanalyse 2017 ermittelten Daten die bisherigen gutachterlichen Annahmen weiterhin rechtfertigen. Um der im Bebauungsplanverfahren geäußerten Kritik begegnen zu können, hat das Büro intern weitere Überlegungen zur verkehrlichen Entwicklung angestellt. Die Erkenntnisse bestätigen die zu erwartende hohe Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt bei Beibehaltung des bestehenden Straßennetzes sowie die starke Entlastungswirkung der Ortsentlastungsstraße. Es zeichnet sich keine maßgebliche Änderung der bisherigen Ergebnisse ab.“	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	den verkehrs-mindernden Einfluss auf den Verkehr aus Richtung Marbach/Erdmannhausen/Murr und Kirchberg in ihre Verkehrsprognose bereits heute einbezieht, denn eine Zeit-spanne von ca. 16 Jahren für den restlichen Ausbau ist mehr als angemessen. Dasselbe gilt für die verkehrsentlastende Wirkung des sog. Nord-Ost-Rings um Stuttgart. Auf beide verkehrsentlastende Baumaßnahmen haben wir bereits in unseren bisheri-gen Schriftsätzen einschließlich den bisherigen Stellungnahmen von Prof. Dr. Maurmaier hingewiesen.		
	Dabei ist auch der Gesichtspunkt von Bedeutung, dass Auslöser der OES-Maßnahme und Finanzierer über die Gewerbesteuer als Hauptsteuerzahlerin die Firma AMG ist, die sich im Osten von Affalterbach im Bereich der Straße nach Winnen-den befindet. Diese Firma verursacht einen erheblichen Teil der in Affalterbach anfallenden Verkehrsmengen, sie kann bei einem Ausbau der B14/L1115 ohne Berührung des Ortsmittelpunkts von Affalterbach sowohl ihren Zuliefer- als auch Abfuhrverkehr, den Hauptmitarbeiter-Verkehr und den Kundenverkehr über die B14/L1115 abwickeln. Dieser Verkehr ist recht erheblich, die Firma AMG verfügt über nicht weniger als 2.000 Parkplätze für Mitarbeiter und Kunden, sie beschäftigt mehr als 1.000 Mitarbeiter. Den Verkehr von und nach Stuttgart wickelt die Firma AMG schon heute weitgehend über die B14 — vierbahnig — ab, eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse tritt in-soweit auch ein durch den kurz vor der Ausführung stehende Rosensteinpark-Tunnel über die Wilhelma in Stuttgart-Bad Canstatt und die bereits vorhandene Prag-Untertunnelung in Stuttgart. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Firma AMG eine 100 % Tochter der Firma Daimler AG mit dem Sitz in Stuttgart-Untertürkheim ist und zahlreiche Zulieferteile sowie einen erheblichen Werksverkehr mit ihrer Mutterfirma über die vorgenannte Strecke abwickelt.		**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	d) Eine Verkehrsprognose bis 2035 muss auch folgende Umstände berücksichtigen: Wie bereits in unserem bisherigen Stellungnahme nehmen wir Bezug auf die bereits vorgelegten gutachterlichen Stellungnahmen des Prof. Dr. Maurmaier wo auf die wachsende Bedeutung der sog. E-Mobilität hingewiesen wurde, leider haben die BS-Ingenieure diese		**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Einwände als nicht zum Bebauungsplanverfahren gehörig zurückgewiesen. Unser Einwand trifft aus mehreren Gründen zu: In eine Prognose per 2035 ist die sich immer stärker abzeichnende und verstärkende Antriebsfunktion des Elektromotors für KfZ zu berücksichtigen. Dies wirkt sich zum einen auf die Firma AMG als ausgesprochene Tuner-Firma aus, die ausschließlich herkömmliche Verbrennungsmotoren hochzüchtet und verbaut. Irgendein Konzept für den Weiterbestand der Firma anlässlich des Umstiegs der gesamten deutschen Auto-industrie auf Elektromotoren — siehe unten — liegt nicht vor. Deshalb muss bei der Firma AMG mit erheblichen Umsatzrückgängen und deshalb auch entsprechenden Verkehrsrückgängen in Affalterbach in einer Prognose per 2035 gerechnet werden. Irgendwelche Feststellungen dazu fehlen in den Berechnungen der BS-Ingenieure. Dass die Elektro-Mobilität über die von uns in unseren Schriftsätzen vom 04.11.2016 getroffene Annahme hinaus in der Bundesrepublik Deutschland gravierend und zeitnah voranschreitet, beweisen folgende Tatsachen, die in den Berechnungen der BS-Ingenieure ebenfalls keine Berücksichtigung finden: Der sog. „Diesel-Skandal" wirkt sich nicht nur auf die Dieselantriebe, sondern gegen die Verbrennungsmotoren allgemein aus, es ist zwischenzeitlich eine regelrechte „Verteufelung" des Verbrennungsmotors allgemein eingetreten, VW hat bereits zwei-stellige Milliarden-Euro-Beträge in den USA an Strafen bezahlt und wird weiter auf Milliardenschadenersatz wegen allseits bekannter „Diesel-Manipulationen" verklagt. Umfangreiche Strafverfahren einschließlich Beschlagnahmen und Hausdurchsu-chungen durch die Staatsanwaltschaften sind bei allen führenden deutschen Auto-Herstellern erfolgt, zahlreiche führende Mitarbeiter von VW, aber auch von Audi sind Beschuldigte von Strafverfahren im In- und Ausland, und sind teilweise in Haft. Die gesamte deutsche Autoindustrie hat sich deshalb entschlossen, die Elektroantriebe für ihre KfZ zeitnah zu forcieren. Beispielhaft wird das riesige Investitionsprogramm von VW von nicht weniger als 30 Milliarden Euro genannt einschließlich seiner Tochterfirmen Audi und Porsche. Porsche produziert in Stuttgart-Zuffenhausen ab 2020 für einen Fahrzeugtyp nur noch Elektromotoren.		**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Der Gesetzgeber reagiert — auch aus Gründen der Einhaltung von Klimazielen — entsprechend. So soll nach Absicht des Verkehrsministeriums bereits im Jahre 2025 eine Fahrzeug-flotte von 25 % der gesamten PKW-Produktion aus Elektrofahrzeugen bestehen, bis 2030 soll die Quote bei 50 % liegen. Dies ergibt u. a. aus der beiliegenden Veröffentlichung im „Spiegel" vom 19.01.2019 — Anlage 3 —. Die vom Gesetzgeber weiter vorgesehenen Maßnahmen zur Verringerung des KfZ-Verkehrs, wie z. B. Erhöhung der Steuersätze auf Benzin und Diesel mit dem Ziel der Verminderung der Fahrleistung der Autos, die Verlagerung auf Bahn- Rad- und Fuß-verkehr, auch als weitere Klimaziele, sind zusätzlich zu erwähnen. Zusammengefasst sind diese Maßnahmen im Artikel des „Spiegel" vom 19.01.2019 S. 37 — Anlage 3 —		
	Zwischenfeststellung: Eine ernstzunehmende Verkehrsprognose per 2035 muss die vorgenannten Momente in ihre Betrachtung einbeziehen. Dies ist bei der Prognose der BS-Ingenieure bei weitem nicht der Fall. Abgesehen davon, ist bei der Planung der Gemeinde Affalterbach auch bezüglich der prognostizierten Lärm- und Feinstaubwerte der rückläufige Anteil von Verbrennungsmotoren und der steigende Anteil von Elektromotoren nicht berücksichtigt, was ebenfalls zu rügen ist.		**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	e) Was die von uns im Zuge der Erörterung der Existenzgefährdung unseres Mandanten (Bürger 4), erhobenen Einwendungen der Zerschneidung seines Flst-Nr. 4095 aus der geplante OES und die von Prof. Maurmaier vorgeschlagene Verlegung dieser OES angeht, verweisen die BS-Ingenieure auf die <u>Richtlinie RAL</u>, die im Anschluss einer längeren Gerade einen Mindestradius von 400m empfiehlt. Nach Feststellung von Prof. Dr. Maurmaier vom 21.01.2019 — Anlage 2 — ist diese RAL im vorliegenden Fall jedoch nicht anwendbar, da die Streckenführung der L1127 im Zulauf bereits kleinere Radien aufweist und die Knotenpunkte an der L1127 (Anschluss Marbacherstr, Kreisverkehr Erdmannhäuserstr.) keine Plangeschwindkeit von 90 km/h erlauben, die den Richtlinienwerten zu Grunde liegt.	Die RAL ist grundsätzlich bei Neuplanungen anzuwenden. Laut RAL gilt: „Die Radien im Anschluss an Geraden sollen dabei zumindesten im brauchbaren Bereich liegen.“ Im Bereich des Flurstücks 4095 verläuft die OES im Anschluss an eine Gerade. Ein Radius unter 400 Metern liegt nicht mehr im brauchbaren Bereich, sondern im zu vermeidenden Bereich. Im Übrigen wurde gemäß § 4a Abs. 3 BauGB festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat	**Die Stellungnahme wird nicht geteilt. Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Deshalb ist unsere Forderung auf Verlegung der OES außerhalb des Flst. 4095 nach wie vor berechtigt. f) Mit Recht beanstandet Prof. Dr. Maurmaier auch, dass die BS-Ingenieure, die von ihm vorgeschlagene Verschwenkung der OES südlich der K1674 ab dem Kreisel, die ohne weiteres möglich wäre, überhaupt nicht abhandeln (Existenzgefährdung Bürger 5). Im Übrigen ist die Feldwegquerung südlich des Kreisverkehrs OES/K1674 aufgrund der hohen Geschwindigkeiten auf der OES hinsichtlich der Verkehrssicher-heit äußerst problematisch. Auch dies haben wir unter Bezug auf Prof. Dr. Mauer-maier in unseren bisherigen Schriftsätzen bereits gerügt. Prof. Dr. Mauermaier wiederholt in der obigen Stellungnahme vom 21.01.2019 — Anlage 2 — diesen Einwand ausdrücklich.	somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge. Eine Verschwenkung der geplantenen OES südlich der K 1674 würde zu keiner Reduzierung der zu verschneidenden Grundstücke führen. Zudem wäre eine Verschwenkung nur durch eine s-förmige Linienführung möglich, welche gegenüber der jetzigen Trasse mit geradlinigem Verlauf eine fachlich schlechtere Lösung darstellen würde. Im Übrigen wurde die von Prof. Dr. Maurmaier vorgeschlagene Verschwenkung der OES von ihm nie aufskizziert oder in einem Plan dargestellt. Von der Verwaltung wurde jedoch ein Gutachter beauftragt, der nochmals mögliche Existenzgefährdungen geprüft hat (s. auch S. 87/88 in dieser Tabelle zu Bürger 5). Da eine Verschwenkung keine fachtechnisch bessere Lösung darstellen würde und da auch ohne Verschwenkung keine Existenzgefährdung besteht, wird an der geplanten Trasse festgehalten. Die Aussage, dass dies nicht abgehandelt wurde, wird nicht geteilt: In der Abwägungstabelle vom 12.11.2018 zur Entwurfsoffenlage findet sich nämlich auf S. 157 in der Spalte „Stellungnahme des Planers / der Verwaltung“ folgende Formulierung: *„Mögliche Existenzgefährdungen wurden durch Gutachten überprüft* *Alle Gutachten kamen zum Ergebnis, dass kein Betrieb durch die geplante Maßnahme in seiner Existenz gefährdet wird. Auch die Untersuchung der Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere der Ortsrandbetriebe war Gegenstand der Gutachten. Hierbei konnte festgestellt werden, dass für einen möglichen Erweiterungsbedarf jeweils im Anschluss an die vorhandenen Hofflächen ausreichend Erweiterungsflächen zur Verfügung stehen*.“ In der Abwägungstabelle vom 12.11.2018 zur Entwurfsoffenlage findet sich auf S. 158 in der Spalte	**Die Belange einer Verschwenkung und einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft. Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		„Stellungnahme des Planers / der Verwaltung“ folgende Formulierung: *„Die Feldwegquerung befindet sich auf Geländeniveau. Aufgrund des geradlinigen Verlaufes der OES besteht hier eine gute Sicht auf den Verkehr der OES.“* An dieser Stellungnahme wird weiterhin festgehalten.“	
	Ferner hat auch das Landratsamt in seiner Stellungnahme im Rahmen der TÖB gerade auf diesen Umstand entscheidend abgestellt. Der Hinweis der BS-Ingenieure, es bestehe genügend Sichtmöglichkeit auf dieser Strecke, eine gefahrenlose Überquerung sei deshalb möglich, ist vordergründig. Gerade die sehr langsame Geschwindigkeit bei der Überquerung der OES durch landwirtschaftliche Fahrzeuge mit zwei vollbeladenen Anhängern, eingeschränkte Sichtverhältnisse bei Schneetreiben, Starkregen, Nacht, Dämmerung, Nebel u. a. begründet eine konkrete Verkehrsgefahr. Auch die Verweisung des Problems in das Flurneuordnungsverfahren bringt die Sache nicht weiter, es handelt sich vielmehr um einen unzulässigen Konflikttransfers.	Im Übrigen wurde gemäß § 4a Abs. 3 BauGB festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und kann deshalb unberücksichtigt bleiben.	**Die Stellungnahme wird nicht geteilt.** **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	Der Sinn der § 37, 39, 41 FlurBerG besteht darin, bei der Anlage von Wirtschaftswegen, den landwirtschaftlichen Verkehr von den Hauptverkehrsstraßen abzuziehen, maßgeblicher Grund für die Flurbereinigung ist, Erleichterung des landwirtschaftlichen Verkehrs nicht des allgemeinen öffentlichen Verkehrs(vgl. Wingerter — Mayr FlurBerG 9. Auflage § 39 Rdz 4) Dies ist offenkundig bei der Zuweisung der Regelung in das Flurbereinigungsverfah-ren für die Überquerung der OES vom Grundstück Bürger 5 auf die andere Seite der OES nicht der Fall, abgesehen davon, dass die geschaffene Verkehrsgefahr im Flurneuordnungsverfahren ebenfalls nicht beseitigt werden kann.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	Vielmehr versucht offenbar die Gemeinde Affalterbach über ihre Planer die Kosten einer eventuellen Tunnelmaßnahme für die Unterquerung der OES auf der Höhe des Grundstücks Bürger 5 auf die Teilnehmergemeinschaft der Flurbereinigung abzuwäl-zen. Der vorliegende Schriftsatz wird vorab per Telefax mit den Anlagen 1-3 übermittelt, das Original dieses Schriftsatzes nebst den darin erwähnten Anlagen folgt mit Normalpost.		**Die Stellungnahme wird nicht geteilt.**

Kurz IRTW 31.10.18

DECKEN

STUTTGARTER ZEITUNG
Nr. 251 | Dienstag, 30. Oktober 2018

Maßlos überschätzt

Psychologie Großprojekte sprengen oft Zeitplan und Budget – welche menschlichen Schwächen stecken dahinter? *Von Jochen Paulus*

Es ging einfach alles schief, als die Dänen Ende der 1980er Jahre die damals längste Hängebrücke der Welt und den zweitlängsten Unterwassertunnel in Europa bauten. Beide sollten die zwei größten Inseln des Landes verbinden. Es brannte, der Tunnel wurde geflutet, und am Schluss kostete die Brücke 50 Prozent mehr als geplant – der Tunnel sogar 120 Prozent. Der dänische Wirtschaftsgeograf Bent Flyvbjerg fragte sich: „Sind solche Kostensteigerungen bei großen Projekten üblich?" Flyvbjerg fand keine Daten und fing an, sie selbst zu erheben.

Heute ist er Professor in Oxford und der führende Experte für Planungsdesaster. Er hat Angaben zu Tausenden von Großprojekten in einer Datenbank gesammelt. Die zeigen: Kostensteigerungen in diesen Dimensionen sind völlig normal. Die Entwicklung der Concorde etwa, des ersten Überschall-Passagierflugzeugs im Linienflugdienst, kostete 1100 Prozent mehr als geplant, die Oper von Sydney 1400 Prozent.

> „Menschen, die von einer Sache wenig verstehen, überschätzen sich stark."
>
> David Dunning, Sozialpsychologe

Auch in Deutschland sind Kostenexplosionen an der Tagesordnung. Man muss gar nicht auf einschlägige Klassiker schauen, wie den immer teurer werdenden Bahnhof Stuttgart 21 oder das Endlosprojekt Flughafen Berlin-Brandenburg. Öffentliche Großprojekte werden hierzulande im Durchschnitt 73 Prozent teurer als geplant. Das hat 2015 Genia Kostka von der Hertie School of Governance in Berlin ermittelt. Die Entwicklungswissenschaftlerin hat 170 Projekte einbezogen, die seit 1960 realisiert oder begonnen wurden. Vorhaben mit einem geplanten Volumen von über 500 Millionen Euro erwiesen sich als besonders gefährdet. Die Kosten dieser Megaprojekte verdoppeln sich im Schnitt.

Hochriskant sind auch große EDV-Vorhaben. „Ein Fünftel der EDV-Projekte kommen im Durchschnitt auf eine Kostensteigerung von 475 Prozent", kritisiert Flyvbjerg. Auch bei Flughäfen wie dem neuen in Berlin trägt die Computertechnik viel zu den Pannen bei. Den Planern von EDV-Projekten wird oft zum Verhängnis, dass vieles erst neu entwickelt wird.

Große Selbstüberschätzung

Es gibt weitere Gründe dafür, dass unerwartet vieles schiefgeht. Meist setzen die Planer die Kosten absichtlich niedrig an, damit die Projekte überhaupt bewilligt werden. Und: Die Verantwortlichen sind oft zu optimistisch und überschätzen ihre Fähigkeiten, fand Genia Kostka heraus. Menschen überschätzen sich ganz allgemein oft extrem. Das können Hausbesitzer sein, die für die Renovierung der Küche viel länger brauchen als gedacht. Oder Studenten, die für die Hausarbeit zu wenig Zeit einplanen.

Psychologen kennen weitere Beispiele: So halten sich zwei Drittel der US-Amerikaner für intelligenter als der Durchschnitt. Das ist zwar mathematisch unmöglich, aber das Ergebnis einer im Sommer 2018 veröffentlichten Umfrage. Viele Menschen erklären sich sogar über Dinge informiert, die es gar nicht gibt. Sozialpsychologe David Dunning von der University of Michigan fragte Versuchspersonen, wie gut sie über Wirtschaftsthemen wie Inflation Bescheid wüssten. Der Forscher schmuggelte auch Begriffe ein, die es gar nicht gibt. 93 Prozent behaupteten, sie wüssten zumindest ein bisschen Bescheid über die fiktiven Finanzkonzepte. Ein weiteres Beispiel: Während des US-Vorwahlkampfs waren laut einer Umfrage 41 Prozent von Donald Trumps Anhängern dafür, „Agrabah" zu bombardieren. Dabei existiert Agrabah nur im Disneyfilm „Aladdin".

David Dunning erforscht seit zwei Jahrzehnten, wie gut Menschen ihr eigenes Verständnis einschätzen. Dabei ist ihm aufgefallen: Menschen, die von einer Sache sehr wenig verstehen, überschätzen ihre Einsichten am abenteuerlichsten. Dunnings Erklärung dafür ist einfach: Man muss eine gewisse Ahnung haben, um die eigene Ahnungslosigkeit zu erkennen.

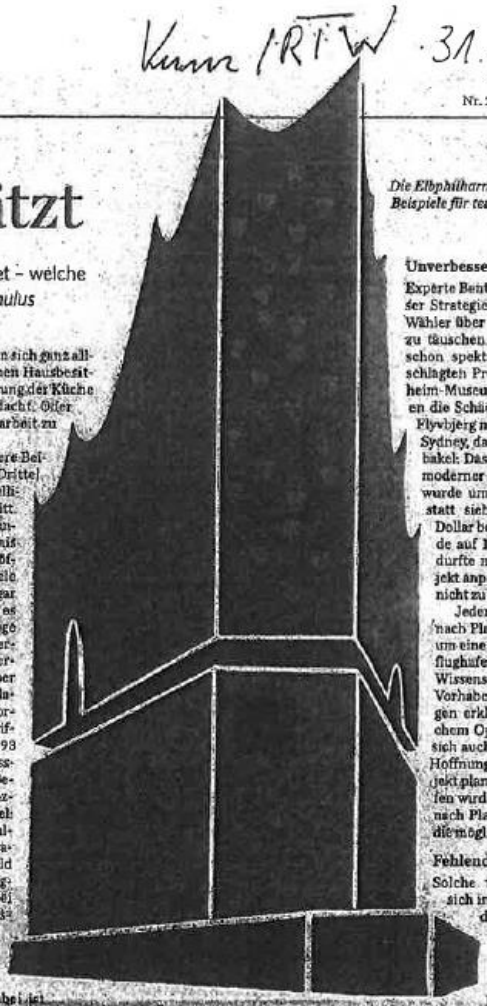
Auch Experten überschätzen sich, aber sie liegen seltener daneben als Laien. „Doch wenn sie einen Fehler machen, sind sie viel selbstsicherer", sagt David Dunning. Sie sind fest davon überzeugt, dass ihre falsche Einschätzung richtig ist.

Kalkulierte Kostenexplosion

Bei großen Projekten beginnt die Selbstüberschätzung meist in der Chefetage. Die Geschäftsführer und Manager geben anspruchsvolle Ziele vor. Das kann bei den Angestellten die Motivation erhöhen – aber auch dazu verleiten, Prognosen unrealistisch darzustellen.

Doch Projektverantwortliche manipulieren auch bewusst. So schreibt Werner Rothengatter, emeritierter Professor für Netzwerkökonomie am Karlsruher Institut für Technologie, in seiner Stellungnahme zum Bahnprojekt Stuttgart 21: „Es ist bekanntlich eine schlechte Praxis der Projektplanung in Deutschland, die Projekte mit möglichst niedrigen Kostenschätzungen über die parlamentarischen Hürden zu bringen, um nach Baubeginn mit kräftigen Erhöhungen der Kostenwahrheit näher zu kommen." Dass sich jemand offen zu dieser Taktik bekennt, ist die Ausnahme.

Die Verantwortlichen hoffen darauf, dass sich hinterher alle über das neue Bauwerk freuen – wie im Fall der Elbphilharmonie in Hamburg: Die sollte bei Vertragsabschluss insgesamt 348 Millionen kosten, doch der Preis kletterte nach und nach auf 865 Millionen. Das verursachte viel Aufregung. Doch bei der Einweihung der gefeierten Architektur war dann alles vergeben.



Die Elbphilharmonie und die Oper von Sydney: Beispiele für teurer gewordene Großprojekte.

Unverbesserliche Optimisten

Experte Bent Flyvbjerg hält nichts von dieser Strategie: Es sei undemokratisch, die Wähler über wahre Kosten und Bauzeiten zu täuschen. Zweitens wurden durchaus schon spektakuläre Bauten zum veranschlagten Preis gebaut, etwa das Guggenheim-Museum in Bilbao. Und drittens seien die Schäden der Trickserei erheblich.

Flyvbjerg nennt als Beispiel die Oper von Sydney, das wohl legendärste Finanzdebakel: Das Gebäude gilt als Meilenstein moderner Architektur, doch die Bauzeit wurde um zehn Jahre überzogen und statt sieben Millionen australischen Dollar beliefen sich die Kosten am Ende auf 102 Millionen. Der Architekt durfte nie wieder ein ähnliches Projekt anpacken, obwohl er den Skandal nicht zu verantworten hatte.

Jeder weiß, dass Projekte oft nicht nach Plan verlaufen – egal ob es sich um eine Hausarbeit oder einen Großflughafen handelt. Trotz besseren Wissens gehen viele Menschen neue Vorhaben nicht anders an. Psychologen erklären das mit unverbesserlichem Optimismus: Menschen lassen sich auch von vielen Fehlschlägen die Hoffnung nicht nehmen. Wer ein Projekt plant, stellt sich vor, wie es ablaufen wird – und setzt darauf, dass alles nach Plan verläuft. Er bedenkt nicht die möglichen Schwierigkeiten.

Fehlende Skepsis

Solche falschen Planungen lassen sich in den Griff bekommen, wenn die einzelnen Schritte eines Projekts detailliert aufgelistet werden. Auch das sogenannte Rückwärtsplanen hilft, einen Plan einzuhalten, haben Experimente ergeben. Dabei gilt es, die Unteraufgaben in zeitverkehrter Reihenfolge durchzugehen. Experten empfehlen auch, Informationen über Dauer und Kosten ähnlicher Projekte einzuholen, die Perspektive eines Unbeteiligten einzunehmen und Gegenargumente zu formulieren.

Auch die Prä-Mortem-Analyse kann helfen: Die Idee man befände sich in der Zukunft – und ein Projekt sei gescheitert. Mit der Frage, woran es gelegen habe, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Zweifel vorab ehrlich vorgetragen werden. Denn viele Menschen trauen sich nicht, in einer Gruppe ihre Skepsis zu äußern – meist aus Angst, der Chef oder die Kollegen könnten das Verhalten als illoyal empfinden. Doch dann ist die Sache eigentlich schon schiefgegangen. Denn Kritik ist unverzichtbar.

Dieser gekürzte Beitrag stammt aus der Novemberausgabe des Magazins „Bild der Wissenschaft".

Bürger 4

Anlage 2

- Anl 2 -

EINGEGANGEN
21. JAN. 2019
Dr. Hartmann & Kollegen
Rechtsanwälte

MAP
Prof. Maurmaier + Partner

Ingenieurbüro für:
- Verkehrsplanung
- Straßenentwurf
- Verkehrstechnik
- Immissionsschutz

Rütlistraße 65
70435 Stuttgart

Telefon (0711) 80656-701
Telefax (0711) 80656-705
Email:
MAP.Stuttgart@t-online.de

MAP • Prof. Maurmaier + Partner • Rütlistraße 65 • 70435 Stuttgart

Dr. Hartmann & Kollegen
Anwaltskanzlei
Kronprinzenstraße 11
70435 Stuttgart

21. Januar 2019

Ortsentlastungsstraße Affalterbach

Sehr geehrter Herr Dr. Hartmann,

zu den Stellungnahmen von BS-Ingenieure im Rahmen des BP-Aufstellungsverfahren haben wir folgende Anmerkungen:

1. In der Verkehrsuntersuchung Ortsentlastungsstraße Affalterbach – Fortschreibung 2017 haben BS Ingenieure die Verkehrsdaten durch eine Verkehrszählung am 22. Juni 2017 aktualisiert. Die zuvor erhobenen Verkehrsmengen stammten aus einer Erhebung im Jahr 2012.
   Da diese erneute Verkehrserhebung eine Zunahme der Verkehrsmengen erbrachte, wird eine erneute Erforderlichkeit der Ortsentlastungsstraße begründet.
   Am Querschnitt L1127 zwischen Affalterbach und Marbach erbrachte die Erhebung einen DTV von 7.600 Kfz/24h (siehe Plan 5895-04). Die Messungen der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg liefern für diesen Querschnitt im Jahr 2017 einen DTV von 6.314 Kfz/24h. Die Werte unterscheiden sich demnach um mehr als 20 %. BS Ingenieure gehen nicht auf diese Differenz ein, die sich möglicherweise aus der stichprobenhaften Erhebung mittels Videotechnik erklären läßt.

2. BS Ingenieure beziffern den Durchgangsverkehrsanteil auf 64 %. Nicht angegeben sind die Bezugsgröße (mit/ohne Binnenverkehr) und die Art der Erhebung (Kennzeichenerfassung?).

3. BS Ingenieure verweisen auf fortführende Prognoseberechnungen. Der vorliegende Textteil enthält weder die Berechnungsergebnisse noch die Parameter für eine Berechnung von Prognoseverkehrsmengen. Gegenüber früheren Prognosen haben sich Ausgangsparameter maßgeblich verändert (Modal Split, Flottenzusammensetzung).

4. In der Stellungnahme des Planers / der Verwaltung zu einer von MAP vorgeschlagenen Verlegung der OES mit einem Radius von 350m, um das Flst.-Nr. 4095 zu umfahren, wird auf die Richtlinie RAL verwiesen, die im Anschluss einer längeren Gerade einen Mindestradius von 400 m empfiehlt. Diese Anmerkung ist zwar richtig, im vorliegenden Fall jedoch nicht anwendbar, da
   - die Streckenführung der L 1127 im Zulauf bereits kleinere Radien aufweist,
   - die Knotenpunkte an der L1127 (Anschluss Marbacher Straße, Kreisverkehr Erdmannhäuser Straße) keine Plangeschwindigkeit von 90 km/h erlauben, die den Richtlinienwerten zugrunde liegt.

- Anl 2 -

MAP

5. Auf den Vorschlag von MAP, die Trasse südlich der K1674 zu verschwenken ,um die Grundstücke [redacted] weniger zu verschneiden, geht der Planer / die Verwaltung nicht ein.

6. Die Feldwegquerung südlich des Kreisverkehrs OES/K1674 ist aufgrund hoher Geschwindigkeiten auf der OES hinsichtlich der Verkehrssicherheit als problematisch einzustufen.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Dieter Maurmaier

Leicht entzündlich

Verkehr Damit Deutschland die Klimaziele einhält, schlägt eine Regierungskommission höhere Spritsteuern und ein Tempolimit auf Autobahnen vor.

Sie sind in herzlicher Abneigung verbunden, die Ministerkollegen Andreas Scheuer und Svenja Schulze. »Wir verstehen uns hervorragend«, sagt die Chefin des Umweltressorts strahlend, »auch wenn wir meist komplett anderer Meinung sind.«

Die Sozialdemokratin aus Münster und der burschikose Verkehrsminister von der CSU sind schon von Amts wegen Gegenspieler in der Großen Koalition. Dieselkrise, Abgasnormen, Straßenbau: Überall standen die beiden Politiker in den vergangenen Monaten gegeneinander.

Auch in diesem Jahr steht Streit bevor. Schulze muss ein Klimaschutzgesetz vorlegen, das die Koalitionäre für dieses Jahr planen. Dafür soll jedes Ministerium melden, wie es die erforderlichen Mengen an schädlichem Treibhausgas einsparen will. »Ich will bis Ende März Vorschläge sehen«, sagt Schulze – und meint damit nicht zuletzt Scheuer, in dessen Zuständigkeitsbereich die Emissionen in den vergangenen Jahren weiter steigen, statt zu sinken.

Der Minister hat in seinem Haus deshalb eine »Nationale Plattform Zukunft der Mobilität« eingerichtet, in der Fachleute in sechs Arbeitsgruppen zusammensitzen. Eine davon kümmert sich um das Klima. Die 20-köpfige Expertenkommission setzt sich aus Kommunalvertretern wie Abgesandten von Umweltverbänden, Gewerkschaften, dem Städtetag und der Automobilindustrie zusammen.

Seit Monaten sammelt das Gremium Vorschläge ein, wie der Verkehrssektor klimafreundlicher werden kann. Inzwischen kursiert eine erste Liste, die jede Menge politischen Sprengstoff enthält. Würde auch nur ein Teil der Maßnahmen umgesetzt, müssten sich Autofahrer und Industrie radikal umstellen.

So überlegen Scheuers Experten, die Hersteller zu verpflichten, dass bereits im Jahr 2025 ihre Fahrzeugflotte zu 25 Prozent aus Elektrofahrzeugen bestehen soll. 2030 läge die Quote bei 50 Prozent. Das diene dem »Hochlauf« der Produktion von E-Pkw, so die Autoren des vertraulichen Papiers.

Käufer etwa von dicken Geländewagen sollen zudem eine Strafabgabe von mehreren Hundert Euro zahlen, mit der ein Bonus für E-Auto-Kunden finanziert werden soll. Mit einer Prämie von 8000 Euro je Fahrzeug soll die »Nachfrage effizienter Verbrenner und E-Pkw« erhöht werden.

Zugleich könnten die Steuersätze auf Benzin und Diesel angeglichen und deutlich angehoben werden. Der Liter Sprit würde dadurch im Jahr 2030 um 52 Cent pro Liter mehr kosten als heute, um eine »geringere Fahrleistung« der Autos und eine »Verlagerung auf Bahn, Rad- und Fußverkehr« zu bewirken, im Gegenzug würde die Kfz-Steuer angepasst werden. Und schließlich schlagen die Experten vor, das Tempo auf deutschen Autobahnen auf 130 Kilometer pro Stunde zu reduzieren.

Sauberer Plan

Vorschläge zur Senkung der Emission von CO_2 und anderen Treibhausgasen*

Davon erhoffen sie sich »insbesondere geringeren Kraftstoffverbrauch«.

Das sind spürbare Einschnitte. Doch eine »nachhaltige Klimaschutzpolitik« sei eine »Chance für ein innovatives Mobilitätssystem« und leiste »einen wichtigen Beitrag zu einer aktiven Gestaltung des Transformationsprozesses« in der Autoindustrie, schreiben die Experten in ihrer Analyse. Zugleich würde es Scheuers CO_2-Problem lösen: Das Bündel spart Emissionen von knapp 55 Millionen Tonnen Treibhausgasen jährlich ein; in etwa jene Summe also, die dem Verkehrssektor vorgegeben ist.

Das Problem ist nur, dass der Autofahrer in den meisten Fällen auch ein Wähler ist – und seine Wut so leicht entzündlich wie Benzin. Alle Koalitionspolitiker haben registriert, dass die französischen Gelbwestenproteste an der Frage höherer Spritpreise entbrannt waren.

Und so wird der Verkehrsminister eine unbequeme Auswahl treffen müssen. Das Tempolimit, so viel ist gewiss, würde er am liebsten sofort aus dem Katalog herausstreichen. Allerdings kann er eine Diskussion darüber kaum vermeiden, jetzt, wo der Vorschlag im Raum steht.

Bei anderen Punkten wie höheren Steuern oder Spritpreisen war der Widerstand der Hersteller erstaunlich gering, zumindest bei einigen von ihnen. Den Wolfsburger Volkswagen-Konzern zum Beispiel treibt die Angst vor der chinesischen Elektroautokonkurrenz um. VW-Chef Herbert Diess hat deshalb ein riesiges Investitionsprogramm von 30 Milliarden Euro aufgelegt.

Nur muss er die Stromautos auch an die Kunden bringen, wenn es sein muss, mithilfe höherer Steuern und Spritpreise – auch wenn das öffentlich niemand bei VW so ausdrücken wollte. So macht sich aufseiten der Umweltschützer Hoffnung breit, dass das Konzept weitgehend unbeschadet seinen Weg durch die Instanzen nehmen könnte.

Die entscheidende Sitzung der Arbeitsgruppe aus der »Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität« ist für Ende März anberaumt. Mit Spannung wird jetzt beobachtet, wie sich der Verband der Automobilindustrie (VDA) verhält, der mächtige Lobbyarm der gesamten Autoindustrie, der nicht nur die Hersteller, sondern auch große Zulieferer wie Bosch vertritt. Sie verdienen ihr Geld vor allem mit dem konventionellen Verbrennungsmotor.

Hinter den Kulissen hingegen sollen die VDA-Leute bereits aktiv geworden sein. Sie schickten die Klimaschutzliste der Kommission vor einigen Wochen an Scheuer, so heißt es in Kommissionskreisen. Garniert war die Botschaft mit der Frage, ob der Minister vor seinem Haus wirklich wütende Demonstranten in gelber Weste sehen wolle. Gerald Traufetter

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Im Rahmen der Öffentlichen Auslegung des fortgeschriebenen Bebauungsplanentwurfs gemäß Bekanntmachung im Amtsblatt Affalterbach vom 13.12.2018 nehmen wir namens unseres Mandanten wie folgt Stellung:		
	Wir rügen zunächst die äußerst kurze Fristsetzung zur Stellungnahme und die dadurch eintretende rechtliche Behinderung unserer Mandantschaft. Der Gemeinde ist bekannt, dass eine Veröffentlichung vor Weihnachten infolge der Feiertage und Urlaubstage von Parteien, Rechtsanwälten und Sachverständigen eine ordnungsgemäße Bearbeitung gefährdet; so war es auch im vorliegenden Fall, wo sich der Unterzeichnete in der Zeit vom 21.12.2018 bis 07.01.2019 im Urlaub befand, desgleichen befindet sich der von unserer Mandantschaft beauftragte landwirtschaftliche Sachverständige Wahl bis 21.01.2019 im Urlaub, der Verkehrssachverständige Prof. Dr. Maurmaier kehrte am Dienstag, 15.01.2019 aus dem Weihnachtsurlaub zurück!	Die Dauer der erneuten Auslegung entspricht der Regelfrist der erstmaligen Ausglegung und ist deshalb angemessen.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	1. Zum Gutachten des SV Graf (Existenzgefährdung des Betriebes von Bürger 5): Der Gutachter vereinfacht den detaillierten Vortrag unseres Mandanten, der u. a. die Zerstörung des Betriebes einschließlich seiner zukünftigen Betriebsentwicklungsmöglichkei-ten geltend macht — Schriftsätze vom 22.06.2015 und 04.11.2016 — letzter S. 12 —. a. Soweit SV Graf rügt, dass er für die Untersuchung der betrieblichen Situation keine Betriebsunterlagen einsehen konnte, lässt er außer Betracht, dass er für eine vergleichende Berechnung ohne weiteres KTBL- Werte hätte zugrunde legen können, die er hätte heranziehen können. Bei einer immerhin 87 ha umfassenden Gesamtbetriebsfläche, wovon ca. 50 ha im Eigentum der Familie unseres Mandanten stehen, ist ohne weiteres von einem existenzfähigen Vollerwerbbetreib auszugehen, der allerdings zur Zukunftssicherung erweiterungsbedürftig ist. Der Sachverständige bestreitet auch nicht den von unserer Mandantschaft geltend gemachten Erweiterungsbedarf auf mindestens 1.500 Mastplätze und den dafür notwendigen Platzbedarf.	Zum Schreiben des Herrn Rechtsanwaltes Dr. Hartmann nimmt die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben wie folgt Stellung: „Zu a) Konkrete Betriebsunterlagen (z.B. Buchführung, Pachtverträge), die eine Beurteilung der Betroffenheit des Betriebes ermöglichen würden, konnten auch auf Nachfrage beim Betrieb vor Ort nicht vorgelegt werden. Planungsdaten des Kuratoriums für Technik und Bauwesen in der Landwirtschaft e. V. können für eine künftige Betriebsplanung einen gewissen Anhalt geben, für die Beurteilung des Ist-Zustandes eines konkreten Betriebes sind sie dagegen ungeeignet, da sie die tatsächlich vorhandene Betriebssituation außer Acht lassen.“	**Die Belange einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**
	b. Soweit der SV sich auf den Ablehnungsbescheid des LRA Ludwigsburg vom 29.10.2014 bezüglich des geplanten Stalls beruft	„Zu b) Die geplante Inanspruchnahme und diagonale	

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	und sich auf die Begründung des LRA bezieht, dass auf dem Betrieb ausreichend weitere Flächen für diesen Bau vor-handen sei, trifft diese Begründung des LRA nicht zu, denn abgesehen davon, dass diese Entscheidung des LRA in der Auseinandersetzung mit der Gemeinde Affalter-bach bezüglich des Ausbaus der OES keine Rechtskraft besitzt, kann die vom LRA genehmigte Halle für die Betriebserweiterung ohne den daran anzubauenden Stall sinnvollerweise nicht errichtet bzw. betrieben werden. Halle und Stall stellen eine be-triebliche Einheit dar. Selbst wenn der Stall an anderer Stelle des Hofanwesens unserer Mandantschaft errichtet werden könnte, was aber nicht der Fall ist, würden unzu-mutbare Mehrwege bei der Bewirtschaftung bei einer getrennten Bewirtschaftung der Neubauten Stall und Halle entstehen. Dies übersieht der SV.	Durchschneidung des Grundstücks Flst.Nr. 2516 hinterlässt 2 unförmige Dreiecke, die im Vergleich zum Ausgangsgrundstück wesentlich aufwändiger zu bewirtschaften sind. Sie sind im Vergleich zum Ausgangsgrundstück aus gutachtlicher Sicht auch deutlich im Verkehrswert gemindert. Dieser Mehraufwendungen bzw. die Verkehrswertminderung der Restflächen wegen der Missformungen müssen entschädigt werden. Die gewünschte Verschonung des Grundstücks kann vom Unterzeichner (von mir) gutachtlich nicht damit begründet werden, die Inanspruchnahme verhindere eine existentiell notwendige Betriebserweiterung auf gerade diesem Grundstück.	**Die Belange einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Der SV lässt im Übrigen außer Betracht, dass es sich bei dem für die Hoferweiterung vorgesehenen Grundstück Flst.-Nr. 2516 um eine typische, für eine Hoferweiterung in Betracht kommende große und flurbereinigte Hofanschlussfläche handelt, die durch die beabsichtigte OES diagonal durchschnitten wird und damit landwirtschaftlich wertlos wird. Es entsteht entgegen der Feststellung des SV nicht nur eine Missform durch Bildung von dreieckigen Restgrundstücken, sondern diese Flächen werden überdies durch die OES getrennt. Die für den Hofbetrieb so wichtige Nutzung dieser Hofanschlussfläche als Auslauffläche für die Tierhaltung, gleich welcher Art (Schweine, Rinder, Pferde, Hühner und anderes Federvieh) wird unmöglich gemacht. Der pauschale Hinweis des SV auf eventuelle Entschädigung von Wirtschaftser-schwernissen führt nicht weiter. Tatsächlich werden die Flächen entgegen der Feststellung des SV gänzlich unwirtschaftlich. Wir haben überdies bereits darauf hingewiesen, dass sich durch die Durchschneidung mit keine einfachen Verschwenkung der OES ab dem beabsichtigten Verkehrs-kreisel vermeiden ließe — siehe die gutachtlichen Feststellungen des SV Prof. Dr. Maurmaier unten — Anlage 2 —	Ein Sachverständiger muss sich an die aktuelle Sach- und Rechtslage halten, und danach wurde ein geplanter (Antrag vom 12.06.2014) neuer Maststall auf diesem Grundstück vom Landratsamt LB mit Bescheid vom 29.10.2014 abgelehnt, mit der Begründung, die Darstellungen des Flächennutzungsplanes (neue Umgehungsstraße) stünden diesem Vorhaben entgegen. Dieser Zustand ist für den Betrieb sicherlich unbefriedigend, der Sachverhalt kann von mir jedoch nicht ignoriert werden. Entgegen den Ausführungen von Herrn Dr. Hartmann handelt es ich bei dem Grundstück Flst.Nr. 2516 nicht um eine Hofanschlussfläche. Eine solche müsste ohne Trennung durch eine fremde Fläche direkt an die Hoststelle anschließen. Hier ist das Grundstück Flst.Nr. 2516 durch den öffentlichen Feldweg Flst.Nr. 2504 getrennt. Man kann dem Grundstück jedoch unstrittig eine Hofnähe bescheinigen.“	
	c. Der Hinweis des SV Graf, die Unterbrechung von Wirtschaftswegen durch eine neue Straße könne nicht als Begründung für eine Existenzgefährdung herangezogen wer-den, wenn Ersatzwege vorgesehen seien, ist im vorliegenden Fall unsubstantiiertt und irreführend. Dem SV ist der Einwand unserer Mandantschaft bezüglich der	„Zu c) Die Erreichbarkeit der westlich gelegenen Restfläche der Grundstücks Flst.Nr. 2516 ist sicherlich in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends erschwert. Aber auch in den übrigen Zeiten muss	**Die Belange einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	Führung des Ersatzweges in der Nähe seines Hofes bekannt, welcher über die gefährli-che Querung der OES nach der vorliegenden Planung zu führen ist. Auf die diesbe-züglichen Verkehrsgefahren und die Unzumutbarkeit haben wir bereits hingewiesen und verweisen außerdem auf die Ausführungen des Prof. Dr. Maurmaier in dem von uns vorgelegten Zusatzgutachten — siehe Anlage 2 —	die Überquerung vorsichtig angegangen werden. Diese Umstände können bei der Entschädigung für die Durchschneidung berücksichtigt werden. Der Betrieb ist sicherlich durch die Inanspruchnahme des Grundstücks Flst.Nr. 2516 unangenehm betroffen, eine Existenzgefährdung löst sie meines Erachtens jedoch noch nicht aus. Selbst wenn man das gesamte Grundstück Flst.Nr. 2516 als Verlustfläche ansähe, was es jedoch nicht ist, läge der Flächenverlust von dann insgesamt 2,5566 ha (inkl. Teilflächen von Flst.Nr. 3396 u.a.) bei einer Betriebsgröße von 87 ha bei 2,94 % und damit immer noch deutlich unter der Bagatellgrenze von 5 %. Im Übrigen kann eine fachlich fundierte Prüfung der Existenzgefährdung nicht durchgeführt werden, da die notwendigen Betriebsunterlagen nicht zur Verfügung gestellt wurden.“	**Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	2. <u>Kosten der OES und deren Folgekosten</u>: Bereits im bisherigen Verfahren wurden von Beteiligten Fragen nach den voraussichtli-chen realistischen Kosten der OES gestellt, die Verkehrsplaner der Gemeinde sind der unrichtigen Auffassung, dass dies keine Frage des Bebauungsplans sei. Unabhängig davon, dass der besorgte Bürger, der ja letztlich für die Maßnahme auf-kommen muss, ein Recht auf transparente Kalkulation und Unterrichtung durch die Gemeinde hat, ist stets gemäß § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB die Frage nach der Erforderlichkeit der Bauleitplanung zu stellen (vergleiche Wahlhäuser in Schrödter, BauGB 9. Auflage 2019 zu § 1 Rdz. 41 und 47). So fehlt es an einer Vollzugsfähigkeit aus tatsächlichen Grüßen, wenn keine belastbare Kosten- Nutzen- Untersuchung vorliegt und entsprechende Haushaltsmittel nicht bereitstehen. Die bisher von der Gemeinde vorgelegte Kostenberechnung ist schon mehrere Jahre alt, bereits eine Aktualisierung auf den heutigen Stand ergebe unter Berücksichtigung der in-zwischen eingetretenen Kostensteigerungen auf dem Tiefbausektor eine mindestens 50%ige Erhöhung der Kosten, abgesehen von den Kostensteigerungen, die zwischen-zeitlich durch die von der Gemeinde vorgenommenen „Nachbesserungen" im Bebau-ungsplan zusätzlich entstanden sind. Ferner entstehen weitere Folge- und Dauerkosten durch	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	bereits jetzt feststehende Ausgleichs- und Pflegekosten. Es kommt hinzu ein Risikoaufschlag — für den Fall der tatsächlichen Ausführung der Maßnahme — für die noch zukünftig entstehenden Kostensteigerungen durch Marktentwicklungen, aber auch weitere kostentreibende Änderungen. Auf die OES trifft im Übrigen die Einschätzung aus der Bewertungsliteratur für derartige Projekte zu, die in der Veröffentlichung aus der Stuttgarter Zeitung vom 31.10.2018 ihren Niederschlag gefunden hat — Anlage 1 —, Stuttgart — 21 sowie Elbphilharmonie lassen grüßen! Tatsächlich lösen derartige Projekte erfahrungsgemäß Kosten in mehrfacher Höhe der ursprünglich veranschlagten Kosten aus.		
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	3. <u>Zu den Lärmwerten</u>: a) Bei den Messpunkten im Bereich des Betriebes von Bürger 1 (Nr. 18 und 19) in der Backnanger Straße 10 wurde dieser zu Unrecht als Gewerbe und nicht als Mischgebiet wie im Aussiedlungsbereich Im Stauch eingestuft, deshalb liegt der Höchstwert nach OES bei 16 dB unter dem zulässigen Grenzwert, während der Kindergarten und die Schule nach dem OES-Bau mit 54 bzw. 55 dB fast am Grenzwert liegen. Im Ort werden durch die OES maximal nur 6 dB eingespart, dafür steigt der Wert am Kiga und an der Schule um 12 dB! Ferner erfolgte die Lärmmessung bereits im Jahre 2013, der an einigen Stellen auf-gebrachte Flüsterasphalt war dabei noch nicht berücksichtigt. Zusätzlich wurde 2019 auf der Marbacher Straße neu Flüsterasphalt aufgebracht, der ebenfalls nicht in die Berechnung eingeflossen ist. Ferner ist nicht berücksichtigt die im Jahre 2015 erfolgte Geschwindigkeitsbeschrän-kung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt, was eine weitere Senkung des Lärmwerts um 2-3 dB ergibt.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	Zwischenfeststellung: Die von den Planern behauptete Einsparung von 6 dB im Ort durch den OES-Bau dürfte bereits durch die vorgenannten, nach der Lärmmessung von 2013, durchge-führten Maßnahmen erreicht sein. Ferner ist zu rügen, dass von den Planern keine Zuschläge für Bremsen und Beschleunigen im Zusammenhang mit den anzulegenden Kreisverkehren gemacht werden, desgleichen sind von den Planern die Lärm-werte mit 70 — 80 km/h statt mit möglichen 100		**Die Stellungnahme wird nicht geteilt.** **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	km/h berechnet. Nicht berücksichtigt ist von den Planern auch, dass durch die Anhebung der OES (Wasserblase, Kreisverkehr) in der Planänderung von 2016 sich wiederum der Lärmwert erhöht hat. b) Unabhängig von den obigen Erwägungen sind folgende Überlegungen anzustellen: An 20 Messpunkten vermindert sich der Lärm im Durchschnitt um 4,05 dB, die kleins- te Lärmminderung liegt bei 0,818 dB, die größte Lärmminderung bei 6,0 dB. Die Lärmgrenzwerte werden am Tag bei 36 Personen und bei Nacht bei 18 Personen überschritten, hier würde es maximal 6 dB leiser. Neben den seit der Lärmmessung 2013 erreichten o. g. Einsparungen sind weitere Einsparmöglichkeiten aus folgenden Überlegungen zu erreichen, auf die wir bereits in unseren bisherigen Schriftsätzen hingewiesen haben: Pförtnerampel, Verkehrshindernisse, - geänderte Vorfahrtsregelungen, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, z. B. nach Burgstall, Winnenden oder Remseck. Dem stehen gegenüber die Nachteile durch den OES-Bau: - An 37 Messpunkten steigt der Lärm im Durchschnitt um 4,64 dB, kleinste Lärmerhöhung 0,2 dB, größte Lärmerhöhung 11,8 dB, z. B. an Schule und Kindergarten sowie um 10 dB an der Backnanger Straße 11 sowie Im Stauch, 9 dB in der Klingenstraße 3 und in der Winnender Straße 67. c) Auf die Zerstörung von fast 12 ha guten landwirtschaftlichen Böden sowie die Existenzgefährdung von mehreren Betrieben, die Zerstörung der Umwelt, Flora, Fauna und Erholungsgebiet und die immer noch im Unklaren stehenden mit Sicherheit zu erwartenden Millionenkosten für OES, Brücken, Dämme, Flurbereinigung, Aus-		

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	gleichsmaßnahmen einschließlich Folge- und Unterhaltungskosten haben wir bereits hingewiesen und vertiefen diese Überlegungen weiter.		
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	4. <u>Arten und Landschaftsschutz</u> a) <u>Steinkauz</u> Gemäß Stellungnahme der Gemeinde S. 91 nimmt das Habitat bei 58 dB im Umkreis von 100/300 m um 40 % ab. Wenn die OES 90 m entfernt ist mit einer Lärmausstrahlung von 59 dB, dann stellt dies nach wie vor eine erhebliche Störung und damit erhebliche Beeinträchtigung des Steinkauzes dar. Auch stört die Lichteinwirkung der in 90 m zum Brutplatz bei Farben KfZ erheblich. Dies gilt auch für das Flugverhalten für die Orientierung bei Nacht. Ein Beutefang über Gehör ist bei 59 dB nicht möglich, dasselbe gilt für den Beutefang über Echolot, der durch fahrende KfZ gestört wird. Dies gilt sowohl für Verbrennungs-als auch für Elektro-Motoren — zu letzteren siehe unten —.	**Steinkauz** Der Gutachter (Mathias Kramer, Dipl.- Biologe) nimmt wie folgt Stellung: **„Zum Einwand der erheblichen Störung** Maßstab der Beurteilung von Störungen gemäß § 44 Absatz 1 Nr. 2 ist der Erhaltungszustand der lokalen Population und nicht das einzelne vom Eingriff betroffene Brutpaar. Unter Berücksichtigung der Bestandszahlen und der Bestandsentwicklung des Steinkauzes im Landkreis Ludwigsburg als Bezugsgröße der lokalen Population wird der rechnerische Verlust von einem Revier nicht als erhebliche Störung im Sinne des § 44 Absatz 1 Nr. 2 bewertet, da sich der günstige Erhaltungszustand der lokalen Population (im Jahr 2018 lag der Bestand im Landkreis Ludwigsburg bei 233 Brutpaaren) auch unter der Annahme eines Revierverlustes nicht erheblich verschlechtert (ein Revier entspricht etwa 0,4% der lokalen Population). Bei der Beurteilung der Störwirkungen sind verschiedene Faktoren (Kulissenwirkung, Lärm, Licht) berücksichtigt.	**Die Belange des Artenschutzes wurden beachtet.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**
	Das Jagdgebiet Wald ist für den Steinkauz auch hinter der OES; auch dieses wird, sowohl durch den oben beschriebenen KfZ - Verkehr als auch durch die Baumaß-nahmen empfindlich gestört. Überdies fördert die „Kanalisierung" der Flugstraßen der Tiere durch Pflanzmaßnah-men (Bäume) die Jagd auf sie durch ihre natürlichen Feinde (z. B. Greifvögel), die sich entlang dieser Flugstraßen auf einfache Weise positionieren und ihre Jagdbeute abfangen können. Die in Erwägung gezogenen Pflanzmaßnahmen für Bäume leiden daran, dass die Bäume viel zu kurz sind, die Maßnahme müsste um 10-15 Jahre vorgezogen werden anstelle von einem Jahr. Bei den angedachten Maßnahmen der 3-4-maligen Mäharbeiten pro Jahr verlieren die vorhandenen Kleintiere, insbesondere auch Insekten, ihre natürliche Nahrungs-grundlage.	Steinkäuze meiden Wälder zur Nahrungssuche. Vielmehr suchen die Vögel ihre Nahrung im Offenland z.B. in Grünland- und Ackerflächen, wobei sich die Vögel dazu gerne auch am Boden aufhalten. Die vorgesehenen Maßnahmen tragen dazu bei, dass im direkten Umfeld des Brutplatzes während der gesamten Brutzeit geeignete Nahrungsflächen in Form von kurzrasigem Grünland zur Verfügung stehen. Dort können die Vögel über die bevorzugte Bodenjagd nach Nahrung suchen. Eine Beeinträchtigung der vom Steinkauz bevorzugten Nahrung (z.B. Kleinsäuger, Käfer, Regenwürmer) ist durch die Maßnahme nicht gegeben, vielmehr	

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		wird dadurch die Erreichbarkeit der Nahrung deutlich verbessert. Die Maßnahmen wurden in Absprache und auf der Grundlage der Erfahrungen der Forschungsgemeinschaft Eulenschutz geplant.“	
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	b) <u>Feldlerche</u> Hier ist zunächst zu beanstanden, dass die letzte Zählung des Feldlerchenbestandes in den Jahren 2008 und 2012 erfolgt ist, die diesbezüglichen Zahlen sind veraltet und deshalb nicht aussagekräftig. Vielmehr ist von einer Zunahme des Bestandes und auch von einer Änderung ihrer Nistplätze in Richtung geplante OES auszugehen. Es ist weiterer Verlust von Feldlerchen-Revieren zu befürchten. Bereits jetzt wird mit einem rechnerischen Verlust von drei Revieren auf Basis 2008-2012 gerechnet —siehe Stellungnahme S.30/313. Auch hier bestehen Gefahren bei „Kanalisierung" der Flugstraßen durch Pflanzmaßnahmen (Bäume). Dies gilt u. a. für die natürlichen Feinde der Feldlerche, insbesondere Greifvögel, deren Jagdmöglichkeiten zum Nach-teilt der Feldlerche — wie bereits oben beschrieben — drastisch verbessert werden. Ferner besteht Kollisionsgefahr mit Fahrzeugen bei Sichtbehinderung (Nacht, Nebel, Starkregen, Schneefall, Dämmerung). Überhaupt werden dämmerungs- und nachtaktive Tiere wie z. B. Steinkauz und Fle-dermäuse — dazu siehe unten — in ihrem Flug- und Jagdverhalten sowohl durch das Vorhandensein der OES (Dammlage u. a.) als auch durch den darauf stattfindenden starken Fahrzeugverkehr in ihrem Flug- und Jagdverhalten erheblich gestört, sie finden viel weniger Futter und gehen ein oder verlassen den OES-Bereich. Nach wie vor gehen wir davon aus, dass die für die Sicherung der Brutplätze der Feldlerche vorgesehen Buntbrachenstreifen dafür nicht geeignet sind, eine kompe-tente Antwort auf den Einwand in unserem Schriftsatz vom 04.11.2016, ein Schutz dieses Bodenbrüdervogels mittels umgebenden Getreide- bzw. Mais u. a. Gürtels steht nach wie vor aus und wird weiter gerügt.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge. Zur Sicherung der Brutplätze wurde wie folgt Stellung genommen: *Laut den Fachplanern (Umweltplanung: Eberhard + Partner GbR) werden <u>keine Lerchenfenster</u>, sondern dauerhafte <u>Buntbrachestreifen</u> angelegt. Diese dienen der Lerche als Nahrungs-, Versteck- und Brutraum. Der dafür vorgesehene Suchraum ist geeignet, da er bereits von Feldlerchen besiedelt wird. Die Anlage von Buntbrachestreifen zur Ansiedlung von Feldlerchen hat sich andernorts bewährt.*	**Die Belange des Artenschutzes wurden beachtet.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**
	c) <u>Fledermäuse</u> Auf die nachhaltige Störung des Flug- und Jagdverhaltens dieser Tiere haben wir be-reits oben bei der Erörterung des Steinkauzes	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder er-	**Die Belange des Artenschutzes**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	hingewiesen. Es ist eine bekannte Tatsache, dass gerade das Ortungssystem der Fledermäuse mittels Echolot durch Kraftfahrzeuge jeglicher Art gestört wird. Hinzu kommt eine Orientierungsbeeinträchtigung bei Schlechtwetter sowie Dämmerung u. a. Hier haben wir bereits darauf hingewiesen, dass durch die Einführung von Flugstraßen u. a. die Fledermäuse in besondere Gefahr durch vorhandene Greifvögel kom-men, die sich nach allgemeiner Erfahrung durch entsprechende Positionierung auf eine stark erleichterte Jagdmöglichkeit zum Nachteil der geschützten Tiere einrichten.	gänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge.	**wurden beachtet.** **Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	d) <u>Landschaftsschutz</u> Die von den Planern der Gemeinde Affalterbach vorgeschlagenen Maßnahmen der Erhaltung der Landschaft bzw. die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen sind nach wie vor nicht geeignet, den sowohl von unserer Mandantschaft als auch anderen Einsprechern einschließlich LRA, des RP und BUND erhobenen Einwendungen zu entsprechen.	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge.	
	5. <u>Zur Verkehrsprognose der BS-Ingenieure:</u> a) In der Verkehrsuntersuchung OES Affalterbach — Fortschreibung 2017 haben die BS-Ingenieure die Verkehrsdaten durch eine Verkehrszählung am 22.06.2017 aktualisiert, die zuvor erhobenen Verkehrsmengen stammten aus einer Erhebung im Jahre 2012. Diese erneute Verkehrserhebung erbrachte nach Feststellung der BS-Ingenieure eine Zunahme der Verkehrsmengen, womit eine erneute Erforderlichkeit der OES begrün-det wird. Am Querschnitt L1127 zwischen Affalterbach und Marbach erbrachte die Erhebung einen DTV von 7.600 Kfz/24 h (siehe Plan 5895-04). Dagegen belief sich nach Mes-sungen der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg für diesen Querschnitt im Jahr 2017 der DTV auf lediglich 6.314 Kfz/24h. Die Werte unterscheiden sich demnach um mehr als 20 %. Die BS-Ingenieure gehen nicht auf diese Differenz ein, die sich nach Auffassung von Prof. Maurmaier möglicherweise aus der fehleranfälligen stichprobenhaften Erhebung der BS-Ingenieure mittels Videotechnik erklären lässt. — Siehe hierzu die gutachterliche Stellungnahme von Prof. Dr. Maurmaier vom	Die Gutachter (BS Ingenieure) nehmen wie folgt Stellung: Die vom Ingenieurbüro BS Ingenieure ermittelten Daten der Verkehrsanalyse 2017 wurden mit Wochen- und Saisonfaktoren aus dem Heft 1007 der „Reihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“ der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen auf den Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) hochgerechnet. Diese Hochrechnungsmethodik wurde BS Ingenieure von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) empfohlen.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	21.01.2019 — Anlage 2 —.		
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	In Anbetracht des gravierenden Messfehlers der BS-Ingenieure sind auch die übrigen Messresultate ihrer Verkehrserhebung — Fortschreibung 2017 — in Zweifel zu ziehen, da auch diese auf einer stichprobenhaften Erhebung mittels Videotechnik beruhen. Festzustellen ist jedoch bereits heute: Bereits die aufgezeigte Differenz von 20 % am Querschnitt L1127 zwischen Affalter-bach und Marbach — einer der Hauptzufahrtsstrecken zur A81 — ist so gravierend, dass die von den BS-Ingenieuren behauptete Zunahme der Verkehrsmengen schon heute nicht begründet werden kann.		
	b) Die BS-Ingenieure beziffern den Durchgangsverkehrsanteil auf 64 %. Nicht angege-ben sind die Bezugsgröße (mit/ohne Binnenverkehr) und die Art der Erhebung (Kennzeichenerfassung?) Dies beanstandet Prof. Dr. Maurmeier in seiner Stellung-nahme vom 21.01.2019 ausdrücklich — Anlage 2 —	Der Durchgangsverkehr beinhaltet begriffsgemäß keinen Binnenverkehr.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	c) Die BS-Ingenieure verweisen auf fortführende Prognoseberechnungen. Der vorlie-gende Textteil enthält weder die Berechnungsergebnisse noch die Parameter für eine Berechnung von Prognoseverkehrsmengen. Prof. Dr. Maurmeier weist zudem darauf hin, dass sich gegenüber früheren Prognosen die Ausgangsparameter maßgeblich verändert haben — Anlage 2 —. Bei den von BS-Ingenieuren ermittelten Verkehrsmengen per 2017 handelt es sich vielmehr um eine Momentaufnahme, im Schreiben der BS-Ingenieure vom 06.02.2018 — Unterlagen A1-3 Nr. 1.5.1 — räumen sie selbst ein, dass die Verkehrsprognose per 2035, die sie ausdrücklich in dem vorgenannten Schreiben erwähnen, zwar auf dieser Analyse aufbaue, die Verkehrsprognose 2035 selbst aber noch nicht abgeschlossen sei.	„In dem Schreiben der BS Ingenieure vom 06. Februar 2018 wird eine „noch nicht abgeschlossene Verkehrsprognose“ in Bezug genommen. Dabei handelt es sich um eine interne Untersuchung des Büros, ob die bei der Verkehrsanalyse 2017 ermittelten Daten die bisherigen gutachterlichen Annahmen weiterhin rechtfertigen. Um der im Bebauungsplanverfahren geäußerten Kritik begegnen zu können, hat das Büro intern weitere Überlegungen zur verkehrlichen Entwicklung angestellt. Die Erkenntnisse bestätigen die zu erwartende hohe Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt bei Beibehaltung des bestehenden Straßennetzes sowie die starke Entlastungswirkung der Ortsentlastungsstraße. Es zeichnet sich keine maßgebliche Änderung der bisherigen Ergebnisse ab.“	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	In eine Verkehrsprognose per 2035 muss jedoch einfließen: Die Fertigstellung des endgültigen Anschlusses der ausgebauten B14/L1115 bis zur AS Mundelsheim zur A81. Der Hinweis der BS-Ingenieure, dieser Anschluss sei be-reits in ihrer bisherigen Begut-		

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	achtung berücksichtigt, ist irreführend, denn nur der Teil I dieses Bauabschnitts ist bisher ausgeführt, die Weiterführung des Ausbaus über die L1115 bis zur AS Muddelsheim ist jedoch noch nicht ausgeführt, gerade diese ist entscheidend für die entlastende Verkehrsführung von und zur A81 aus dem Raum Win-nenden/Affalterbach. Von einer seriösen Verkehrsprognose kann man erwarten, dass sie den verkehrs-mindernden Einfluss auf den Verkehr aus Richtung Marbach/Erdmannhausen/Murr und Kirchberg in ihre Verkehrsprognose bereits heute einbezieht, denn eine Zeit-spanne von ca. 16 Jahren für den restlichen Ausbau ist mehr als angemessen. Dasselbe gilt für die verkehrsentlastende Wirkung des sog. Nord-Ost-Rings um Stuttgart.		
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Auf beide verkehrsentlastende Baumaßnahmen haben wir bereits in unseren bisherigen Schriftsätzen einschließlich den bisherigen Stellungnahmen von Prof. Dr. Maurmaier hingewiesen. Dabei ist auch der Gesichtspunkt von Bedeutung, dass Auslöser der OES- Maßnahme und Finanzierer über die Gewerbesteuer als Hauptsteuerzahlerin die Firma AMG ist, die sich im Osten von Affalterbach im Bereich der Straße nach Winnen-den befindet. Diese Firma verursacht einen erheblichen Teil der in Affalterbach anfallenden Verkehrsmengen, sie kann bei einem Ausbau der B14/L1115 ohne Berührung des Ortsmittelpunkts von Affalterbach sowohl ihren Zuliefer- als auch Abfuhrverkehr, den Hauptmitarbeiter-Verkehr und den Kundenverkehr über die B14/L1115 abwi-ckeln. Dieser Verkehr ist recht erheblich, die Firma AMG verfügt über nicht weniger als 2.000 Parkplätze für Mitarbeiter und Kunden, sie beschäftigt mehr als 1.000 Mitarbei-ter. Den Verkehr von und nach Stuttgart wickelt die Firma AMG schon heute weitgehend über die B14 — vierbahnig — ab, eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse tritt in-soweit auch ein durch den kurz vor der Ausführung stehende Rosensteinpark-Tunnel über die Wilhelma in Stuttgart-Bad Canstatt und die bereits vorhandene Prag-Untertunnelung in Stuttgart. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Firma AMG eine 100 % Tochter der Fir-ma Daimler AG mit dem Sitz in Stuttgart-Untertürkheim ist und zahlreiche Zulieferteile sowie einen erheblichen Werksverkehr mit ihrer Mutterfirma über die vorgenannte Strecke abwickelt.		

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	d) Eine Verkehrsprognose bis 2035 muss auch folgende Umstände berücksichtigen: Wie bereits in unserem bisherigen Stellungnahme nehmen wir Bezug auf die bereits vorgelegten gutachterlichen Stellungnahmen des Prof. Dr. Maurmaier wo auf die wachsende Bedeutung der sog. E-Mobilität hingewiesen wurde, leider haben die BS-Ingenieure diese Einwände als nicht zum Bebauungsplanverfahren gehörig zurückgewiesen.		**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Unser Einwand trifft aus mehreren Gründen zu: In eine Prognose per 2035 ist die sich immer stärker abzeichnende und verstärkende Antriebsfunktion des Elektromotors für KfZ zu berücksichtigen. Dies wirkt sich zum einen auf die Firma AMG als ausgesprochene Tuner-Firma aus, die ausschließlich herkömmliche Verbrennungsmotoren hochzüchtet und verbaut. Irgendein Konzept für den Weiterbestand der Firma anlässlich des Umstiegs der gesamten deutschen Auto-industrie auf Elektromotoren — siehe unten — liegt nicht vor. Deshalb muss bei der Firma AMG mit erheblichen Umsatzrückgängen und deshalb auch entsprechenden Verkehrsrückgängen in Affalterbach in einer Prognose per 2035 gerechnet werden. Irgendwelche Feststellungen dazu fehlen in den Berechnungen der BS-Ingenieure. Dass die Elektro-Mobilität über die von uns in unseren Schriftsätzen vom 04.11.2016 getroffene Annahme hinaus in der Bundesrepublik Deutschland gravierend und zeit-nah voranschreitet, beweisen folgende Tatsachen, die in den Berechnungen der BS-Ingenieure ebenfalls keine Berücksichtigung finden:		**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	Der sog. „Diesel-Skandal" wirkt sich nicht nur auf die Dieselantriebe, sondern gegen die Verbrennungsmotoren allgemein aus, es ist zwischenzeitlich eine regelrechte „Verteufelung" des Verbrennungsmotors allgemein eingetreten, VW hat bereits zwei-stellige Milliarden-Euro-Beträge in den USA an Strafen bezahlt und wird weiter auf Milliardenschadenersatz wegen allseits bekannter „Diesel-Manipulationen" verklagt. Umfangreiche Strafverfahren einschließlich Beschlagnahmen und Hausdurchsu-chungen durch die Staatsanwaltschaften sind bei allen führenden deutschen Auto-Herstellern erfolgt, zahlreiche führende Mitarbeiter von VW, aber auch von Audi		**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	sind Beschuldigte von Strafverfahren im In- und Ausland, und sind teilweise in Haft. Die gesamte deutsche Autoindustrie hat sich deshalb entschlossen, die Elektroantriebe für ihre KfZ zeitnah zu forcieren. Beispielhaft wird das riesige Investitionsprogramm von VW von nicht weniger als 30 Milliarden Euro genannt einschließlich seiner Tochterfirmen Audi und Porsche. Porsche produziert in Stuttgart-Zuffenhausen ab 2020 für einen Fahrzeugtyp nur noch Elektromotoren. Der Gesetzgeber reagiert — auch aus Gründen der Einhaltung von Klimazielen — entsprechend. So soll nach Absicht des Verkehrsministeriums bereits im Jahre 2025 eine Fahrzeug-flotte von 25 % der gesamten PKW-Produktion aus Elektrofahrzeugen bestehen, bis 2030 soll die Quote bei 50 % liegen. Dies ergibt u. a. aus der beiliegenden Veröffentlichung im „Spiegel" vom 19.01.2019 — Anlage 3 —.		
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Die vom Gesetzgeber weiter vorgesehenen Maßnahmen zur Verringerung des KfZ-Verkehrs, wie z. B. Erhöhung der Steuersätze auf Benzin und Diesel mit dem Ziel der Verminderung der Fahrleistung der Autos, die Verlagerung auf Bahn- Rad- und Fuß-verkehr, auch als weitere Klimaziele, sind zusätzlich zu erwähnen. Zusammengefasst sind diese Maßnahmen im Artikel des „Spiegel" vom 19.01.2019 S. 37 — Anlage 3 — Zwischenfeststellung: Eine ernstzunehmende Verkehrsprognose per 2035 muss die vorgenannten Momen-te in ihre Betrachtung einbeziehen. Dies ist bei der Prognose der BS-Ingenieure bei weitem nicht der Fall. Abgesehen davon, ist bei der Planung der Gemeinde Affalterbach auch bezüglich der prognostizierten Lärm- und Feinstaubwerte der rückläufige Anteil von Verbren-nungsmotoren und der steigende Anteil von Elektromotoren nicht berücksichtigt, was ebenfalls zu rügen ist.		**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
	e) Was die von uns im Zuge der Erörterung der Existenzgefährdung unseres Mandanten (Bürger 4), erhobenen Einwendungen der Zer-	Die RAL ist grundsätzlich bei Neuplanungen an-	**Die Stellung-**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
	schneidung seines Flst-Nr. 4095 aus der geplante OES und die von Prof. Maurmaier vorgeschlagene Verlegung dieser OES angeht, verweisen die BS-Ingenieure auf die Richtlinie RAL, die im Anschluss einer längeren Gerade einen Mindestradius von 400m empfiehlt. Nach Fest-stellung von Prof. Dr. Maurmaier vom 21.01.2019 — Anlage 2 — ist diese RAL im vorliegenden Fall jedoch nicht anwendbar, da die Streckenführung der L1127 im Zulauf bereits kleinere Radien aufweist und die Knotenpunkte an der L1127 (Anschluss Marbacherstr, Kreisverkehr Erdmannhäuserstr.) keine Plangeschwindkeit von 90 km/h erlauben, die den Richtlinienwerten zu Grunde liegt. Deshalb ist unsere Forderung auf Verlegung der OES außerhalb des Flst. 4095 nach wie vor berechtigt.	zuwenden. Laut RAL gilt: „Die Radien im Anschluss an Geraden sollen dabei zumindesten im brauchbaren Bereich liegen.“ Im Bereich des Flurstücks 4095 verläuft die OES im Anschluss an eine Gerade. Ein Radius unter 400 Metern liegt nicht mehr im brauchbaren Bereich, sondern im zu vermeidenden Bereich. Im Übrigen wurde gemäß § 4a Abs. 3 BauGB festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge.	**nahme wird nicht geteilt.** **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
Bürger 5 vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	f) Mit Recht beanstandet Prof. Dr. Maurmaier auch, dass die BS-Ingenieure, die von ihm vorgeschlagene Verschwenkung der OES südlich der K1674 ab dem Kreisel, die ohne weiteres möglich wäre, überhaupt nicht abhandeln (Existenzgefährdung unseres Mandanten).	Eine Verschwenkung der geplantenen OES südlich der K 1674 würde zu keiner Reduzierung der zu verschneidenden Grundstücke führen. Zudem wäre eine Verschwenkung nur durch eine s-förmige Linienführung möglich, welche gegenüber der jetzigen Trasse mit geradlinigem Verlauf eine fachlich schlechtere Lösung darstellen würde. Im Übrigen wurde die von Prof. Dr. Maurmaier vorgeschlagene Verschwenkung der OES von ihm nie aufskizziert oder in einem Plan dargestellt. Von der Verwaltung wurde jedoch ein Gutachter beauftragt, der nochmals mögliche Existenzgefährdungen geprüft hat (s. auch S. 87/88 in dieser Tabelle zu Bürger 5). Da eine Verschwenkung keine fachtechnisch bessere Lösung darstellen würde und da auch ohne Verschwenkung keine Existenzgefährdung besteht, wird an der geplanten Trasse festgehalten. Die Aussage, dass dies nicht abgehandelt wurde, wird nicht geteilt: In der Abwägungstabelle vom 12.11.2018 zur Entwurfsoffenlage findet sich nämlich auf S. 157 in der Spalte „Stellungnahme des Planers / der Verwaltung“ folgende Formulierung: *„Mögliche Existenzgefährdungen wurden durch Gutachten überprüft* *Alle Gutachten kamen zum Ergebnis, dass kein*	**Die Belange einer Verschwenkung und einer möglichen Existenzgefährdung wurden geprüft. Die Anregungen haben keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
		Betrieb durch die geplante Maßnahme in seiner Existenz gefährdet wird. Auch die Untersuchung der Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere der Ortsrandbetriebe war Gegenstand der Gutachten. Hierbei konnte festgestellt werden, dass für einen möglichen Erweiterungsbedarf jeweils im Anschluss an die vorhandenen Hofflächen ausreichend Erweiterungsflächen zur Verfügung stehen."	
	Im Übrigen ist die Feldwegquerung südlich des Kreisverkehrs OES/K1674 aufgrund der hohen Geschwindigkeiten auf der OES hinsichtlich der Verkehrssicher-heit äußerst problematisch. Auch dies haben wir unter Bezug auf Prof. Dr. Mauer-maier in unseren bisherigen Schriftsätzen bereits gerügt. Prof. Dr. Mauermaier wiederholt in der obigen Stellungnahme vom 21.01.2019 — Anlage 2 — diesen Einwand ausdrücklich. Ferner hat auch das Landratsamt in seiner Stellungnahme im Rahmen der TÖB gerade auf diesen Umstand entscheidend abgestellt. Der Hinweis der BS-Ingenieure, es bestehe genügend Sichtmöglichkeit auf dieser Strecke, eine gefahrenlose Überquerung sei deshalb möglich, ist vordergründig. Gerade die sehr langsame Geschwindigkeit bei der Überquerung der OES durch landwirtschaftliche Fahrzeuge mit zwei vollbeladenen Anhängern, eingeschränkte Sichtverhältnisse bei Schneetreiben, Starkregen, Nacht, Dämmerung, Nebel u. a. begrün-det eine konkrete Verkehrsgefahr. Auch die Verweisung des Problems in das Flurneuordnungsverfahren bringt die Sache nicht weiter, es handelt sich vielmehr um ei-nen unzulässigen Konflikttransfers.	In der Abwägungstabelle vom 12.11.2018 zur Entwurfsoffenlage findet sich auf S. 158 in der Spalte „Stellungnahme des Planers / der Verwaltung" folgende Formulierung: *„Die Feldwegquerung befindet sich auf Geländeniveau. Aufgrund des geradlinigen Verlaufes der OES besteht hier eine gute Sicht auf den Verkehr der OES."* An dieser Stellungnahme wird weiterhin festgehalten."	**Die Stellungnahme wird nicht geteilt.** **Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**
Bürger 5	Der Sinn der § 37, 39, 41 FlurBerG besteht darin, bei der Anlage von Wirtschaftswe-gen, den landwirtschaftlichen Verkehr von den Hauptverkehrsstraßen abzuziehen, maßgeblicher Grund für die Flurbereinigung ist, Erleichterung des landwirtschaftlichen Verkehrs nicht des allgemeinen öffentlichen Verkehrs(vgl. Wingerter — Mayr FlurBerG 9. Auflage § 39 Rdz 4) Dies ist offenkundig bei der Zuweisung der Regelung in das Flurbereinigungsverfahren für die Überquerung der OES vom Grundstück unseres Mandanten auf die andere Seite der OES nicht der Fall, abgesehen davon, dass die geschaffene Verkehrsgefahr im Flurneuordnungsverfahren ebenfalls nicht beseitigt werden kann. Vielmehr versucht offenbar die Gemeinde Affalterbach über ihre	Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde festgelegt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden konnten. Diese Stellungnahme bezieht sich nicht auf die geänderten und ergänzten Teile und hat somit keine Änderung des Bebauungsplans zufolge.	**Der Hinweis hat keine Änderungen zufolge.**

Stellungnahme von	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahme des Planers / der Verwaltung	Beschluss-empfehlung
vom 21.01.2019 **Vertreten durch Kanzlei Dr. Hartmann & Kollegen, Kronprinzenstraße 11, 70173 Stuttgart**	Planer die Kosten einer eventuellen Tunnelmaßnahme für die Unterquerung der OES auf der Höhe des Grundstücks unseres Mandanten auf die Teilnehmergemeinschaft der Flurbereinigung abzuwälzen. Der vorliegende Schriftsatz wird vorab per Telefax mit den Anlagen 1-3 übermittelt, das Original dieses Schriftsatzes nebst den darin erwähnten Anlagen folgt mit Normalpost.		

Kurz IRTW 31.10.18

DECKEN

STUTTGARTER ZEITUNG
Nr. 251 | Dienstag, 30. Oktober 2018

Maßlos überschätzt

Psychologie Großprojekte sprengen oft Zeitplan und Budget – welche menschlichen Schwächen stecken dahinter? *Von Jochen Paulus*

Es ging einfach alles schief, als die Dänen Ende der 1980er Jahre die damals längste Hängebrücke der Welt und den zweitlängsten Unterwassertunnel in Europa bauten. Beide sollten die zwei größten Inseln des Landes verbinden. Es brannte, der Tunnel wurde geflutet, und am Schluss kostete die Brücke 50 Prozent mehr als geplant – der Tunnel sogar 120 Prozent. Der dänische Wirtschaftsgeograf Bent Flyvbjerg fragte sich: „Sind solche Kostensteigerungen bei großen Projekten üblich?" Flyvbjerg fand keine Daten und fing an, sie selbst zu erheben.

Heute ist er Professor in Oxford und der führende Experte für Planungsdesaster. Er hat Angaben zu Tausenden von Großprojekten in einer Datenbank gesammelt. Die zeigen: Kostensteigerungen in diesen Dimensionen sind völlig normal. Die Entwicklung der Concorde etwa, des ersten Überschall-Passagierflugzeugs im Linienflugdienst, kostete 1100 Prozent mehr als geplant, die Oper von Sydney 1400 Prozent.

> „Menschen, die von einer Sache wenig verstehen, überschätzen sich stark."
>
> David Dunning, Sozialpsychologe

Auch in Deutschland sind Kostenexplosionen an der Tagesordnung. Man muss gar nicht auf einschlägige Klassiker schauen, wie den immer teurer werdenden Bahnhof Stuttgart 21 oder das Endlosprojekt Flughafen Berlin-Brandenburg. Öffentliche Großprojekte werden hierzulande im Durchschnitt 73 Prozent teurer als geplant. Das hat 2015 Genia Kostka von der Hertie School of Governance in Berlin ermittelt. Die Entwicklungswissenschaftlerin hat 170 Projekte einbezogen, die seit 1960 realisiert oder begonnen wurden. Vorhaben mit einem geplanten Volumen von über 500 Millionen Euro erwiesen sich als besonders gefährdet. Die Kosten dieser Megaprojekte verdoppeln sich im Schnitt.

Hochriskant sind auch große EDV-Vorhaben. „Ein Fünftel der EDV-Projekte kommen im Durchschnitt auf eine Kostensteigerung von 475 Prozent", kritisiert Flyvbjerg. Auch bei Flughäfen wie dem neuen in Berlin trägt die Computertechnik viel zu den Pannen bei. Den Planern von EDV-Projekten wird oft zum Verhängnis, dass vieles erst neu entwickelt wird.

Große Selbstüberschätzung

Es gibt weitere Gründe dafür, dass unerwartet vieles schiefgeht. Meist setzen die Planer die Kosten absichtlich niedrig an, damit die Projekte überhaupt bewilligt werden. Und: Die Verantwortlichen sind oft zu optimistisch und überschätzen ihre Fähigkeiten, fand Genia Kostka heraus. Menschen überschätzen sich ganz allgemein oft extrem. Das können Hausbesitzer sein, die für die Renovierung der Küche viel länger brauchen als gedacht. Oder Studenten, die für die Hausarbeit zu wenig Zeit einplanen.

Psychologen kennen weitere Beispiele: So halten sich zwei Drittel der US-Amerikaner für intelligenter als der Durchschnitt. Das ist zwar mathematisch unmöglich, aber das Ergebnis einer im Sommer 2018 veröffentlichten Umfrage. Viele Menschen erklären sich sogar über Dinge informiert, die es gar nicht gibt. Sozialpsychologe David Dunning von der University of Michigan fragte Versuchspersonen, wie gut sie über Wirtschaftsthemen wie Inflation Bescheid wüssten. Der Forscher schmuggelte auch Begriffe ein, die es gar nicht gibt. 93 Prozent behaupteten, sie wüssten zumindest ein bisschen Bescheid über die fiktiven Finanzkonzepte. Ein weiteres Beispiel: Während des US-Vorwahlkampfs waren laut einer Umfrage 41 Prozent von Donald Trumps Anhängern dafür, „Agrabah" zu bombardieren. Dabei existiert Agrabah nur im Disneyfilm „Aladdin".

David Dunning erforscht seit zwei Jahrzehnten, wie gut Menschen ihr eigenes Verständnis einschätzen. Dabei ist ihm aufgefallen: Menschen, die von einer Sache sehr wenig verstehen, überschätzen ihre Einsichten am abenteuerlichsten. Dunnings Erklärung dafür ist einfach: Man muss eine gewisse Ahnung haben, um die eigene Ahnungslosigkeit zu erkennen.

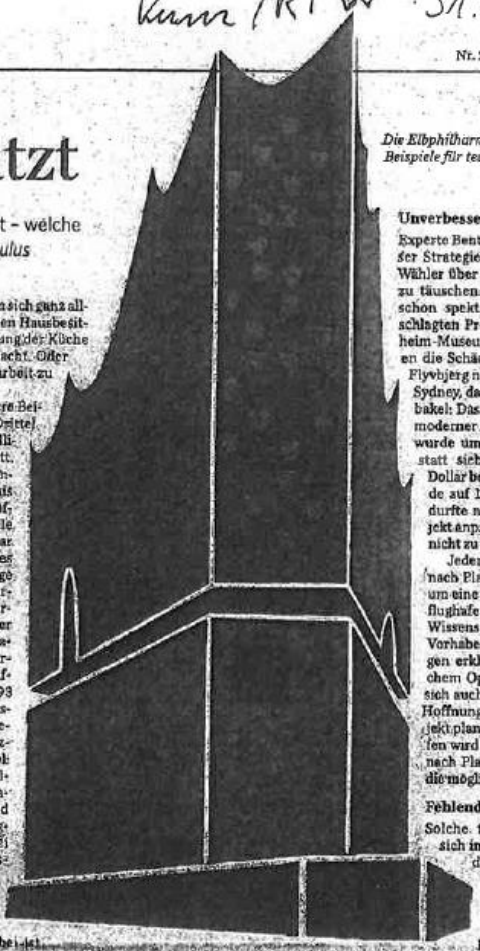
Auch Experten überschätzen sich, aber sie liegen seltener daneben als Laien. „Doch wenn sie einen Fehler machen, sind sie viel selbstsicherer", sagt David Dunning. Sie sind fest davon überzeugt, dass ihre falsche Einschätzung richtig ist.

Kalkulierte Kostenexplosion

Bei großen Projekten beginnt die Selbstüberschätzung meist in der Chefetage. Die Geschäftsführer und Manager geben anspruchsvolle Ziele vor. Das kann bei den Angestellten die Motivation erhöhen – aber auch dazu verleiten, Prognosen unrealistisch darzustellen.

Doch Projektverantwortliche manipulieren auch bewusst. So schreibt Werner Rothengatter, emeritierter Professor für Netzwerkökonomie am Karlsruher Institut für Technologie, in seiner Stellungnahme zum Bahnprojekt Stuttgart 21: „Es ist bekanntlich eine schlechte Praxis der Projektplanung in Deutschland, die Projekte mit möglichst niedrigen Kostenschätzungen über die parlamentarischen Hürden zu bringen, um nach Baubeginn mit kräftigen Erhöhungen der Kostenwahrheit näher zu kommen." Dass sich jemand offen zu dieser Taktik bekennt, ist die Ausnahme.

Die Verantwortlichen hoffen darauf, dass sich hinterher alle über das neue Bauwerk freuen – wie im Fall der Elbphilharmonie in Hamburg: Die sollte bei Vertragsabschluss insgesamt 348 Millionen kosten, doch der Preis kletterte nach und nach auf 865 Millionen. Das verursachte viel Aufregung. Doch bei der Einweihung der gefeierten Architektur war dann alles vergeben.



Die Elbphilharmonie und die Oper von Sydney: Beispiele für teurer gewordene Großprojekte.

Unverbesserliche Optimisten

Experte Bent Flyvbjerg hält nichts von dieser Strategie: Es sei undemokratisch, die Wähler über wahre Kosten und Bauzeiten zu täuschen. Zweitens wurden durchaus schon spektakuläre Bauten zum veranschlagten Preis gebaut, etwa das Guggenheim-Museum in Bilbao. Und drittens seien die Schäden der Tricksereien erheblich. Flyvbjerg nennt als Beispiel die Oper von Sydney, das wohl legendärste Finanzdebakel: Das Gebäude gilt als Meilenstein moderner Architektur, doch die Bauzeit wurde um zehn Jahre überzogen und statt sieben Millionen australischen Dollar beliefen sich die Kosten am Ende auf 102 Millionen. Der Architekt durfte nie wieder ein ähnliches Projekt anpacken, obwohl er den Skandal nicht zu verantworten hatte.

Jeder weiß, dass Projekte oft nicht nach Plan verlaufen – egal ob es sich um eine Hausarbeit oder einen Großflughafen handelt. Trotz besseren Wissens gehen viele Menschen neue Vorhaben nicht anders an. Psychologen erklären das mit unverbesserlichem Optimismus: Menschen lassen sich auch von vielen Fehlschlägen die Hoffnung nicht nehmen. Wer ein Projekt plant, stellt sich vor, wie es ablaufen wird – und setzt darauf, dass alles nach Plan verläuft. Er bedenkt nicht die möglichen Schwierigkeiten.

Fehlende Skepsis

Solche falschen Planungen lassen sich in den Griff bekommen, wenn die einzelnen Schritte eines Projekts detailliert aufgelistet werden. Auch das sogenannte Rückwärtsplanen hilft, einen Plan einzuhalten, haben Experimente ergeben. Dabei gilt es, die Unteraufgaben in zeitverkehrter Reihenfolge durchzugehen. Experten empfehlen auch, Informationen über Dauer und Kosten ähnlicher Projekte einzuholen, die Perspektive eines Unbeteiligten einzunehmen und Gegenargumente zu formulieren.

Auch die Prä-Mortem-Analyse kann helfen: Die Idee man befände sich in der Zukunft – und ein Projekt sei gescheitert. Mit der Frage, woran es gelegen habe, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Zweifel vorab ehrlich vorgetragen werden. Denn viele Menschen trauen sich nicht, in einer Gruppe ihre Skepsis zu äußern – meist aus Angst, der Chef oder die Kollegen könnten das Verhalten als illoyal empfinden. Doch dann ist die Sache eigentlich schon schiefgegangen. Denn Kritik ist unverzichtbar.

Dieser gekürzte Beitrag stammt aus der Novemberausgabe des Magazins „Bild der Wissenschaft".

– Anl 2 –

EINGEGANGEN
21. JAN. 2019
Dr. Hartmann & Kollegen
Rechtsanwälte
zdA

MAP
Prof. Maurmaier + Partner
Ingenieurbüro für:
- Verkehrsplanung
- Straßenentwurf
- Verkehrstechnik
- Immissionsschutz

Rütlistraße 65
70435 Stuttgart

Telefon (0711) 80656-701
Telefax (0711) 80656-705
Email:
MAP.Stuttgart@t-online.de

MAP • Prof. Maurmaier + Partner • Rütlistraße 65 • 70435 Stuttgart

Dr. Hartmann & Kollegen
Anwaltskanzlei
Kronprinzenstraße 11
70435 Stuttgart

21. Januar 2019

Ortsentlastungsstraße Affalterbach

Sehr geehrter Herr Dr. Hartmann,

zu den Stellungnahmen von BS-Ingenieure im Rahmen des BP-Aufstellungsverfahren haben wir folgende Anmerkungen:

1. In der Verkehrsuntersuchung Ortsentlastungsstraße Affalterbach – Fortschreibung 2017 haben BS Ingenieure die Verkehrsdaten durch eine Verkehrszählung am 22. Juni 2017 aktualisiert. Die zuvor erhobenen Verkehrsmengen stammten aus einer Erhebung im Jahr 2012.
   Da diese erneute Verkehrserhebung eine Zunahme der Verkehrsmengen erbrachte, wird eine erneute Erforderlichkeit der Ortsentlastungsstraße begründet.
   Am Querschnitt L1127 zwischen Affalterbach und Marbach erbrachte die Erhebung einen DTV von 7.600 Kfz/24h (siehe Plan 5895-04). Die Messungen der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg liefern für diesen Querschnitt im Jahr 2017 einen DTV von 6.314 Kfz/24h. Die Werte unterscheiden sich demnach um mehr als 20 %. BS Ingenieure gehen nicht auf diese Differenz ein, die sich möglicherweise aus der stichprobenhaften Erhebung mittels Videotechnik erklären läßt.

2. BS Ingenieure beziffern den Durchgangsverkehrsanteil auf 64 %. Nicht angegeben sind die Bezugsgröße (mit/ohne Binnenverkehr) und die Art der Erhebung (Kennzeichenerfassung?).

3. BS Ingenieure verweisen auf fortführende Prognoseberechnungen. Der vorliegende Textteil enthält weder die Berechnungsergebnisse noch die Parameter für eine Berechnung von Prognoseverkehrsmengen. Gegenüber früheren Prognosen haben sich Ausgangsparameter maßgeblich verändert (Modal Split, Flottenzusammensetzung).

4. In der Stellungnahme des Planers / der Verwaltung zu einer von MAP vorgeschlagenen Verlegung der OES mit einem Radius von 350m, um das Flst.-Nr. 4095 zu umfahren, wird auf die Richtlinie RAL verwiesen, die im Anschluss einer längeren Gerade einen Mindestradius von 400 m empfiehlt. Diese Anmerkung ist zwar richtig, im vorliegenden Fall jedoch nicht anwendbar, da
   - die Streckenführung der L 1127 im Zulauf bereits kleinere Radien aufweist,
   - die Knotenpunkte an der L1127 (Anschluss Marbacher Straße, Kreisverkehr Erdmannhäuser Straße) keine Plangeschwindigkeit von 90 km/h erlauben, die den Richtlinienwerten zugrunde liegt.

Bürger 5 **Anlage 2**

- Anl 2 -

MAP

5. Auf den Vorschlag von MAP, die Trasse südlich der K1674 zu verschwenken ,um die Grundstücke [redacted] weniger zu verschneiden, geht der Planer / die Verwaltung nicht ein.

6. Die Feldwegquerung südlich des Kreisverkehrs OES/K1674 ist aufgrund hoher Geschwindigkeiten auf der OES hinsichtlich der Verkehrssicherheit als problematisch einzustufen.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Dieter Maurmaier

Anl 3 -x

Leicht entzündlich

Verkehr Damit Deutschland die Klimaziele einhält, schlägt eine Regierungskommission höhere Spritsteuern und ein Tempolimit auf Autobahnen vor.

Sie sind in herzlicher Abneigung verbunden, die Ministerkollegen Andreas Scheuer und Svenja Schulze. »Wir verstehen uns hervorragend«, sagt die Chefin des Umweltressorts strahlend, »auch wenn wir meist komplett anderer Meinung sind.«

Die Sozialdemokratin aus Münster und der burschikose Verkehrsminister von der CSU sind schon von Amts wegen Gegenspieler in der Großen Koalition. Dieselkrise, Abgasnormen, Straßenbau: Überall standen die beiden Politiker in den vergangenen Monaten gegeneinander.

Auch in diesem Jahr steht Streit bevor. Schulze muss ein Klimaschutzgesetz vorlegen, das die Koalitionäre für dieses Jahr planen. Dafür soll jedes Ministerium melden, wie es die erforderlichen Mengen an schädlichem Treibhausgas einsparen will. »Ich will bis Ende März Vorschläge sehen«, sagt Schulze – und meint damit nicht zuletzt Scheuer, in dessen Zuständigkeitsbereich die Emissionen in den vergangenen Jahren weiter steigen, statt zu sinken.

Der Minister hat in seinem Haus deshalb eine »Nationale Plattform Zukunft der Mobilität« eingerichtet, in der Fachleute in sechs Arbeitsgruppen zusammensitzen. Eine davon kümmert sich um das Klima. Die 20-köpfige Expertenkommission setzt sich aus Kommunalvertretern wie Abgesandten von Umweltverbänden, Gewerkschaften, dem Städtetag und der Automobilindustrie zusammen.

Seit Monaten sammelt das Gremium Vorschläge ein, wie der Verkehrssektor klimafreundlicher werden kann. Inzwischen kursiert eine erste Liste, die jede Menge politischen Sprengstoff enthält. Würde auch nur ein Teil der Maßnahmen umgesetzt, müssten sich Autofahrer und Industrie radikal umstellen.

So überlegen Scheuers Experten, die Hersteller zu verpflichten, dass bereits im Jahr 2025 ihre Fahrzeugflotte zu 25 Prozent aus Elektrofahrzeugen bestehen soll. 2030 läge die Quote bei 50 Prozent. Das diene dem »Hochlauf« der Produktion von E-Pkw, so die Autoren des vertraulichen Papiers.

Käufer etwa von dicken Geländewagen sollen zudem eine Strafabgabe von mehreren Hundert Euro zahlen, mit der ein Bonus für E-Auto-Kunden finanziert werden soll. Mit einer Prämie von 8000 Euro je Fahrzeug soll die »Nachfrage effizienter Verbrenner und E-Pkw« erhöht werden.

Zugleich könnten die Steuersätze auf Benzin und Diesel angeglichen und deutlich angehoben werden. Der Liter Sprit würde dadurch im Jahr 2030 um 52 Cent pro Liter mehr kosten als heute, um eine »geringere Fahrleistung« der Autos und eine »Verlagerung auf Bahn, Rad- und Fußverkehr« zu bewirken, im Gegenzug würde die Kfz-Steuer angepasst werden. Und schließlich schlagen die Experten vor, das Tempo auf deutschen Autobahnen auf 130 Kilometer pro Stunde zu reduzieren.

Sauberer Plan

Vorschläge zur Senkung der Emission von CO_2 und anderen Treibhausgasen*

Davon erhoffen sie sich »insbesondere geringeren Kraftstoffverbrauch«.

Das sind spürbare Einschnitte. Doch eine »nachhaltige Klimaschutzpolitik« sei eine »Chance für ein innovatives Mobilitätssystem« und leiste »einen wichtigen Beitrag zu einer aktiven Gestaltung des Transformationsprozesses« in der Autoindustrie, schreiben die Experten in ihrer Analyse. Zugleich würde es Scheuers CO_2-Problem lösen: Das Bündel spart Emissionen von knapp 55 Millionen Tonnen Treibhausgasen jährlich ein; in etwa jene Summe also, die dem Verkehrssektor vorgegeben ist.

Das Problem ist nur, dass der Autofahrer in den meisten Fällen auch ein Wähler ist – und seine Wut so leicht entzündlich wie Benzin. Alle Koalitionspolitiker haben registriert, dass die französischen Gelbwestenproteste an der Frage höherer Spritpreise entbrannt waren.

Und so wird der Verkehrsminister eine unbequeme Auswahl treffen müssen. Das Tempolimit, so viel ist gewiss, würde er am liebsten sofort aus dem Katalog herausstreichen. Allerdings kann er eine Diskussion darüber kaum vermeiden, jetzt, wo der Vorschlag im Raum steht.

Bei anderen Punkten wie höheren Steuern oder Spritpreisen war der Widerstand der Hersteller erstaunlich gering, zumindest bei einigen von ihnen. Den Wolfsburger Volkswagen-Konzern zum Beispiel treibt die Angst vor der chinesischen Elektroautokonkurrenz um. VW-Chef Herbert Diess hat deshalb ein riesiges Investitionsprogramm von 30 Milliarden Euro aufgelegt.

Nur muss er die Stromautos auch an die Kunden bringen, wenn es sein muss, mithilfe höherer Steuern und Spritpreise – auch wenn das öffentlich niemand bei VW so ausdrücken wollte. So macht sich aufseiten der Umweltschützer Hoffnung breit, dass das Konzept weitgehend unbeschadet seinen Weg durch die Instanzen nehmen könnte.

Die entscheidende Sitzung der Arbeitsgruppe aus der »Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität« ist für Ende März anberaumt. Mit Spannung wird jetzt beobachtet, wie sich der Verband der Automobilindustrie (VDA) verhält, der mächtige Lobbyarm der gesamten Autoindustrie, der nicht nur die Hersteller, sondern auch große Zulieferer wie Bosch vertritt. Sie verdienen ihr Geld vor allem mit dem konventionellen Verbrennungsmotor.

Hinter den Kulissen hingegen sollen die VDA-Leute bereits aktiv geworden sein. Sie schickten die Klimaschutzliste der Kommission vor einigen Wochen an Scheuer, so heißt es in Kommissionskreisen. Garniert war die Botschaft mit der Frage, ob der Minister vor seinem Haus wirklich wütende Demonstranten in gelber Weste sehen wolle. Gerald Traufetter