

01.04.2021
AZ 651.22
Stefan Adam

Lärmschutz Bundesstraße 27

I. Beschlussvorschlag

Vom aktuellen Sachstand und dem geplanten weiteren Vorgehen wird zustimmend Kenntnis genommen.

II. Begründung

Die Verwaltung hat zuletzt in der öffentlichen Gemeinderatssitzung am 10.11.2020 über den aktuellen Sachstand in Sachen Lärmschutz an der Bundesstraße 27 (B 27) berichtet, seinerzeit vor allem über den äußerst unbefriedigenden Schriftverkehr mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), wo man nicht willens zu sein scheint, etwas an der unbefriedigenden Ausgangs- und Rechtslage im Hinblick auf die Erreichung des Ziels, einen wirksamen und zufriedenstellenden Lärmschutz für die Einwohnerschaft Gniebels und Rübgartens zu gewinnen, zu ändern. Ganz eindeutig ist in diesem Kontext festzuhalten, dass sich dieser Unwille sowohl auf einfach und rasch umzusetzende Maßnahmen, wie z.B. eine verordnungsrechtlich vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkung in (zu definierender) räumlicher Nähe zur Wohnbebauung wie vorliegend, als auch auf noch effektivere und nachhaltige bauliche Lösungen, wie z.B. Lärmschutzwände, erstreckt.

Die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen lehnt man im Ministerium aus politischen Gründen ab und argumentiert -im Ergebnis völlig haltlos und ausschließlich vorgeschoben- mit dem Sichtbarkeitsgrundsatz von Verkehrszeichen: Denn nach den Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung darf ein Verkehrszeichen nicht angeordnet werden, welches lediglich die gesetzliche Regelung wiedergibt. Dass dieses Argument im Ergebnis haltlos und nur vorgeschoben ist, zeigt sich schon daran, dass dieselbe Verwaltungsvorschrift Abweichungen mit Zustimmung der obersten Landesbehörde zulässt; überdies könnte im Rahmen einer für eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung ohnehin notwendigen Änderung der StVO auch die Rechtsgrundlage für eine zur Erkennbarkeit der Regelung durch die Fahrer von Kraftfahrzeugen selbstverständlich notwendige deklaratorische

Beschilderung geschaffen werden. Dass seitens des BMVI derart fadenscheinig argumentiert wird, unterstreicht letztlich nur den dortigen politischen Unwillen.

Bauliche Maßnahmen werden schon deshalb abgelehnt, da in Folge der Schaffung der hierfür nötigen Rechtsgrundlagen -beziehungsweise aus dem Gleichbehandlungsgrundsatz resultierend auch bei einer entsprechenden Freiwilligkeitsleistung- eine Vielzahl an Maßnahmen deutschlandweit erforderlich würde, mit entsprechenden Kosten für den Bund. Festzuhalten ist aus Sicht der Verwaltung dabei, dass es sehr gut investiertes Geld wäre, auch andernorts in entsprechender Weise für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung tätig zu werden und wenn das die Folge des Pliezhäuser Ansinnens wäre, wäre es umso richtiger, dieses zu verfolgen, denn mit Sicherheit gibt es viele Situationen im Bundesgebiet, in denen Menschen vergleichbar belastet sind wie im Bereich Gniebel, Rübgarten und Walddorfhäslach (auch wenn es sich bei der B 27 in diesem Bereich um eine der meistbefahrenen Bundesstraßen in Deutschland handeln dürfte). Letztlich müsste sich der Bund Gedanken darüber machen, wie eine entsprechende Finanzierung sichergestellt werden könnte, diese Aufgabenstellung entspränge dabei seiner Verantwortung als Verursacher der Probleme, welcher der Bund sich endlich stellen muss. Wenn aber gleichzeitig für eine Vielzahl an Verkehrsprojekten Mittel zur Verfügung gestellt werden, deren Nutzen sich zumindest nicht auf den ersten Blick restlos überzeugend erschließt (beispielsweise sei hier der in jüngerer Vergangenheit erfolgte Austausch der Mittelleitplanken auf der B 27 erwähnt - Geld wäre also zumindest theoretisch vorhanden bzw. vorhanden gewesen), müsste eine Debatte hierüber eigentlich möglich sein; ggf. müssten Projekte dann im Rahmen der Finanzierbarkeit gegeneinander nach Kosten und Nutzen abgewogen werden. Dass in den Gesundheitsschutz investiertes Geld regelmäßig sehr gut und nachhaltig investiertes Geld ist, zeigt nicht zuletzt in ganz drastischer Weise die aktuelle Coronapandemie.

Seit der letzten Berichterstattung im Gemeinderat hat die Verwaltung aus dem Stuttgarter Landesverkehrsministerium die Ergebnisse der vom BMVI angekündigten neuerlichen Überprüfung der Situation aufgrund der im Jahr 2020 abgesenkten Auslösewerte für die (freiwillige) Lärmsanierung erhalten. Wie bereits erwartet kommt das Land zum Ergebnis, dass zwar einzelne Überschreitungen vorhanden sind, diese aber nicht als flächendeckend zu sehen sind und demzufolge keine Ansprüche auf Lärmsanierung bestehen, zumal ein Großteil der betroffenen Wohngebäude im Untersuchungsbereich des Landes nach 1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet worden sein dürfte. Dieses Ergebnis zeigt erneut, dass die Auslösewerte für die Lärmsanierung, deren Absenkung um je 3 dB(A) in 2020 sich der Bund rühmt, weiterhin viel zu hoch angesetzt sind, um einen wirklich effektiven Lärmschutz erreichen zu können. Vielmehr müsste der Bund endlich eine Gleichbehandlung zwischen bestehenden und neu gebauten Straßen herstellen und die Grenzwerte der 16. BImSchV zur verbindlichen Grundlage machen, die sich mittlerweile auch in der Rechtsprechung (z.B. für verkehrsrechtliche Maßnahmen) als Grenze für zumutbaren Verkehrslärm immer mehr durchgesetzt haben. Denn diese sind sowohl in Gniebel als auch in Rübgarten, vor allem nachts aber auch tagsüber, an einer Vielzahl Gebäude überschritten, deren Anzahl bei Ausdehnung des Untersuchungsradius wohl noch zunehmen dürfte. Zum Vergleich sind nachstehend die aktuell gültigen Werte der maßgeblichen Vorschriften

exemplarisch wiedergegeben. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV mit ihren letztgenannten, sehr hohen Richtwerten stellen dabei die maßgebliche Verwaltungsvorschrift für durch die Straßenverkehrsbehörden anzuordnende Geschwindigkeitsbeschränkungen dar.

Gebietsart / Tageszeit	Auslösewerte Lärmsanierung Bundesfernstraßen	Grenzwerte 16. BImSchV	Richtwerte Lärmschutz-Richtlinien-StV
WA / tags	64 dB(A)	59 dB (A)	70 dB(A)
WA / nachts	54 dB(A)	49 dB(A)	60 dB (A)
MI / tags	66 dB (A)	64 dB (A)	72 dB (A)
MI / nachts	56 dB (A)	54 dB (A)	62 dB (A)

Problematisch ist angesichts dieser Ausgangslage im Hinblick auf verkehrsrechtliche Maßnahmen zunächst die Bindung der Straßenverkehrsbehörden durch die Lärmschutz-Richtlinien-StV und die besondere Verkehrsfunktion der (in diesem Fall) Bundesfernstraßen, wonach zwar bei Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegenüber der Straßenverkehrsbehörde besteht, aber nach den Verwaltungsvorschriften eine Ermessensreduzierung, ggf. auch auf Null (= Anspruch auf verkehrsrechtliche Maßnahmen), erst bei Überschreiten der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Werte eintritt. Unterhalb dieser Werte ist im Rahmen der Abwägung und der Ermessensentscheidung die Straßenverkehrsbehörde vorliegend aufgrund der besonderen Verkehrsfunktion der B 27 und der mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung einhergehenden Eingriffsschwere am Erlass einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung gehindert (Grundsatz der Verhältnismäßigkeit).

Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH BW) hat in seiner Entscheidung vom 17.07.2018 zwar die Spielräume der zur Lärmaktionsplanung verpflichteten Gemeinden hingegen etwas erweitert und festgelegt, dass die Fachbehörden zur Umsetzung in Lärmaktionsplänen rechtmäßig festgelegter Lärminderungsmaßnahmen verpflichtet sind, ohne dass ihnen ein nach den fachrechtlichen Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbliebe (sprich: ein Zurückziehen auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV wäre der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Falle einer erfolgreichen gemeindlichen Lärmaktionsplanung dann nicht mehr zugebilligt). Die Gemeinde hätte damit theoretisch die Möglichkeit, unabhängig von den straßenverkehrsrechtlichen Verwaltungsvorschriften eigene Ermessenserwägungen anzustellen, wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV als Zumutbarkeitsgrenze überschritten sind und somit das Anordnungsersuchen für verkehrsrechtliche Maßnahmen wie vorliegend gegeben eröffnet ist. Dabei hat die Gemeinde zur Rechtmäßigkeit der Maßnahmen aber im Rahmen der Ermessensausübung unter anderem auch die Verkehrsfunktion der Straße und die verkehrlichen Belange in ihre Abwägung einzustellen. Die Ermessensausübung hat dabei unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zu erfolgen.

Die B 27 verläuft auf ca. 3,2 km Länge auf dem Gebiet der Gemeinde Pliezhausen, davon liegen etwa 2,5 km in dem Bereich, in dem unmittelbare Schalleinwirkungen auf die bebauten Gebiete entstehen. Beispielfhaft kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden, welche Zeit für das Zurücklegen dieser Strecke benötigt wird:

Geschwindigkeit	benötigte Zeit für 2,5 km
120 km/h	1 Minute 15 Sekunden
100 km/h	1 Minute 30 Sekunden
80 km/h	1 Minute 53 Sekunden

Mit reinem Blick auf die Zeit mögen die Unterschiede als sehr marginal und in Abwägung zu den Schutzbedürfnissen der Wohnbevölkerung als absolut vertretbar angesehen werden können. Im Rahmen der rechtlichen Beurteilung der Verhältnismäßigkeit einer entsprechenden Maßnahme ist hingegen auch zu berücksichtigen, wie viele Betroffene einem entsprechenden Eingriff unterliegen (zumal jeder einzelne Betroffene eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung anfechten und gerichtlich überprüfen lassen könnte). Bei mind. 50.000 Fahrzeugen pro Tag ist nach übereinstimmender Rechtsauffassung der Verwaltung, des Landratsamts und des Regierungspräsidiums davon auszugehen, dass die Gemeinde eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung in ihrem Lärmaktionsplan nicht rechtmäßig festsetzen können. D.h. im Ergebnis bleibt der Lärmaktionsplan weiterhin ein sehr stumpfes Schwert und könnte jeder (!) von einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung betroffene Fahrzeugführer im Rahmen einer Anfechtungsklage gegen diese vorgehen.

Daher bleibt im Ergebnis einzig die von der Gemeinde gegenüber dem BMVI und den Bundestagsabgeordneten vorgetragene Geschwindigkeitsbeschränkung in Wohnbebauungsnähe auf direkter Basis durch eine Änderung der StVO. Bedauerlicherweise muss hierzu nach wie vor, wie bereits oben ausgeführt, festgehalten werden, dass die Verantwortlichen im Bund hierzu politisch nicht willens sind, gleiches gilt auch für die Schaffung von Rechtsgrundlagen für bauliche Maßnahmen. Gerade weil die B 27 als Bundesfernstraße die Aufgabenstellung hat, überregionale Verkehre zu bündeln, wird die Belastung auf der B 27 (auch durch die avisierten Straßenbauprojekte in der Region) noch weiter und dauerhaft zunehmen; die B 27 erfüllt damit zwar einerseits ihre straßenbauliche und fernstraßenrechtliche Funktion, andererseits kann es aber daher umso mehr als angezeigt angesehen werden, dass die aus dieser Funktionserfüllung resultierenden Folgen dringend abgemildert und ausgeglichen werden müssen.

Trotz der Beschränkungen durch die Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie ist auch die Bürgerinitiative Lärmschutzjetzt e.V. (BIL) weiterhin sehr aktiv, so wurden bereits mehrere Online-Veranstaltungen, wie z.B. die Podiumsdiskussion mit den Kandidaten zur Landtagswahl am 17.02.2021 und eine Online-Versammlung am 22.03.2021, an denen für die Gemeinde jeweils auch Herr Bürgermeister Dold teilgenommen hat, durchgeführt. Aus Sicht der Gemeinde ist es überaus begrüßenswert, dass sich die BIL im Sinne des gemeinsamen Anliegens engagiert und dadurch auch das vitale Interesse der Einwohnerschaft an einer Lösung des ihre ureigenen Lebensrealitäten

betreffenden Problems dokumentiert. Damit bekommt das Bemühen um eine Lösung neben dem institutionellen immer mehr auch ein bürgerschaftliches Gesicht, was umso begrüßenswerter ist, da die BIL damit eindrucksvoll unterstreicht, dass das Problem tatsächlich eines der breiten Einwohnerschaft und nicht nur gewissermaßen eine abstrakte „Spielwiese“ der gemeindlichen Gremien, des Bürgermeisters und der Verwaltung ist. Einigkeit besteht dabei darüber, dass nur ein konzentriertes, konstruktives und kooperatives Miteinander gebündelter Kräfte zum Ziel führen kann.

Die Veranstaltung mit den Landtagskandidaten hat erneut eindrucksvoll unterstrichen, dass es sich bei der Lärmbelastung, die von der B 27 ausgeht, um ein erhebliches Problem handelt, dem sich alle an der Diskussion Beteiligten stellen wollen. Gleichzeitig musste aber auch bei dieser Gelegenheit erneut festgestellt werden, dass trotz allgemeiner Anerkennung des Problems die bestehende Rechtslage eine Verbesserung der Situation nicht ermöglicht. Umso mehr gilt es, sich weiterhin hartnäckig und entschlossen bei den politisch verantwortlichen Entscheidungsträgern im Bund für Veränderungen zu verwenden und nach der Regierungsbildung im Land auf das Versprechen aller beteiligten Landtagskandidaten zurückzukommen, für den Fall ihrer Wahl die Gemeinde und die Bürgerschaft bei ihren Bemühungen unterstützen zu wollen, und um auch den anstehenden Bundestagswahlkampf zu nutzen und das Problem auf möglichst vielen Kanälen zu adressieren. Dabei soll auch der neue Landrat, Herr Dr. Fiedler, in die Bemühungen mit einbezogen werden.

Ein weiterer Umstand, der bei der Podiumsdiskussion ebenfalls erörtert wurde, ist die notwendige Verbesserung des ÖPNV und insbesondere die Anbindung des Reutlinger Nordraums an Stuttgart. Der Schnellbus eXpresso steht leider auf der B 27 regelmäßig im Stau, auch der avisierte sechsstreifige Ausbau ab Aichtal wird diesbezüglich nach Ansicht der Verwaltung kaum Verbesserungen bringen. Der Nordraum profitiert in dieser Hinsicht zudem nicht wirklich von der Regionalstadtbahn, sodass es weiterhin dringend geboten ist, sich für eine verbesserte Anbindung an den Raum Stuttgart zu verwenden. Sei es bspw. durch eine mit intelligenten Verkehrsleitsystem gesteuerte zeitweise dreispurige Verkehrsführung morgens nach und abends von Stuttgart oder andere kreative Lösungen, zur Not im Rahmen eines Verkehrsversuchs; aber auch diesbezüglich bedarf es zunächst eines entsprechenden politischen Willens, sich dem Problem zu stellen. Der Einsatz hierfür würde sich umso mehr lohnen, als eine wie auch immer geartete Busspur auch die Chance für weitere Regionalbuslinien bieten würde, womit auch der Individualverkehr weiter reduziert werden könnte. Der Unterstützung des Landes bedarf es also auch in dieser Hinsicht und die Gemeinde nimmt die Vertreter des Landes gerne beim Wort, sich auch in dieser Hinsicht für zukunftsfähige Lösungen einzusetzen.

Ein weiterer Aspekt, den die BIL bei der jüngsten Videokonferenz am 22.03.2021 erneut aufgeworfen hat, ist die Frage nach einer möglichen Beteiligung der Gemeinde an den Kosten für mögliche bauliche Lärmschutzmaßnahmen. Ganz aktiv wird dabei die Frage formuliert, wie ein Beitrag der Gemeinde aussehen könnte und ob dieser ggf. auch als Türöffner für eine Beteiligung des Bundes und des Landes wirken könnte. Diese Fragestellung geht dabei auch zurück auf Äußerungen des Bundestagsabgeordneten der CDU, Herrn Michael Donth, MdB, und dessen Verweis bspw. auf die erfolgreiche Initiative der Gemeinde Grafenberg. Hierzu hat Herr Bürgermeister Dold gegenüber der BIL bereits mit E-Mail vom 24.03.2021 Stellung genommen, die auch den Gemeinde- und Ortschaftsräten informativ zugewandt ist. Sie ist der Vollständigkeit halber nachstehend nochmals mit ihrem wesentlichen Inhalt abgedruckt:

Die Haltung der Gemeinde Pliezhausen, die vom Gemeinderat mit Beschluss vom 12.11.2019 zu einer möglichen finanziellen Beteiligung an baulichen Lärmschutzmaßnahmen an der B 27 festgelegt wurde, geht davon aus, dass der Bund als zuständiger Straßenbaulastträger die Verantwortung für die Straße und die von ihr ausgehenden Folgewirkungen hat und dementsprechend auch zu deren Beseitigung aufgerufen ist. Der Gemeinderat hat hierzu folgenden Beschluss gefasst:

Obschon nicht Aufgabenträger von Lärmschutzmaßnahmen an Bundesstraßen, ist die Gemeinde Pliezhausen bereit, einen angemessenen Beitrag für die Verbesserung des Lärmschutzes an der Bundesstraße 27 im Bereich Gniebel und Rübgarten als freiwillige Maßnahme zu leisten. Die Gemeinde verbindet ihre Bereitschaft zum Einsatz kommunaler Finanzmittel aber mit der Erwartungshaltung, dass sie dem Zuständigkeitsregime folgend nicht die Hauptlast entsprechender Verbesserungsmaßnahmen trägt.

Bereits in der Vergangenheit hat die Gemeinde Pliezhausen erhebliche Finanzmittel im sechsstelligen Bereich für Lärmschutzmaßnahmen aufgewendet (z.B. Lückenschluss Richtung Gniebel, Grunderwerbskosten); auch in Zukunft sollen etwaige Maßnahmen nicht an einem angemessenen Beitrag der Gemeinde scheitern. Es wäre aber politisch aus meiner Sicht nicht zu vermitteln, wenn sich der Verursacher der Problematik -gänzlich oder großteils- aus der Verantwortung nehmen würde und entsprechende Maßnahmen -größtenteils oder vollständig- zu Lasten der Gemeinde gingen. Bewusst wurde daher seinerzeit im Hinblick auf einen angemessenen Beitrag keine konkrete Zahl fixiert, da seitens der Gemeinde weder damals noch aktuell die zu erwartenden Kosten konkretisiert werden konnten und können. Die ursprüngliche Überlegung, eine Ansparrate für eine gemeindliche Beteiligung als jährliche Rückstellung in den Haushalt einzustellen, wurde aus haushaltstechnischen Gründen als nicht zielführend verworfen, da bspw. bei einer jährlichen Sparrate von z.B. 30.000 € es 10 Jahre dauern würde, bis ein Betrag von 300.000 € zusammenkäme. Stattdessen ist momentan davon auszugehen, dass die Gemeinde ihren möglichen Beitrag grundsätzlich im

Rahmen der politischen Entscheidung des Gemeinderats und deren Finanzierbarkeit regulär im Haushalt abbilden würde.

Zum Fall „Grafenberg“ kann dabei gesagt werden, dass der Bund nach unserem Kenntnisstand wenig Veranlassung hat, sich mit diesem zu rühmen, denn von der Gemeinde Grafenberg haben wir bereits im Jahr 2019 die Information bekommen, dass diese im Zuge des Neubaus der Ortsumfahrung der B 313 die Kosten für den Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand übernommen habe. Der Bund habe aufgrund auch hier fehlender rechtlicher Verpflichtung (!) keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen; um das kommunalpolitisch wichtige Projekt zur Entlastung der Ortsmitte Grafenbergs (zu Lasten der Wohngebiete in der Nähe der Ortsumfahrung) nicht zu gefährden, habe der Gemeinderat im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren (2011 bis 2014) beschlossen, dass die Gemeinde die Lärmschutzwand freiwillig finanziere. Insofern liegt hier auch eine andere Ausgangslage vor als bei uns. Die Kosten beliefen sich in Grafenberg auf ca. 300.000 € zzgl. Verwaltungskostenbeitrag und Ablösungszahlung für die Unterhaltung. Der Bund habe nach seinerzeitiger Auskunft der Gemeinde Grafenberg keine Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Ortsumfahrung umgesetzt. Wir verfügen über keine anderweitigen Erkenntnisse.

Ausgehend von einer Untersuchung Mitte der 2000er-Jahre gehen wir für die B 27 bei Gniebel und Rübgarten momentan schätzungsweise von Kosten im niedrigen bis mittleren einstelligen Millionenbereich aus. Würde man einen Anteil von z.B. einem Drittel bei Kosten von bspw. 3,0 Mio. € zugrunde legen, müsste die Gemeinde somit einen Anteil von 1,0 Mio. € finanzieren. Ob dies als angemessen und gerechtfertigt angesehen werden kann, müsste politisch diskutiert und vom Gemeinderat entschieden werden, in jedem Fall müsste ein Betrag in dieser Größenordnung als gewaltige Herausforderung für die Gemeinde bezeichnet werden. Auch stellte sich dann weiterhin die Frage der Finanzierbarkeit sowie ggf. die Frage, welche Ausgaben zugunsten des Lärmschutzes infolgedessen gestrichen werden müssten. Daher halte ich es im Moment auch nicht für angezeigt, einen möglichen gemeindlichen Beitrag näher zu konkretisieren. Damit möchte ich keinesfalls die Bedeutung des Lärmschutzes für die Gesundheit der Betroffenen schmälern, aber ich halte es politisch einfach nicht für richtig, dass sich der Bund derart aus der Verantwortung stiehlt und womöglich hierdurch originär gemeindliche Aufgaben nicht mehr oder nur eingeschränkt erfüllt werden könnten, was sicherlich ebenfalls zu Lasten der Lebensqualität in unserer Gemeinde gehen dürfte. Insofern enttäuscht mich auch die Haltung des Bundes, wie diese aus den Gesprächen mit Herrn MdB Donth berichtet wurde; es ist politisch einfach nicht verantwortlich und nicht richtig, als Verursacher so mit der von einem objektiv belegten Problem massiv betroffenen Bürgerschaft umzugehen. Ich verstehe zwar, dass infolgedessen der Ruf nach der Gemeinde nahe liegen mag, bitte aber auch um Verständnis, dass ich diese politische Haltung des Bundes einfach nicht gutheißen und richtig finden kann. Ich finde es

-ganz ungeschützt formuliert- auch nicht redlich, sollten die Vertreter des Bundes diesbezüglich tatsächlich von einem „Ausweg“ gesprochen haben.

Den Blick aber nach vorne richtend und um einen hoffentlich zielführenden Lösungsansatz zu finden, werde ich gleichwohl dem Gemeinderat in einer seiner nächsten Sitzungen vorschlagen, dass die Gemeinde insofern in Vorleistung geht, als dass sie eine Machbarkeitsstudie / Untersuchung in Auftrag gibt, die bauliche Umfänge / Notwendigkeiten und einen möglichen Kostenrahmen für sinnvolle und durchgehende Lärmschutzmaßnahmen ermitteln soll. Damit wäre dann eine Grundlage für die weiteren Diskussionen gegeben, anhand derer auch die offenen politischen Fragen geklärt werden könnten. Zudem wäre damit eine Basis gegeben, aktiv auf den Bund (und ggf. das Land) zuzugehen, um die Belastbarkeit der Aussagen der Bundesverkehrspolitiker um Herrn MdB Donth abzuklopfen. Diesen Schritt halte ich für richtig, auch wenn die Gemeinde damit in Vorleistung geht und den Bund damit ein Stück weit aus der Verantwortung lässt. Gegebenenfalls könnte im Rahmen einer solchen Untersuchung dann auch geprüft werden, ob die Idee einer Kombination mit einer regenerativen Stromerzeugung durch PV-Module vorliegend umsetzbar wäre.

Die Verwaltung befindet sich derzeit auf der Suche nach einem versierten Ingenieur-/ Planungsbüro, welches die Aufgabenstellung der geplanten Machbarkeitsstudie / Untersuchung kompetent und zielführend bearbeiten kann. Sie wird hierzu zeitnah Angebote einholen und, die Zustimmung des Gemeinderats vorausgesetzt, die Arbeiten beauftragen. Im Haushalt 2021 sind vorsorglich 8.000 € für Lärmschutzkonzepte etatisiert, auf die zur Finanzierung zurückgegriffen werden könnte. Die Verwaltung wird den Gemeinderat entsprechend unterrichten, wenn ein geeignetes Büro gefunden ist und dessen Angebot vorliegt. Im Zuge der Untersuchung sollen dann die bestehenden Defizite der Lärmschutzeinrichtungen, deren Auswirkungen auf die gesamten Ortschaften Gniebel und Rübgarten sowie mögliche Lösungsansätze und Kostenrahmen ermittelt werden. Im Anschluss können die nötigen politischen Diskussionen geführt und die offenen Fragen seitens der Gemeinde geklärt werden. Ohne diesen vorgreifen zu wollen kann mit Sicherheit schon heute als unstrittig gelten, dass die Finanzierung von Beträgen in den zu erwartenden Größenordnungen für die Gemeinde angesichts ihrer Finanzierungssituation und des umfangreichen Pflichtenhefts in den kommenden Jahren äußerst herausfordernd werden dürfte.

Die Beschlussfassung des Gemeinderats in 2019 zur grundsätzlichen Bereitschaft der Gemeinde, sich an Lärmschutzmaßnahmen angemessen beteiligen zu wollen, beruht darauf, sich eben und gerade nicht hinter (fehlenden) Zuständigkeiten zu verstecken. Trotzdem hält es die Verwaltung nach wie vor politisch für uneingeschränkt richtig, dass der Bund als Verursacher des Problems nicht aus der Verantwortung gelassen werden darf. An dieser Stelle ist auch nochmals die Unterschiedlichkeit der Ausgangslage im Gegensatz zum „Fall Grafenberg“ zu unterstreichen, wo die Gemeinde aus kommunalpolitischer Sicht ein vitales Interesse an der Realisierung der Ortsumfahrung hatte; im Gegensatz dazu, dass die Gemeinde Pliezhausen bereits seit langer Zeit mit der von ihr „nicht bestellten“ Straße leben muss. Umso wünschenswerter wäre es, wenn sich der Bund und seine Vertreter nicht mehr in juristischen und politischen Abwehrgefechten verlieren, sondern sich ihrer Verantwortung lösungsorientiert stellen würden. Sollte die Machbarkeitsstudie / Untersuchung hierzu einen zielführenden Beitrag leisten können, wäre dies gut investiertes Geld der Gemeinde, obschon ebenfalls keine kommunale Pflichtaufgabe.

gez.

Stefan Adam