

Gemeinde Magstadt  
 Marktplatz 1  
 71106 Magstadt

Absender, Datum xxxx

Stellungnahme und Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren Osttangente gemäß Beschluss des Gemeinderates vom 23.02.2021

Sehr geehrte ...,

mit der folgenden Stellungnahme erhebe ich Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren „Osttangente“ und lehne den Bau des Objektes ab.

Sachverhalt:

Die Osttangente ist der letzte Teil des Magstadter Verkehrskonzeptes, das 2002 beschlossen und für die Bevölkerung 2007 als Broschüre für die künftige Gemeindeentwicklung zur Verfügung gestellt wurde. Das Ziel war unter anderen, den Ortskern vom Durchgangsverkehr freizuhalten. Dazu musste zunächst die Südumfahrung Magstadts mit B464, Schaffhauser Straße, Südtangente und L1189 neu umgesetzt werden. Zusätzlich dazu die Inbetriebnahme der S60. Diese Maßnahmen sind umgesetzt und in Betrieb seit gut 10 Jahren.

Aus folgenden Gründen lehne ich den Bau der Osttangente ab und erwarte, dass durch die verantwortlichen Personen und Gremien der Gemeinde gemäß Bürgerentscheid von 2008 der Bürgerwille beachtet und umgesetzt wird und damit die Hölzertalstraße weiterhin als direkte Verkehrsverbindung zur Verfügung bleibt.

Begründung:

1. Im Bürgerentscheid am 02.03.2008 stimmte eine Mehrheit der Magstadter Bevölkerung dafür, dass „Die Hölzertalstraße im Rahmen aller Magstadter Verkehrsplanungen höchste Priorität genießt. Sie steht nicht als Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahme zur Verfügung. Die Schließung kommt nicht in Betracht.“  
 Im Anschluss daran missachtete der damaliger Bürgermeister Merz mit der Mehrheit des damaligen Gemeinderates das Votum der Bürger. Die Erwartung der Bürger, wie sowohl Osttangente gebaut und Hölzertalstraße erhalten werden kann, wurden durch ein Schreiben des damaligen Verkehrsminister Stefan Mappus bestätigt. Das Schreiben liegt vor. Trotzdem wurde seitens der Gemeindeleitung und einigen Osttangente-Befürworter die Angelegenheit weiter Richtung Rückbau der Hölzertalstraße betrieben. Zuletzt urteilte das Verwaltungsgericht, dass nur eine der beiden Straßen betrieben werden darf. Angesichts des Votums der Bürger und dessen Missachtung durch die Gemeindeleitung lehne ich den Bau der Osttangente ab.
2. Das Ziel, den Ort vom Durchgangsverkehr freizuhalten, wurde bereits weitgehendst mit der Südumfahrung erreicht. Laut Verkehrsuntersuchung BS-Ingenieure von Oktober 2007 gibt es ohne Osttangente in der Prognose 2020 auf der Hölzertalstraße 8250 Bewegungen. In der neuen Verkehrsuntersuchung von BS-Ingenieure vom Dezember 2020 gab es in 2019 ohne Osttangente auf der Hölzertalstraße noch 4450 Bewegungen. Das heißt, dass mit der Südumfahrung die Verkehrsbelastung auf der Hölzertalstraße um fast die Hälfte (46 %) gesunken ist. Damit ist der Fremdverkehr auf der Durchfahrt von Renninger-/Weilemerstraße und Neue Stuttgarter Straße von West nach Ost und umgekehrt auf ein Minimum geschrumpft. Die Autos, die auf dieser Strecke fahren, sind im Wesentlichen Magstadter Quellverkehr. Außerdem kann man keinem PKW-Fahrer verbieten solche

Straßen zu benutzen nur weil er kein Magstadter Bürger ist.

Sollte die Osttangente gebaut werden und die Hölzertalstraße nicht mehr zur Verfügung stehen, wird sich an diesem Verkehrsfluß nichts ändern. Ob der Autofahrer am Ende der Durchfahrt geradeaus fährt oder rechts abbiegen muss oder in anderer Richtung gerade aus oder links fahren muss, ist für die Benutzung dieses Weges innerhalb Magstadt über Renninger-/Weilemerstraße, Neue Stuttgarter Straße unerheblich.

Der Bau der Osttangente erreicht in diesem Zusammenhang nicht das ihr zugesprochene Ziel, den Ort vom Durchgangsverkehr zu befreien. Deshalb wird die Osttangente auch nicht benötigt.

3. Mit der Aussage, dass die Osttangente die Ortsmitte vom Durchgangsverkehr entlastet, ist bei den Aussagen des Verkehrsgutachtens nicht berücksichtigt, dass die Marktstraße vom Rathaus bis zum „Gasthof Hirsch“ nicht mehr für den Verkehr zur Verfügung steht. Deshalb kann auch kein Durchgangsverkehr von der Weilemer Straße in die Innenstadt gelangen. Der Durchgangsverkehr kann entweder in die Hölzertalstraße einbiegen oder über die Maichinger Straße und Mühl-/Bachgasse auf die Alte Stuttgarter Straße fahren. Das würde aber noch größere Probleme auf der Alten Stuttgarter Straße vorbei an Kindergarten, Kita und Schule zur Folge haben. Deshalb muss zwingend dieser Weg für den Durchgangsverkehr wesentlich erschwert werden.

Das kann die Osttangente aber nicht erreichen, sondern sie begünstigt diese Variante. Deshalb ist sie abzulehnen. Die Hölzertalstraße nimmt den geringen PKW-Fremdverkehr spielend auf.

4. Es wird immer wieder als Begründung herangezogen, dass die Osttangente die Verbindung Stuttgart – Calw durch die Gemeinde Magstadt signifikant vom überörtlichen Durchgangs- und Schwerlastverkehr entlastet. Diese Behauptung ist falsch, weil diese Entlastung bereits durch die seit 2012 in Betrieb befindliche Südumfahrung von Magstadt gegeben ist. Der Verkehr auf der Hölzertalstraße hat sich nahezu halbiert. Der dort noch minimal vorhandene LKW-Verkehr fährt entweder in das Gewerbegebiet Ost ansonsten verbotener Weise über diese Verbindung. Hier ist einfach durch Kontrollen und Verkehrsaufzeichnung der Fremd-LKW Verkehr zu unterbinden.

Wenn die Osttangente existiert, dann fahren bei dichtem Verkehr auf der Südumfahrung die Autofahrer genauso durch diese Verbindung, auch wenn sie statt der Hölzertalstraße dann die Osttangente und die „L1189 neu“ benutzen. Damit haben sie jedenfalls die B464 gemieden. Das gilt es für die Fremd-LKW generell zu unterbinden.

Dazu braucht es keine Osttangente.

5. Die Osttangente soll laut Planer und Befürworter die LKW von der Südumfahrung zum Gewerbegebiet Ost zufahren lassen. Wenn man berücksichtigt, dass Magstadt von Westen her über die Autobahnabfahrt Leonberg West und von Osten her über die Autobahnabfahrt Leonberg Ost an den überregionalen Verkehr angebunden ist, dann können die LKW von Osten her das Gewerbegebiet Ost über die Hölzertalstraße erreichen. Kein einziger LKW braucht deshalb die Osttangente. Das ist seit Jahrzehnten so und funktioniert einwandfrei. Wenn deshalb trotzdem fremde LKW durch den Ort Richtung Westen fahren, dann tun sie das seit Jahren schon unerlaubter Weise. An der östlichen Einfahrt zum Hölzertal steht eine Schilderkombination: „Durchfahrt verboten für Fahrzeuge > 7,5 t, Zufahrt Gewerbegebiet Ost frei, Anlieger und Lieferverkehr frei“. Damit dürften die LKW bis zur Ringstraße vorfahren, beim OPEL Schott links in die Weiherstraße einbiegen und dann weiter unten links in die Blumenstraße fahren. Anschließend können sie über die Hutwiesenstraße wieder auf die Hölzertalstraße und nach Osten ausfahren. Von Westen her steht beim Autohaus Steegmüller das Schild „Durchfahrt verboten für Fahrzeuge > 7,5 T, Anlieger und Lieferverkehr frei“. Damit darf von Westen her gar kein Fremd-LKW durch den Ort fahren. Da aber leider seit vielen Jahren die selbst erlassenen Verkehrsregeln nicht kontrolliert werden, fahren immer wieder Fremd-LKW durch den Ort vorbei an Friedhof und Rathaus.

Auch in diesem Fall benötigt es keine Osttangente. Dazu sei vermerkt, dass das Gewer-

begebiet Ost auf keinen Fall erweitert werden sollte. Es sind nur noch wenige Freiflächen da und dann liegt rings herum das Landschaftsschutzgebiet. Damit stünde die Osttangente einer sinnvollen Erweiterung der Gemeinde durch ein größeres Industrie- und Gewerbegebiet diametral im Weg.

6. In den Plänen der Verkehrsuntersuchung von BS-Ingenieure der Analyse 2019 sind auf der Hölzertalstraße ohne Osttangente 4450 Bewegungen verzeichnet. In der Prognose von 2035 von BS-Ingenieure sind auf der Hölzertalstraße ohne Osttangente ebenfalls 4450 Bewegungen verzeichnet. Gemäß der Begründung der Osttangente durch das Büro Baldauf sind aber als Grundlage für die Ermittlungen und die Gutachten die Aufsiedlung Wohngebiet (Seele/Metzelsbach) und das Sondergebiet Discounter mit Drogeriemarkt zwischen Eichenstraße und Osttangente eingeplant.  
Das ist ein Beispiel dafür, dass die Belastungszahlen von BS-Ingenieure nicht plausibel sind und damit abgelehnt werden müssen.  
Somit stelle ich die Zahlen von BS-Ingenieure in Frage. Die Osttangente verändert in diesem Fall nichts zum Positiven.
7. Damit müssen auch die Aussagen der anderen Gutachten in Frage gestellt werden. Die Schalltechnische Untersuchung, die Untersuchung der Luftschadstoffsituation und das Geotechnische Gutachten nutzen als Berechnungsgrundlage die Bewegungszahlen des Verkehrsgutachten. Wenn das Verkehrsgutachten falsche Zahlen bereitstellt, dann können die Ergebnisse der anderen Gutachten ebenso falsch sein. Deshalb sind auch diese Gutachten abzulehnen.
8. Sollte sich die Gemeinde in Zukunft positiv entwickeln, wovon ich ausgehe, dann müssen wir mehr Geld in die Gemeindekasse bekommen, als das bisher der Fall ist. Die wesentlichen Einkünfte sind die Einkommensteueranteile der Bürger und die Gewerbesteuern. Mehr Einkommensteueranteile heißt aber, mehr Menschen an den Ort. Unser einziges richtiges Wohngebiet, das noch erschlossen werden kann, ist Seele/Metzelsbach. Mit vernünftiger Einteilung können dort so viele Wohneinheiten geschaffen werden, dass wir in diesem Bereich vielleicht 2000 Menschen ansiedeln können. Hoffentlich gibt es Wohneinheiten zu erschwinglichen Preisen, dass auch junge Familien die Chance haben, dort Eigentum zu erwerben. Der positive Zusatz wäre eine große Schar von Kindern, die dann wieder den Einrichtungen wie Kita, Kindergarten und Schule zu Gute kämen. Auch die ortansässigen Vereine würden davon profitieren. Damit werden auch noch wesentlich mehr Fahrzeuge im Norden von Magstadt vorhanden. Wenn diese dann auch noch alle auf die Osttangente und weiter auf die Alte Stuttgarter Straße fahren, dann haben wir eine Verkehrsdichte auf diesen Straßen, die wir sicher nicht haben wollen. Der größte Teil dieser zusätzlichen Fahrzeuge aus dem Magstadter Norden würde über die Hölzertalstraße abfließen, was die Wichtigkeit der Hölzertalstraße noch unterstreicht. Die Osttangente wäre auch hier die falsche Entscheidung.
9. Sollte die Osttangente gebaut werden, dann werden die Menschen aus dem Innenbereich, also der Ortsmitte und aus den mittleren und nördlichen Bereichen der Gemeinde nicht mehr nach außen auf die Hölzertalstraße fahren um den Ort zu verlassen. Sie werden die kürzeste Strecke nutzen, um nach Osten Richtung Sindelfingen und Richtung Stuttgart zu kommen. Damit erfährt die Alte Stuttgarter Straße aus der Mitte des Ortes heraus eine Verkehrsbelastung, die es heute ohne Osttangente nicht gibt. Dieser Verkehr geht dann vorbei an Kindergarten, Kita und Schule. Das wäre dann eine nicht zu verantwortende Verschlechterung.  
Aus diesem Grunde schafft die Osttangente genau das Gegenteil von dem, was man sich von ihr wünscht. Sie ist abzulehnen.
10. Sollte, wie geplant, zwischen Osttangente und Eichenstraße ein Discounter mit Drogeriemarkt angesiedelt werden, dann wird der Bereich Oswaldstraße und die Straßen im Bereich Hanfländer verkehrstechnisch überlastet. Die Autofahrer aus der Süd-Westseite der Gemeinde werden dann über die Maichingerstraße, Mühl-/Bachgasse auf die Alte Stuttgarter Straße fahren. Entweder fahren sie dann durch die Oswaldstraße oder über die Alte

Stuttgarter Straße und Fichtenstraße oder Roßweg und Eichenstraße zum Discounter. Letzteres geht dann zusätzlich vorbei an Kindergarten, Kita und Schule. Kein Autofahrer fährt raus bis fast an die Buchen um dann über eine Gefällstrecke zurück zum Discounter zu gelangen. Hier muss man auch als Verkehrsplaner die Realität der Autofahrer im Blick haben und sich nicht auf Zahlen aus Rechenmodellen stützen, deren Vorgaben in Programmen eingegeben sind.

In diesem Fall schadet die Osttangente wesentlich mehr als sie nutzt.

11. Abgesehen davon gehört ein Discounter nicht an diese Stelle östlich der Eichenstraße. Dort hat er nur die Kaufkraft der Magstadter. Das reicht aber nicht für einen Vollsortimenter. Und das ist nicht das, was die Magstadter seit vielen Jahren brauchen. In diesem Fall würde die Osttangente auch den falschen Weg in die Zukunft weisen. Deshalb gehört sie auch nicht umgesetzt.
12. Auf der Osttangente sind nach Gutachten BS-Ingenieure 7100 Bewegungen, davon 520 LKW, prognostiziert. Dazu kommen dann am Kreisverkehr über die Alte Stuttgarter Straße noch 3200 Bewegungen inklusive 120 LKW hinzu. Von diesem Kreisverkehr zum Kreisverkehr an der „L1189 neu“ sind 9550 Bewegungen, davon 630 LKW, verzeichnet. Dort kommen dann von der Südumfahrung 6300 Bewegungen, davon 610 LKW, hinzu. Damit sind es hoch zum Aspenschopf und natürlich auch runter 10450 Bewegungen, davon 530 LKW, laut Planung BS-Ingenieure. Wenn man bedenkt, dass es dort eine kontinuierliche Steigung/Gefällstrecke gibt, dann kann man nur hoffen, dass es dort niemals zu einer Havarie kommt. In diesem Fall kommt man aus Magstadt nicht mehr nach/von Osten raus/rein. Zum einen ist es ökologischer Unsinn, wenn man den gesamten Verkehr auf eine Trasse zwingt. Dies geschieht nur, weil man durch den Bau der Osttangente die äußerst sinnvolle Hölzertalstraße zurückbaut und sie nicht mehr als Verkehrsader für die Autofahrer zur Verfügung steht. Auch das ist ein verkehrstechnischer Unsinn. Wenn der Ausbau Seele/Metzelsbach kommt, was für die Zukunft von Magstadt zwingend notwendig ist und eigentlich schon längst hätte stattfinden müssen, dann werden die zur Verfügung stehenden Straßen noch mehr belastet. Da nur eine der beiden Straßen laut Gerichtsbeschluss erlaubt ist, ist der Bau der Osttangente aus diesem Grund ebenfalls abzulehnen.
13. Die geplante Osttangente verläuft auf der Ostseite der Gemeinde quer durch das Hölzertal. Das Hölzertal ist das Naherholungsgebiet der Magstadter Bürger. Dort laufen heute täglich viele Menschen in ihrer Freizeit zur Erholung ungefährdet aus dem Ort ins Grüne. Wenn die Osttangente gebaut ist, dann gibt es drei Kreuzungspunkte zwischen Autos und Erholungssuchenden. Der Kreisverkehr an der Südseite der Osttangente bei der Alten Stuttgarter Straße soll einen Außendurchmesser von 40 m haben. Außen herum soll es einen Geh- und Radweg geben. Heute laufen sehr viele Kinder und Jugendliche auf der Nordseite der Alten Stuttgarter Straße kreisungsfrei hoch an die Sportstätten an den Buchen. Demnächst müssen sie dann eine Straße kreuzen, auf der mehr als 10.000 Bewegungen, davon mehr als 600 LKW, stattfinden. Dies ist ein Gefahrenschwerpunkt, den man nicht erschaffen darf. Das verhindert auch die Mittelinsel nicht. Die Abbiegung von LKW größter Leistung und Länge samt Anhänger bilden eine große Gefahr bei diesem Kreisel für die Menschen auf der Mittelinsel und am Rand des Kreises. Deshalb darf man eine Osttangente auch nicht bauen, die gar nicht benötigt wird. Der nächste Unfallschwerpunkt ist die Einmündung der Oswaldstraße in die Osttangente. Dort kreuzen dann Fußgänger, Mütter mit Kinderwagen und Kleinkind mit Laufrad sowie ältere Bürger/innen und Radfahrer/innen eine mehr als 7 m breite Straße ohne Fußgängerüberweg oder Fußgängerampel. Hier sind die gefährlichsten Situationen vorprogrammiert bei 7100 Bewegungen, davon 520 LKW. Wollen wir Menschen zu Schaden kommen lassen durch eine verkehrsbeladene Straße, die es gar nicht benötigt? Der gefährlichste Punkt aber ist die Querung des Roßweg über die Osttangente. Von West nach Ost gilt das, was bei der Querung der Oswaldstraße bereits aufgezeigt ist. Schlim-

mer ist die Querung des Roßweg von Ost nach West. Dort kommt von Süden her die Osttangente mit ca 4 % Gefälle aus einer Linkskurve in einem bis zu 9 m tiefen Geländeeinschnitt in eine Rechtskurve, in der dann der Übergang zum Roßweg liegt. Hier sehen sich Autofahrer und Fußgänger erst im letzten Augenblick. Wenn jetzt also ein großer LKW bei 4 % Gefälle mit erlaubten 50 km/h den Berg herunterkommt, wie kann er sich dann verhalten? Oder was macht dann die Mutter mit Kinderwagen und zweiten Kleinkind auf einem Laufrad? Es ist in meinen Augen sträflich, eine solche Planung überhaupt erst anzubieten.

Es ist überhaupt nicht verständlich, dass mit einer Straße, die weder der ihr zgedachten Bestimmung gerecht wird noch sinnvoll ist und dazu solche Gefahrenpunkte erzeugt gebaut werden soll.

14. Die Osttangente soll laut Schätzung des Planungsbüro ca 4 Mio € kosten. Wenn man also bedenkt, dass die Straße ihrer Bestimmung nicht gerecht wird, Gefahrenpunkte erzeugt, der positiven Zukunftsentwicklung der Gemeinde im Wege steht, dafür eine der sinnvollsten Straßen in Magstadt zurückgebaut werden soll, dass man dafür 4 Mio € ausgeben will, dann habe ich wirklich ernsthafte Bedenken, dass hier das Richtige für eine positive Entwicklung der Gemeinde getan wird. Wenn man dann auch noch bedenkt, dass die Gemeinde dieses Geld aus Eigenmitteln gar nicht zur Verfügung hat, dann wird es erst recht fraglich, ob eine solche Maßnahme sein muss. Ich sage jedenfalls, dass die Gemeinde angesichts der Schulden, die für die laufenden Projekte gemacht werden müssen, die Aufnahme von 4 Mio € eine Hypothek für die Bürger der jetzigen und der nächsten Generationen ist. Das muss nicht sein.

An die Verantwortlichen dieser Gemeinde gerichtet sage ich: „Streichen Sie diesen Posten aus dem Programm“. Es gibt derzeit viel wichtigere Projekte, die man angesichts einer positiven Gemeindeentwicklung zu leisten hat angesichts der vielen Investitionsversäumnisse der letzten 20 Jahre.

15. Der Osttangente wird immer wieder zugeschrieben, dass sie für den Hochwasserschutz der Gemeinde unerlässlich ist. Warum benötigt es eines über 10 m breiten Wall, auf der eine Straße verläuft, die 4 Mio € kostet und gar nicht gebraucht wird. Mit wenigen 100.000 € kann man einen unvergleichlich kleineren Wall durch die Talsohle legen mit einem regelbaren Wehr im Bachverlauf. Dann ist das gleiche Ziel für den Hochwasserschutz erreicht. Diese Maßnahme ist zuschusswürdig im Rahmen des Förderprogrammes des Umweltministeriums Baden Württemberg. Vorteil ist, dass viel Geld gespart würde, was gar nicht vorhanden ist, und Magstadt in der Tieflage trotzdem vor kommenden Hochwassern geschützt ist.

Auch dazu braucht man die Osttangente nicht. Die Befürworter der Osttangente versuchen hier krampfhaft, die Bevölkerung von einer Sache zu überzeugen, die nicht erforderlich ist.

16. Im März 2021 beträgt die Finanzreserve der Gemeinde 14,6 Mio €. Damit wird den Bürgern immer wieder eingeredet, dass Magstadt reich und schuldenfrei ist. Insoweit bis hierher richtig. Was man den Bürgern aber verschweigt, ist der enorme Instandhaltungsrückstau in der Gemeinde. Dafür gibt es noch ein anderes Wort, dass die Angelegenheit besser verständlich macht. Dieses Wort heißt – abwirtschaften. Also zu wenig Investition in die Erhaltung der Infrastruktur und des Gemeindeeigentums seit langer Zeit. Wenn man nun die anstehenden, erforderlichen Projekte betrachtet wie Sanierung der Schule, ein Alten-Pflegeheim für 50 Plätze, die Marktplatzneugestaltung, eine neue Bücherei, den Bahnhofsvorplatz, die Planbach-Brücke an der Neuen Stuttgarter Straße, die Weiterführung des Hochwasserschutzkonzeptes, die Ortskernsanierung, die Sanierung der Abwasserleitungen unter unseren Straßen, die Erschließung von Seele/Metelsbach, den Breitbandausbau usw, dann muss die Gemeinde in den nächsten Jahren Finanzmittel von 50 und mehr Mio € aufbringen. Da wäre es sinnvoll und gegenüber den Bürgern ehrlich, wenn man 4 Mio € für eine Straße, die man wirklich nicht benötigt, nicht noch auf den

Schuldenberg der nächsten Jahre aufsattelt. Die Osttangente ist deshalb der erste Streichposten in der Liste der Projekte der Gemeinde.

17. Wenn man bei beiden Straßen Vorteile und Nachteile ins Verhältnis setzt, dann kann man hier vergleichen, dass täglich wenige LKW einen weiteren Weg fahren müssen um ins Gewerbegebiet Ost zu kommen gegen die Belastung von 7100 Fahrzeugen auf der Osttangente, die dann am Ende auch noch alle auf eine Trasse einmünden müssen.  
Auch das ist ein klarer Vorteil der Hölzertalstraße.
18. Der Weg vom Autohaus Bebion über die Osttangente, die Alte Stuttgarter Straße, die „L1189“ neu über den Aspenschopf und das Gatter bis zur Autobahnunterführung ist 1,5 km länger als der direkte Weg vom Autohaus Bebion über die Hölzertalstraße. Gemäß den Zahlen des Büro BS-Ingenieure sind das weit über 2.000.000 km mehr Wegstrecke im Jahr.  
Auch diesen ökologischen Unsinn sollte man nicht treiben. Deshalb plädiere ich für die Einstellung der weiteren Planung zum Bau der Osttangente.
19. Die Osttangente verläuft quer durch das Naherholungsgebiet der Magstadter. Sie wird teilweise auf einen Wall gebaut und teilweise sehr tief in das Gelände eingeschnitten. Damit beeinträchtigt man sehr wohl die Windschneise, die in West-Ost-Richtung für Magstadt sehr wesentlich ist. Bei entsprechender Wetterlage kann man heute schon sehen, wie sich die Luftverhältnisse verschlechtern in Magstadt. Das darf durch eine zusätzliche Maßnahme nicht noch negativ beeinflusst werden.  
Auch das spricht gegen die Osttangente.

Die Gründe für meine Ablehnung der Osttangente sind vielschichtig. Wesentliche davon sind in diesem Einspruch aufgeführt. Deshalb zweifle ich auch die Wirksamkeit der Osttangente in der ihr immer wieder zugedachten Wirkung an. Die negativen Auswirkungen der geplanten Osttangente können den beabsichtigten Abbau der Hölzertalstraße nicht rechtfertigen. Vielleicht werden wir ja irgendwann mal erfahren, was die wahren Beweggründe für den Rückbau der Hölzertalstraße sind.

Ich fühle mich auf jeden Fall als Bürger von der Gemeindeleitung (Gemeinderat, Bürgermeister und Verwaltung) durch die falschen Behauptungen als Begründungen für die Osttangente betrogen. Das gefahrlose Erreichen des Naherholungsgebietes Hölzertal wird mir als älter werdender Mensch, meiner Familie, Kindern und Enkelkindern genommen. Durch die Straßenveränderungen werden mir zusätzliche Wegekosten auferlegt. Der Ort als Lebensraum, der sich sehr positiv entwickeln könnte bei einer zukunftsorientierten Kommunalpolitik, wird seit mindestens 2 Jahrzehnten zur Schlafstadt von Alten und Rentnern abgewirtschaftet.

Mein Vorschlag ist, die sinnvollerweise existierende Hölzertalstraße zu sanieren und für den Verkehr von Magstadt aufrecht zu erhalten. Das kostet derzeit wesentlich weniger Geld als der Bau der Osttangente mit allen dazu verbundenen Nebenprojekten. Da die geplante Trasse der Osttangente nach vollzogenem Flächentausch nicht mehr im Landschaftsschutzgebiet liegt, kann man neu über die Osttangente nachdenken, sobald die Finanzmittel dafür vorhanden sein werden. Mit der Maßnahme der Befreiung der Osttangente-Trasse vom Landschaftsschutz hat sich die Basis der damaligen Entscheidung des Verwaltungsgerichtes verändert. Damit wird es sicher möglich sein, dieses Urteil auf Grund veränderter Bedingungen aufzuheben. Die Chance, eine „Osttangente“ als sinnvolle Nord-Süd Verbindung für die Gemeinde zusätzlich zur Hölzertalstraße zu bekommen, ist damit wieder gegeben. Wenn sich die Gemeinde von den finanziellen Erfordernissen derzeit anstehender und zwingend umzusetzender Projekte erholt und den durch die falsche Politik der letzten 20 Jahre entstandenen Instandhaltungsrückstau weitgehend aufgeholt hat, wird auch wieder Geld für eine „veränderte Osttangente“ vorhanden sein, die die Gefahrenpotentiale der jetzigen Planung durch eine grundlegend veränderte Planung dann nicht aufweist. Im Zuge einer zeitlich weitreichenden

sinnvollen Zukunftsplanung mit einem neuen größeren Gewerbegebiet im Süden der Gemeinde würde dann diese Verbindung auch mehr Sinn ergeben.

Ich bitte Sie, die Stellungnahme und Argumente zum Einspruch zu berücksichtigen und sie in die weitere Bewertung des Planfeststellungsbeschluss einfließen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen