

## **Positionspapier des BUND Bezirksverbands Marbach-Bottwartal zu Straßenbauvorhaben nordöstlich von Stuttgart, in Marbach und im Bottwartal sowie zur Luftreinhaltung**

Der BUND Bezirksverband Marbach-Bottwartal beobachtet in den vergangenen Jahren eine immer weiter **zunehmende Straßenverkehrsbelastung** in **Marbach** und im **Bottwartal**.

Diese Zunahme ist auch die Ursache derzeitiger politischer **Diskussionen** und **Beratungen** im Hinblick auf **Verkehrsprojekte** (z.B. im Rahmen des Regionalverkehrsplans) und sonstige Maßnahmen zur Steuerung bzw. Veränderung von **Verkehrsströmen** sowie zur Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften zur **Luftreinhaltung**.

In diesem Zusammenhang sind wir als BUND Bezirksverband Marbach-Bottwartal (im Folgenden kurz: BUND BV) zu dem Ergebnis gekommen, dass die folgenden Projekte und Themen **keiner Einzelbetrachtung** unterliegen dürfen, sondern **in Verbindung miteinander** zu sehen sind:

- **Nord-Ost-Ring** Stuttgart (Verbindung Waiblingen/Fellbach – Ludwigsburg/ Kornwestheim)
- Ausbau der **L1115** (Backnang-West bis Mundelsheim)
- **Ortsumfahrung Affalterbach**
- **Südtangente Marbach**
- **Überschreitung der NOx-Werte in Marbach**

Die genannten Themen verbindet jeweils die Problematik, dass **Verkehrsströme** nordöstlich von Stuttgart **zwischen Autobahn A81 und Bundesstraße B14** existieren, die zu Überlastungssituationen innerhalb von Stuttgart, auf der L1115 sowie in den Ortsdurchfahrten von Marbach und Affalterbach führen. Dies führt wiederum dazu, dass neben Stuttgart auch Marbach mittlerweile von Überschreitungen der gesetzlichen Vorschriften für NOx-Werte betroffen ist.

Seitens **verschiedener politischer Akteure** wird gefordert, dieser Problematik mit **noch mehr Straßenbau** zu begegnen – sei es mit regionalen Denkansätzen wie dem Nord-Ost-Ring und dem Ausbau der L1115, oder aber auch durch rein örtlich geprägte Forderungen wie die nach einer Affalterbacher Ortsumfahrung sowie nach der Marbacher Südtangente.

Der **BUND BV** ist der grundlegenden Überzeugung, dass ein **weiterer Ausbau des Straßennetzes nicht zur Verminderung von Verkehrsproblemen** führt, sondern **stattdessen weiteren Verkehr anzieht bzw. generiert**. Die genannten Maßnahmen sind unseres Erachtens ungeeignet für den Weg zu einer nachhaltigen und ökologischen Mobilität in den nächsten Jahrzehnten.

**Wir fordern** daher

- **Planungsstopp** für den mit hohem ökologischem Risiko verbundenen Stuttgarter **Nord-Ost-Ring**,
- eine umfassende **ökologische Neubewertung** des beabsichtigten **Ausbaus der L1115**,
- ein **nachhaltiges Maßnahmenpaket zur Verkehrsreduktion** auf der **Ausweichstrecke Pleidelsheim (A81) – Marbach – Affalterbach – Winnenden (B14)**,
- die Nutzung der in der Studie „Mobiles Baden-Württemberg - Wege zu einer **nachhaltigen Mobilität**“ dargestellten politischen Gestaltungsmöglichkeiten für die Jahre 2030 bis 2050.

Eine ausführliche Darstellung unserer Forderungen finden Sie unten aufgeführt.

### **1. Planungsstopp für den Nord-Ost-Ring**

Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens für den sog. Nord-Ost-Ring Stuttgart des Regierungspräsidiums Stuttgart wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie u.a. Folgendes festgestellt (Zitat aus dem Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz, April 2002, S.46):

*"Jede der in der Planung betrachteten Trassenvarianten greift demnach in **erheblichem Umfang** in **überregional/landesweit bedeutsame Flächen** für Belange des **Arten- und Biotopschutzes** ein. Hierbei sind einerseits **direkte Flächenverluste**, andererseits **Barriereeffekte** und **flächig wirksame Störungen** durch Lärm (v.a. hinsichtlich der Brutvögel) als wesentliche Beeinträchtigungsfaktoren zu sehen.*

*Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen sind auf großer Fläche zu prognostizieren, diese werden in den betroffenen überregional/landesweit bedeutsamen Bereichen im Ostteil des Planungsgebietes als **nicht ausgleichbar** eingestuft. Selbst wenn zum Teil geeignete Maßnahmentypen benannt werden könnten, werden im betroffenen Raum mit Sicherheit **nicht ausreichend Flächen für einen funktionalen Ausgleich** zur Verfügung stehen."*

Das Sondergutachten kommt nach der Beurteilungsmatrix von Reck & Kaule (1993: 76) zu dem Ergebnis, dass die erheblichen Beeinträchtigungen von Flächen der Wertstufe 8 (überregional/landesweit bedeutsam) und der fachlichen Beurteilung des Eingriffs als nicht ausgleichbar, die **Konflikte als sehr hoch und der Eingriff als nicht vertretbar einzustufen** sind.

Fachlicher Interpretationsspielraum bestehe hierbei im vorliegenden Fall nach Auffassung der Gutachter nicht.

Dieses klare Urteil leitet sich bereits alleine aus der Bewertung der Fläche für die Belange des Arten- und Biotopschutzes her. Berücksichtigt man noch die **sehr hohe Bedeutung** für die **Landwirtschaft**, die **Naherholung** sowie für **Klima** und **Grundwasser**, fällt die Beurteilung des Nord-Ost-Rings bezüglich seiner Auswirkungen auf das Plangebiet vollkommen vernichtend aus.

Das Ergebnis des **Lärmgutachtens** (Schalltechnische Untersuchung) ist u.a.:

- Der Nord-Ost-Ring **verlärm** ein heute noch weitgehend **unbelastetes Naherholungsgebiet**.
- Der Nord-Ost-Ring erhöht auch weiträumig die **Verlärmung in vielen Wohngebieten** (z.B. in Kornwestheim, S-Zazenhausen, S-Freiberg, S-Mühlhausen, Fellbach-Oeffingen ...) sehr stark.
- Die Lärm-Entlastung - wenn sie überhaupt stattfindet - durch **Verkehrsverlagerung** (z.B. Mönchfeldstraße in Stuttgart) wird nach wenigen Metern Abstand von der jeweiligen Straße bereits durch die **weiträumige Lärmerhöhung** durch den Nord-Ost-Ring vollkommen überlagert.

(Quelle: [http://arge-nord-ost.de/nor/Linienbestimmung/alle\\_Materialien.html](http://arge-nord-ost.de/nor/Linienbestimmung/alle_Materialien.html))

Die weitere Planung des Nord-Ost-Rings sollte unseres Erachtens daher eingestellt werden.

## **2. Ökologische Neubewertung eines Ausbaus der L1115**

Die **Ertüchtigung der L1115** zur Bundesstraße wird durch den BUND BV ebenfalls als äußerst kritisch eingestuft. Ein wie auch immer gearteter Ausbau der L1115 ist durch einen **hohen ökologischen Preis** sowie eine **erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastung** gekennzeichnet.

Im Falle einer - zumindest durch die Presse kolportierten - breiten politischen Zustimmung sehen wir die **Notwendigkeit umfassender Maßnahmen** im Bereich des **Natur-, Landschafts- und Lärmschutzes**. Die **L1115** stellt eine **massive Barriere im nationalen Waldlebensraumverbund**, sowohl im **Generalwildwegeplan** als auch im **2. baden-württembergischen Korridor** des deutschlandweiten BUND-Projektes für die **bedrohte europäische Wildkatze**, dar. Sie **durchschneidet** den **Waldtrittstein „Hardtwald“** und bildet ein **großes Hindernis** für den **Artenaustausch** zwischen dem Waldgebiet "Kälbling" und dem Natura-2000-Gebiet "Nördliches Neckarbecken" im Pfahlhofwald. Für die Funktion besagter Korridore und den Erhalt des nationalen Lebensraumverbunds werden daher **Wildtierbrücken** oder **Grünbrücken ohne landwirtschaftliche Wege** sowie **Wildtierunterführungen** und weitere Sicherungsmaßnahmen im Umfeld der **Wildtierquerungen** von eminenter Bedeutung sein. Geeignete Maßnahmen für den **Amphibienschutz** sehen wir ebenfalls als erforderlich an.

In diesem Zusammenhang fordern wir eine **umfassende ökologische Neubewertung** eines wie auch immer gearteten Ausbaus der L1115 in Zusammenhang mit einem nachhaltigen und dauerhaften Konzept für einen wirksamen Ausgleich für den immensen Flächenverbrauch, der der starken Zerschneidung im Hardtwald folgt. Bauliche Maßnahmen für den **Lärmschutz** sind ebenfalls unabdingbar.

## **3. Maßnahmenpaket zur Verkehrsreduktion in Marbach und Affalterbach**

Im Zusammenhang mit dem Verkehrsfluss im Nordosten Stuttgarts zwischen A81 und B14 werden vor allem der oben genannte Nord-Ost-Ring und der Ausbau der L1115 diskutiert.

Eine dritte - aber unter diesem Aspekt eigentlich ungewollte - Verbindungsvariante ergibt sich aus der durch die **Stadt Marbach** für den Regionalverkehrsplan beantragten **Südtangente** in Kombination mit der durch die **Gemeinde Affalterbach** forcierten **Ortsumgehungsstraße**. Bereits heute stellt die **Verbindung Pleidelsheim (A81) – Marbach – Affalterbach – Winnenden (B14)** eine **Ausweichstrecke** dar, die **durch Südtangente und Affalterbacher Ortsumgehung erheblich attraktiviert** würde.

Des Weiteren ergibt sich für **Marbach** die Situation, dass die gesetzlich vorgeschriebenen **NOx-Werte überschritten** werden (55 statt der erlaubten 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft). Ein Zusammenhang mit dem **überregionalen Ausweichverkehr** kann durchaus unterstellt werden.

Der **BUND BV** spricht sich dafür aus, ohne Denkverbote sämtliche Optionen zu prüfen, wie **dauerhaft** eine **Verminderung der Verkehrsbelastung in Marbach und Affalterbach** erzielt werden kann. Dies sind - neben einem **sofortigen Planungsstopp** für die **Marbacher Südtangente** und die **Affalterbacher Ortsumfahrung – Pfortnerampeln** an den Ortseingängen von Marbach und Affalterbach, **Durchflussverminderungen** in der Affalterbacher Ortsdurchfahrt, aber auch eine **bedarfsgesteuerte Ampel** auf der dortigen Hauptkreuzung, funktionierende, also **bauliche Temporeduktionen** sowie auch **befristete bis hin zu dauerhaften Fahrverboten** für LKWs und ggf. auch PKWs mit bestimmten Antriebstechniken.

Ziel ist es, die **Verbindung Pleidelsheim – Winnenden** für den **überregionalen Verkehr** zum Schutz von Mensch und Umwelt **unattraktiver** zu machen, und - wenn dies nicht ausreicht - zusätzliche Eingriffe in den regionalen Verkehr vorzunehmen. Reine Verbotspolitik erachten wir als nicht zukunftsfähig. Ohne Kontrolle bei Tag und Nacht funktioniert sie auch nicht.

#### **4. Nachhaltige Mobilität 2030/2050**

In der Studie „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ (Herausgeberin: Baden-Württemberg Stiftung gGmbH; Oktober 2017, Stuttgart) werden politische Gestaltungsmöglichkeiten genannt. Diese sind unter anderem:

- **Erhalt und Modernisierung des bestehenden Straßennetzes**, der vorrangige Ausbau der Schienennetzkapazitäten und ein weitgehender **Verzicht auf Kapazitätsausbau** im übergeordneten Straßennetz; Ausrichtung auf **Verkehrsberuhigung und Entschleunigung**
- Umverteilung des Straßenraums zugunsten Rad- und Fußverkehr
- Car-, Bike- und Ridesharing auch in kleineren und mittleren Kommunen
- Attraktives öffentliches Verkehrssystem, deutlich **gestärkter Schienenverkehr** bei gleichzeitigem **Ausbau des Angebotes**
- **Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, Maßnahmen zur Reduktion des Güterverkehrsaufkommens**

Die vollständige Studie kann unter folgendem Link eingesehen werden:

<https://www.bwstiftung.de/news-presse/pressemitteilungen/pressearchiv/archiv-detailansicht/mobilitaet-2050-wege-zu-einer-nachhaltigen-verkehrsgestaltung/>

Die Ergebnisse der Studie zeigen unseres Erachtens auf, dass die eingangs aufgeführten **Straßen(aus)bau-Projekte** im Sinne einer ökologischen und nachhaltigen Infrastrukturplanung insgesamt als **Irrweg** zu betrachten sind.

Des Weiteren befürworten wir die Einführung moderner Verkehrsleitsysteme – unter anderem mit entsprechender Beteiligung der Kommunen, die durch ihre Genehmigungspraxis bei der Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten zur Verkehrssteigerung in der Region zusätzlich beigetragen haben (Verursacherprinzip).

Der BUND BV ist gerne bereit, sich an den laufenden Diskussionen und in die Erörterung von Maßnahmen frühzeitig einzubringen.

12. Juni 2018

Dr. Andrea Lehning

Joachim Lösing

kooperative Vorsitzende



BUND Bezirksverband Marbach-Bottwartal

Ansprechpartner für Rückfragen und weitere Auskünfte:

Carsten Schmidt

[carsten.schmidt77@web.de](mailto:carsten.schmidt77@web.de)