

# Magstadter Verkehrskonzept – Bebauungsplan Osttangente

Liebe Magstadterinnen und Magstadter,

ich wende mich heute an Sie, weil ich mich nicht mehr im Ort, auf der Straße oder bei Veranstaltungen bewegen kann, ohne dass ich angesprochen werde, wie das denn nun sei mit der Osttangente. Ich möchte ihnen deshalb heute noch einmal in der gebotenen Kürze die Hintergründe erläutern und über den aktuellen Sachstand berichten. Dies auch deshalb in dieser Form, weil der Gemeinderat am 14. November 2006 mehrheitlich den Antrag von Peter Müller abgelehnt hat. H. Müller hatte beantragt, vor einer endgültigen Entscheidung „Für und Wider“ Hölzertalstraße/Osttangente eine Informationsveranstaltung in der Festhalle durchzuführen, um die Bürger/innen über Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten zu informieren.



Das **Magstadter Verkehrskonzept**, bestehend aus B 464 (im Bau, Inbetriebnahme Anfang 2009), S-Bahn S-60 (1. Bauabschnitt im Bau, Gesamtinbetriebnahme Ende 2010), Südtangente (im Planfeststellungsverfahren, Inbetriebnahme Ende 2009/Anfang 2010) und Osttangente (im Bebauungsplanverfahren) wird Magstadt im Zentrum und in den heute vielfach von Schleichverkehr belasteten Wohngebieten weitestgehend vom Durchgangsverkehr entlasten. Außerdem werden sämtliche Gewerbegebiete optimal ans übergeordnete Straßennetz angebunden, ohne dass dafür das Durchfahren der Ortsmitte erforderlich sein wird. Dadurch ergibt sich die einmalige Chance, den Ortskern neu zu gestalten und zu einem lebens- und liebenswerten Mittelpunkt für Wohnen, Einkaufen und Arbeiten zu entwickeln.

Einer der wichtigsten Schritte um diesem Ziel näher zu kommen, war die Ansiedlung eines großen Edeka-Marktes auf dem Schoenenberger Areal (im Bau) sowie eines Discount-Marktes in den Räumen des heutigen Edeka-Aktiv-Marktes. Doch dies ist nicht die einzige Maßnahme bei der Ortskernsanierung. Zur Zeit umgebaut wird das ehem. Schoenenberger Verwaltungsgebäude in Arztpraxis und Apotheke, der ehem. Gasthof Ritter mit Gaststätte/Cafe im Erdgeschoss sowie Büros und Wohnungen im Obergeschoss. Neubebauung an der Ecke Krautstraße/Planstraße (ein Gebäude ist fertiggestellt, das andere in Planung). Für „Betreutes Wohnen“ auf der gegenüberliegenden Seite, nördlich des Alten Schulhauses gibt es einen Interessenten. Daneben wurden verschiedene Einzelhäuser saniert.

Alle Bauherren haben ihr Geld nur deshalb in Magstadt investiert, weil Sie aufgrund des Magstadter Verkehrskonzeptes einen immensen Aufschwung im Ort erwarten und auf die Umsetzung der Beschlüsse fest vertrauen. Um diese positiven Auswirkungen nicht nur für den Ortskern, sondern für Gesamt-Magstadt zu erreichen, ist die Umsetzung des gesamten Verkehrskonzeptes erforderlich. Ein Verzicht auf Teile davon bringt nicht den gewünschten Erfolg, sondern bleibt Stückwerk!

Das **Magstadter Verkehrskonzept** ist landes- und bundesweit anerkannt und wird allseits unterstützt. Ausdruck hierfür ist die im Bau befindliche B 464. Bauherr ist die Bundesrepublik Deutschland. Trotz aller Unkenrufe, wir haben dafür gekämpft und unser Einsatz wurde belohnt. Auch die S-60 wird gebaut, unterstützt von Kreis, Region, Land und Bund, weil sie notwendig ist und auch Magstadt die positiven Entwicklungen beschert, die bislang alle an S-Bahn-Linien liegenden Gemeinden erfahren durften. Bauherr hier ist der Verband Region Stuttgart und obwohl sich die Inbetriebnahme immer wieder (aus nachvollziehbaren Gründen) verzögert hat, geht es voran!

Weil das **Magstadter Verkehrskonzept** schlüssig ist, ist auch das Land Baden-Württemberg bereit, die Landesstraße L 1189 von Stuttgart nach Schafhausen aus dem Ort herauszunehmen. Um Magstadt weiter zu entlasten und den überörtlichen Verkehr zügig südlich an Magstadt vorbei zu führen, baut das Land die Südost- und die Südwesttangente. Allein die Osttangente ist Aufgabe der Gemeinde. Da sie aber wichtig und notwendig ist, um das Gewerbegebiet Ost und umliegende Wohngebiete ans überörtliche Verkehrsnetz anzuschließen, wird sie vom Land nach dem **Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG)** mit ca. 66 % bezuschusst.

Dieses **Magstadter Verkehrskonzept** wird mit Ausnahme der „Bürger für Magstadt“ und dem „Bündnis 90/Die Grünen“ von allen Fraktionen im Gemeinderat unterstützt bzw. gefordert, um den Verkehr (vor allem den LKW-Verkehr) aus dem Ort herauszubekommen.

Der Bau der Osttangente liegt zwar im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates. Bis zum Baubeginn sind aber **3 sehr hohe Hürden** zu bewältigen:

Für den Bau der Osttangente ist ein planfeststellungersetzender Bebauungsplan erforderlich. Weil die Osttangente aber einen regionalen Grünzug durchschneidet und damit den Zielen der Regionalplanung widerspricht, ist ein sog. **Zielabweichungsverfahren** notwendig. Dieses Verfahren ist in unserem Sinne **positiv abgeschlossen – eine Hürde weniger**.

Die zweite Hürde liegt darin, dass die Osttangente nicht nur einen regionalen Grünzug durchschneidet, sondern auch im Landschaftsschutzgebiet Glemswald liegt. Zielsetzung eines Landschaftsschutzgebietes ist es, jegliches Bauen, egal ob Straße, Wohnen oder Gewerbe zu verhindern. Diese Zielsetzung ist in einer Landschaftsschutzgebiets-Verordnung fest-

geschrieben und damit geltendes Recht. Dennoch gibt es in begründeten Fällen die Möglichkeit, von den Festsetzungen der Verordnung zu befreien oder die Abgrenzung des Landschaftsschutzgebietes zu ändern. Wir haben deshalb die Befreiung von der Landschaftsschutzgebiets-Verordnung beantragt. Dieses Verfahren wird ergebnisoffen von der Unteren Naturschutzbehörde mit Zustimmung der Oberen Naturschutzbehörde durchgeführt. Dabei werden auch verschiedene Träger öffentlicher Belange angehört (u.a. der Landesnaturschutzverband).

Zwischenzeitlich liegt das Ergebnis vor. Die Befreiung wird erteilt und damit wäre auch die **zweite Hürde geschafft** und der Gemeinderat könnte zügig das weitere Bebauungsplanverfahren abarbeiten und damit die **dritte und letzte Hürde** nehmen. Allerdings wurde die Befreiung von der Landschaftsschutzgebiets-Verordnung von einer Bedingung, für viele von einer schmerzhaften Bedingung, abhängig gemacht: Die Befreiung von der LSG-Verordnung wird nur erteilt, wenn die Hölzertalstraße für den öffentlichen Verkehr geschlossen und zu einem landwirtschaftlichen Hauptwirtschaftsweg zurückgebaut wird. Das heißt auf deutsch, entweder Osttangente oder Hölzertalstraße.

Dieses wird vom Gemeinderat aber **nicht** akzeptiert. Doch auch auf eine entsprechende einstimmige Erklärung gegenüber dem Landratsamt, wurde die Entscheidung der Unteren Naturschutzbehörde nochmals bestätigt und ausführlich begründet. Das heißt, als weitere Schritte sind nur noch Widerspruch bzw. Klage gegen diesen Bescheid möglich.

Nun muss man allerdings wissen, dass ein Landschaftsschutzgebiet einen enorm hohen Schutzstatus in Bezug auf Baumaßnahmen darstellt. Denn es ist ja gerade Ziel und Zweck, durch diese Ausweisung Baumaßnahmen zu verhindern. Deshalb ist unser Thema absolut nicht vergleichbar mit Renningen, anderen Kreis- oder Ortsumfahrungen oder den Südtangenten. Wenn es aber im Falle der Osttangente möglich wäre, mit üblichen Ausgleichsmaßnahmen die Befreiung zu erhalten, dann wäre mit diesem Präzedenzfall keine Landschaftsschutzgebiets-Verordnung mehr zu halten.

Und das habe ich immer versucht darzulegen – allerdings vergeblich. Eine Befreiung für die Straße und möglicherweise auch eine daran anschließende Änderung der Landschaftsschutzgebiets-Abgrenzung mit einer baulichen Ortsrandabrundung im Osten bedeutet für Magstadt einen Quantensprung. Aber die Messlatte liegt ungeheuer hoch.

Ein Landschaftsschutzgebiet ist praktisch wie ein Tresor, der alles was sich im Innern befindet, vor jeglichem Zugriff schützt. Wer irgendwann versucht hat, einen Tresor zu knacken, wird wissen, wie schwierig das ist. – Es sei denn, man besitzt einen Schlüssel. Aus fachlicher Sicht stellt die Schließung der Hölzertalstraße die einzige Maßnahme dar, die einerseits eine Aufwertung des Landschafts- bzw. Naturschutzgebietes Glemswald ermöglicht, andererseits aber auch den fachlichen **und** räumlichen Zusammenhang geradezu optimal repräsentiert: Und genau darin sehe auch ich den Schlüssel zum Tresor.

Ob die Verknüpfung der Befreiung von der Landschaftsschutzgebietsverordnung mit einer konkreten Maßnahme bzw. deren Angemessenheit einer gerichtlichen Prüfung standhalten wird, kann ich nicht beurteilen, die fachlichen Zusammenhänge allerdings sehr wohl. Deshalb werden wohl Juristen und Gerichte diese Frage klären müssen. Derzeit gibt es nämlich eine Mehrheit im Gemeinderat, die unbedingt an der Hölzertalstraße festhalten will. Diese Mehrheit kommt aber aus unterschiedlichen Beweggründen zustande! Während die einen das **Magstadter Verkehrskonzept** mit seinen positiven Auswirkungen auf innerörtlichen Verkehr und Gemeindeentwicklung **einschließlich** der Offenhaltung der Hölzertalstraße umsetzen wollen, sehen die anderen in der Forderung, die Hölzertalstraße offen zu halten, eine Möglichkeit, wenigstens noch ein Teilstück des ungeliebten Verkehrskonzeptes verhindern zu können. Denn nach heutiger Sachlage bedeutet die Offenhaltung der Hölzertalstraße das Aus für die Osttangente!

Die Verwaltung will unbedingt, dass das gesamte Verkehrskonzept wie beschlossen, zusammenhängend und zeitnah umgesetzt wird. Sie wird deshalb dem Gemeinderat am 5. Dezember 2006 empfehlen, Widerspruch gegen die Entscheidung des Landratsamtes einzulegen und als Ersatz für die Schließung der Hölzertalstraße (wie aus der Mitte des Gemeinderates angeregt) die Schließung der Warmbronner Straße für den öffentlichen Verkehr zwischen der K 1008 und der Einmündung des Höhenweges (Eckpfad) anzubieten.

Weitere Ausgleichsmaßnahmen zu suchen, wie in der letzten Gemeinderatsitzung beschlossen, ist nicht notwendig, da dem Entwurf des Bebauungsplans **nicht** die Schließung der Hölzertalstraße, sondern viele andere Ausgleichsmaßnahmen zugrunde liegen wie Bachentdolung, Anlage von Hecken, Aufweitung des Gewässerrandstreifens, Anlage von Streuobstwiesen etc. Solche Maßnahmen sind noch zahlreich im Kreislandschaftsplan oder Gewässerentwicklungsplan aufgeführt, werden aber von Landwirtschaft und Grundeigentümern teilweise vehement abgelehnt.

In seiner Sitzung am 14. November 2006 hat der Gemeinderat insbesondere aber folgendes mehrheitlich beschlossen: „Die Hölzertalstraße genießt im Rahmen aller Magstadter Verkehrsplanungen höchste Priorität. Sie steht nicht als Ausgleichs- oder Kompensationsmaßnahme zur Verfügung. Eine Schließung kommt für die Gemeinde Magstadt nicht in Betracht“

Nach heutiger Sachlage wäre damit die Osttangente gestorben. Ich habe mir deshalb überlegt, ob ich gegen diesen Beschluss Widerspruch einlegen soll, wie es die Gemeindeordnung vorsieht, wenn der Bürgermeister die Auffassung vertritt, dass der Beschluss für die Gemeinde nachteilig ist. Da dieser Beschluss aber noch keine rechtlichen Konsequenzen hat, die Hölzertalstraße gehört nämlich dem Land und nicht der Gemeinde, kann er sich vorerst auch nicht nachteilig für die Gemeinde auswirken. Ein Widerspruch ist deshalb derzeit auch nicht erforderlich. Nach meiner Auffassung, ist jetzt

zunächst der Widerspruch gegen die Entscheidung des Landratsamtes wie aufgeführt einzulegen und die Aussichten einer eventuellen Klage prüfen zu lassen. Letzteres ist veranlasst.

Die spannende Frage lautet jetzt: „**Wie geht es weiter?**“ Dafür gibt es mehrere Möglichkeiten:

1. Falls der Gemeinderat beschließt, keinen Widerspruch gegen die Entscheidung des Landratsamtes einzulegen, wird diese rechtskräftig, also entweder Hölzertalstraße oder Osttangente. Bleibt die Mehrheit bei ihrem Beschluss, dass die Hölzertalstraße Vorrang genießt, gibt es keine Osttangente.
2. Legt der Gemeinderat Widerspruch ein, bleibt das Ergebnis abzuwarten. Das Bebauungsplanverfahren verzögert sich.
3. Wird der Widerspruch zurückgewiesen – was zu erwarten ist – ist ggf. der Klageweg zu beschreiten. Sollte die Klage abgewiesen oder gar nicht erhoben werden, gilt wie unter 1.: Die Entscheidung wird rechtskräftig, also entweder Hölzertalstraße oder Osttangente. Bleibt die Mehrheit bei ihrem Beschluss, dass die Hölzertalstraße Vorrang genießt, gibt es keine Osttangente.
4. Wird die Klage erfolgreich geführt, ist entsprechend dem Ergebnis zu verfahren.
5. Für 1 bis 4 gilt immer die Voraussetzung, dass die Hölzertalstraße zur Gemeindestraße abgestuft wird und die Gemeinde diese auch übernimmt. Letzteres hat der Gemeinderat nämlich an folgende Bedingung geknüpft: „Vor Übernahme der Hölzertalstraße durch die Gemeinde ist ein Gutachten über den Zustand der Straße zu erstellen, um die Folgekosten für die Gemeinde konkret abschätzen zu können. Die Straße muss in den Zustand versetzt werden, dass sich die jährlichen Unterhaltungskosten in dem vom Regierungspräsidium genannten Rahmen (6000 bis 8000 Euro/km) bewegen“. Bislang haben zwar die Gemeinde Magstadt und der Landkreis der Umstufung im Grundsatz zugestimmt, es gibt allerdings noch keine vertragliche Regelung wie und zu welchen Konditionen dies erfolgen soll. Umstufung heißt, dass die L 1189 (Hölzertalstraße, Neue Stuttgarter, Maichinger und Schafhauser Straße) von der Autobahnbrücke bis zur künftigen Einmündung der Südumfahrung in die Schafhauserstraße keine Landesstraße, sondern nur noch Gemeindestraße sein wird. Die neue L 1189 wird künftig über die Schafhauserstraße, Südwesttangente, Südosttangente, K 1005, K 1065 und die L 1188 an der Autobahnbrücke wieder auf die bestehende L 1189 einmünden. Dabei werden die beiden Kreisstraßenabschnitte zur Landesstraße aufgestuft. (s. Plan)
6. Der Vollständigkeit halber sei noch auf eine weitere Variante verwiesen, für die es allerdings keine Mehrheit gibt: Die Entscheidung des Landratsamtes wird akzeptiert, das Bebauungsplanverfahren bis Mitte 2007 abgeschlossen und die Osttangente 2008 gebaut. Darauf würden dann im Jahre **2020** etwa **6.700** Fahrzeuge/24 Stunden fahren. Auf der Weilemer Straße am Seniorenzentrum sind es **heute** ca. **17.200** Fahrzeuge/24 Stunden. Wenn dann auch alle anderen Maßnahmen (B 464, Südwest- und Südosttangente) fertiggestellt sind, muss die Hölzertalstraße zum Feldweg zurückgebaut werden.

Wir können also heute festhalten, dass noch viele Fragen offen sind. Klar ist auf jeden Fall, dass das Bebauungsplanverfahren für die Osttangente sich möglicherweise um Jahre verzögern wird. Sollte im schlimmsten Fall ein Gericht die Rechtsauffassung der Behörden bestätigen und es beim aktuellen Beschluss bleiben, dann ist die Osttangente gestorben. Die Konsequenzen möge folgende Gegenüberstellung verdeutlichen:

### **1. Aufrechterhaltung der Hölzertalstraße, keine Osttangente**

#### Vorteile:

- Die Fahrtstrecke nach Stuttgart (ab Huthwiesenstraße) beträgt 1 km weniger, als über Osttangente, K 1005, K 1065 und L 1188
- bis zur Autobahn ist nur einmal Vorfahrt zu gewähren (künftig L 1188 vorfahrtberechtigt)
- weitgehend ebene Straße

#### Nachteile:

- teilweise unübersichtliche, kurvige und unfallträchtige Linienführung
- Unterhaltungsaufwand von jährlich ca. 20.000 €
- geringe Verkehrsentlastung in wichtigen Bereichen (s. a. Vorteile Neubau Osttangente)
- Beibehaltung hoher Abgas- und Lärmemissionen im dichtbesiedelten Innenbereich
- Schleichverkehr von Stuttgart in Richtung Schwarzwald
- wenn im Ortskern das vielfach geforderte Durchfahrtsverbot für LKW's umgesetzt wird, ist das Gewerbegebiet Ost von Norden, Süden und Westen nur über den Umweg (ca. 10 km) L 1189 neu (Südumfahrung-K 1005-K 1065-L 1188) bis zur Autobahnunterführung und zurück durchs Hölzertal (bei ev. 50 km/h-Beschränkung) zu erreichen.
- wenn im Ortskern das vielfach geforderte Durchfahrtsverbot für LKW's **nicht** umgesetzt wird, dürfen LKW's auch künftig die Ortsmitte und damit insbesondere die Alte Stuttgarter Straße, Neue Stuttgarter Straße sowie Weilemer und Renninger Straße – mit den bekannten Begleiterscheinungen befahren
- keine Umsetzungsmöglichkeit von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und städtebaulicher Aufwertung des Ortskerns, da keine Realisierungsmöglichkeit des innerörtlichen Verkehrskonzeptes wie in Arbeitskreisen und Leitbildempfehlungen formuliert wurde
- damit auch keine Schaffung von neuen Parkmöglichkeiten im Bereich Oberer Markt und Maichinger Straße
- Zerschneidung des Hölzertales und damit des Landschaftsschutz- bzw. Naturschutzgebietes im Oberen Hölzertal in Längsrichtung auf einer Länge von ca. 5 km mit allen negativen Folgen für Natur, Landschaft und Naherholung.

## 2. Schließung der Hölzertalstraße, Neubau Osttangente

### Vorteile:

- Direkte Anbindung des Gewerbegebietes Ost und den angrenzenden Wohngebieten an das übergeordnete Straßennetz in Richtung Stuttgart, BB/Sifi, Renningen oder L 1189 neu, B 464, A 8, A 81 **ohne Ortsdurchfahrt**
- Zusätzliche Entlastung in folgenden Straßen (Auszug):
  - Neue Stuttgarter Straße, Höhe Friedhof: nur noch **3.400 Kfz statt 9.150**
  - Neue Stuttgarter Straße, vor Seniorenzentrum: nur noch **6.000 statt 12.450**
  - Maichinger Straße, Höhe Brauereiplatz: nur noch **7.250 statt 12.400**
  - Weiherstraße: nur noch **2.850 statt 3.950**
- Durchfahrtsverbot für LKW's im Ortskern problemlos möglich, da alle Teilgebiete über das Tangentensystem von außen erreichbar sind, ohne das Rathauseck passieren zu müssen
- Kein Schleichverkehr von Stuttgart in Richtung Schwarzwald
- Verlagerung von Lärm- und Abgasemissionen aus dicht besiedelten Innenbereichen in den Außenbereich
- Umsetzung des innerörtlichen Verkehrskonzeptes mit Verkehrsberuhigung, Bepflanzung, Straßen- und Platzgestaltung, zusätzliche Kurzzeitparkplätze zum Einkaufen, städtebauliche Aufwertung und Schaffung von neuem, auch altersgerechtem Wohnraum, Einkaufsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität – alles Voraussetzungen, um aus dem viel geschmähten „Drecknest“ ein lebens- und liebenswertes Magstadt werden lassen, um die Ortsmitte zum funktionalen und identitätsbildenden Mittelpunkt der Gemeinde entwickeln zu können!
- Notwendigkeit der Osttangente von Fachbehörden anerkannt (GVFG-Zusage, Zielabweichung und Befreiung von Landschaftsschutzgebiets-Verordnung)
- Lediglich Zerschneidung quer (ca. 800 m) zum auslaufenden Hölzertal am westlichen Rand des Landschaftsschutzgebiets
- Positive Auswirkungen für Natur, Landschaft und Naherholung im gesamten Hölzertal östlich der Hochspannungstrasse
- Chance, das Landschaftsschutzgebiet im Osten Magstadts zu ändern und eine Abrundung des östlichen Ortsrandes mit alternativen Wohnbauflächen weiter zu betreiben
- Bei zeitnahe Abschluss des Bebauungsplanverfahrens ist ein gemeinsames Flurbereinigungsverfahren mit der Südumfahrung möglich, 2 separate Verfahren dagegen nicht
- Bei zeitnahe Abschluss des Bebauungsplanverfahrens ist eine gemeinsame losweise Ausschreibung mit der Südumfahrung und damit günstigere Preise möglich

### Nachteile:

- Die Fahrtstrecke nach Stuttgart (ab Huthwiesenstraße) beträgt 1 km mehr als übers Tal
- bis zur Autobahn ist 4mal Kreisverkehr/Vorfahrt zu gewähren
- Steigungs- Gefällestrecken
- Investitionskosten von ca. 2 Mio €, davon ca. 1,3 Mio € GVFG Zuschuss
- jährliche Unterhaltskosten von ca. 5.000 €
- Negative Folgen für Natur, Landschaft und Naherholung im unmittelbaren Trassenbereich

Ich hoffe, ich konnte Ihnen die Thematik verständlich machen und die Notwendigkeit der Osttangente verdeutlichen. Ich gebe zu, dass es nicht einfach ist, die Gesamtzusammenhänge zu verstehen. Der Gemeinderat beschäftigt sich deshalb nun schon über 4 Jahre intensiv mit dem Verkehrskonzept und der Gemeindeentwicklung. Er muss auch die Entscheidungen treffen. Ein Bürgerentscheid – wie in der Presse in die Diskussion gebracht – ist nach der Gemeindeordnung wie bei allen städtebaulichen Planungen nicht möglich.

Ich grüße Sie in der Zuversicht auf eine gute Lösung

Ihr

*Hans-Ulrich*

