



---

**Zu Tagesordnungspunkt 5**

**Anhörung der Träger öffentlicher Belange zum Neubau der L 1148 Miedelsbach - Rudersberg**

Das Regierungspräsidium Stuttgart plant derzeit den Neubau der L 1148 zwischen Schorndorf / Haubersbronn und Rudersberg mit einer Umfahrung der Teilorte Miedelsbach, Michelau und Schlechtbach. Im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange wurde die Region um Stellungnahme zum Vorentwurf gebeten. Als Rechtsverfahren ist ein Planfeststellungsverfahren vorgesehen.

**I. Sachvortrag**

Im Wieslaufftal ist die Westumfahrung von Haubersbronn im Bau. Die Querspange Haubersbronn-Nord zwischen der Westumfahrung und der L 1150 von / nach Welzheim soll kurzfristig realisiert werden. Im Rahmen der weiteren Straßenbauplanungen im Wieslaufftal wurde zunächst nur eine Umfahrung von Miedelsbach betrachtet. Die für diese Umfahrung untersuchten Varianten sind in der **Anlage 1** dargestellt. Das Regierungspräsidium hat nun jedoch aus der Variante 3.1 eine Planung für eine rund 5,3 km lange Neubaustrecke entwickelt, die die Teilorte Miedelsbach, Michelau und Schlechtbach umfährt (Variante 3.1+).

Die geplante Neubaustrasse ist in der **Anlage 2** dargestellt. Sie zweigt von der Umfahrung Haubersbronn ab, verläuft vollständig westlich der genannten Teilorte und der Wieslauffalbahn und endet an der bereits ausgebauten Straße „Im Fuchshau“ im Gewerbegebiet von Schlechtbach, die rund 300 m weiter nördlich in die bestehende L 1148 mündet. Die drei Teilorte werden jeweils über bestehende Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen sowie plangleiche Knotenpunkte an die Neubaustrasse angebunden. Um die Neubaustrasse im Abschnitt westlich von Michelau möglichst nahe an das Gewerbegebiet Hanfwiesen heranlegen zu können, soll in diesem Bereich die Wieslauf nach Westen verschoben und in ein mäandrierendes Bachbett verlegt werden.

Als Querschnitt für den Neubau der L 1148 ist ein RQ 10,5 vorgesehen. Dessen Randstreifen werden wegen des hohen Schwerverkehrsanteils auf 50 cm verbreitert, so dass sich eine befestigte Fahrbahnbreite von 8 m ergibt. Die Kosten der vorgelegten Variante werden auf rund 15 Mio. € veranschlagt. Kostenträger ist das Land Baden-Württemberg.

Die Verkehrsbelastung im Wieslaufftal beträgt nach der Verkehrsmengenkarte 2000 im Bereich Haubersbronn – Rudersberg rund 14.300 Kfz / d. In einer Untersuchung zur Umfahrung von Miedelsbach aus dem Jahre 2001 wurde auf der heutigen Ortsdurchfahrt eine Verkehrsbelastung von 17.400 – 17.900 Kfz / d ermittelt. Eine Studie zur Entwicklung im Raum Haubersbronn zeigte für den Zeitraum von 1990 bis 1998 eine Verkehrszunahme um rund 35 % auf, die aber wegen einer fehlenden vollständigen Verkehrsuntersuchung nicht mit den Ergebnissen des Regionalverkehrsplans verifiziert werden kann.

**Regionalplanerische Beurteilung**

Die Straßenachse L 1148 / L 1080 Schorndorf – Rudersberg – Backnang ist im Regionalplan als Straße für den regionalen Verkehr ausgewiesen. Zudem sind im Regionalplan in Plansatz 4.1.1.3 als Vorschlag ein Ausbau

---

der Verbindung der Mittelzentren Backnang mit Schorndorf sowie in der Raumnutzungskarte Ausbauvorschläge mit noch unbestimmten Trassen zur Beseitigung der Ortsdurchfahrten von Haubersbronn, Miedelsbach, Rudersberg und Schlechtbach dargestellt (Plansatz 4.1.1.4(V)). Diese Vorschläge stehen unter dem Vorbehalt der Bestätigung durch den Regionalverkehrsplan.

Bei den Arbeiten zum Regionalverkehrsplan wurde für die mittelzentrale Verbindung Backnang - Schorndorf über das Wieslaufstal ein eher geringer Verkehrsbedarf ermittelt. Insbesondere besteht nach dem Ausbau der B 14 Winnenden - Backnang sowie durch die bereits ausgebaute B 29 Schorndorf - Waiblingen ein durchgehender 4-streifig ausgebauter Straßenzug, der auf Grund des Ausbauszustandes und der Trassierung trotz der größeren Entfernung eine auf Dauer attraktive Verbindung darstellt. Dementsprechend ist der vollständige Neubau einer zügig befahrbaren Wieslaufstalstraße im Regionalverkehrsplan als nicht weiter zu verfolgende Maßnahme eingestuft.

Im Hinblick auf die Entlastungen der Ortsdurchfahrten ist im Regionalverkehrsplan zusammenfassend festgestellt, dass für eine Umfahrung von Haubersbronn eine hohe Dringlichkeit und für weitere Maßnahmen im Verlauf des Straßenzuges Schorndorf - Rudersberg - Backnang ein weiterer Bedarf besteht. Angesichts der z. T. beträchtlichen Entlastungspotenziale sollen für Umfahrungen von Miedelsbach, Michelau, Schlechtbach, Rudersberg und Allmersbach Trassen freigehalten werden, wobei für die Maßnahmen im Wieslaufstal Trassen in unmittelbarer Nähe zur Wieslaufalbahn gesucht werden sollen, da ortsferne Trassen ökologisch als nicht ausgleichbar einzustufen sind. Auch auf der Grundlage dieser Festlegungen kann kein Bedarf für eine neue durchgängige Wieslaufstalstraße, sondern nur für kleinere, teilortsbezogene Lösungen hergeleitet werden.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass sich die vorliegende Planung nur teilweise mit den regionalplanerischen Vorstellungen deckt. Während die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrten erreicht werden dürfte (quantitative Angaben hierzu liegen mangels einer aktuellen Verkehrsuntersuchung nicht vor), muss infolge der zügigen Trassierung sowohl mit Verlagerungen von der Wieslaufalbahn als auch insbesondere vom Straßenzug B 14 – B 29 auf die neue L 1148 gerechnet werden. Dies widerspricht den regionalplanerischen Zielvorstellungen „Stärkung des Schienenverkehrs“ und „Bündelung von Verkehren auf hochleistungsfähigen Verkehrsachsen“.

Insofern kann der vorgelegten durchgängigen Trasse aus regionalplanerischer Sicht nicht zugestimmt werden, zumal sie darüber hinaus z. T. schwer wiegende Eingriffe in Freiraumziele des Regionalplans erfordern würde. Dies betrifft

- den Regionalen Grünzug Nr. 2.3 Nördliches Remstal,
- die Grünzäsur zwischen Michelau und Schlechtbach,
- das Überschwemmungsgebiet in der Wieslaufaue,
- einen Schutzbedürftigen Bereich für Landwirtschaft und Bodenschutz sowie
- einen Schutzbedürftigen Bereich für Erholung.

Diese Freiraumbelange werden voraussichtlich durch den Neubau in ihrer Funktion z. T. erheblich (Grünzug, Grünzäsur, Überschwemmungsgebiet), z. T. randlich eingeschränkt.

Bedingt durch eine Änderung des Planungsverfahrens liegt bislang nur für den Teilabschnitt Umgehung Miedelsbach eine Umweltverträglichkeitsstudie vor. Für den ursprünglich nicht priorisierten Abschnitt Michelau / Schlechtbach wurde bislang lediglich eine Raumwiderstandsanalyse erstellt, die in weiten Teilen auf die Ergebnisse der UVS zum erstgenannten Abschnitt zurückgreift, ohne weitere Erhebungen (mit Ausnahme einer Bio-

toptypenerhebung) durchzuführen. Zusammenfassende Beurteilungen der Umweltauswirkungen für die gesamte Strecke sowie ein Landschaftspflegerischer Begleitplan liegen derzeit nicht vor.

Jedoch ergibt sich bereits aus den vorhandenen Unterlagen eine erhebliche Beeinträchtigung aller Schutzgüter:

- Boden: großflächige Versiegelungen und Überformungen im Bereich der Trasse und angrenzender Böschungen sowie durch die notwendige Verlegung der Wieslauf
- Wasser: Verlust von Retentionsflächen, Minderung der Retentionsleistung des Überschwemmungsgebietes; Minderung der Grundwasserneubildung in der Aue durch Versiegelung
- Klima: Behinderung des Kaltluftabflusses durch die Barrierewirkung der Dammbauwerke
- Tiere und Pflanzen: Überbauung der Wieslauf, Verlust von Feldhecken und weiteren Biotopen, Belastung von Arten und Lebensräumen durch Lärmimmissionen, Verlärmung der Randbereiche des angrenzenden Vogelschutzgebietes; Beeinträchtigung des Artenaustausches durch die Barrierewirkung des Dammbauwerkes
- Mensch / Erholung: Beeinträchtigung der gesamten westlichen Aue mit angrenzendem Hangbereich, Metzlinweiler Hof mit Freizeitanlagen, Wieslauf-Radwanderweg und weitere Rad- und Wanderwege durch Lärmimmissionen, Beeinträchtigung der Zugänglichkeit von Erholungsflächen durch Barrierewirkung
- Landschaftsbild: Überbauung charakteristischer Landschaftselemente, Veränderung des Landschaftsbildes der Aue insbesondere durch bis zu 8 m hohe Dammbauwerke

Zur Verminderung bzw. Vermeidung dieser erheblichen Auswirkungen werden u. a. eine Absenkung der Trasse, Lärmschutzwälle, Verlegung der Wieslauf auf noch trassenfernere Standorte und ausreichend breite Brückenbauwerke genannt.

In Anbetracht der zahlreichen erheblichen Umweltauswirkungen auf alle zu untersuchenden Schutzgüter ist eine abschließende raumordnerische Beurteilung von den Ergebnissen folgender weiterer, zu erbringender Untersuchungen abhängig:

- faunistische Untersuchung der noch nicht untersuchten Streckenabschnitte
- Darstellung der Umweltauswirkungen der Gesamttrasse
- Verträglichkeitsuntersuchung für das angrenzende Vogelschutzgebiet
- hydraulische Berechnung des Funktionsverlusts von Retentionsraum und Überschwemmungsgebiet
- Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Eingriffs- Ausgleichsbilanz
- Neuerliche Überprüfung von Varianten mit geringeren Auswirkungen z.B. im Bereich der zahlreichen vorgesehenen Anschlussstellen

## II. Beschlussvorschlag

1. Im Regionalverkehrsplan sind Umfahrungen von Miedelsbach, Michelau und Schlechtbach als Maßnahmen zur Trassenfreihaltung (weiterer Bedarf) ausgewiesen, für die kleinere, teilortsbezogene Lösungen in unmittelbarer Nähe zur Wieslauftalbahn entwickelt werden sollen. Der Neubau einer durchgängigen, zügig befahrbaren Wieslauftalstraße ist dagegen als nicht weiter zu verfolgende Maßnahme eingestuft. Der vorgelegte Vorentwurf weist vorrangig den Charakter einer durchgängigen Wieslauftalstraße aus, in deren Folge die Belastungen in Rudersberg und Allmersbach zunehmen werden. Dies widerspricht den regionalplanerischen Vorstellungen zur Verkehrsentwicklung im Nordosten der Region, nach der die mittelzentrale Verbindung Backnang – Schorndorf auf dem Straßenzug B 14 – B 29 gebündelt werden soll, der nach dem Ausbau der B 14 einen sehr attraktive Route darstellen wird. Insofern kann eine durchgängige Wieslauftalstraße aus regionalplanerischer Sicht nicht befürwortet werden.
2. Anhand der vorliegenden Unterlagen kann zudem festgestellt werden, dass die geplante Trasse Konflikte mit mehreren Freiräumen und Zielen des rechtskräftigen Regionalplanes aufweist. Dabei handelt es sich vor allem um

- den Regionalen Grünzug Nr. 2.3 Nördliches Remstal,
- die Grünzäsur zwischen Michelau und Schlechtbach,
- das Überschwemmungsgebiet in der Wieslaufaue,
- einen Schutzbedürftigen Bereich für Landwirtschaft und Bodenschutz sowie
- einen Schutzbedürftigen Bereich für Erholung

Gegen die teilweise schwer wiegenden Eingriffe in diese Freiraumziele bestehen erhebliche Bedenken. Es wird eine Optimierung der Trassierung gefordert, bei der die Eingriffe in die Freiraumbelange und regionalplanerischen Ausweisungen minimiert werden.

3. Mangels wichtiger Beurteilungsgrundlagen kann allerdings noch keine abschließende regionalplanerische Bewertung vorgenommen werden. Es fehlen u. a. eine Verkehrsuntersuchung, in der der Bedarf für die durchgängige Neubautrasse, die gewählte Variante und die Notwendigkeit von Eingriffen in Freiräume umfassend nachgewiesen, sinnvolle Alternativen geprüft und die Wirkungen auf die Nachfragesituation bei der Wieslauftalbahn ermittelt werden. Zudem setzt eine fundierte regionalplanerische Bewertung eine durchgängige Darstellung der Umweltauswirkungen für die Gesamttrasse, einen Landschaftspflegerischen Begleitplan mit konkreten Aussagen zu Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (z. B. Absenkung der Trasse), eine Verträglichkeitsuntersuchung für das angrenzende Vogelschutzgebiet und eine hydraulische Berechnung des Funktionsverlusts von Retentionsraum und Überschwemmungsgebiet voraus.
4. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung sollten folgende Alternativen geprüft werden:
  - Verringerung der Entwurfsgeschwindigkeit, Wahl kleinerer Radien und Verzicht auf die Aufweitung des Querschnittes in Verbindung mit einem konsequenten Rückbau der Ortsdurchfahrten, um eine bessere Anpassung an die Freiraumbelange und eine engere Bündelung mit der Wieslauftalbahn zu ermöglichen und um zu verhindern, dass ein Attraktivitätszuwachs der Achse L 1080 / L 1148 Verkehrszuwächse in den Ortsdurchfahrten von Allmersbach und Rudersberg auslöst
  - Verlegung des Anschlussknotens an die Umfahrung Haubersbronn in den Osten der Wieslauf, möglichst nahe an die Wieslauftalbahn herangerückt, um den Eingriff in den dortigen Grünzug und die Grünzäsur zu reduzieren und um das Brückenbauwerk über die Wieslauf einzusparen (z. B. wie bei Variante 4)
  - Stärkere Bündelung mit der Wieslauftalbahn im Abschnitt zwischen Miedelsbach und Michelau, z. B. durch engere Radien nördlich von Miedelsbach wie bei den Varianten 2 und 3, um den Eingriff in den regionalen Grünzug zu minimieren
  - Engere Bündelung mit der Wieslauftalbahn im Bereich Michelau, z. B. indem die Trasse durch das Gewerbegebiet von Michelau geführt oder nördlich dieses Gebietes möglichst frühzeitig in Richtung Bahntrasse verschwenkt wird