

**Eilentscheidung des Bürgermeisters**

Projekt „B35 Ostast“									
Gemeinderat	TA	VA	ÄR	öffent- lich	nicht- öffent- lich	Offen- lage	Top- Nr.	Sitzung am:	Be- schluss- Nr.
X									

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Gemeinderat erklärt, dass er den weiteren Ausbau der B35 zwischen Bruchsal und Pforzheim/Stuttgart und insbesondere die „Ortsumfahrung Bruchsal-Ost“ (B35 - G10-BW) ablehnt.
2. Der Gemeinderat fordert, dass dem im Bundesverkehrswegeplan 2030 ebenfalls enthaltene Projekt „A 5 AK Walldorf – AD Karlsruhe“ (A5-G40-BW) Vorrang vor dem Bau des Ostastes eingeräumt wird, damit der Schnell- und Güterverkehr auf den dafür vorgesehenen Fernstraßen sein Ziel erreichen kann.

**I. Sachverhalt und Begründung****Historie:**

Als vor über 35 Jahren erste Überlegungen für den Bau der Nordumfahrung Bruchsal angestellt wurden, hat die Gemeinde Forst eine solche Verkehrsplanung grundsätzlich abgelehnt und stattdessen die Ertüchtigung der bestehenden B35 favorisiert.

Nachdem die politische Entscheidung für die „Nordumfahrung Bruchsal“ gefallen war, hat die Gemeinde Forst versucht die Situation so gut wie möglich zu gestalten. In der Folge dieser Bemühungen konnte z. B. erreicht werden, dass die B35 in Teilen tiefer gelegt und damit Lärmemissionen reduziert werden konnten, Forst durch die Erweiterung der K3575 entlastet wurde und zusätzlicher Lärmschutz für das Baugebiet Hardlach realisiert werden konnte. Auch die Herabstufung von Landes- und Kreisstraße ist das Ergebnis der damaligen Bemühungen.

Nachdem die Planfeststellung im Jahr 1990 abgeschlossen war, kam es zu einem historischen Vergleich zwischen drei Akteuren. Der Bund, die Stadt Bruchsal und die Arbeitsgemeinschaft Natur- und Umweltschutz Bruchsal e. V. (AGNUS) haben vereinbart, dass der Planfeststellungsbeschluss für die Nordumfahrung anerkannt, auf

die Realisierung des „Ostastes“ jedoch verzichtet wird. In Folge wurde nur der Westteil des Projektes realisiert. Das Ergebnis ist die B 35a, die das „Kleeblatt“ (Knoten B35/Burgweg) mit der B3/Deponie verbindet.

### **Ist-Situation Forst:**

Forst ist verkehrsgünstig zwischen den Metropolen Karlsruhe und Heidelberg/Mannheim gelegen. Diese verkehrsgünstige Lage hat schon jetzt eine erhebliche Lärmbelastung zur Folge. Diese ergibt sich insbesondere aus der Schnellbahntrasse im Norden, der Bundesautobahn A5 im Westen, der B35a im Süden und der B3 sowie der K3575 („Ersatz-B3) im Osten.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die aktuelle Lärmbelastung dokumentiert (vgl. Anlage – Auszug Lärmaktionsplan). Die Belastungsgrenze für Lärm am Tag und in der Nacht ist schon jetzt an vielen Stellen erreicht und bisweilen überschritten. Da für Forst gegenwärtig keine ausreichenden Lärmschutzmaßnahmen auf der B35a vorgesehen ist, bestehen massive Zweifel an dem für das Projekt „Ostast“ angegebenen Kosten-Nutzen-Verhältnis von  $>10$ .

Laut Bundesverkehrswegeplan 2030 hätte die Realisierung des „Ostastes“ zur Folge, dass sich die Verkehrsbelastung im Forster Süden um rund 13.000 Fahrzeuge täglich (9.000 PkW und 4.000 LkW) erhöhen würde.

Da durch die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Projekte „Umgehung Bruchsal“, „Umgehung Bretten“ und „Umgehung Bauschlott“ die Fahrzeiten nach Pforzheim/Bruchsal auf der schon heute kilometermäßig kürzesten Verbindung um weitere 10-15 Minuten reduziert werden, ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen zukünftigen Verkehrsbelastungen für Forst (und die sich daraus ergebende Schall-, Staub- und Abgasemissionen) noch viel größer ausfallen werden als gegenwärtig prognostiziert.

Da im Bundesverkehrswegeplan 2030 auch bereits der achtspurige Ausbau der Autobahn 5 (erweiterter Bedarf) enthalten ist, ist zudem davon auszugehen, dass langfristig die Belastungen für die Gemeinde Forst weiter zunehmen werden.

Unter dem Strich hat die B35a zu einer verkehrlichen Mehrbelastung der Gemeinde Forst geführt. Im historischen Rückblick ist jedoch auch festzuhalten, dass sich durch die B35a und die damit einhergehenden „Schwesterprojekte“ auch die Chance auf Entlastungen, insbesondere im Hinblick auf die Durchgangsstraßen ergeben sollten. Es ist jedoch darauf zu verweisen, dass manche erwartete Entlastungswirkung nicht eingetreten ist und sogar neue Belastungen entstanden sind.

Nachteilig sind für Forst insbesondere:

1. Die Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten im Süden durch die B35a.
2. Die im Zuge der Gesamtmaßnahme ursprünglich prognostizierte Entlastung von Forst durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der L556 ist zu keinem Zeitpunkt im erwarteten Umfang eingetreten.

Geplant war, dass der Durchgangsverkehr auf der L556 über Straßenlenkungsmaßnahmen am Rasthof bei Forst auf die A5 gelenkt wird und dann über die Anschlussstelle Bruchsal und den Knoten B35/Burgweg wieder zurück auf die B35 geführt wird. Diese Entlastungswirkung ist nie eingetreten, weil z. B. keine durchgängige Fahrspur auf der A5 von der Auffahrt Rasthof bis zur Abfahrt „Bruchsal“ und dann weiter zum Knoten B35/Burgweg zur Verfügung steht.

3. Am Knoten B35/Burgweg kommt es immer wieder dazu, dass sich der LKW-Verkehr falsch einordnet und dann nach Forst „verirrt“.
4. Neu entstanden ist außerdem ein Über-Eck-Verkehr von der Bruchsaler-Nordstadt und dem Gewerbegebiet Stegwiesen. Dieser Verkehr rollt über die Bruchsaler Straße nach Forst, quert dann das Neubaugebiet „Zeilig“ um auf kürzestem Wege zum Knoten B35/Burgweg zu gelangen. Ursächlich hierfür ist, dass die Zu- und Abfahrt auf die B35a am Knoten der verlängerten Bruchsaler Straße schon jetzt zu Hauptverkehrszeiten nur mit sehr langen Wartezeiten möglich ist. Schon jetzt erfüllt er seine Funktion nur in verkehrsschwachen Zeiten. Keinesfalls ist er in der Lage den zusätzlichen Verkehr, der durch Realisierung des „Ostastes“ entstehen würde, aufzunehmen.

#### **Weiteres Verfahren:**

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist das Projekt „B35 Ostast“ mit einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von >10 bewertet. Für Baden-Württemberg sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 rund 140 Projekte mit dem Status „Vorrangiger Bedarf“ enthalten. Da die Planungskapazitäten beschränkt sind, wird das Landesverkehrsministerium am **20. März 2018** verkünden, wie die angesprochenen Projekte priorisiert werden. Je besser die Platzierung eines Projektes ist, umso schneller wird es umgesetzt.

#### **Bewertung:**

Schon heute ist Forst in besonderem Maße „Schall-, Staub- und Abgasemissionen“ ausgesetzt. Diese Situation würde sich durch die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Projekte „Nordumgehung Bruchsal – Ostast“ (vordinglicher Bedarf) und den achtspurigen Ausbau der Bundesautobahn 5 zwischen Walldorfer Kreuz und Autobahndreieck Karlsruhe weiter erhöhen.

Nicht nachvollziehbar ist, warum der Bund die B35 bis Pforzheim/Stuttgart umfassend ertüchtigen möchte und damit faktisch eine „mautfreie Ersatzautobahn“ schafft, die für den Schnell- und Güterverkehr auf der A5 und A8 den Anreiz verstärkt, die Autobahn zu verlassen und das Karlsruher Dreieck „abzukürzen“. Mit diesem Vorgehen wird das Pferd von hinten aufgezäumt: Der achtspurige Ausbau der Bundesautobahn muss Vorrang vor der Ertüchtigung der B35 haben. Der Ausbau der A5 wäre die logische Konsequenz einer in den vergangenen Jahren erfolgten Ertüchtigung der Autobahn 8 und eine den Verkehrszahlen und den regelmäßigen Staus (die an rund 50 Tagen im Jahr auch Forst mit Umfahrvverkehr belastet) auf der A5 angemessene Maßnahme.

Werden die Umgehungsstraßen auf der B35 zuerst realisiert, dann erhält der Schnell- und Güterverkehr einen Anreiz, die A5 bei Bruchsal zu verlassen, die diagonale Abkürzungsstrecke über die B35 zu nutzen und bei Pforzheim oder Stuttgart wieder auf die A8 einzufahren (oder umgekehrt!). Der Druck auf die „Abkürzungsstrecke“ wird dabei umso größer werden, je mehr Fahrzeuge zukünftig die A5 und A8 befahren. Aktuelle Prognosen zeigen, dass im nächsten Jahrzehnt mit weiter steigenden Verkehrszahlen gerechnet werden muss. Es wird erwartet, dass insbesondere der Schwerlastverkehr überproportional wächst. Der Schnell- und Güterverkehr muss auf den dafür vorgesehenen Straßen – den Bundesautobahnen – rollen und darf nicht auf niederrangigere Verkehrswege verlagert werden.

**I. Finanzielle Auswirkungen:** -

**II. Anlagen:** Auszüge aus dem Lärmaktionsplan

genehmigt am: \_\_\_\_\_

---

Killinger, Bürgermeister