

# Die Filderquerstraße in der Diskussion

Heidi-Barbara Kloos  
und Fritz Oechßler

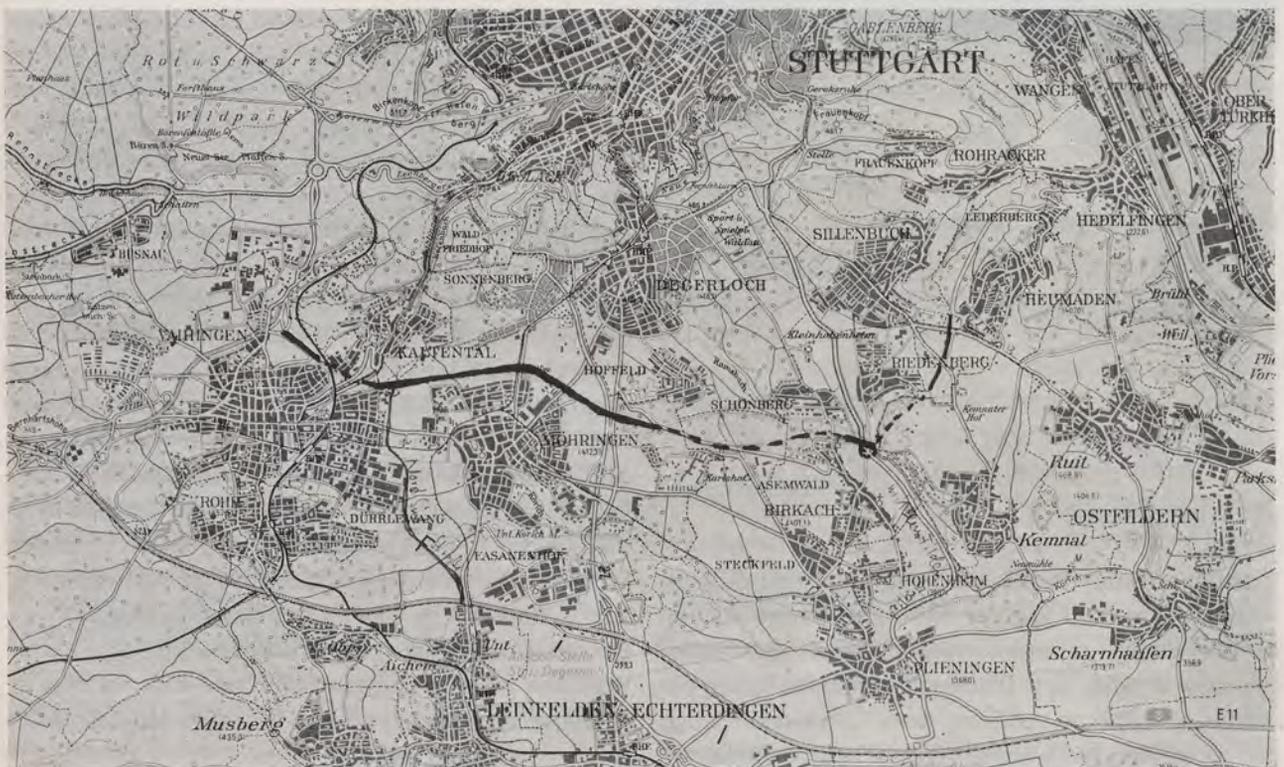
KLOOS: Im Flächennutzungsplan für den Nachbarchaftsverband Stuttgart ist als südliche Umgehungsstraße die Filderquerstraße vorgesehen. Durch diese Straße soll eine Verbindung hergestellt werden zwischen der B 14 im Westen und der B 27 im Süden, der Mittleren Filderstraße und der B 10 im Neckartal. Durch diese Straße sollen die Talquerlinie und die Ortsdurchfahrten von Degerloch, Möhringen und Vaihingen entlastet werden. Die Stadtverwaltung von Stuttgart sieht in dieser Straße ein wichtiges Mittel, die Lebensqualität der Bewohner der betroffenen Orte zu verbessern, aus der Sicht der Verkehrsplaner ist diese Straße eine optimale Lösung, ist sie es auch aus der Sicht der Natur- und Landschaftsschützer?

OECHSSLER: Bei der Beurteilung von Straßenbaumaßnahmen hat man zunächst immer nur die reine Flächeninanspruchnahme und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im Auge. Man versucht, diese zu mildern, aber auf die viel tiefer greifenden Folgen von Straßenbauten für den Landschaftshaushalt ist man leider erst nach und nach aufmerksam geworden. Man weiß z. B. heute, daß durch Lärm und auch durch Abgasbelastung, durch den Straßenschmutz und das Salz im Winter ein Streifen von ca. 200 Meter links und rechts der Straße belastet wird; in diesem Streifen verarmen die Ökosy-

steme, und die Stabilität des Landschaftshaushaltes wird wesentlich gemindert. Es geht also nicht nur um den Landschaftsverbrauch durch die Straße selbst, sondern diese zerstörte Fläche rechts und links der Straße kommt noch hinzu.

KLOOS: Da kann man aber auch ganz provokativ fragen: was sind eigentlich diese 200 Meter rechts und links der Straße angesichts dessen, daß dann eben doch ich weiß nicht wieviel tausend Bewohner dort oben in den Filderorten nachts vielleicht wieder in Ruhe schlafen können oder untertags auch wieder mal in Ruhe in ihrem Ort oder in ihrem Ortskern zum Einkaufen können? Da fragt mancher doch: was soll da der Kampf um diese 200 Meter rechts und links der Straße?

OECHSSLER: Diese Frage ist berechtigt. Auf der einen Seite muß man sehen, daß es – wenn es auf beiden Seiten je ca. 200 Meter sind – insgesamt ein Streifen von ca. 500 Metern ist, der z. B. für die Erholung ausscheidet und der auf jeden Fall sehr negativ beeinflußt ist. Auf der anderen Seite sieht man die Verbesserung für manche Bewohner, und deshalb besteht eben die Aufgabe, eine Trassenführung zu finden, die sowohl dem Bedürfnis der Bevölkerung als auch der Landschaftserhaltung dient. Und deshalb muß man auch noch andere Trassen suchen, die vielleicht aus der Sicht der Verkehrsplaner nicht



mehr maximal günstig sind, Trassen, die eben sowohl die landschaftlichen als auch die verkehrlichen Belange berücksichtigen.

KLOOS: Solche Trassen werden aber zwischen den vielen schon vorhandenen Straßen im Umland von Stuttgart und besonders im Süden der Landeshauptstadt nicht leicht zu finden sein.

OECHSSLER: Der Abstand der beiden großen Ost-West-Verkehrsadern, also der Talquerlinie der B 14 und der Autobahn im Süden beträgt etwa fünf Kilometer. Wenn man davon ausgeht, daß auch diese beiden Straßen Lärmbänder von ca. 200 Metern haben und daß nun innerhalb dieser fünf Kilometer eine neue Straße hindurchgezogen werden soll, die auch etwa einen Streifen von 500 Metern beeinträchtigt, dann sind schon beinahe 20 Prozent der gesamten Fläche durch Straßenlärm, durch Abgase, durch die Emissionen der Straße stark beeinflusst. Dazu müssen natürlich noch sämtliche Ortsstraßen gerechnet werden, die teilweise von Nord nach Süd verlaufen, dann aber auch noch die Ortsverbindungsstraßen, die von Ost nach West verlaufen, so daß also, wenn man es zusammenzählt, wahr-

scheinlich mehr als 50 Prozent der Fläche jetzt schon durch den Verkehr beeinflusst ist.

KLOOS: Es geht natürlich bei dieser Frage der Filderquerstraße nicht allein um die Lärmbelästigung und um die Befreiung von Lärm in den Orten, sondern es geht ja, wenn man vom Landschaftsschutz her argumentiert, auch noch um ganz andere Probleme; Landschaft ist ja im Großraum Stuttgart etwas, das man fast schon mit der Lupe suchen muß.

OECHSSLER: Ja, gerade dieser Bereich, durch den die Filderquerstraße hindurchgehen soll, dieser Bereich ist, wenn man den Flächennutzungsplanentwurf ansieht, die letzte freie Fläche im westlichen Filderbereich. Wir wissen, daß diese relativ kleine Fläche, die etwa 500 Meter breit und etwa zwei oder drei Kilometer lang ist, für die Erholung ungeheuer bedeutend und wichtig ist; sehr viele Leute suchen tagtäglich Erholung dort, schnappen noch etwas frische Luft. Und diese frische Luft ist auch, nicht nur für die Leute, die da oben Erholung suchen, sondern auch für die ganze Stadtlandschaft wichtig: Wir wissen nämlich von den infrarot-thermographischen Aufnahmen, daß gerade diese Grünfläche unmittel-

*Wiese zwischen Vaihingen und Möhringen: . . . gerade dieser Bereich, durch den die Filderquerstraße hindurchgehen soll . . . die letzte freie Fläche im westlichen Filderbereich. Wir wissen, daß diese relativ kleine Fläche, die etwa 500 Meter breit und etwa zwei oder drei Kilometer lang ist, für die Erholung ungeheuer bedeutend und wichtig ist . . .*

(Foto: Thomas Hörner)



bar am Rand der Liaskante für die Frischluftversorgung der Innenstadt wichtig ist: dort ist eine Frischluftregenerationsfläche, und diese Frischluft, die dort oben produziert wird, fließt über die Hänge bei Kaltental in das Tal hinunter und fließt von dort in das Zentrum der Stadt hinein.

KLOOS: Und wenn man diese Grünfläche zerstören würde, was hätte das für Folgen?

OECHSSLER: Zunächst einmal braucht nicht die ganze Fläche zerstört zu werden, schon allein die Straße hat negative Wirkungen; die Straße wird eben wesentlich mehr aufgeheizt als andere Landschaftsteile, dadurch entstehen Aufwinde und diese Aufwinde wirken wie ein Stauwehr, so daß die Frischluft nicht mehr so abfließen kann, wie sie es früher getan hat.

KLOOS: Die Untersuchungen, die Sie gerade angeführt haben, sind sicher hieb- und stichfest, sie sind aber natürlich, was Zahlen und Ähnliches betrifft, nicht so schlagend wie zum Beispiel Zahlen des Verkehrsaufkommens, so daß vermutlich in der Argumentation und auch in der öffentlichen Diskussion die Fragen des Naturschutzes und des Landschaftschutzes wohl immer den kürzeren ziehen müssen.

OECHSSLER: Sie haben vollkommen recht, die Verkehrsplaner haben es wesentlich leichter, weil sie mit sogenannten harten Daten aufwarten können. Ob diese Daten so hundertprozentig hart sind, ist natürlich die andere Frage, denn die Prognosen sind immer etwas kritisch, und wenn wir an die Olmisere denken, dann muß man doch auch solche «harten Daten» etwas in Frage stellen.

Aber die Landschaft ist auch ein Minimumfaktor: Landschaft ist nicht vermehrbar. Sie wächst nicht nach. Und die Landschaft ist auch ein ganz wichtiger Teil unserer Lebensqualität. Einmal zur Erholung, aber auch als Regenerationsfläche für das Klima und für den ganzen Landschaftshaushalt. Man darf außerdem nicht vergessen, daß die Landschaft – und das wird vielleicht auch in Zukunft wieder wichtiger werden – eine wichtige Grundlage der tierischen und pflanzlichen Produktion ist.

KLOOS: In diesem Bereich, so sagt man ja auch von seiten der Stadtplanung bzw. von seiten der Straßenplanung, werde ja durch die projektierte Straße nur ein ganz geringfügiger Teil der Landschaft zerstört, es sei ja vorgesehen, daß ein wesentlicher Teil dieser Straße als Tunnel geführt wird, zumindest da, wo landschaftlich oder ökologisch wertvolles Gebiet ist. Ist das eine Lösung?

OECHSSLER: Von Naturschutzseite wird natürlich sehr anerkannt, daß die Planer sich bemühen, einen Teil der Fläche zu schützen, indem möglichst viel im Tunnel geführt wird; hier soll im wesentlichen der

Weidachwald geschont werden, der am Rande des Weidachtales liegt. Aber der westliche Teil des Weidachwaldes mit den daran sich anschmiegenden Waldheimen wird doch wesentlich beeinträchtigt, einmal unmittelbar durch die Inanspruchnahme, dann durch die Randschäden. Und es ist weiter zu befürchten, daß durch die aufgerissenen Waldränder vom Sturm später noch weitere Bäume umgeworfen werden, so daß also von diesem westlichen Teil des Weidachwaldes wahrscheinlich nichts mehr übrig bleibt.

KLOOS: Sie sagten, man muß sich alternative Lösungen ausdenken. Man muß also überlegen: Wie kann man mit einem nicht besonders viel größeren Aufwand dennoch die Landschaft und die wesentlichen Erholungsräume auf den Fildern retten?

OECHSSLER: Für jemanden, der nicht Verkehrsplaner ist, ist es natürlich immer sehr schwierig, Alternativen anzubieten; aber als Autofahrer hat man doch auch ein Einschätzungsvermögen, ob eine andere Trasse angenommen werden kann oder nicht. Die Landesregierung hat wiederholt darauf aufmerksam gemacht, daß man Verkehrsachsen bündeln soll – von verschiedenen Verkehrsträgern, aber auch von gleichen Verkehrsträgern –, um die negativen Einwirkungen zu minimieren.

Gehen wir von den Gegebenheiten aus: Im Süden haben wir die Autobahn; die Nord-Südstraße am Ostrand von Vaihingen muß gebaut werden, um die Ortsdurchfahrt von Vaihingen zu entlasten; die B 27 ist vorhanden wie die Mittlere Filderstraße und die Lederbergauffahrt; es wird also nicht zu umgehen sein, daß die Filderauffahrt bis zur Mittleren Filderstraße gebaut wird. Nun bin ich der Meinung, daß das Zwischenstück – zwischen der Nord-Südstraße und der Mittleren Filderstraße – auf die Autobahn verlegt werden sollte; man könnte ja die Autobahn nochmal verbreitern, man könnte aber auch eine Parallelstraße an die Autobahn anschmiegen, die den örtlichen Verkehr aufnehmen könnte.

KLOOS: Dann wären ja doch nicht in erster Linie landschaftlich wertvolle Gebiete berührt, es gäbe aber doch wohl eine weitere Lärmbelästigung für die Plieninge.

OECHSSLER: Ich bin mir nicht ganz sicher, ob die Lärmbelästigung für die Plieninge größer würde; denn die Mittlere Filderstraße ist ja als Hauptverkehrsstraße nach wie vor vorhanden, sie ist in Plieningen so geführt, daß wohl ein Wohngebiet etwas beeinträchtigt wird; aber vielleicht würde auch die Möglichkeit bestehen, diesen Bereich noch etwas zu entlasten durch eine entsprechende Verkehrsführung.

KLOOS: Wenn wir dies alles einmal im langjährigen

Zusammenhang sehen: Was ist eigentlich in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, in dem ja in und um Stuttgart sehr viele Straßen geplant und gebaut wurden, was ist da eigentlich an Waldfläche verloren gegangen? Ist das so viel, daß es beängstigend ist?

OECHSSLER: Man muß sagen, daß die Entwicklung der Stadt Stuttgart, der Ausbau der Stadt Stuttgart nach dem Kriege leider vorwiegend auf Kosten der Landwirtschaft vor sich gegangen ist; aber auch der Wald mußte gewaltig bluten, es wurden seit 1945 etwa 220 Hektar in Anspruch genommen, vorwiegend für den Verkehr, aber auch für die Universität, für Deponien, für Sportflächen und anderes.

KLOOS: 220 Hektar – was heißt das, auf die Gesamtfläche gesehen?

OECHSSLER: Diese 220 Hektar bedeuten, daß etwa fünf Prozent des heutigen Waldes in Anspruch genommen worden sind. Man muß diese Waldinanspruchnahme und auch die Flächeninanspruchnahme in der freien Landschaft außerhalb des Waldes sowie jede Inanspruchnahme von Freiflächen auch innerhalb der bebauten Gebiete auch noch aus einer anderen Sicht sehen: Es wurde in den letzten Jahren eine Untersuchung von den Universitäten Hohenheim und Freiburg gefertigt; diese Studie

heißt «Freiräume in Stadtlandschaften», und hier wurden gewisse Mindestanforderungen aufgestellt. Da heißt es zum Beispiel, daß die Bewaldungsuntergrenze in einem Verdichtungsraum 30 Prozent sein soll, optimal wären 60 Prozent; wir haben in Stuttgart nur noch 23 Prozent, wir liegen also schon deutlich unter dieser Bewaldungsgrenze! Für die freien Flächen heißt es in dieser Studie, die Freiraumausstattung sollte möglichst nicht unter 60 Prozent absinken – wir haben nur noch 50 Prozent Freiflächen! Dies bedeutet, daß wir vom Freiraumangebot her deutlich die Untergrenze des Notwendigen erreicht haben; und deshalb ist natürlich jede weitere Inanspruchnahme für Verkehr, für Wohnbauten sehr kritisch zu beurteilen. Und das gilt eben auch und gerade für die Filderquerstraße.

KLOOS: Diese fünf Prozent, die Sie vorhin genannt haben, diese fünf Prozent der Waldfläche, die verlorengegangen sind, das ist natürlich eine Durchschnittszahl für ganz Stuttgart. Es gibt aber Bereiche – und das betrifft gerade auch wieder den Raum, der von der Filderquerstraße beeinträchtigt würde –, die sehr viel stärker belastet sind in dieser Richtung.

OECHSSLER: Ja, gerade im Bereich Stuttgart-Vaihingen. Dieser Stadtteil liegt im Westen von Stuttgart, ist also für das Klima sehr wichtig, weil wir vorwie-

*Weidachtal beim Waldheim: . . . sehr viele Leute suchen tagtäglich Erholung dort, schnappen noch etwas frische Luft. Und diese frische Luft ist auch, nicht nur für die Leute, die da oben Erholung suchen, sondern auch für die ganze Stadtlandschaft wichtig . . . (Foto: Thomas Hörner)*



gend eine Westströmung haben. Und ausgerechnet in Vaihingen sind seit 1937 190 Hektar Wald ausgestockt worden, das sind 25 Prozent der Waldfläche auf Markung Vaihingen. Hier wurde zum Beispiel der Wald für das RAD-Lager, für die Kasernen, für die amerikanische Schule, für die Universität, für die IBM, für die B 14, und für andere Verkehrsbauten ausgestockt. Wir haben hier mit Sicherheit eine obere Grenze der Inanspruchnahme von Wald erreicht.

KLOOS: So daß Sie also nicht nur als Forstmann, sondern auch als Naturschützer sagen, Hände weg von jedem Baum, an den jetzt noch Hand angelegt werden soll –.

OECHSSLER: Sie haben recht, es geht hier wirklich nicht darum, daß ein Forstmann seinen Wald erhalten möchte, sondern es geht darum, daß der Wald für den Menschen, für die Bevölkerung erhalten werden muß.

KLOOS: Da muß man doch eigentlich die Schlußfolgerung ziehen: wenn man so weitermacht hier in Stuttgart – und das gilt ja nicht nur für Stuttgart, das gilt auch noch für andere Verdichtungsräume in un-

serem Lande und nicht nur in unserem Lande; wenn man so weitermacht, dann geht die Stadt irgendwann mal dem Kollaps entgegen.

OECHSSLER: Das ist vollkommen richtig. Ein Wachstum ohne Ende gibt es nicht; die Landschaft ist ein Minimumfaktor. Und wenn dieser Minimumfaktor immer mehr beschränkt wird, und wenn immer mehr Landschaft kaputtgeht, dann muß einfach eines Tages der Kollaps kommen, ob wir wollen oder nicht.

KLOOS: So daß wir also irgendwann vor der Frage stehen, bzw. so daß wir die Frage ernstnehmen müssen: Wie können wir mit unserem Wachstumsdenken weitermachen – oder dürfen wir überhaupt mit unserem Wachstumsdenken weitermachen?

OECHSSLER: Das Ziel muß sicherlich sein, daß das Bestehende umgebaut, modernisiert wird, daß die vorhandenen Straßen ausgebaut oder verbessert werden, aber daß keine neue Fläche mehr in Anspruch genommen wird.

Und wenn neue Fläche in Anspruch genommen wird, dann muß mindestens eine gleiche Fläche zurückgebaut werden.

Ein anderer Ausschnitt der Filderlandschaft – inzwischen viel stärker zersiedelt, durchschnitten und verbraucht und immer noch weiter gefährdet: Bernhausen in einer Luftaufnahme von 1933. (sh-Archiv)

