

Stauverkürzung statt Staubeseitigung

Remseck Der Landesverkehrsminister spricht sich klar für den Bau einer Westrandbrücke in Neckarremms im Kreis Ludwigsburg aus. Das rund 20 Millionen Euro teure Bauwerk soll das Verkehrsproblem lindern. Die Nachbarn zeigen sich wohlwollend. *Von Markus Klohr*

Kein großer Wurf, aber kleine Verbesserungen – das ist das Ergebnis eines Verkehrskonzepts für den Raum Remseck/Fellbach/Waiblingen, das der Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) am Montagnachmittag vorgestellt hat. Winfried Hermann kündigte an, seine Behörde wolle auf Basis eines neuen Gutachtens das Problem des Dauerstaus in Remseck lösen, „ohne große bauliche Maßnahmen“, wie er betonte. Es gehe darum, eine kleine, aber schnell realisierbare Lösung zu finden.

Rund 33 000 Fahrzeuge wälzen sich täglich über die Neckarbrücke in Remseck-Neckarremms. Zusammen mit einer neuen Westrandstraße nebst Neckarbrücke sollen Verbesserungen an einigen Knotenpunkten Linderung bringen, wie Hermanns Gutachter Frank Gericke vom Büro Modus Consult gestern erläuterte. Mehr als 28 000 Fahrzeuge könne die neue Brücke aufnehmen, deren Kosten noch unklar sind und die wohl frühestens in sechs Jahren gebaut werden kann.

Die jetzige Brücke – und deren Anwohner – würden dadurch stark entlastet. Das Ergebnis für die Neckarremser Ortsmitte brachte Gericke wie folgt auf den Punkt: „Immer noch Stau, aber weniger.“ Beim Verkehrsknoten an der Stadtbahnhaltestelle sei hingegen wenig zu machen – es sei denn, man plane eine zusätzliche Brücke, die dort angebunden sei. „Das wäre teuer.“

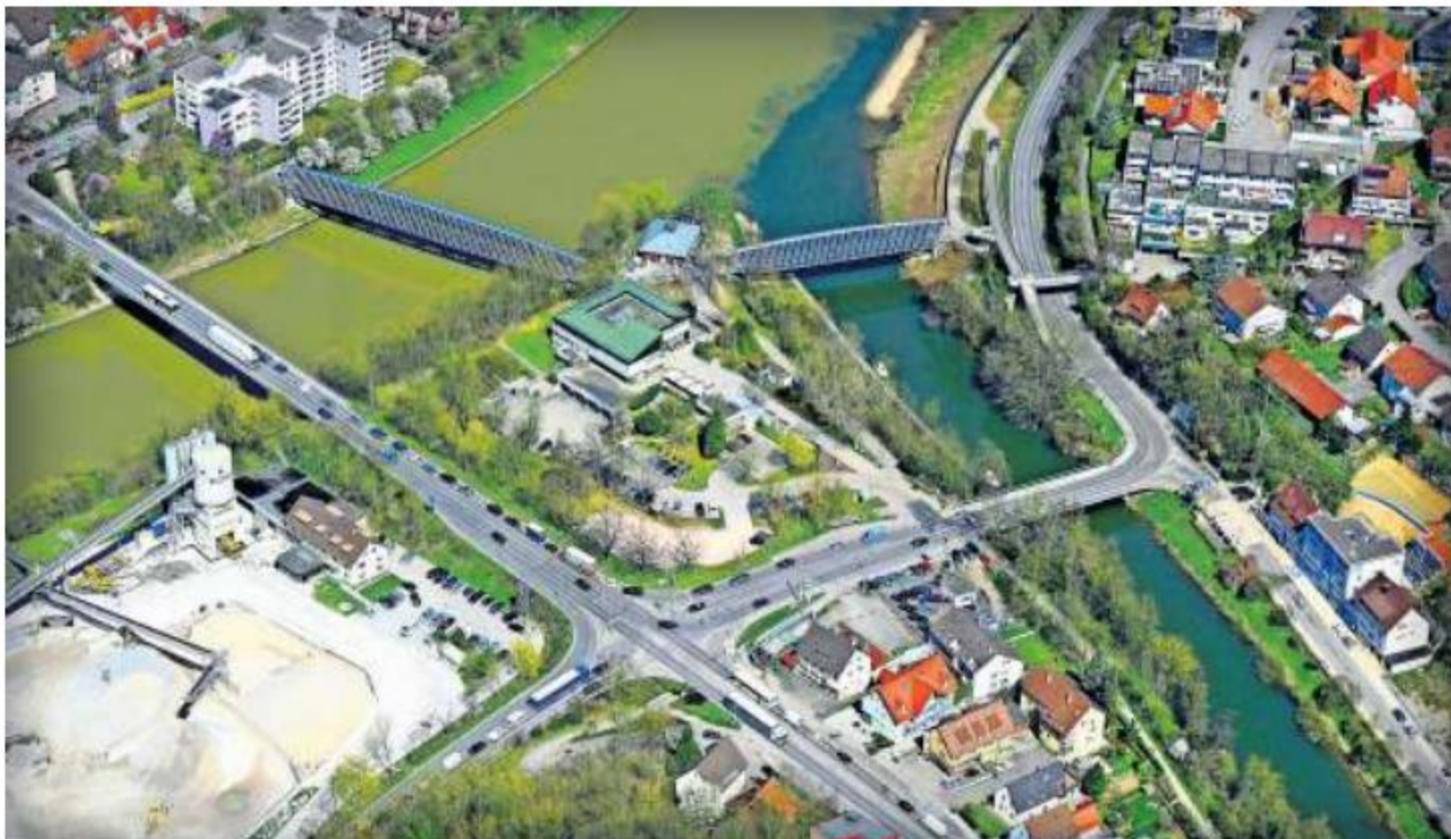
Weitere Vorschläge des Konzepts sind ein Ausbau der Kreuzung beim Baumarkt Hornbach in Aldingen, eine Entflechtung von Stadtbahn- und Autoverkehr bei Stuttgart-Mühlhausen, eine längere Einfädelspur der B-27-Auffahrt Kornwestheim-Mitte/Ost und ein Ausbau der Kreuzung vor Fellbach-Oeffingen. Die Wartezeiten im Stau seien jedoch mit 28 bis 56 Prozent nur bedingt verkürzbar. Es gehe um „Stauzeitverkürzung, nicht Staubeseitigung“, sagte Hermann. Es sei aber „erstaunlich, wie viel machbar ist“.

Diese Maßnahmen seien binnen zwei Jahren realisierbar, sagte der Regierungspräsident Johannes Schmalz. Zudem seien sie mit acht bis zehn Millionen Euro nicht teuer, so Hermann – plus 20 Millionen Euro für die Westrandbrücke. Die Brücke sei „ein Sonderfall“, weil sie bisher im Landesverkehrsplan nicht vorkomme. Stadt und Land müssten sich die Kosten teilen.

Kommunale Vertreter äußerten Skepsis gegenüber den Plänen. „Wenn das so einfach geht, warum wurde es bislang noch nicht gemacht?“, fragte der Ludwigsburger Baubürgermeister Michael Ilk. „Für uns bringt das keine Verbesserung“, kritisierte Andreas Hesky, OB von Waiblingen. Ludwigsburgs Stadtteil Neckarweihingen werde gar zusätzlich belastet.

„Wir hatten schon zu schlucken mit der Ablehnung der Andriof-Brücke“, sagte der Remsecker OB Karl-Heinz Schlumberger (siehe Kasten). Er sei dennoch „ausgesprochen dankbar“ für das klare Votum des Ministeriums für die Westrandbrücke. Diese sei Voraussetzung für Bau und Gestaltung der Neuen Mitte in Remseck. Er habe erkannt, dass der Bau zweier neuer Brücken für die Stadt Remseck letztlich utopisch sei.

Der Fellbacher OB Christoph Palm zeigte sich bereit, eine leichte Mehrbelastung seiner Stadt durch die neue Brücke zu akzeptieren. „Das Problem kann ohne die Andriof-Brücke nicht gelöst werden“, kritisierte Joachim Pfeiffer, CDU-Regionalrat. Insgesamt äußerten sich die rund 20 kommunalen Vertreter einverstanden.



Linderung für den Verkehrsinfarkt auf der Remstalstraße soll eine neue Westrandbrücke bringen.

Foto: Werner Kuhnle

Kommentar

Kunst der Fügung

Verkehr Remseck beugt sich. Nur deshalb hat der Minister Erfolg. *Von Markus Klohr*

Zwei Dinge muss man dem Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) lassen: Er hat es geschafft, beim heiklen Thema Straßenverkehr im Großraum Remseck alle Beteiligten ins Boot zu holen. Und er hat sein Verkehrskonzept für die von Staus geplagte Region nicht als großen Wurf verkauft.

Fakt ist: die vielen am Montagnachmittag vorgestellten, kleinen Verkehrsmaßnahmen hätte man auch ohne großes Brimborium realisieren können. Erreicht hat Hermann seinen großen politischen Erfolg – den Konsens aller politisch Beteiligten – allerdings dank einer Kehrtwende der Remsecker Rathauspitze. Vehement hatte sich der OB Karl-Heinz Schlumberger stets dagegen gewehrt, eine neue Neckarbrücke in der Ortsmitte zu akzeptieren – wenn nicht Aussicht auf eine große Brücke für den überregionalen Verkehr am Ortsrand besteht. Nun hat Hermann dem OB die Pistole auf die Brust gesetzt: entweder die kleine Lösung oder gar keine. Und Schlumberger übt sich in der Kunst der Fügung.

Erklärbar ist dieser Fakt damit, dass Schlumberger Realist genug ist zu erkennen, dass er keine Wahl hat. Aber auch damit, dass er in sechs Wochen Pensionär ist. So ganz ohne politisches Vermächtnis tritt niemand gern ab. Man darf gespannt sein, wie sich der Gemeinderat zu dieser lange Zeit ungeliebten Brücke verhält. Von einer Lösung ihrer Verkehrsprobleme ist die Stadt jedenfalls noch meilenweit entfernt.

LAST ODER LÖSUNG? EINE NEUE BRÜCKE FÜR REMSECK



NORDOSTRING: AUFSTIEG UND FALL EINES VERKEHRSPROJEKTES

Idee Als eine der wenigen Großstädte in Deutschland verfügt Stuttgart nicht über eine ringförmige Autobahn rund um die City. Daraus wurde in den 70er Jahren die Idee geboren, die Verkehrsräume Ludwigsburg/Kornwestheim und Fellbach/Waiblingen besser zu verbinden. Allein: die Pläne landeten in der Schublade. In den Folgejahren wurde erwogen, über

einen ersatzweisen Ausbau der Bundesstraßen 10, 14 und 29 den Verkehr fließen zu lassen – geboren war der Nordosttring.

Abschied Nach dem Amtsantritt der rot-grünen Bundesregierung 1998 wurden die Pläne in der Schublade versenkt – zum Ärger der Stadt Remseck, aber zur Freude der Nachbarn Fellbach und

Waiblingen. Vor allem die CDU und die IHK pochten auf eine Fortsetzung der Planung.

Neubeginn Im Jahr 2005 nahm der Stuttgarter Regierungspräsident Udo Andriof einen neuen Anlauf. Eine neue Neckarbrücke zwischen Remseck-Aldingen und Fellbach-Oeffingen solle in abge-speckter, dreispuriger Version die

Verkehrsprobleme lösen. Doch nur Remseck und Waiblingen konnten dem Konzept etwas abgewinnen.

Vollbremsung Die Wahl der grün-roten Landesregierung bescherte der „Andriof-Brücke“ das Aus. Danach hat das Landes-Verkehrsmi-nisterium insbesondere Remseck versprochen, eine andere Lösung für die Verkehrsnot zu finden. mk