



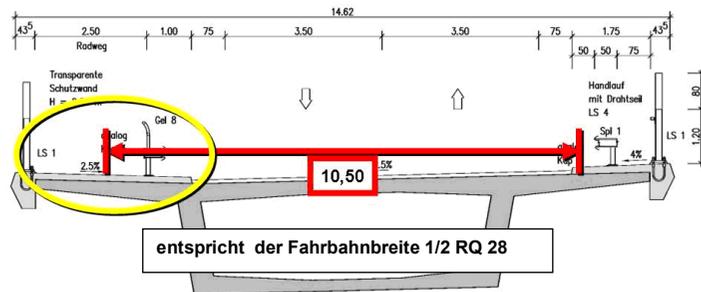
Bürgerverein Zazenhausen e.V.

10 irreführende Behauptungen des Regierungspräsidiums Stuttgart über die Neckarbrücke – und die Tatsachen und Wahrheiten dazu:

1. Das Regierungspräsidium behauptet, die geplante Neckarbrücke sei kein Teil des Nordostrings.

Auch die neuen Brückenpläne entsprechen genau einer halben Nordoststring-Brücke. Die Brücke wäre sogar breit genug, die Hälfte einer Autobahn darauf unterzubringen. Wer nicht den Nordoststring plant, würde am vorgesehenen Standort niemals eine solche Brücke bauen. Die vom Regierungspräsidium wiederholt geäußerte Absicht, den Nordoststring zu bauen, ist auch für die neuen Brückenpläne das oberste Ziel.

Dank des Tricks mit dem Fahrradweg ist im Endeffekt eine Brückenbauwerksbreite von 14,62 m erreicht. Mal 2 und es wäre mehr als ausreichend für den „Regelquerschnitt RQ 28“ für Autobahnen – der sieht nämlich 28 m vor. Rechnen Sie's nach. (Unten der Originalplan der Brücke.)



2. Das Regierungspräsidium behauptet, es plane – wenn überhaupt – nur eine zweispurige Landstraßenverbindung zwischen Waiblingen und Kornwestheim, die nur dem Regionalverkehr diene und keinen Fernverkehr anziehen würde.

Die Landesregierung hatte beim Bundesverkehrsministerium bereits 2003 beantragt, den Nordoststring zuerst zweispurig zu bauen und ihn dann später auf 4 Spuren auszubauen. Genau so geht das Regierungspräsidium jetzt vor. Sobald auch nur eine zweispurige Straße die jeweils 4-spurige, autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen B14/B29 im Osten und B10/B27 im Westen verbindet, zieht sie sofort sehr viel Fernverkehr in unseren Raum. Noch größere Staus als heute wären die Folge, so dass sehr bald ein 4-spuriger Ausbau erfolgen würde.

Die geplante Brücke ist eine mautfreie Straße, die – vor allem nachts – weiträumig LKW-Fernverkehr anziehen wird. Mit modernen Navigationsgeräten ist es keine Schwierigkeit, solche Nebenstrecken zu finden.

3. Das Regierungspräsidium behauptet, der Bau der Brücke führe zu einer Entlastung der Ortskerne von Remseck.

Auf unsere Nachfrage konnte das Regierungspräsidium keine einzige Straße in den Ortskernen von Remseck nennen, die durch die Brücke entlastet würde.

Im Gegenteil: Aldingen-West, Oeffingen und Kornwestheim werden wesentlich stärker belastet. Das Regierungspräsidium hat sich bisher trotz Aufforderung geweigert, eine Bilanz vorzulegen, wie viele Menschen durch die Neckarbrücke entlastet und wie viele zusätzlich belastet würden.

4. Das Regierungspräsidium behauptet, die geplante Brücke diene der Wirtschaft, weil Ludwigsburg und Waiblingen besser verbunden seien.

Die neue Neckarbrücke ist sehr schlecht an das bestehende Straßennetz angebunden, so dass sie nur Sinn macht, wenn weitere Teilstücke (des Nordostrings) gebaut werden. So wird es auch hier

wieder an Engstellen zu Staus kommen. Das Regierungspräsidium weigert sich, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Neckarbrücke vorzulegen. Bei dieser Berechnung wird der wirtschaftliche Nutzen einer Straße den Kosten gegenübergestellt. Das Regierungspräsidium nennt nicht einmal die jährlichen Unterhaltungskosten für die geplante Straße und Brücke. Neue Straßen nützen darüber hinaus nur den großen Firmen und schaden dem Mittelstand.

5. Das Regierungspräsidium behauptet, es habe Alternativen geprüft, diese seien aber schlechter.

Es wurden zwei Alternativen näher geprüft. Beide Varianten führen zu einer stärkeren Entlastung der alten Brücke in Remseck als die vom RP geplante. Diese Varianten wurden nur deshalb ausgeschlossen, weil sie sich nicht in einen Nordoststring einfügen lassen.

6. Das Regierungspräsidium behauptet, dass die Alternative „Billinger-Brücke“, städtebaulich nicht in Remseck hineinpasst.

Die nahe der bestehenden Brücke verlaufende Billinger-Brücke bei Remseck wäre deckungsgleich mit dem Flächennutzungsplan der Stadt Remseck. Es ist der erklärte Wunsch der Stadt, dass an dieser Stelle eine neue Brücke gebaut wird, um die alte zu entlasten. Bei der Billinger-Brücke könnte sogar der gesamte Verkehr von der alten Brücke auf die neue verlagert werden. Die Billinger-Brücke würde wesentlich weniger Fläche zerstören und Neckargröningen stark entlasten, ohne andere Gebiete stark neu zu belasten. Diese Brücke würde keinen Fernverkehr anziehen – und sie würde nicht zu einem Nordoststring ausgebaut werden können!

7. Das Regierungspräsidium behauptet, man könne Verkehrsprobleme nur durch Straßenneubau lösen.

Das Verkehrs-Problem der bestehenden Neckarbrücke bei Remseck ließe sich leicht durch zwei Kreisverkehre bei Neckarremms und Neckargröningen entschärfen. Zugleich müsste die Geschwindigkeit auf den zuführenden Straßen verringert werden. Durch eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Hegnach könnte die dortige Bevölkerung schnell von Lärm und Abgasen entlastet werden.

8. Das Regierungspräsidium behauptet, die geplante Brücke sei umweltverträglich.

Der Nord-Ost-Ring würde durch ein großes Gebiet, das heute weitgehend unzerschnitten von größeren Straßen ist, eine zerstörerische Schneise schlagen. Die Schäden könnten nicht ausgeglichen werden. Die sehr wertvollen Böden des Schmidener Feldes und des Langen Feldes würden zerstört. Es handelt sich hier um die besten Böden weltweit. Dazu kommen eine weiträumige Luftverschmutzung und Lärmbelastung für Wohngebiete und Erholungsräume. Vom Aussterben bedrohten Tierarten wie dem Steinkauz wird der Lebensraum genommen. Besonders schlimm ist es, dass die freie Landschaft in der Mitte zerschnitten wird, dabei spielt es keine Rolle, ob der Nordoststring zwei- oder vierspurig gebaut würde.

9. Das Regierungspräsidium behauptet, dass durch Straßenbau der Verkehr nicht zunimmt.

Nach Inbetriebnahme der Waiblinger Westumfahrung stieg die Verkehrsbelastung für Hegnach innerhalb kurzer Zeit stark an, die Straße hatte „Neuverkehr“ erzeugt. Dieses Phänomen zeigt sich überall dort, wo neue, schnelle Straßen gebaut werden. Ursache dieser Entwicklung ist zum Beispiel ein verändertes Einkaufsverhalten. Es wird nicht mehr zu Fuß im Ortskern eingekauft, sondern mit dem Auto zu weiter entfernten Einkaufszentren gefahren. Dadurch gehen die Läden in der Ortsmitte kaputt und in der Folge sind alle gezwungen, mit dem Auto zum Einkaufen zu fahren. Viele Arbeitsplätze gehen im Einzelhandel verloren, die mittelständische Wirtschaft wird geschädigt.

10. Das Regierungspräsidium behauptet, dass der Verkehr weiter zunimmt und deshalb immer mehr Straßen notwendig seien.

Laut Statistischem Landesamt hat seit einigen Jahren der Verkehr auch in der Region Stuttgart nicht mehr zugenommen – trotz Zuzug in die Region. Es gibt viele Gründe anzunehmen, dass der Verkehr zukünftig sogar weniger wird. Die Bevölkerung nimmt ab, auch in der Region Stuttgart. Der Anteil der Älteren nimmt zu und diese fahren weniger Auto. Die Treibstoffpreise werden auch in Zukunft weiter steigen, da die weltweite Nachfrage nach Erdöl steigt. Selbst die Verkehrsgutachter des Regierungspräsidiums haben ihre Verkehrsprognosen innerhalb von einem Jahr kräftig nach unten korrigieren müssen. Würden keine weiteren Straßen mehr gebaut, hätten wir schon längst eine deutliche Verkehrsabnahme. Neue Straßen erzeugen neuen Verkehr.

Weitere Infos, Pläne, Einspruchsformulare bei Arge Nord-Ost e.V. unter: www.arge-nord-ost.de

