

im April 2012

Positionspapier der Freien Wähler in der Region Stuttgart zum Straßenbau und zum Ausbau des ÖPNV als Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg und Wohlstand im Land

Forderungen der Freien Wähler in der Region Stuttgart an die Landesregierung:

1. Die Landesregierung wird aufgefordert, ihre Haltung zum Straßenbau zu überdenken. Eine funktionierende, wettbewerbsfähige und Arbeitsplätze erhaltende und neue schaffende Wirtschaft braucht leistungsfähige Straßen. Der Neubau von Straßen wird nur dann gelingen, wenn die Landesregierung ihre Ziele formuliert und mit diesen Vorstellungen in Gespräche mit den betroffenen Kommunen geht, um einen Konsens zu finden. Das von Herrn Verkehrsminister Hermann angekündigte Gespräch mit den Kommunen Remseck, Ludwigsburg, Kornwestheim, Fellbach und Waiblingen wird begrüßt.

2. Die Landesregierung wird auch aufgefordert, alles dafür zu tun, dass herausragende Unternehmen, wie Stihl, ihren Sitz in der Region bewahren. Dazu gehört auch zu akzeptieren, dass Verkehrsprobleme, die aus dem Fehlen von Straßen resultieren, nicht durch eine bessere Ausschilderung oder Ampelsteuerung gelöst werden können. Vor allem dann, wenn gleichzeitig der berechtigte Wunsch auf Schaffung einer sinnvollen und funktionierenden Ausschilderung von Kommunen an Autobahnen (Waiblingen an der A81) abgelehnt wird.

3. Die Verbesserung des ÖPNV muss angepackt werden.

Die von der aufgezeigten Problematik betroffenen Städte haben durch eigene Initiativen wie Stadtbusverkehre, Beteiligungen an Buskonzepten sowie hohem finanziellen Engagement, wie z.B. beim Stadtbahnbau nach Remseck gezeigt, dass sie bereit sind, ihren Beitrag zu leisten. Die

regionalen Probleme müssen jedoch mit deutlich mehr Unterstützung durch das Land gelöst und nicht nur beschrieben werden.

Der Rems-Murr-Kreis und insbesondere der Raum Waiblingen/Fellbach, gehört zu den wirtschaftsstärksten Gebieten in Baden-Württemberg. Gleichwohl ist der RMK der einzige Landkreis in der Region Stuttgart, der keine direkte Anbindung an eine Autobahn hat. Dies ist angesichts der hohen und weiterhin wachsenden Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs ein Standortnachteil, der beseitigt werden muss.

Erschwerend kommt hinzu, dass neben dem fehlenden Autobahnanschluss auch keine leistungsfähige Straßenanbindung zwischen der Autobahn und der B14 und der B29 vorhanden ist. Lediglich das Murr-Tal und der Bereich um Backnang haben eine Perspektive durch den B14-Anschluss nach Mundelsheim, der eine kreuzungsfreie und funktionierende Autobahnanbindung ermöglicht. Eine Nutzung dieses Anschlusses für das Remstal und den Raum Waiblingen/Fellbach – von und nach Norden (Heilbronn) – scheidet angesichts der zahlreichen Baustellen und der nicht gegebenen Leistungsfähigkeit zwischen Backnang und Waiblingen aus.

Die Forderung der Wirtschaft, zuletzt eindrücklich in den Interviews von Hans-Peter Stihl in der vergangenen Woche dargelegt, lautet daher seit Jahren unvermindert, eine leistungsfähige Straße zwischen den Wirtschaftsräumen Waiblingen/Fellbach und Ludwigsburg/Kornwestheim zur Anbindung an die A81 zu bauen. Diese Straßenverbindung zwischen der B14/B29 über die Westumfahrung Waiblingen zur A81 soll keine überregionale Wirkung entfalten, sondern die vorhandenen Verkehrsströme besser bewältigen. Dies sind der Wirtschaftsverkehr (Pendler und Warentransport) und der Freizeitverkehr. Die Verkehrsproblematik wird an den regelmäßigen Staus in Remseck-Neckarrens deutlich. Das Nadelöhr über den Neckar ist seit Jahrzehnten vorhanden. Auch die Weiterführung zu A81 erfolgt problematisch über das Stadtgebiet von Ludwigsburg oder über ausgelastete Straßen zur Anschlussstelle Pleidelsheim. Dies ist für den Wirtschaftsstandort Region Stuttgart nicht angemessen. Daher ist im

regionalen Verkehrsplan eine „leistungsfähige Straßenverbindung“ zwischen Waiblingen/Fellbach und der A81 eingetragen.

Nachdem die Planungen zur Realisierung einer Teillösung (sog. Andriof-Brücke) in diesem Korridor nicht erfolgreich verliefen und die neue Landesregierung erklärt hat, diese Brückenplanung nicht weiter verfolgen zu wollen, stellt sich die Frage, wie die vorhandenen Verkehrsmengen bewältigt werden wollen.

Wer keine neuen Straßen bauen will, muss den Verkehr über das vorhandene Straßennetz abwickeln und zu Leistungserhöhungen oder Verbesserungen im Verkehrsfluss sorgen. Wie könnte das geschehen?

Dies könnte durch eine bessere Verkehrslenkung erfolgen. Leider sind alle Bemühungen der Stadt Waiblingen, an der A81 ausgeschildert zu werden, von der alten und der neuen Landesregierung vereitelt worden. Die Gründe sind trotz Regierungswechsels die selben geblieben:

1. Die Ausschilderung über Ludwigsburg-Nord oder -Süd kann nicht erfolgen, weil dann der Verkehr über Straßen, die mit einer hohen Feinstaubbelastung versehen sind, geleitet würde.
2. Die Ausschilderung über Pleidelsheim kann nicht erfolgen, weil die Straßenverbindung zwischen Pleidelsheim und Remseck bzw. Waiblingen heute bereits überlastet sei oder eine hohe Unfallhäufigkeit aufweisen würde.
3. Die Ausschilderung über Stuttgart-Zuffenhausen ist nicht möglich, weil der Verkehr auch dort über Straßen mit einer hohen Feinstaubbelastung geführt würde.

Die Ampelschaltung im Bereich Neckarrems wurde zuletzt Ende 2010 optimiert. Ob weitere Verbesserungen möglich sind, kann nicht beurteilt werden. Nach Auskunft der Stadt Remseck und der Straßenbauverwaltung des Landes ist die Schaltung „ausgereizt“. Weitere spürbare Verbesserungen sind nicht zu erwarten.

Es ist festzuhalten, dass Verkehrsverbesserungen durch verkehrslenkende Maßnahmen nicht zu erwarten sind und ohne den Neubau einer Straße, die Anbindung des Remstals an die A81 nicht verbessert werden kann.

Wie ist der Versuch des Landkreises Ludwigsburg, Verkehrskorridore für den LKW-Verkehr festzulegen, zu werten? Aufnahme von LKW-Korridoren in den Regionalverkehrsplan.

Die Überlegungen des Landkreises Ludwigsburg, den LKW Verkehr auf festgelegten Korridoren durch den Landkreis zu führen, sind grundsätzlich zu begrüßen. Sie sind Ausdruck dessen, dass viele LKW-Fahrer aufgrund der Überlastung des vorhandenen Straßennetzes nach Schleichwegen suchen. Die Ausweisung von LKW-Korridoren ist auch deswegen notwendig, weil es keine leistungsfähige Verbindung zwischen der A81 und dem Remstal gibt. Auf die fehlende Ausschilderung wird verwiesen. Gäbe es „eine prädestinierte Straße“ zwischen der A81 und dem Remstal, wäre dies der „natürliche Korridor“. Da es diese Straße nicht gibt, wälzt sich der Verkehr auf untergeordneten Straßen, die durch bebaute Gebiete führen.

Die Festlegung von LKW-Korridoren ist aber keine Aufgabe eines einzelnen Landkreises. Es ist notwendig, dass an den Schnittstellen zu den umliegenden Landkreisen Abstimmungen vorgenommen werden. Der Landkreis Ludwigsburg wird daher gebeten, sich mit den Umlandlandkreisen abzustimmen. Gleichzeitig wird die Region aufgefordert zu prüfen, inwieweit LKW-Korridore als regionalbedeutsame Planungen in die Fortschreibung des Regionalverkehrsplanes aufgenommen werden können oder sogar müssen.

Könnte eine örtliche, kleinräumige Lösung zu einer Verbesserung der Situation beitragen? Welche Bedeutung hat die Billinger Brücke und wie ist sie im Zusammenhang mit den Planungen der Stadt Remseck zur Neuen Mitte zu bewerten?

Die Stadt Remseck hat den nachvollziehbaren Wunsch geäußert, eine gemeinsame Stadtmitte für alle 6 Ortsteile zu schaffen. Dazu sind im

Bereich des Endhaltepunkts der U14 im Flächennutzungsplan Ausweisungen vorgenommen worden. Aus Sicht der Stadt Remseck wird eine Neue Mitte nur dann funktionieren können, wenn es gelingt, die heutige Neckarbrücke für den PKW- und LKW-Verkehr zu schließen und nur noch für den ÖPNV-, Fußgänger- und Radverkehr zu nutzen. Um den PKW- und den mit 11,9 % überproportional hohen LKW-Verkehr zu bewältigen, müsste in einer Entfernung von rund 400 Meter neckaraufwärts eine neue Brücke gebaut werden. Diese Brücke wäre an die Fellbacher Straße unterhalb des Schlossbergs angebunden. Von dort würde der Verkehr zurück auf die Remstalstraße (Neckarstraße in WN-Hegnach) oder weiter über die Schlossbergstraße zur Höhenstraße in Fellbach oder zurück zur Neckarstraße nach WN-Hegnach geführt werden.

Diese Verkehrsführung entspricht den Überlegungen der Billinger Variante im Prinzip. Die Billinger-Variante wurde bisher von den Gegnern der Andriof-Brücke ins Spiel gebracht, weil aus ihrer Sicht die Andriof-Brücke eine großräumige (anziehende) Verkehrswirkung hätte, welche die Billinger-Variante nicht entfalten würde. Dies ist grundsätzlich richtig, wobei die Billinger-Variante keine Antwort auf die Frage, wie die Stadtmitte Remsecks vom Verkehr entlastet und wie der Verkehr zwischen Remseck und der A81 oder zwischen Remseck und der B14/B29 abgewickelt wird, liefert.

Die Überlegungen der Stadt Remseck zur Entlastung der Neuen Mitte sind somit nicht geeignet und haben nichts damit zu tun, die bestehenden Verkehrsprobleme zwischen den Wirtschaftsräumen Waiblingen/Fellbach und Ludwigsburg/Kronwestheim bzw. zur A81 hin zu bewältigen.

Die von Remseck gewünschte Neckarbrücke als Ersatz für den bisherigen Neckarübergang ist lediglich eine örtliche Verkehrslösung, die keine regionalen Probleme bewältigt. Allerdings ist zu überlegen, inwieweit diese Brücke geeignet wäre, die Verkehrsbelastung in WN-Hegnach zu reduzieren. Sollte der Verkehr über die Fellbacher Str. zur Höhenstraße und dann über den Fellbacher Stadttunnel fließen, wäre damit eine deutliche Verkehrsreduzierung für WN-Hegnach gegeben.

Die bisherige Neckarquerung in Remseck als Chance für einen verbesserten ÖPNV.

Neben den Verbesserungen im MIV ist der Ausbau des ÖPNV eine große Herausforderung. Um die Verkehrsbeziehungen zwischen den Wirtschaftsräumen Ludwigsburg/Kornwestheim und Waiblingen/Fellbach zu verbessern, wäre eine direkte, tangentielle Verbindung wünschenswert. Sämtliche schienengebundenen Verkehre laufen über den Stuttgarter Hauptbahnhof, obwohl viele S-Bahnreisende ein Ziel im Bereich Zuffenhausen, Feuerbach, Ludwigsburg oder in Schwieberdingen oder vom Landkreis Ludwigsburg aus gesehen in Waiblingen oder Winnenden haben. Eine schienengebundene Verbindung zwischen Ludwigsburg und Waiblingen wurde bereits technisch auf ihre Machbarkeit untersucht. Die standardisierte Bewertung hat aber aktuell keine wirtschaftliche Realisierungschance aufgezeigt. Auch in Ludwigsburg selbst sind einige Vorbehalte im Hinblick auf die Streckenführung und den Bau von Hochbahnsteigen vorhanden. Um den ÖPNV zu verbessern wird daher vorgeschlagen, den Direktbus zwischen Ludwigsburg und Waiblingen auszubauen.

Wenn die Planungen der Stadt Remseck umgesetzt würden, könnte die heutige Neckarquerung (Verlängerung der Remstalstraße zur L1100) für den ÖPNV genutzt werden. Dies würde eine Beschleunigung für den Busverkehr ermöglichen. Hinzu käme, dass der Bus auf der Remstalstraße (Remseck)/Neckarstraße (WN-Hegnach) schneller vorankommen könnte, wenn diese Straßen weniger MIV aufnehmen müssten, weil der Verkehr über die Höhenstraße (Fellbach) zur B14/B29 gelenkt würde.