

**FUSS e.V.-Ortsgruppe Remseck+Umgebung**  
remseck@fuss-ev.de



in Kooperation mit

**Wanderfreunde Remseck**  
**Aktive 55plus Remseck**  
**Remseck und drum herum –Wandern und Erleben**  
[www.wanderfreunde-remseck.de](http://www.wanderfreunde-remseck.de)



Remseck, den 6.11.2020

## **FaktenCheck Westrandbrücke/-straße Stand 6.11.2020**

*Liebe Klubler, liebe FUSSler, liebe sonstige Aktiven und Unterstützer!*

Mit mehreren Fragekatalogen haben wir versucht, zur Durchführung des FaktenChecks bürgerentscheidsrelevante Angaben zu verifizieren (auf den Wahrheitsgehalt prüfen) bzw. erklärende Unterlagen zu erhalten. Nach einigen offensichtlichen Irritationen im Rathaus über unser Engagement wurden nun umfangreiche Antworten zur Verfügung gestellt. Wir konnten auch den ganzen Komplex zum Straßenbauwerk (Pläne, Höhe, Breite, Finanzierung) in einem ausführlichen Telefongespräch mit dem Regierungspräsidium abstimmen, dazu wurden Nachfragen noch schriftlich beantwortet. Dies veranlasst uns, den **FaktenCheck mit Stand 6.11.2020 zu aktualisieren:**

### **Grundlage: Informationen der Stadtverwaltung Remseck in Broschüren, Veranstaltungen, Internetauftritten**

**1 OB Schönberger bzw. Verwaltung (OB): Ziel der Westrandbrücke ist es, den Verkehrsfluss zu verbessern ... Der Durchgangsverkehr auf der Westrandbrücke sinkt von 61% auf 57%. Der Remsecker Ziel-, Quell- und Binnenverkehr steigt hingegen von 39% auf 43%.**

**FaktenCheck (FC):** Es mag dies ja durchaus das Ziel sein. Die Fakten der bisherigen „Planung“ dienen voraussichtlich aber nach unserer, und vieler Meinung nicht zur Zielerreichung, entgegen Gutachteraussagen hin oder her! Die derzeitige Planung braucht 4 statt bisher 3 Kreuzungen/Knotenpunkte, dazu noch mehr Ampelanlagen, 15 gegenüber bisher 12, was den **künftigen Verkehrsfluss deutlich verschlechtern** müsste. Die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsbauwerks wird ggü. dem aktuellen Stand auch noch durch weniger Hauptrichtungs-Fahrspuren, die vielen zwingenden Umwege mit hausgemachtem Mehrverkehr und dem abbremsenden „Ohr“ samt Rampe zusätzlich eingeschränkt. Damit müsste es wie gehabt auch Schleichverkehr in den Ortsteilen in Spitzenzeiten geben, sogar in Hochberg, so auch der Gutachter. Wieso die genannte Erhöhung des innerörtlichen Verkehrs durch die Straßenführung ein Vorteil sein soll, ist unklar. Fakt ist aber, dass dadurch viele Remsecker zu längeren Fahrstrecken gezwungen werden.

**2 OB: Die Westrandbrücke bekommt eine Fahrspur in jede Richtung.**

**FC:** Neubaustrecken von Landstraßen sind in die Straßenkategorie LS II bzw. LS III bei einer Fahrzeugstärke > 20.000 Fzge. mit einer Belastungsklasse 1 einzustufen, insofern ist die EKL (Entwurfsklasse) 2 und 3 zu berücksichtigen (**Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)**). Damit sind Straßenbreiten vorgegeben, s.u., aber dazu auch bei hoher Verkehrsbelastung, hier vorliegend gegeben, ist ein vierspuriger Ausbau zwingend vorzunehmen. Beim Regierungspräsidium konnten wir nun klären, dass in einer **unverbindlichen Absichtserklärung**

„Letter of Intent“ (nicht Vereinbarung, wie bisher behauptet) mit dem Oberbürgermeister als Voraussetzung für die Förderung eine leistungsfähige Straßenführung genannt ist. Laut Regierungspräsidium ist dieser Nachweis der Leistungsfähigkeit mit einer 2-spuriger Brücke durch den Gutachter Modus Consult erbracht. **Wir haben oben die Zweifel dazu begründet.** Mangels bisher konkreter Pläne und damit ohne rechtsgültigem Bewilligungsbescheid aber könnten demnach später diese grundsätzlichen Vorschriften (also eigentlich zwingend vier-streifig) dennoch zur Anwendung für eine Förderung kommen. Und wenn nach den Wahlen in 2021 ein neuer Verkehrsminister antritt, der hoffentlich andere Schwerpunkte setzt, für die Wirtschaftsunternehmen, Handwerker, Pendler, die unsere Gesellschaft hier am Laufen halten? Dann wird auf die Tagesordnung auch die schon heute vorhandenen Alternativen zu dieser Westrandbrücke kommen müssen, die die verkehrlichen Notwendigkeiten nach unserer Einschätzung bei weitem nicht abdecken kann. Bevor sich der OB auf dieses „Abenteuer“ einlässt, sollte also zumindest mit einem konkreten, verbindlichen Vorvertrag Klarheit und Rechtswirksamkeit geschaffen werden.

### **3 OB: Für den Bau der Westrandstraße und der Westrandbrücke übernimmt das Land Baden-Württemberg 75% der Kosten, die Stadt Remseck am Neckar 25%.**

**FC:** Laut Regierungspräsidium sei die Westrandstraße generell eine kommunale Planung, aber sie ist doch wohl weiter eine Landesstraße mit Straßenbaulast des Landes! Am Teilstück „Neckarbrücke mit Anschlüssen“ hätte das Land dennoch einen Interessenanteil und beteiligt sich deshalb an den Kosten sowohl der Planung als auch des Baus. Untersuchungen zeigen doch aber, dass die bisherige Route schon **massiv von regionalem/überregionalem (LKW-) Verkehr genutzt** wird, dessen Bewältigung eindeutig Aufgabe des Landes ist. Da Verkehrsminister Herrmann, wohl allein aus politischen Gründen, gegen eine leistungsfähige Brücke westlich von Aldingen sich verwehrt, kam nun schon 2014 die für ihn „tolle“ Idee, und das ist das oben genannte Interesse des Landes, den **Verkehr weiterhin mitten durch Remseck**, halt auf einer etwas verschobenen Trasse mit neuer Brücke fahren zu lassen. Alles aber als „Schmalspurlösung“ für die eigentlich dringend notwendige Brücke westlich von Aldingen, und dies wird ja auch billiger für die Landeskasse, denn bei den Kosten dieser Brücke will das Land auch noch **in die Stadtkasse Remseck** greifen! Man hat also weiterhin Verkehr, Staus, Krach und Gestank, mittendrin, und soll dafür auch noch zahlen!

### **4 OB: Ohne Westrandbrücke ist eine Umsetzung der Neuen Mitte, wie in der Planung dargestellt, nicht möglich.**

**FC:** Die um einige 100 Meter Richtung Westen verschobene Straßenführung samt Brücke macht Platz für eine Bebauung, beim Verkehrslärm und bei der Abgasbelastung (Westwind) der angegebenen ca. Fahrzeuge 35.900 (davon 3.500 LKW) ändert sich dadurch ja grundsätzlich nichts. Nur haben dies die NeubürgerInnen beiderseits des Neckars in vollem Umfang zu erleiden, auch noch von einer hochgeführten Brücke samt Rampen. **Also ein Wohnen hinter hohen Lärmschutzmauern?** Zusätzlich wird das reine **Wohngebiet Schloßberg massiv belastet**, so dass eine monströs zu nennende Lärmschutzmauer von 500 Meter Länge und einer Auskrugung Richtung Straße von 4 Meter und einer Höhe von 4,5 Meter nach Lärmschutzrichtlinien vorgeschrieben ist! Dies gilt natürlich auch alles für den Bauabschnitt 2 gegenüber, auch hier muss es hohe Lärmschutzmauern geben, auch am Bauabschnitt 3, denn die Belastung ist ja überall die Gleiche. Dies alles zeigt diese eigentlich **menschenfeindlichen Auswirkungen dieser Straßenbauabsichten**, die langjährige und damit veraltete Planung passt nicht mehr in die heutigen Zeiten mit **Verkehrsminderung überall in Städten**. Nur zwischen den Remsecker Ortsteilen und den Neubaugebieten soll anderes gelten?

Der Bauabschnitt 2, also ggü. dem Rathauskomplex, könnte **man ja schon jetzt sofort bebauen**, wenn man denn das Gelände von der Fa. Krieger auch noch „kriegt“, 2/3 vom Bauabschnitt 2 sollen schon Remseck gehören. Die Verkehrsbelastungen wären dann halt heute im Osten beim Rathaus hinter Mauern, mit einer neuen (hochgeführten) Westrandbrückenstraße erst recht, eben dann halt im Westen und verstärkt im Süden, immer auch hinter Mauern. Muss man wirklich Neubaugebiete so verkehrsumtost planen, nun wirklich nicht optimale Voraussetzung für „Qualitäts-Neubaugebiete“.

### **5 OB: Neue Mitte wird autofrei, aus der bisherigen Neckarquerung eine autofreie Brücke.**

**FC:** Für die Bauabschnitte 2 und 3 der Neuen Mitte liegen keine verbindlichen Planungen vor, in Illustrationen sind aber Straßen zur Erschließung vorgesehen, für **Anlieger- /Liefer- und Kundenverkehr und intensivem Busverkehr**, Durchfahrt auch nach Neckargröningen. Die Bauabschnitte Neue Mitte können damit nicht autofrei oder gar kraftfahrzeugfrei werden, auch nicht die dann alte Landesstraße entlang Neckargröningen.

Alte Neckarbrücke als „Flaniermeile“? Sie soll nur noch für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV zur Verfügung stehen. Dabei wäre die bisherige, schon eher schmale Fahrbahn der Neckarbrücke für den Busverkehr von mind. 4 Linien mit Gegenverkehr freizuhalten, eine **Verengung/Möblierung ist damit ausgeschlossen**, Platz auch für Feuerwehr, Rettungswagen ist sowieso nötig. Und was ist mit der angedachten Stadtbahn von/nach Waiblingen? Neu hat ja die Stadt die Angaben geändert, es soll **eine** sog. Umweltspur, für Busse und Radler, dazu beiderseits Fußwege, eingerichtet werden. Der Gegenverkehr soll durch Ampeln gesteuert werden, **bisher wohl einmalig** und fraglich, ob es so genehmigt wird. Es wäre aber unerträglich, wenn die Busse/Fahrgäste durch Ampeln aufgehalten werden, damit im Gegenverkehr die über 2.000 geplanten Radler täglich auf ihrer dort geplanten Radautobahn ohne anzuhalten

durchbrausen können. Unseres Erachten wird die Alte Brücke damit überfrachtet mit Funktionen und muss deshalb **verbreitert werden**, damit es für Busse/Radler 2 Fahrspuren gibt, dazu 2 ausreichend breite Gehwege, gerne mit der gezeigten Aufenthaltsqualität.

Die Alte Neckarbrücke samt Stück alte Landesstraße wird als Gemeindestraße zurückgestuft, damit hat die Stadt wohl Zugriff auf den Umbau, hat aber dann auch insgesamt die Straßenbaulast, insbesondere für die Neckarbrücke. Ein mögliches, **zusätzliches finanzielles Risiko** für die Stadt.

## **6 OB: Ökologie Die Neue Mitte kann ein einmaliges und markantes Naherholungsgebiet für die Stadt Remseck werden und zu einem Pilotprojekt für nachhaltigen, umwelt- und klimagerechten Städtebau.**

**FC:** Die Illustrationen der Bauabschnitte zeigen eine enge (Hochhaus-)Bebauung mit bis zu 5-stöckigen, großflächigen Häusern. Wo da das vollmundig angepriesene „einmalige und markante Naherholungsgebiet“ entstehen soll, ist **nicht nachvollziehbar und ist deshalb irreführend**. Der Bauabschnitt 2 ist von 3 Seiten von Straßen umgeben, der Bauabschnitt 3 von einer hochgelegten brückengeführten Umgehungsstraße samt Rampe, beide Wohngebiete sind von der freien Landschaft dadurch abgeschnitten. Die „Chinesische Mauern“ fehlen übrigens ganz in der Illustration, erstaunlicherweise, die brauchen aber Platz an Breite und auch Länge, was so manchem „Wohnwürfel“ in der Illustration den Garaus machen wird. Dass in **Remseck grundsätzlich kein Wohnraum fehlt**, zeigen doch die laufend ansteigenden Einwohnerzahlen. Dass manche „alt eingesessenen“ (jungen) Bürger wegziehen, hat mit der explodierenden Preisentwicklung bei den Immobilien und den Mieten auch in Remseck zu tun, auch nun mit dem Home-Office und noch preiswerten Wohnen im Einfamilienhaus im Umland. Die Neue Mitte mit dieser „städtischen Aufsiedlung“ ist dabei doch keine wirklich schöne, fraglich bezahlbare Alternative.

Die neuen Bewohner bringen aber nicht nur, vielleicht, Geld in die klamme Stadtkasse, sie wollen auch Kitas (schon jetzt kein Personal vorhanden), instandgesetzte Schulen, Sportplätze, Einkaufsmöglichkeiten, usw., kostet alles auch.

## **7 OB: Die Neue Mitte ist für alle Einwohner gut erreichbar. Hier kann die nachhaltige Sicherung der Versorgung mit allen Gütern und Leistungen des täglichen Bedarfs gelingen.**

**FC:** Die Neuen Mitten sind nach vorliegender Idee **durch den Neckar getrennt**, nur durch einen **großen Umweg** sind beide mit dem Auto verbunden. Die alte Neckarbrücke müsste aber zur Sicherheit für Fußgänger und Radler, zusätzlich zum intensiven Busverkehr, eigentlich verbreitert werden. Das offensichtlich **geplante Dienstleistungs- und Ladenzentrum ist also kein Zentrum**, sondern durch den Neckar geteilt. Für Neckargröninger sind beide Teile eben noch zu Fuß zumutbar zu erreichen, für Neckarremser schon nicht mehr, dort muss endlich eine Einkaufsmöglichkeit oben vorgesehen werden. Damit wären aber auch Einrichtungen in den Ortsteilen in Frage gestellt, bei den Büchereien und Banken hat es ja schon angefangen, bei Lebensmitteln wird es **Verdrängungen** aus Aldingen und Hochberg geben. Schlimm wäre es, wenn in Aldingen wegen der evtl. neuen Konkurrenz in der Neuen Mitte Fachgeschäfte aufgeben müssten, statt richtigerweise **Aldingen als Einkaufs- und Dienstleistungsortteil** von ganz Remseck mit einer Einkaufsmeile zum Bummeln und Flanieren weiter zu entwickeln.

## **8 OB: „Monsterbrücke und Zerstören der Landschaft?“**

**FC:** Wegen Durchfahrtsvorschriften müsste der **Verkehr auf der Brücke auf über 9 Meter Höhe geführt** (über Gleiskörper Stadtbahn) werden, zum Vergleich also im 4. Stockwerk eines Hauses. Ebenso das auf diese 9 Meter führende „Ohr“, und die beiderseitigen, da hinaufführenden Rampen. Das Schallgutachten misst übrigens nur bei 4 Meter Höhe und ist damit unrichtig! Mit dieser Höhenlage wird es sich um ein **beherrschendes, großes Bauwerk in bisher freier Landschaft** handeln. Um die Dimensionen besser zu erfassen, baten wir um maßstäbliche beiderseitige Seitenansichten auf voller Länge, was bisher verweigert wurde, dies halten wir aber für entscheidungsrelevant. Die bisherige Illustration mit dieser neuen Brücke, weit weg und „winzig“, halten wir für objektiv falsch und damit in der Sache irreführend.

Das Verkehrsbauwerk Westrand-Brückenstraße benötigt nach vorliegender Illustration **Verkehrsflächen für bis zu 5 Fahrspuren (Fahrstreifen)**, um den Verkehr abwickeln zu können. Vorgeschrieben aber ist allein schon eine eigentliche Querschnitt-Fahrstreifenbreite von 3,50 Meter, ohne Nebenflächen. Damit sind **Verkehrsflächen von mindestens 7 Meter Breite bis über 17 Meter Breite** nötig. Es würde **massiv in die bisherige Topografie und Natur** eingegriffen, die Ortsteile Neckargröningen und Aldingen würden mit diesen „Querriegeln“ getrennt, die Belüftung der Tallage beeinträchtigt und die vorhandene Örtlichkeit nachhaltig, zum Schlechten, verändert.

## **9 OB: Remsecks erster Bürgerentscheid wird in die Stadtgeschichte eingehen! Die Zukunft der Stadt an den zwei Flüssen liegt nun in Ihren (BürgerInnen) Händen.**

**FC:** Die Fragestellung zum Bürgerentscheid ist so gehalten, und dies wird auch so freimütig eingeräumt, dass die Bürgerschaft über ein großes, wie später auch immer konkret gebautes Straßenbauwerk Westrandbrücke/-straße

abstimmen soll. **Also Abstimmung zu „ob“ und nicht zu „wie“**. Konkrete Pläne und nachvollziehbare Angaben, ein „begreifbares“ 3-D-Modell für die BürgerInnen soll es aber nicht geben, alles wird erst bei „Ja“ gemacht. Wir meinen, dass wir dies alles zum Bürgerentscheid hätten bekommen müssen und halten diesen eingeforderten „**Freibrief**“ für **gefährlich**. Man soll über eine „Katze im Sack“ abstimmen und weiß nicht, was da denn eigentlich rauskommt. Vor allem wenn zwingende, rechtliche Vorgaben einfach in zu vielen Punkten den bisherigen Illustration eigentlich deutlich widersprechen!

Auch unter [www.wanderfreunde-remseck.de/fuss](http://www.wanderfreunde-remseck.de/fuss)