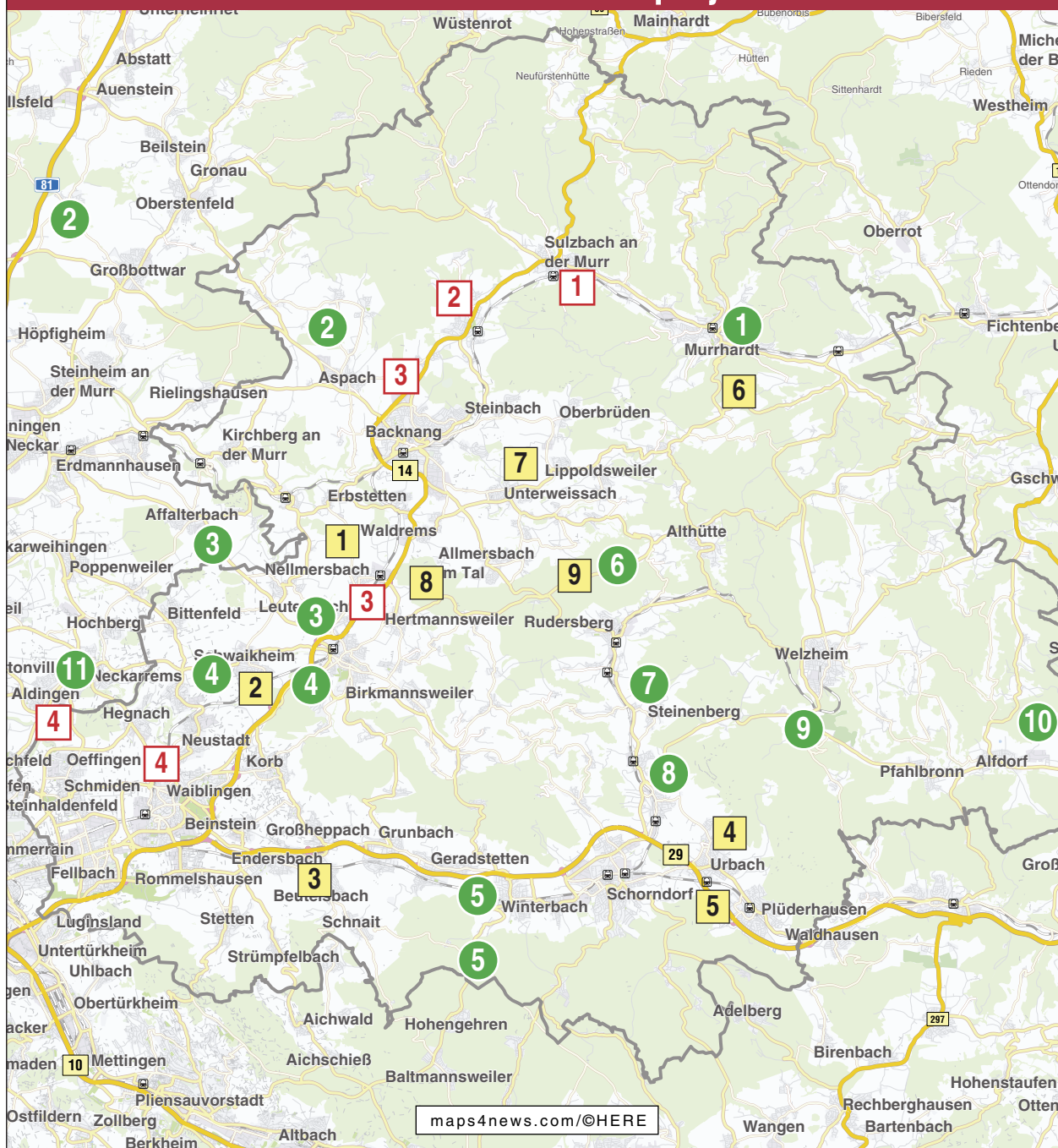


Straßenprojekte im Rems-Murr-Kreis



Bundesstraßen

- 1 Sulzbach-Umfahrung, 20 Mio. €, Trassenfreihaltung
- 2 Oppenweiler-B 14-Umfahrung 44 Mio €, „Höchste Dringlichkeit“
- 3 4-streifiger Ausbau B 14 Nellmersbach-Backnang-West, „Höchste Dringlichkeit“
- 4 B 29-Verbindung Waiblingen/Fellbach- Ludwigsburg/Kornwestheim („Nordoststring“) „Höchste Dringlichkeit“
3-Streifen: 157 Mio €, 4-Streifen: 209 Mio €

Landestraßen

- 1 Umfahrung Murrhardt, 15 Mio €, Trassenfreihaltung
- 2 L1115-Autobahnzubringer BK, 57 Mio €, „Höchste Dringlichkeit“
- 3 L1127 Winnenden-Affalterbach 4 Mio €, „Lokales Projekt“
- 4 L1140 Winnenden-Schwaikheim, 3 Mio €, „Lokales Projekt“
- 5 Umfahrung Winterbach, 13 Mio €, Trassenfreihaltung
- 6 L1080/1148 Umfahrung Rudersberg 14 Mio €, „Nicht weiterverfolgen“
- 7 L1148 Umfahrung R.-Schlechtbach 12 Mio €, „Nicht weiterverfolgen“
- 8 L1148 Umfahrung Schorndorf-Miedelsbach 9 Mio €, Trassenfreihaltung
- 9 L1150 Umfahrung Welzheim-Breitenfurst, 12 Mio €, „Hohe Dringlichkeit“
- 10 L1155 Umfahrung Alfdorf 16 Mio €, Trassenfreihaltung
- 11 Neckerquerung, Remseck 40 Mio €, „Höchste Dringlichkeit“

Kreis- und Gemeindestraßen

- 1 K1846 Ausbau Nellmersbach-Erbstetten, 2 Mio €, in Betrieb
- 2 K1850 Schwaikheim Südumfahrung, 11 Mio €, Trassenfreihaltung
- 3 K1862 Umfahrung Beutelsbach, 9 Mio €, wichtiges „Lokales Projekt“
- 4 K1880 Westumfahrung Urbach, 9 Mio €, wichtiges „Lokales Projekt“
- 5 K1881 Südumfahrung Urbach, 7 Mio €, wichtiges „Lokales Projekt“
- 6 K1900 Vorderwestermurr-Käsbach, 3 Mio €, wichtiges „Lokales Projekt“
- 7 K1907/1908 Unterweissach, 10 Mio €, wichtiges „Lokales Projekt“
- 8 K1914 Ausbau Baach-Bürg, 2 Mio €, wichtiges „Lokales Projekt“
- 9 K1915 Rettersburg-Öschelbronn, 4 Mio €, wichtiges „Lokales Projekt“

Nordoststring ist und bleibt ein Zankapfel

Regionalverkehrsplan (1): Die Straßenbauprojekte im Rems-Murr-Kreis

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
MARTIN WINTERLING

Waiblingen/Stuttgart. Der Nordoststring ist seit Jahren ein Zankapfel. Bereits totgesagt, entpuppt sich die Verbindung von der A 81 zur B 29 im Remstal plötzlich als quicklebendig. Im Regionalverkehrsplan hat sie das Prädikat „höchste Dringlichkeit“ erhalten. Diese Straße ist nicht das einzige Straßenbauprojekt, auf das die Region Stuttgart drängt.

Der Regionalverkehrsplan, den die Regionalversammlung im Juli verabschiedet hat, ist weder ein Umwelt- noch ein Klimaschutzplan. Laut Verband Region Stuttgart stellt das „Regionale Kursbuch für Mobilität“ die Weiche für eine nachhaltige Weiterentwicklung des Verkehrs in der Region. „Er berücksichtigt sämtliche Verkehrssysteme, zu Lande, zu Wasser und in der Luft“, nimmt der Verband die Bedeutung des dreizackigen Mercedes-Sterns auf. Auf eine Verkehrswende mit einer Reduzierung der CO₂-Emissionen zielt der Regionalverkehrsplan nicht ab. Im Vordergrund steht die Mobilität. „Der Regionalverkehrsplan soll Maßnahmen zur Gewährleistung einer zukunftsfähigen Mobilität aufzeigen – einer

zentralen Grundlage für die Funktionsfähigkeit der Region als Wohn- und Wirtschaftsstandort mit attraktiven Lebensbedingungen erreichen“, lautet das Hauptziel. Der Umweltschutz wird im Teilziel 5 „Sicherheit und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen“ nur erwähnt.

Ausgangspunkt für den RVP 2025 ist die Prognose, dass der Verkehr sowohl auf den Straßen als auch auf der Schiene wächst. Schon heute sind in den Hauptverkehrszeiten Staus auf den wichtigen Verkehrsachsen Alltag, die S-Bahnen morgens und abends drückend voll. Die Bevölkerung wird sowohl in Stuttgart als auch in den Umlandkreisen wachsen, prognostiziert das Statistische Landesamt für den Rems-Murr-Kreis ein Plus von 1,3 Prozent.

Bundesstraßen

- „Höchste Dringlichkeit“ hat für die Mehrheit der Regionalversammlung der Nordoststring, der im RVP „B-29-Verbindung Waiblingen/Fellbach-Ludwigsburg/Kornwestheim“ genannt wird. Erwogen werden ein dreistreifiger Ausbau für 157 Millionen Euro und ein vierstreifiger für 209 Millionen Euro. Die Umweltprüfung kommt zum Ergebnis: „Erhebliche Beeinträchtigungen für alle untersuchten Schutzgüter“, weil die Straße Vogel- und Landschaftsschutzgebiete durchschneidet und fast 60 Hektar Fläche beansprucht. Trotz der erheblichen

ökologischen Folgen böten beide Varianten „sehr hohe verkehrliche Wirkungen“, wobei der vierstreifige Ausbau favorisiert wird. – Die Bürgerinitiativen gegen den Nordoststring bestreiten vor allem die von den Befürwortern oft ins Feld geführte Entlastung der Stuttgarter Innenstadt und befürchten, dass der Nordoststring überregionalen Verkehr anzieht.

- „Höchste Dringlichkeit“ genießt auch der vierstreifige Ausbau der B 14 über Nellmersbach hinaus bis zum Autobahnzubringer Backnang-West. Der ist bereits durchgeplant und zum Teil im Bau.
- Rund 44 Millionen Euro kostet die 2,1 Kilometer lange B-14-Umfahrung von Oppenweiler. Den „erheblichen Beeinträchtigungen“ für die Umwelt steht eine „mittlere verkehrliche Wirksamkeit und die Entlastung der Bevölkerung“ gegenüber. „Höchste Dringlichkeit“.
- Rund 20 Millionen Euro würde eine B-14-Umfahrung von Sulzbach an der Murr samt Tunnel kosten. Die verkehrliche Wirksamkeit wird allerdings als gering eingeschätzt. „Trassenfreihaltung“.

Landesstraßen

- „Höchste Dringlichkeit“ besteht im RVP für den dreistreifigen Ausbau des Autobahnzubringers Backnang-Mundelsheim (L 1115). Durch die Überholmöglichkeiten werde die Verkehrssicherheit auf der Strecke erhöht, auf der es bereits des Öfteren zu schweren Unfällen gekommen ist. Für den Ausbau sprechen nicht nur 30 000 Kfz täglich, sondern auch die vielen Lkw, die dort unterwegs sind. Das Land hat den Ausbau in seinem Maßnahmenplan, allerdings noch keine Mittel bereitgestellt (Kosten: 57 Millionen Euro).
- Eine Trasse für die Umfahrung von Murrhardt (L 1066) soll freigehalten werden. Gleiches gilt für eine Umfahrung von Winterbach (L 1150) von der B 29 bis zum Engelberg, die Vogel- und Naturschutzgebiete durchschneiden würde. Selbst die Gemeinde Winterbach hat diese ortsnahe Umfahrung verworfen und setzt auf eine bessere Ortsdurchfahrt.
- „Nicht weiterverfolgen“ heißt es sowohl bei der Umfahrung von Rudersberg (L 1080/1148) wie auch bei den Umfahrungen der Ortsteile Schlechtbach und Michelau, der RVP verweist auf den Bürgerentscheid im Jahr 2007, der auf Verkehrsberuhigung („Shared Space“) statt auf neue Straßen abzielte.
- Für die Umfahrung von Schorndorf-Miedelsbach im Wieslaufthal (L 1148) soll zumindest die Trasse freigehalten werden. „Die Maßnahme erreicht eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit bei

mittlerer bis hoher Betroffenheit von Schutzgütern.“

- „Hohe Dringlichkeit“ hat die Umfahrung von Welzheim-Breitenfurst (L 1150) im RVP: Die kurze Ortsdurchfahrt würde vor allem auch vom überregionalen Verkehr entlastet.
- Die 2,9 Kilometer Nordumfahrung von Alfdorf hat einen hohen Flächenverbrauch, aber nur geringen verkehrlichen Nutzen: „Trassenfreihaltung“.
- „Höchste Dringlichkeit“ hat indes die Neckerquerung in Remseck (L 1197), die auch Waiblingen-Hegnach tangiert. Eine zweite Neckerbrücke erziele eine hohe verkehrliche Wirksamkeit und entlaste die überlastete heutige Neckerbrücke. Im RVP wird diese Brücke bei Aldingen als „möglicher erster Bauabschnitt“ eines Nordoststrings betrachtet.
- Als „wichtiges lokales Projekt“ wird der Ausbau der L 1140 Winnenden-Schwaikheim eingestuft. Vor allem unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit und des bestehenden Tempolimits.

Kreisstraßen

- Für die Südumfahrung Schwaikheim (K 1850) soll eine Trasse freigehalten werden. Für den regionalbedeutsamen Verkehr sei die Strecke nachrangig.
- Bei der Ortsumfahrung von Weinstadt-Beutelsbach (K 1862) warnt der RVP, dass diese eine Schurwald-Überquerung attraktiver macht und die Orte Schnait, Aichwald und Baltmannsweiler belasten könnten. „Trassenfreihaltung“.
- Die Westumfahrung Urbach (K 1880) ist aus Sicht der Region ein „wichtiges lokales Projekt“ und nicht regionalbedeutsam. Gleiches gilt für eine südliche Entlastungsstraße in Urbach (K 1881). Beide haben nur eine geringe verkehrliche Wirksamkeit.
- „Wichtige lokale Projekte“ sind ferner der Ausbau der K 1900 Vorderwestermurr-Käsbach, die Umfahrung von Unterweissach (K 1907/1908), der Ausbau der K 1915 Berglen-Retterbuch-Öschelbronn sowie der Ausbau Winnenden-Baach-Bürg (K 1914).

Arge Nord-Ost

■ „Der Verband Region Stuttgart (VRS) löst mit dem vorgelegten Entwurf die Verkehrsprobleme der Region nicht, sondern schreibt sie fort und verschärft sie“, so die Bürgerinitiative gegen einen Nordoststring, Arge Nord-Ost, über den Regionalverkehrsplan. Statt eine spürbare Verkehrswende, weg vom motorisierten Individualverkehr, hin zu einem Umweltverbund aus Fußgehen, Fahrrad, Öffentlicher Verkehr einzuleiten, sollen für mehrere Milliarden Euro Straßen gebaut werden. Ein Nordoststring, der 2016 überraschend im Bundesverkehrswegeplan wieder aufgetaucht war, „würde das Kfz-Verkehrsaufkommen in der ohnehin stark belasteten Kernregion des Ballungsraums Stuttgart nochmals deutlich erhöhen“.



Der alltägliche Stau auf unseren Straßen wie hier vor dem Kappelbergtunnel. Foto: Habermann

Nächste Folge

In der Serie „Regionalverkehrsplan“ geht es am Dienstag, 21. August, um die Schienenprojekte in der Region.

@ Die ganze Serie im Internet unter www.zvw.de