"Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Schlumberger !
Meine sehr verehrte Damen und Herren.

Ich bitte darum für die **Bürgerinitiative Pro Nord - Ost - Ring** deren Sprecher ich bin, aber auch im **eigenen Namen** und als **Mitglied der Freien Wähler** eine **Erklärung** abgeben zu dürfen.

Ich darf mich Ihnen kurz vorstellen:
Mein Name ist **Peter Kuhn.** Ich war von 1975, also ab Gründung der neuen Gemeinde bis 1998, also mehr als 23 Jahre **Bürgermeister** der heutigen **Großen Kreisstadt Remseck am Neckar.**

In dieser Zeit sind für den IV (also den Individual-Verkehr) die Westtangente Neckarrems, die Gemeindeverbindungsstraße NR-HB, sowie die Westangente Aldingen gebaut worden.

Für Radfahrer und Fußgänger entstanden der Neckartalradweg und die beiden Glasüberdachten Fußgängerstege über den Neckar und die Rems.

Für den ÖPNV (also den Öffentlichen Personen-Nah-Verkehr) wurden die Verlängerung der Linie U 14 von Mühlhausen nach Remseck, und damit der Anschluss an das gesamte Stadtbahnnetz der Landeshauptstadt Stuttgart, sowie als Zubringer zur Stadtbahn den so genannten „Remsecker Stadtbus" geschaffen.

Die beiden Westtangenten für Neckarrems und Aldingen sind gegen teils häftigen Widerstand aus der Bürgerschaft gebaut worden. Ohne sie wären die jeweiligen Ortskerne heute nicht mehr lebenswert und hätten auch nicht saniert werden können.
In beiden Fällen haben mir unmittelbare Anlieger, lange nach den Verkehrsfreigaben der Tangenten bestätigt, dass sie sich nicht belästigt fühlen, weil die vorgenommenen Lärmschutzmaßnahmen ausreichten.
Die beiden Tangenten hat die Gemeinde Remseck gebaut und damit jeweils die gesamten Planungskosten und 15% der Baukosten übernommen. Es ist daher müßig heute zu fragen, ob sie schon gebaut wären, wenn das Land als eigentlich zuständiger Baulastträger diese beiden Aufgaben hätte durchführen müssen.

Ich habe also reichlich Erfahrungen sammeln können, um zu beurteilen, wie sich die Realisierung der heute zur Debatte stehende **Neckarquerung im Zuge der L 1197** auf die **derzeitige Neckarbrücke** zwischeNR

und NG auswirken wird, zumal ich die gesamte Kreuzung auf der Neckarremser Seite fortwährend von meinem Dienstzimmer aus überblicken konnte.

**Brücke über den Neckar zwischen NR und NG**

Diese Brücke ist insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends völlig überlastet. Dies führt dazu, dass sich auf den Zufahrtsstraßen mehr oder weniger lange Staus bilden, die sich nach und nach aufbauen und nach zirka zwei Stunden langsam wieder abbauen.
Betroffen sind insbesondere die Zufahrten auf der L1100 aus Richtung Marbach, und aus Richtung Aldingen, der 1140 aus Richtung Ludwigsburg und aus Richtung Schwaikheim und fast über den ganzen Tag die Zufahrten der L 1100 und L 1197 aus den Richtungen Hegnach und Oeffingen. Abends sind die Zufahrten im Zuge der Neckartalstr. und aus den Richtungen Hegnach und Oeffingen besonders betroffen.
Immerhin müssen im Norden dieser Brücke also auf der NG Seite fünf zweispurige Straßen zu einem Fahrstreifen zusammengebündelt werden. Auf der NR Seite sind es drei Landesstraßen, die über die Brücke mit einem Fahrstreifen auskommen müssen.

Auch die besten Ampelanlagen, schon immer ja jeweils mit drei Programmen für morgens, tagsüber und abends geschaltet sind, können den Ansturm der zahlreichen Fahrzeuge, neuerdings sogar mit erheblichem Schwerlastverkehr (sogenannte Maut - Umfahrer) nicht bewältigen.

In den Staus geben die Fahrzeuge bekanntermaßen mehr Schadstoffe und mehr Feinstaub ab, als zügig Durchfahrende. Dies würden entsprechende Messungen sicher ergeben.
Nach meiner nun schon mehr als 30-jähriger Beobachtung dieser Situation bin ich fest davon überzeugt, dass diese Staus nach Fertigstellung der **Neckarquerung im Zuge der L 1197** fast ganz entfallen.
Allein durch den erst kürzlich durchgeführten Ausbau der Abwärtsstrecke der L 1100, gemeinsam mit der L 1140, auf zwei Fahrspuren hat sich der Stau aus Richtung Marbach und Ludwigsburg merklich zurückgebildet.

Weil der Engpass auf der Brücke schon seit Jahren besteht hat das Straßenbauamt Besigheim bereits 1994 angefragt ob sich die Gemeinde Remseck den Bau einer zweiten Brücke unmittelbar neben der jetzigen Brücke auf dann vier Fahrstreifen vorstellen könnte.

Unsere Antwort war ein klares **Nein**. Dieses Votum wurde vom damaligen Gemeinderat einstimmig gefasst, weil sonst ein für allemal der ja sicher noch zunehmende Verkehr durch das Herz der heutigen Stadt,

- neue Mitte hin oder her -, führen würde. Dies hat sogar die Straßenbauabteilung des Landes eingesehen und diesen Plan nicht weiter verfolgt.
Auch eine Lösung nach den Plänen Billinger hätten fast genau so den selben Mangel.
Diese Engstelle rührt auch daher, dass es zwischen Stuttgart-Bad Cannstatt und Remseck am Neckar auf einer Strecke von mehr als 7 Kilometer keinen Neckarübergang gibt, denn die beiden Übergänge oberhalb und unterhalb des Max-Eyth-Sees heben sich wechselseitig auf. Die Neckartalstrasse liegt sowohl in Stuttgart als auch in Remseck auf der linken Neckarseite. Daher muss eine weitere Brücke zwischen der Reinhold-Maier-Brücke in Bad Cannstatt und der Brücke zwischen Neckarrems und Neckargröningen soweit als möglich südlich liegen, was unter Berücksichtigung der sonstigen vorhandenen Gegebenheiten mit der geplanten neuen Brücke der Fall ist.

Das bisherige Fehlen der jetzt geplanten Brücke führt dazu, dass sich heute der gesamte Ost-West-Verkehr im Norden Stuttgarts entweder durch Stuttgart-Zuffenhausen über den Pragsattel nach Bad Cannstatt quälen, oder die Brücke in Remseck benutzen muss.
Die Brücke bei Neckarrems ist aber schon mit fast 36 000 Kfz-Einheiten in 24 Stunden völlig überlastet.

**Nach Fertigstellung der Neckarquerung im Zuge der L 1197** sollte zügig darauf hingearbeitet werden, dass dieses Teilstück nach Westen bis zur B 27 bei Kornwestheim und nach Osten bis zur neu geschaffenen Westtangente Waiblingen unter Umfahrung von Hegnach und Oeffingen verlängert werden.
Im Westen wäre es natürlich besser, wenn die Anbindung an die B 27a zum Containerbahnhof oder gar bis zum Zusammenschluss der B 10 mit der B 27 weitergeführt würde.
Dagegen spricht allerdings dass dann die neue Trasse eines zweispurigen Nordostringes eine relativ lange Strecke fast parallel mit der bestehenden B 27 als Umfahrung des Stadtkerns von Kornwestheim geführt werden müsste.

**Verkehrliche Notwendigkeit eines durchgehenden Nord-Ost-Rings**

Es gibt zahlreiche Gründe für die Notwendigkeit eines Nord-Ost-Rings. Ich will in aller gebotenen Kürze auf die zwei wesentlichsten eingehen und versuchen sie kurz darzustellen.

Erstens:
Die Landeshauptstadt Stuttgart und teilweise ihr unmittelbares Umland

wird sowohl im Westen als auch im Süden von je zwei 6-spurigen Autobahnen, der A 8 und der A 81, umfahren. Sie bilden gemeinsam eine sehr leistungsfähige Tangente, einen halben Ring, der den Durchgangsverkehr um den Stuttgarter Raum herumführt. Sie dient aber auch dem Ziel- und Quellverkehr der Region und entlastet so den Kern der Region, die Stadt Stuttgart.

Vergleichbares fehlt sowohl im Norden als auch im Osten Stuttgarts. Deshalb muss der dortige Tangentialverkehr heute noch auf Nebenstraßen ausweichen, die dafür überhaupt nicht geeignet sind, insbesondere weil sie teilweise durch Stadtgebiete wie in Kornwestheim, Ludwigsburg, Remseck am Neckar und Stuttgart führen.
Die in den 60er Jahren geplante Neckar-Alb-Autobahn mit Anschlussstellen bei Mundelsheim an die A 81 und Aichelberg an die A 8 hätte diesem Mangel teilweise abhelfen können. Sie ist aber, wie wir alle wissen, nicht realisiert worden.
Fazit: Nur ein **leistungsfähiger Nord-Ost-Ring** kann diesen historisch entstandenen Mangel beseitigen. Er würde vor Allem auch den hohen Anteil Schwerlastverkehr aus den Städten herausnehmen. Auch der ja starkvorhandene Ziel- und Quellverkehr würde diese Verbindung annehmen und damit in den genannten Städten wieder einen ungestörten normalen Binnenverkehr ermöglichen.

Zweitens.
Südlich von Waiblingen werden die jeweils vierspurigen Bundesstraßen B 29, von Schwäbisch Gmünd kommend, und die B 14 von Backnang kommend, miteinander **verknüpft** um dann gemeinsam durch den Kappelbertunnel und über den Neckar hinweg die B 10, von Plochingen kommend, zu erreichen.

Zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Kornwestheim werden die jeweils vierspurigen Bundesstraßen B 27, von Ludwigsburg kommend, und die B 10, von Vaihingen/Enz kommend, miteinander **verknüpft** um dann gemeinsam über den Pragsattel ebenfalls das Neckartal bei der Wilhelma zu erreichen.
Ein großer Teil dieses auf vier Bundesstraßen ein- und ausströmenden Verkehrs hat aber gar nicht Stuttgart als Ziel, sondern will eine der jeweils gegenüberliegenden Bundesstraßen erreichen.
Weil aber die Durchfahrt Stuttgarts äußerst beschwerlich und stauträchtig ist, ist sie schon allein wegen des enormen Schwerlastverkehrs ungeeignet. Deshalb ist es unabdingbar dass die angesprochenen **Verknüpfungspunkte** der jeweils zwei Bundesstraßen B10/B27 und B14/B29 möglichst direkt und leistungsfähig miteinander verbunden werden.

Fazit: Die sternförmig in den Kern der Region Stuttgart hinein- und herausführenden Bundesstraßen müssen an ihren Verknüpfungen außerhalb Stuttgarts mit einer Tangente als Ring miteinander verbunden werden.
Nur ein leistungsfähiger **Nord-Ost-Ring** kann diese Aufgabe in ausreichender Weise erfüllen

## Zweispurig oder vierspurig ?

Diese Entscheidung. ob ein zweispuriger **Nord-Ost-Ring** jemals auf vier Spuren ausgebaut werden muss, sollten wir getrost unseren Enkeln und Urenkeln überlassen. Einer zunächst zweispurigen Neckarquerung der L 1197, **der auch ich voll und ganz zustimmen kann**, sollte aber nicht einen dereinst vierspurigen Ausbau unmöglich machen.
Der Bau der Schwäbischen Eisenbahn vor mehr als 100 Jahren hat ja auch nicht den Ausbau auf zwei oder mehr Gleise verhindert.

Ich bedanke mich für Ihre Geduld und Ihre Aufmerksamkeit.