

## Fragen der FDP-Fraktion und Antworten der Verwaltung

### Frage 1:

Wie verändert sich der Anteil des Schwerverkehrs (>3,5t / >7,5t) auf einer potentiellen Westrandbrücke sowie den zubringenden Landesstraßen mit und ohne Nordoststring (differenziert nach Bundesverkehrswegeplan / Ausbaumodell Stihlvorstoß), mit und ohne Südbrücke Aldingen?

### Antwort:

Die Pläne mit dem SV-Anteil ab 3,5 t sind in der Präsentation ergänzt

Ein Vergleich zur Planung Stihl ist nicht möglich, da hier keine ausreichende Datenbasis vorhanden ist.

### Frage 2:

Bisher wurde immer von einer SV Zahl/d um die 5000 Transporter / LKW (bis zu 17% der gesamten Verkehrsmenge) auf der Neckarbrücke ausgegangen. Auf S. 13 wird der Gesamt SV mit 10,2% und +/- 3.500 Transporter / LKW > 3,5t angegeben. – Woher die Differenz zu bisherigen Verkehrserhebungen (z.B. Büro Kölz 2016)?

### Antwort:

Die Darstellung weist nur die SV mit mehr als 3,5t aus. Dieses Vorgehen ist üblich. Würde man nach dieser Auswertung im Jahr 2019 ebenfalls die Lieferwagen ab 2,8 t hinzunehmen, dann ergeben sich 6.018 SV>2,8t.

### Frage 3:

In der Prognose ohne einen NO Ring nach dem Bundesverkehrswegeplan nimmt der Verkehr auf allen Straßen zu (10-20% /S. 27), wohingegen ein NO Ring nach dem Bundesverkehrswegeplan die Remsecker Straßen um im Mittel 20-30% in der Mitte und den ausstrahlenden Landesstraßen entlasten würde – haben wir das richtig gelesen? (S. 33)

### Antwort:

Die Entlastung durch den NO Ring ist Folie 32 und 33 im Vergleich zur Analyse dokumentiert. Lediglich auf der Fellbacher Straße würde der Verkehr um rund 3.000 Kfz/d bzw. rund 22% zunehmen.

### Frage 4:

Im Textteil des verabschiedeten und gültigen Flächennutzungsplans 2005 kann man auf Seite 79f. lesen: Es „zeigt die Untersuchung aber auch deutlich auf, dass ohne eine wirksame Lösung der regionalen und überregionalen Verkehrsprobleme durch den Bau des Nordoststrings ... die Belastungen im Bereich neue Mitte so hoch bleiben würden, dass die städtebaulichen Ziele des Projekts Neue Mitte wohl kaum erreichbar sind.“ Steht die Verwaltung aufgrund der Präsentation nicht mehr hinter der Aussage des eigenen FNP?

### Antwort:

Durch die aktuelle Untersuchung im Jahr 2020 zur Westrandbrücke wird aufgezeigt, dass bei einer Veränderung des Straßennetzes eine qualitätsvolle Entwicklung auch ohne

den Nordoststring möglich ist. So ergibt sich die Aufgabe für die Westrandstraße, die den Verkehr grundsätzlich leistungsfähig macht und weitere Entwicklungen in Remseck ermöglicht. Mit dem NO Ring würde darüber hinaus eine weitere Verbesserung für das innerstädtische Netz von Remseck erreicht.

**Frage 5:**

Wie viel Volumen Wohnbebauung geht durch die Variante 3 auf der Neckargröninger Seite verloren? (S. 42-44)

**Antwort:**

Vergleich mit Variante 2: Die auf der Nordseite entfallende Fläche wird durch die Erweiterung des Baugebietes auf der Südseite weitgehend ausgeglichen. Die gesamte Baufläche reduziert sich um ca. 0,3 ha.

Vergleich mit Variante 1 (Wettbewerbsergebnis): Die gesamte Baufläche vergrößert sich um ca. 0,7 ha.

**Frage 6:**

Wie wirkt sich das Heranrücken des Verkehrs an die Wohnbebauung in Verkehrslärm, Stickoxiden, CO<sup>2</sup> und Feinstaubwerten aus, zumal wenn wir an teilweisen „Doppelverkehr“ im Raum mit Brücke und Brückenauffahrtsschleife denken? (S. 44)

**Antwort:**

Eine schalltechnische Voruntersuchung auf der Grundlage des Planfall 3a wird derzeit erarbeitet und in der Sitzung am 27.05.2020 vorgestellt.

Eine Aussage zu Stickoxiden, CO<sup>2</sup> und Feinstaubwerten ist erst möglich, wenn das städtebauliche Konzept mit Gebäudestruktur und die baulichen Maßnahmen zum Schallschutz vorliegen, da diese Punkte maßgeblichen Einfluss haben (z.B. Troglage der Straße). Bei dieser Betrachtung muss dann auch die Entlastung durch die Verlagerung auf anderen Straßen (z.B. Remstalstraße) berücksichtigt und eine Gesamtbilanz erstellt werden.

Ein „Doppelverkehr“ findet nicht statt. Siehe auch Frage 8

**Frage 7:**

Welche Bewertungskriterien werden dem Entscheidungskriterium „Entwicklung Neue Mitte unterstützen“ zugeschrieben? (S. 50)

**Antwort:**

In die Bewertung fließen maßgeblich die Kriterien zur Vermeidung von Trennwirkungen und zur Erreichbarkeit für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV ein. Ausführliche Darlegung siehe auch Sitzungsvorlage GR 100/2020

**Frage 8:**

Ist es richtig, dass in der Variante 3 als „Lösung für die Neue Mitte“ auf der WRB eine Prognose von 37.100 KFZ und auf der Einschleifung vor Neckargröningen 25.700 KFZ in der Prognose, also Fahrzeuge, die sich teilweise doppelt im Raum bewegen, prognostiziert werden? (S. 55)

**Antwort:**

Die genannten Werte betreffen zwei gewählte Querschnitte, einmal die Westrandbrücke und einmal die Rampe der L 1100. In Bezug auf die Aussage, dass Fahrzeuge doppelt benannt sind, kann festgestellt werden, dass Fahrzeuge auf ihrem Weg von Quelle zum Ziel viele Straßenquerschnitte überfahren – hier sind es beispielsweise die Fahrzeuge von der Brücke (Querschnitt 1), die als Rechtsabbieger über die Rampe der L 1100 in Richtung Stuttgart fahren (Querschnitt 2). Am Knotenstrom, der in Folie 56 und 58 dokumentiert ist, sind die einzelnen Ströme gut erkennbar. Die Zahlen der einzelnen Querschnittsbelastungen sind nicht zu addieren.

**Frage 9:**

Wie erklärt sich bei scheinbar besser fließendem Verkehr (Klassifikation C, D, E) im Bereich Neue Mitte eine Zunahme des Ortslagenverkehrs in Aldingen, Neckarrems, Hochberg und Hochdorf? (S.63)

**Antwort:**

Auf Folie 63 wird der Unterschied zwischen der Variante mit Westrandstraße mit und ohne NO Ring dargestellt. Aufgrund der hohen Verkehrswirkung des NO Ringes sucht auch der örtliche Quell- und Zielverkehr andere Wege auf dem kürzeren Weg zum NO Ring. Insofern sind die ausgewiesenen Veränderungen Umverlagerungen des örtlichen Verkehrs.

**Frage 10:**

Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um die Knoten 5 und 8 „flüssiger“ zu machen, damit keine neue Straße gebaut wird mit dem Qualitätsmerkmal „mangelhaft“ ( E ) beim Verkehrsfluss? (S. 66 / 68)

**Antwort:**

Mit Folie 66 und 68 wird nachgewiesen, dass die Leistungsfähigkeit mit den im Hauptplan dargestellten Knotenpunktsausbauten erreicht wird. Mit den im Plan ergänzten kleinen Boxen werden Alternativausbauformen untersucht, um zu prüfen, ob ein geringerer Ausbau möglich ist. Sofern ein ‚E‘ berechnet wird, wird der Beleg erbracht, dass dieser Ausbau nicht möglich ist.

**Frage 11:**

Augenscheinlich bringt die Variante 4a1 für das Ziel Remsecks, den Verkehr, vor allem die aktuell ca. 78% (regionalen) des nicht lokalen Durchgangsverkehr (S. 20) signifikant aus dem Bereich der Mitte und den Ortslagen zu bringen, die qualitativ hochwertigste Lösungsvariante an den Start. Wie würde eine solche Variante 4a1 zusammen mit einer Westrandbrücke wirken? Wie würden sich (in welcher Größe) Sog – oder Fahrtvariantenwechselgrößen auf die Ortsteile auswirken?

**Antwort:**

Eine Kombination der Trasse 4a1 mit einer Westrandbrücke war bislang nicht Gegenstand der Untersuchung, da sich dadurch zwei neue Neckarbrücken ergeben würden. Es lässt sich jedoch aus den untersuchten Planfällen ableiten, dass die bei Trasse 4a1 auf der alten Neckarbrücke verbleibenden rund 28.000 Kfz/d auf die Westrandbrücke verlagern würden und dort leistungsfähig bewältigt werden. Die

Effekte auf die Ortsteile werden als gering, wie auch in der untersuchten Variante auf Folie 54 eingeschätzt.

**Frage 12:**

Mit welchen zunehmenden Lärmbelastungen, Stickoxiden, CO<sup>2</sup> und Feinstaubwerten muss das Wohngebiet Schlossberg bei Realisierung der Variante 3 der Weststrandbrücke mit Weststrandstraße rechnen?

**Antwort:**

Siehe Antwort auf Frage 6

**Frage 13:**

Wir erwarten von der Verwaltung eine Aussage über den Einsatz finanzieller Mittel, die über den bisher praktizierten Rückzug auf "Nicht-Wissen zum jetzigen Zeitpunkt" hinausgeht, damit eine Abwägung zwischen verkehrlichem Nutzen und (kommunaler) finanzieller Aufwendung/Verpflichtung getroffen werden kann.

**Antwort:**

Bei positivem Ausgang des Bürgerentscheides für die Variante 3 werden im Rahmen der Vertiefung der Planung Kostenaussagen getroffen. Neben dem reinen Bauwerk spielen hier Themen wie Grunderwerb, Lärmschutz, Ausgleichsmaßnahmen, Planungskosten, Verfahrenskosten etc. eine maßgebliche Rolle. In diesem frühen Stadium können dazu allerdings noch keine Aussagen getroffen werden.

Für die Beurteilung der seitens der Stadt Remseck zu tätigen Aufwendungen ist die Kostenteilung zwischen dem Land B-W und der Stadt Remseck relevant. Diese ist für die Variante 3 im unten stehendem Lageplan dargestellt. Aufgrund der Änderungen am Knotenpunkt L 1100/ Ludwigsburger Straße im Hinblick auf Verbesserungen im ÖPNV und Radverkehr ist die Kostenverteilung noch zu konkretisieren.

Die Alternative des Landes zur Weststrandbrücke ist der Ausbau der bestehenden Neckarbrücke. Dieser würde durch das Land finanziert werden.

Die Kosten der Variante 4 (WIR-Vorschlag zur Ortsumfahrung Nord) müssten zu 100 % von der Stadt Remseck getragen werden. Das Land lehnt eine Beteiligung an dieser Variante ab.

