

## **Alternative Überlegungen zum Verkehrsentwicklungsplan – Zieljahr 2025 der Stadt Bietigheim-Bissingen**

Anregungen der FDP Bietigheim-Bissingen auf der Basis der Vorüberlegungen vom Architektur- und Ingenieurbüro Noller:

„Damit der zukünftige Straßenverkehr in unserer Stadt nicht verkehrt wird“

### **Aufgabenstellung / Zielsetzungen:**

#### **Vermeidung bisheriger Schwachstellen und Stauzonen-Schwerpunkte.**

Bietigheim-Bissingens Hauptverkehrsstraßen sind als Bundes-, Landes- bzw. Kreisstraßen ausgebaut. Die Topographie mit Enz-, Mettertal und einigen kleineren Seitentälern grenzen sehr stark neue, wirkungsvolle Entlastungstrassen ein.

Unsere Stadt ist eine Art Transitverkehrsnetz, sowohl von Norden nach Süden mit der B27, als auch von Westen mit der L1107 nach Löchgau / Freudental, der L1125 nach Sachsenheim / Sersheim. Die L1110 von Sachsenheim bzw. L1141 von Unterriexingen nach Untermberg. Die K1636 mit der Südumgehung zur B27 im Süden, die K1600 nach Freiberg und die L1125 nach Ingersheim / Pleidelsheim.

Ein Großteil dieser Durchgangsstraßen zwingt sich durch unsere Stadt, insbesondere auch an Straßen mit intensiver Wohnnutzung. Die Zielsetzung muss lauten: Die Stauzonen zu minimieren und eingeschränkte Verkehrsachsen durch Ampelverlustzeiten flüssiger zu machen. Dies wirkt sich insbesondere in der Löchgauer Straße / Karl-Mai-Allee aus, wie in der Metterzimmerer- / Farbstraße und der B27 aus. Hauptverkehrsschlagader ist und bleibt die B27.

### **Dazu gibt es zwei Lösungsprinzipien:**

1. Freie Strecken als Entlastungsringe durch die Stadt. (Nicht nur topographisch problematisch). Teilweise mit Tunnels oder weitgehendst neue Verkehrsstrecken.
2. Als Tunnel bzw. überdeckelte Unterflurstraßen mit weitgehendster Schonung der freien Landschaft und Minderung der Beeinträchtigung der Anwohner an den bestehenden Hauptverkehrsachsen durch Lärm und Staub bzw. Abgase.

### **Wie sehen die bisher vorliegenden Konzeptionen aus?**

1. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bietigheim-Bissingen durch die Bearbeitung des Ingenieurs-Büros MAP Kornwestheim.
2. Unterflurlösungen durch weitgehendst tunnelartige Einfügungen in die Stadtlandschaft.

## **Vor- und Nachteile der Konzeptionen:**

### Version 1 (Ingenieur-Büro MAP)

- Starker Eingriff in die freie Landschaft insbesondere des Altenbachtals - zwischen Waldhof und Metterzimmern. Dem westlichen Stadtgebiet von Bietigheim mit 2 Tunnelabschnitten, sowohl unter der Helenenburg als auch unter dem Friedhof, Bahnlinie und L1125. Dazu eine Metterbrücke mit einem äußerst schwierigen Anschlussknotenpunkt in der Metterzimmerer Straße.
- Verlust des beliebten Freizeitplatzes an der „Eselshütte“.
- Umfangreicher Grunderwerb, nicht nur für diese ca. 3,2 km neuer Straßen, sondern auch für den begleitenden Feldwegausbau, der zur Nutzung der angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke zwingend ist, bzw. als Ergänzung von Rad- und Fußwegen.
- Dadurch werden Über- und Unterführungen dieser Randstraße an mehreren Stellen zur Minimierung der Gefahren aus landwirtschaftlichem Verkehr und Rad- bzw. Fußgängerverkehr notwendig. Als praktiziertes Beispiel dient die ausgebaute Umgehungsstraße von Großsachsenheim nach Sersheim.
- Starke Beeinflussung von erst vor kurzem getätigtem, hochwertigen Wohnungsbau, westlich der Heuchelberger Straße und am Nordwest-Rand von Metterzimmern sowie südlich des Helenenburgweges.
- Verlagerung der Stauzonen von der Löchgauer Straße / Karl-Mai-Allee in die Metterzimmerer Straße bzw. L 1125 ?. Dadurch neue Verkehrsstauzonen in wichtigen innenstädtischen Verkehrsverbindungen.
- Geschätzte Kosten auf der Basis der neuesten Kostenberechnung von MAP über 60 Mio. Euro, ohne Grunderwerb.

### Version 2 (Architekten Noller / FDP)

Die Alternative mit einem Tunnel beginnend westlich Löchgauer Straße unter nicht bebauter Markung, mit Ausmündung in die B27, unterhalb der Firma Bessey, entlastet die Löchgauer Straße und Kal-Mai-Allee. Belastet die B27, für die eine 2-bahnige Hochspur ab der Mühlwiesenbrücke bis östlich der Einmündung Wobachstraße den Verkehr erheblich verflüssigt und beschleunigt.

Wichtigste Entlastungsspanne ist die Fortsetzung mit einer neuen Unterflurstraße ab der Auwiesenbrücke, unter die Geisinger Straße zum Poststräßle. Dazu sind ca. 200 m bergmännische Tunnelbaustrecke erforderlich und ca. 600 m überdeckelte Straße, erstellt in offener Baugrube, analog dem Grotz-Tunnel.

Der fortführende Verkehr nach Süden über die L1130 (Poststräßle) und einer Überführung der Einmündung Freiburger Straße / Stuttgarter Straße von MAP ergibt eine wesentliche Entlastung, weil statt bisher 8 Ampeln, um von der Freiburger Straße B27 zur Auwiesen-Brücke zu gelangen, nur noch maximal 3 Knoten den Verkehrsfluss optimieren.

Mit diesen zwei neuen, kaum sichtbaren Ergänzungen wird der Verkehr zukunftsgerecht entwickelt. Die Belästigungen der Anwohner in der Ingersheimer Straße mit Umgebung und Geisinger Straße reduzieren sich dadurch erheblich. Ebenso bei der Durchfahrung der Stuttgarter Straße würde insbesondere zu Nachtzeiten, die neue Trasse Poststraße / U-Geisinger Straße zur B27 für die Richtungen nach Sachsenheim, Löchgau und Besigheim, und nicht zuletzt auch für die angrenzenden Stadtteile der Stadt hilfreich sein.

### **Vergleich Version 2 (Noller/FDP) mit Version 1 (Ingenieur-Büro MAP/Stadt)**

Dem gegenüber ergibt sich aus den bisherigen Stadt-Vorschlagskonzeptionen keine erkennbare, funktionierende Ost-West-Verbindung. Das heißt, die Fahrzeuge, - erhebliche Verkehrsmengen - müssen sich auch künftig durch die Ingersheimer- bzw. Geisinger Straße zwängen, mit all den verbundenen Angrenzer-Nachteilen.

Eine fragwürdige Entlastung zeichnet sich daraus ab. Die im Verkehrsentwicklungsplan (Seiten 15 und 16) dargestellt und beschrieben ist, dass eine mögliche Entlastung für nur diesen Teilbereich als neue Verbindung durch den Forst am Wohngebiet Sand angrenzend, nördlich der Kammgarnspinnerei zur B27 unter der Bahnlinie bzw. Enz führen soll. Dies wäre die daraus resultierende Konsequenz der fehlenden wirkungsvollen Ost-West-Verbindung. Diese Version würde ohnehin nur den Verkehr auf der B27 in Richtung Besigheim abmindern und für die bisherigen Transit -Stadtteile nur Nachteile und keine Vorteile bringen.

### **Zusammenfassung / Empfehlung :**

Trotz vieler Zwangspunkte und schwierig zu lösender Details gibt es eine wirkungsvolle Gesamt-Verkehrskonzeption für 2025 und darüber hinaus:

Mit wenig Eingriff in die freie Landschaft und mit erheblichen Minimierungen von Lärm, Abgasen und Feinstaub, gelingt es, durch Unterflur-Straßenachsen den Verkehr insgesamt zu optimieren, auch wenn flankierend dazu einige Bereiche verbessert werden müssten.

Von den Kosten minimiert sich die Version, für die sich die FDP stark macht, durch die Ausführung der Geisinger Straßen - Spange in offener Baugrube, um einen erheblichen Betrag unter die bisher genannten 100 Mio. Euro.

Dem gegenüber ergibt sich das Kostenbild für allein die ortsnahe Westumgehung der Stadt deutlich über 60 Mio. Euro. Die flankierenden Ergänzungen und evtl. die Ost-Nord-Entlastung durch den Forst und Umgehung der Kammgarnspinnerei ergibt sicherlich einen wesentlich höheren Kostenaufwand von insgesamt über 100 Mio. Euro, ohne Gewichtung des Wertverlustes der freien Landschaft, des so wichtigen Erholungsraumes für unsere Bürger.

**Mit der aktuellen städtischen Planung würden auf wichtigen Teilabschnitten die Staus nur verlagert. Die erforderlichen Logistikkosten für Gewerbe- und Industriebetriebe in unserer Stadt würden dadurch nicht entscheidend minimiert.**