

Der Protest gegen die Abrisspläne wird lauter

Ein Bauunternehmen aus Oberriexingen will eine denkmalgeschützte Scheune in Vaihingen/Enz abreißen. Der Widerstand in der Bevölkerung wächst. Eine Initiative aus mehreren Gruppierungen plädiert dafür, das Gebäude neu zu nutzen. Von Susanne Mathes



Kreis Ludwigsburg

Kreis zahlt für schnellere Busse

Die Busbeschleunigung wird künftig stärker gefördert – davon profitiert auch das Bottwartal.

Der Landkreis Ludwigsburg wird den Kommunen mehr Geld für Projekte zur Verbesserung des Busverkehrs zur Verfügung stellen. Das hat der Ausschuss für Umwelt und Technik am Freitag einstimmig entschieden. Der Kreistag muss den Beschluss noch absegnen, die Zustimmung gilt als sicher. Konkret geht es um kleinere Maßnahmen zur Busbeschleunigung: also etwa die Modernisierung von Ampeln, so dass diese speziell für Busse zügig auf Grün umschalten. „Damit können die Pünktlichkeit sowie die Anschlüsse zu anderen Verkehrsmitteln gesichert sowie die Reisezeit verkürzt werden“, so das Landratsamt.

Bislang macht der Kreis seine finanzielle Unterstützung in aller Regel davon abhängig, ob ein Projekt auch vom Land gefördert wird. Weil aber vor allem kleine Vorhaben, die das Land nicht im Fokus hat, oft unter den Tisch fallen, hat die Kreisverwaltung einen eigenen Förderkatalog entwickelt. Günstige, aber wirksame Projekte zur Beschleunigung des überörtlichen Busverkehrs wird der Kreis künftig selbst bezahlen. Betrifft ein Vorhaben zu vorerst den Busverkehr in einer Großen Kreisstadt, beteiligt er sich immerhin noch zur Hälfte an den kommunalen Kosten. Für teure Vorhaben, also etwa den Bau von separaten Busspuren, bleibt die bestehende Regelung in Kraft: Der Kreis steigt nur dann in die Kofinanzierung ein, wenn auch das Land mitmacht.

Profitieren werden von der Neuregelung zuerst mehrere Kommunen im Bottwartal, in denen demnächst zahlreiche Ampeln optimiert werden. Die Kosten in Höhe von rund 65.000 Euro übernimmt nun vollständig der Landkreis. *tim*

Leserforum

Geteilt auf ewig

Zu Die Monsterbrücke schrumpft, vom 10. Juni 2020

Ja, die Westrandbrücke in Remseck schrumpft von fünf Spuren auf drei Spuren und jetzt auf zwei Spuren. Dafür muss man jetzt eine fünfspurige Auffahrt planen, um der Bevölkerung sagen zu können, wir bauen nur ein kleines „Brückle“. Das ganze Bauwerk verschlingt übrigens eine Fläche von 30 Fußballfeldern.

Unabhängig davon gault der Begriff Westrandbrücke eine Brücke am Rand von Remseck vor, stattdessen befindet sie sich in deren Mitte und teilt die Stadt auf ewig. Der Alternative einer Nordumfahrung Remsecks wird vorgeworfen, sie sei viel zu teuer. Interessant ist, dass für den jetzigen Entwurf der Westrandbrücke keine Kostenplanung und Finanzierung vorliegen. Ein Vergleich mit Alternativen beruht offensichtlich auf einem Bauchgefühl.

Dass Remseck nur 25 Prozent der Westrandbrücke bezahlen muss, wird als Vorteil dargestellt, es wird aber verschwiegen, dass die Brücke maximal zu zehn Prozent von Remseckern genutzt wird. Wir finanzieren den regionalen Verkehr, die umliegenden Gemeinden können ein Schmunzeln kaum unterdrücken.

- Wäre es nicht schöner, in Remsecks Neuer Mitte das Vogelgezwitscher zu hören als den Lärm von 40.000 Fahrzeugen?
- Wäre es nicht schöner, Kinder im Stadtpark spielen zu lassen?

- Wäre es nicht schöner, wenn die Neue Mitte nur der Anfang einer Stadtentwicklung wäre und nicht das Ende?

- Wäre es nicht schöner, wenn Remseck die einmalige Schönheit seiner Lage nutzen könnte und nicht den Charme einer Autobahnaststätte bekommt?
Dietrich Schreiner, Remseck

Kontakt

Redaktion Kreis Ludwigsburg
Solltudestraße 49, 71638 Ludwigsburg
Postfach 949, 71609 Ludwigsburg
Telefon: 0 71 41/94 41-10
Telefax: 0 71 41/94 41-21
E-Mail: redaktion.ludwigsburg@stzn.de

Für die Gegner des Projekts ist es ein stadthistorisches Horrorszenerario: Abrissbirnen und Bagger rollen an und machen die imposante Stallscheune des ehemaligen Gutshofs Engel platt – wie es in jüngeren Jahren auch schon mit charakteristischen Gebäuden wie dem Bahnhof geschah. Eine Allianz aus 15 Vereinen und Organisationen will um jeden Preis verhindern, dass die Wohnbau Oberriexingen das Gebäude abbricht und neue Gebäude hochzieht. Schon im September 2019 flammte der Protest auf – jetzt legen die Denkmalschützer mit einem Youtube-Video nach. „Wir versuchen auf diesem Weg, die medialen Gewohnheiten der Menschen aufzunehmen“, sagt Reinhard Wahl, Vorsitzender der Vaihinger Gesellschaft für Stadtgeschichte. Viele Bürger wüsten wohl gar nicht, dass das Gebäude gefährdet sei.

Unter dem Titel „Scheune sucht Dich – Vaihingen an der Enz“ wirbt das Bündnis – zu dem die örtliche Demokratie-Initiative, die Vaihinger Aktion Innenstadt, Grüne, SPD, BbV (Bürgerbewegung Vaihingen) oder der Schwäbische Heimatbund zählen – dafür, den Bau aus der Zeit um kurz nach 1900 zu sanieren und ihm neues Leben einzuhauchen, etwa in Form einer Markthalle für regionale Produkte oder einer Brauerei. „Den Verantwortlichen fehlt der Wille, das Potenzial zu erkennen, das in dem Gebäude schlummert“, monieren die Kritiker in dem Video; nachahmenswerte Beispiele innovativer Bauherren und Architekten fänden sich in der Region problemlos.

„Uns geht es nicht darum, der Firma das Leben schwer zu machen.“

Reinhard Wahl, Vorsitzender der Gesellschaft für Stadtgeschichte

Quadratmeter große, nordöstlich direkt an das Vaihinger Zentrum angrenzende Areal ist laut Oberbürgermeister Gerd Maisch (Freie Wähler) „für die Stadtentwicklung eine extrem wichtige Fläche“. Seit Jahrzehnten wünsche sich die Stadt, dass sich auf dem brachliegenden Areal etwas tue, „das beschäftigt uns schon fast so lange wie die Enzweihiinger B-10-Umfahrung“, sagt Maisch. Doch die Eigentümergemeinschaften hätten lange Zeit nicht verkauft.

Statt auf Bautätigkeiten schauen die Vaihinger auf Parkplätze und Unkrautwüchse in bester Lage. Jetzt gehört das Gelände inklusive des einstigen Hofguts, das im Gegensatz zur Scheune erhalten



Städtliches Baudenkmal nahe des Vaihinger Ortszentrums: die Engel'sche Stallscheune

Foto: factum/Andreas Weise

bleiben soll, der Wohnbau Oberriexingen, die es in den nächsten Jahren entwickeln will. Sie hat den Abbruch der denkmalgeschützten Scheune beantragt und beruft sich auf ihren schlechten baulichen Zustand – dieser sei desolat, hatte Geschäftsführer Kim Hasenhündl bereits vergangenes Jahr kommentiert. Das denkmalrechtlich Verfahren ist allerdings noch nicht abgeschlossen. Der Eigentümer müsse noch Unterlagen vorlegen, erklärt Oberbürgermeister Maisch. „Der Denkmalschutz ist ein hohes Gut.“

Das findet auch der Grünen-Landtagsabgeordnete Markus Rösler, der deshalb den Regierungspräsidenten Wolfgang Reimer auf die Vaihinger Scheune angesetzt hat – mit der Bitte, „das Anliegen des Vaihinger Bündnisses zur Erhaltung der Stallscheune wohlwollend zu prüfen beziehungsweise zu unterstützen“. Schließlich sei das Regierungspräsidium ja „sogar landesweit federführend für den Denk-

malschutz zuständig“. Das Regierungspräsidium in Stuttgart erklärt auf Anfrage, das Thema sei auf der Fachebene noch in der Beratung, in dieser Woche könne wohl konkreteres gesagt werden.

Die Initiative zur Erhaltung befürchtet, das „Go“ für einen möglichen Abbruch der Scheune werde womöglich ohne den Gemeinderat erteilt. „Bei einem solch stadt- bildprägenden Gebäude und einer städtebaulichen Maßnahme dieser Größenordnung darf die Frage, ob ein Abriss der Scheune vonseiten der Stadt befürwortet werden kann, aber nicht am Gemeinderat vorbei beantwortet werden“, mahnt Eberhard Berg, Mitglied der Vaihinger SPD-Fraktion – selbst wenn das möglicherweise rechtlich zulässig sei. Die Stadtverwaltung sei in der Pflicht, verantwortungsvoll und transparent mit Vaihingens historischem Erbe umzugehen.

Zur Inspiration, wie so etwas andernorts gelöst wird, hatte das Bündnis für

17. März unter dem Titel „Alte Schuppen – neue Ideen“ einen Vortragsabend samt Ausstellung „Scheune sucht Freund“ des Landesamtes für Denkmalpflege auf die Beine gestellt. „Corona hat uns aber einen Strich durch die Rechnung gemacht“, sagt Reinhard Wahl. Wegen des Lockdowns fiel der Termin flach.

„Uns geht es nicht darum, der Firma das Leben schwer zu machen“, betont Wahl. „Das Geschäftsmodell Kaufen, Abreißen, Bauen ist in Ordnung, wenn es sich um drittklassigen Altbestand handelt.“ Das sei aber bei der Engel'schen Scheune definitiv nicht der Fall – nicht umsonst habe das Landesdenkmalamt sie 1985 als Kulturdenkmal ausgewiesen.

Die Wohnbau Oberriexingen will sich zu dem Thema nicht äußern – weder zum aktuellen Zustand der Scheune noch zu der Frage, wie ihr Plan B aussähe, falls der beabsichtigte Abbruch des denkmalgeschützten Baus nicht genehmigt würde.

Vorschlag zur Radunterführung stößt auf wenig Liebe

Der Bund will nicht, das Land kann nicht: Das Projekt einer sicheren Radroute an der Enzbrücke zwischen Besigheim und Walheim sollen nun die Kommunen stemmen. Sie müssen erst einmal überlegen, ob sie die Querung der B27 planerisch bewältigen können. Von Michael Bosch

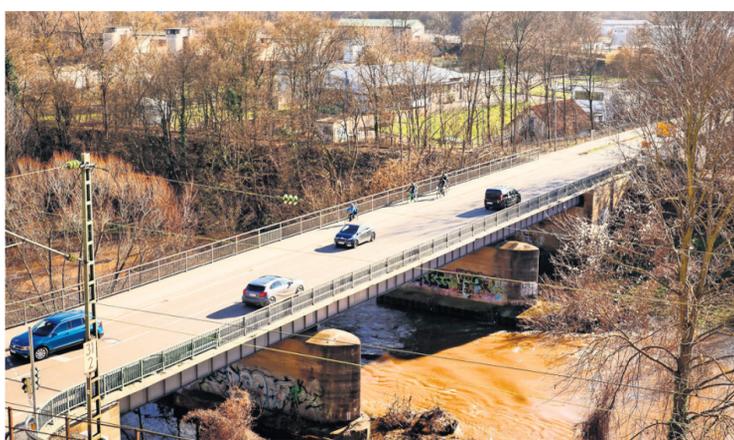
Für Radfahrer ist der Weg über die Bundesstraße 27 zwischen Walheim und Besigheim ziemlich gefährlich. In der scharfen Kurve an der Enzbrücke müssen sie über eine Ampel, viele ignorieren diese einfach.

Die Stelle verkehrssicherer zu machen ist seit Langem in der Diskussion, es gab schon eine Petition und Proteste von Radfahrern, die besonders im Sommer auf dem Neckartalweg unterwegs sind. Die Kommunen bemühen sich um eine Radunterführung, die die Radler unter der Brücke und der B27 hindurch leiten soll. Da die Bundesstraße Sache des Bundes ist, hatten die Verantwortlichen gehofft, dass der auch den Bau übernehmen würde. „Für mein Verständnis gehört das, was sich unter der Brücke befindet, auch zur Bundesstraße dazu“, sagt Besigheimers Bürgermeister Steffen Bühler (CDU).

Nur, dass der Bund offenbar relativ wenig Interesse an einer Verbesserung für Radfahrer hat. Denkbar wäre beispielsweise, den Radweg mit einer Art Hakenkonstruktion unter der Fahrbahn für die Autos zu befestigen. Konkrete Planungen gibt es aber noch nicht.

Zu großer Aufwand für Walheim?

Seit Kurzem ist auch klar, dass das Land die Radunterführung nicht bauen wird. Aber Stuttgart und Berlin haben gemeinsam einen Zuschuss von bis zu 90 Prozent, der mit einer Bund-Länder-Vereinbarung möglich werden soll, in Aussicht gestellt. Weil die B-27-Querung auf Walheimer Gemarkung verlaufen würde, muss die Kommune wohl das Projekt planerisch stemmen. Einen Teil der Kosten, so ist es bislang vereinbart, übernimmt Besigheim. „Wir müssen jetzt aber erst einmal schauen, ob wir das überhaupt



Die Arbeiten an der Enzbrücke sind derzeit unterbrochen.

Foto: factum/Archiv

handeln können“, sagt Walheims Bürgermeisterin Tatjana Scheerle. Sie befürchtet, dass die Kapazitäten im Rathaus nicht ausreichen. Begeistert von der Entwicklung ist sie in jedem Fall nicht. „Wir haben ja immer gedacht, dass das der Bund oder das Land übernimmt.“

Fabian Gramling bezeichnet den Vorschlag des Verkehrsministeriums als eine „zweitklassige Beerdigung der Unterführung“. Dass das Ministerium in Stuttgart bis zuletzt an dem Ampelübergang festhalten habe und so das „Projekt über Monate blockiert und ausgebremst“ habe, sei nicht förderlich gewesen. Der CDU-Landtagsabgeordnete sieht die Sache ähnlich wie Tatjana Scheerle: Walheim habe nicht die personelle Ausstattung wie das Regierungspräsidium oder Städte wie Stuttgart und Ludwigsburg, um die Brücke zu planen und zu bauen. „Vor Ort ist die Unter-

führung ein großer Kraftakt, besonders, was die Planung betrifft.“

Daniel Renkonen (Grüne), der wie sein Landtagskollege von der CDU die Radunterführung stets unterstützt hat, sieht das anders. „Ich bin der Meinung, dass der Weg eigentlich frei ist“, sagt der 50-Jährige, den finanziellen Aufwand der Kommunen hält er für überschaubar. Bedenken, dass Walheim beim sogenannten Ausgleichsstock, mit dem finanzschwache Kommunen vom Land unterstützt werden, zurückstecken muss, wischt er beiseite. Walheim müsse keine Nachteile befürchten, verspricht er.

„Das Land kann eben nicht 100 Prozent bezahlen“, sagt Renkonen, „wir können nur die Fördermittel zusammenziehen.“ Das Verkehrsministerium sei den Kommunen weit genug entgegengekommen. Sollte sich während der Planung

aber herausstellen, dass die Kosten durch die Decke schießen, werde man mit Sicherheit noch einmal neu verhandeln.

Steffen Bühler hat dem Gemeinderat in Besigheim den Vorschlag unterbreitet, erst einmal eine Kostenschätzung in Auftrag zu geben. „Wir müssten nämlich schon wissen, wie viel die zehn Prozent, die wir selbst beisteuern müssen, sind.“ Denn die geschätzten Kosten für die Unterführung haben bisher stark variiert. Mal war von 600.000 Euro die Rede, mal von 900.000 Euro. Und bei so einem Projekt sei längst nicht alles förderfähig, sagt Bühler.

Brückensanierung verzögert sich

Bühler hält es für sinnvoll, die Unterführung, wenn, dann zusammen mit der neuen Enzbrücke zu realisieren. Das 1964 errichtete Bauwerk muss saniert werden, im Zuge dessen wird die Bundesstraße in einem weiteren Bogen über die Enz geführt. Weil die Autos dort dann schneller fahren können, befürchten einige einen Unfallschwerpunkt.

Derzeit sind die Sanierungsarbeiten an der Enzbrücke jedoch gestoppt, weil auf der Besigheimer Seite entlang der Kreisstraße in Richtung Gemrigheim ein Radweg gebaut wird. Der Verkehr wird deshalb über die B27 umgeleitet. Um die Verkehrsbelastung möglichst gering zu halten, wurden die Arbeiten an der Brücke, auf Herbst verschoben, teilt das Regierungspräsidium mit. „Für den Neubau der Brücke planen wir mit einer Bauzeit von etwa 14 Monaten“, heißt es aus dem RP.

Das verschafft den Kommunen ein wenig Zeit, sich die weiteren Schritte genau zu überlegen. „Wenn es irgendwie geht, dann würden wir die Unterführung schon gerne machen“, sagt Steffen Bühler.