

STUTTGART STADT,
REGION
& LAND

Kommentar

Sinn und Unsinn

**Verkehr** Viele Ausbauprojekte sind unumstritten, ganz im Gegensatz zum Nordosttring.
Von Thomas Durchdenwald

Die grundsätzliche Kritik am Bundesverkehrswegeplan, er steuere zu zaghaft in Richtung umweltfreundliche Mobilität, ist mehr als berechtigt. Mit Blick auf die Region Stuttgart muss aber auch festgehalten werden: Die Projekte, zumindest jene, deren Finanzierung bis 2030 als halbwegs gesichert gilt, sind Ausbauten von bestehenden und überlasteten Autobahnen und Bundesstraßen, die angesichts des täglichen Verkehrsinfarkts bitter nötig sind. Doch das enthebt nicht davon, endlich auch die Schwachstellen im Schienenverkehr zu beseitigen. Da grüßt im Bundesverkehrswegeplan – Beispiel Wendlinger Kurve als leistungsfähige Verbindung vom Neckartal zur neuen S-21-Trasse auf den Fildern – aber eine Leerstelle.

Vollends kurios ist jedoch, dass der Bund auf dem B-10-Ausbau im Neckartal beharrt, der wegen Platznot kaum zu realisieren sein wird, andererseits notwendige Maßnahmen wie den Weiterbau in Geislingen aber nach hinten schiebt. Auf die Spitze getrieben wird dieser Unsinn beim Nordosttring, dessen Planung trotz der Uneinigkeit der Kommunen und ungewisser Finanzierung erneut aufgenommen werden soll. Es ist mehr als eine Vermutung, dass CDU-Bundestagsabgeordnete das politisch aufgeladene Projekt wiederaufleben ließen, weil es der grüne Verkehrsminister Winfried Hermann von der Liste verbannt hatte. Das war, bevor Schwarz zu Grün ins warme Koalitionsbrot kroch. Man kann also gespannt sein, wie sich die neue Landesregierung künftig zum Nordosttring stellt.



Stau auf der A 8 am Kreuz Stuttgart: Hier will der Bund eine vierte Fahrspur in jeder Richtung bauen. Momentan kann der Standstreifen mitgenutzt werden. Foto: Lichtgut/Achim Zweygarth

Stuttgart sagt weiter Nein zum Nordosttring

Straßen Der Bund verspricht Ausbau der A 8 und der Bundesstraßen 10, 14 und 27. Doch reicht das Geld? Von Thomas Durchdenwald

Im Bundesverkehrswegeplan, der am Mittwoch vom Kabinett verabschiedet wurde und nun im Bundestag beschlossen werden soll, sind alle aktuellen Straßenbauprojekte aufgeführt, die der Bund in den nächsten 15 Jahren finanzieren will – allerdings in einem unterschiedlichen Planungsstand: was als vordringlicher Bedarf gilt, hat bis 2030 Realisierungschancen, für Vorhaben des weiteren Bedarfs wird das Geld in der Regel knapp. Besonders umstritten in der Region: der Nordosttring, der trotz der Proteste aus den Städten Fellbach und Stuttgart in der Liste verblieb, wenn auch nur im weiteren Bedarf. Wir geben einen Überblick über die Lage in der Region Stuttgart.

Nordosttring

Von IHK, Verband Region Stuttgart, CDU, Freien Wählern, FDP und der Stadt Remseck gefordert, vom Land, Kornwestheim, Fellbach, Stuttgart, Umweltverbänden, Grünen, SPD und Linken abgelehnt: Der Nordosttring bleibt das große Streitprojekt, auch wenn eine Realisierung mit der Einstufung im weiteren Bedarf „eher unwahrscheinlich, aber nicht ausgeschlossen“ ist, wie der Grünen-Bundestagsabgeordnete Matthias Gastel sagt. Für Sylvia Pilarsky-Grosch, die Landesgeschäftsführerin des BUND, gehört der Nordosttring zu den „längst totgesagten Projekten aus der Mottekiste der Straßenbau-Lobby, die in dem

Plan wiederbelebt werden“. Die Stadt Fellbach erklärte am Donnerstag, dass sie eine autobahnähnliche Straße über das Schmiedener Feld mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln verhindern werde. Weit aus gelassener kommentiert das Stuttgarter Rathaus, das den Nordosttring ebenfalls ablehnt, dessen Nennung im Bundesverkehrswegeplan. „Das ist wenig überraschend und besorgniserregend“, meint Stadtsprecher Sven Matis. Die direkte Verbindung von der B 27 zur B 14 werde entgegen anderslautender Aussagen „kein einziges Auto aus der Stuttgarter Innenstadt wegbringen“, ihr Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastung und des Feinstaubes sei „gleich null“. Bis 2030 werde ohnehin kein Geld in den Nordosttring fließen, meint Matis, „und was nach 2030 passiert, bleibt abzuwarten“, so der Sprecher: „Dann gibt es einen neuen Verkehrswegeplan.“

Autobahnen

Der achtstreifige Ausbau der Autobahnen rund um Stuttgart ist im vordringlichen Bedarf eingestuft und hat damit gute Chancen auf eine Realisierung. Das betrifft die A 8 in drei Abschnitten: Dreieck Leonberg bis Kreuz Stuttgart (100 Millionen Euro), weiter bis Anschlussstelle Degerloch (61,5 Millionen Euro) und schließlich Fortsetzung bis Wendlingen (128 Millionen Euro). Die A 81 soll vom Autobahnkreuz Stuttgart bis Sindelfingen-Ost ausgebaut werden (12,4

UMSTRITTENES PROJEKT

Millionen Euro) – als Weiterführung des sechsstreifigen Ausbaus von Böblingen-Hulb bis Sindelfingen-Ost (226 Millionen Euro). Ein Finanzierungs-Fragezeichen steht hinter dem A-81-Ausbau zwischen Pleidelsheim und Zuffenhausen, der nur im weiteren Bedarf steht, aber in den Beratungen noch hochgestuft werden könnte.

Bundesstraßen

Hier gibt es die kuriose Situation, dass Projekte in der Liste auftauchen, die – siehe Nordosttring – von Kommunen nicht gewünscht werden, andere Vorhaben, die von Gemeinden dringend gefordert wurden,

aber außen vor bleiben. Beispiel B 10: Der im vordringlichen Bedarf aufgeführte sechsstreifige Ausbau vom Neckarpark bis zum Plochinger Dreieck für 107 Millionen Euro wird wegen der engen Situation in Esslingen von der Stadt abgelehnt – oder gar als unmöglich erachtet. Im weiteren Verlauf ist beim seit Jahren Stück für Stück erfolgten Ausbau der Bundesstraße im Filstal der Abschnitt Süßen-Ost bis Gingen-Ost (16 Millionen Euro) unter zugesagter Neubeginn und der Abschnitt Gingen-Ost bis Geislingen-Mitte (76 Millionen Euro) unter vordringlichem Bedarf eingestuft – doch die mit 155 Millionen Euro veranschlagte Verlängerung bis Geislingen-Ost landete im weiteren Bedarf, soll heißen: Realisierung bis 2030 ungewiss. Alle Hinweise der Stadt, der Region und des Landes, dass damit die Gefahr bestehe, dass der Verkehr sich in die Innenstadt Geislingens ergießt, verhallen in Berlin ungehört.

Der Ausbau der stauanfälligen B 27 zwischen Leinfelden-Echterdingen und Aich auf sechs Spuren ist im vordringlichen Bedarf – und hat damit gute Chancen. Das Gleiche gilt für die B 14 im Rems-Murr-Kreis mit dem Ausbau von Nellmersbach bis Backnang-West (130 Millionen Euro). Auch die Umfahrungen in Oppenweiler (B 14, Rems-Murr-Kreis), Owen (B 465, Kreis Esslingen, 19,6 Millionen Euro) und Böhmenkirch (B 464, Kreis Göppingen, 8,9 Millionen Euro) firmieren in dieser Kategorie, ebenso wie die B 10 von der Umfahrung Enzweihingen bis zur A 81. Nicht aufgenommen wurden zahlreiche von der Region geforderten Projekte – darunter auch die Filderauffahrt von der B 10 zur A 8.