

Stihl schlägt Tunnel für Nordoststring vor

Verkehr Diskutiert wird seit Jahren, eine Lösung gibt es nicht. Die Debatte um den Nordoststring ist festgefahren. Nun bringt eine von Firmen finanzierte Machbarkeitsstudie Schwung in die Diskussion – mit einer genauso überraschenden wie teuren Idee. *Von Thomas Durchdenwald*

Seit mehreren Jahrzehnten wird über den Nordoststring diskutiert, ohne dass es eine Lösung für eine Straßenverbindung von der B 27 bei Kornwestheim im Kreis Ludwigsburg über den Neckar ins Remstal mit Anschluss an die B 14/29 bei Waiblingen/Fellbach gegeben hätte. Nun könnte eine ebenso ungewöhnliche wie teure Idee Bewegung in die festgefahrene Debatte bringen: Der Architekt Hermann Grub und der Industrielle Rüdiger Stihl haben am Dienstag eine Machbarkeitsstudie für einen Nordoststring im Tunnel vorgelegt. „Damit kann man einerseits das Verkehrsproblem lösen und andererseits die wertvollen Landschaftsräume erhalten“, sagen sie. Allerdings hätte das seinen Preis: Die vom Planungsbüro Obermeyer erstellte Studie nennt Kosten von 1,2 Milliarden Euro. Für die 11,5 Kilometer lange und vierspurige oberirdische Verbindung sind momentan 210 Millionen Euro im Gespräch.



Foto: Werner Kühnle

„Der Wirtschaftsraum braucht diese vierspurige Verbindung.“

Rüdiger Stihl, Initiative Landschaftsprojekt

Bevor am Dienstag im Stihl-Konferenzraum in Waiblingen die Pläne der Öffentlichkeit vorgestellt wurden, waren eine Stunde zuvor Rathauschefs und Vertreter der Umlandkommunen informiert worden. Auch bei der Landesregierung sind Stihl und Grub schon vorstellig geworden. „Das erste Echo ist positiv. Die Kommunen wollen die Pläne nun genau prüfen. Wir hoffen, dass sie sich aufeinander zubewegen“, sagte Stihl, der der Initiative Landschaftsmodell Nordoststring vorsteht, zu der die Unternehmen Stihl, Trumpf, Lapp und Bosch gehören.

„Es gibt auf der einen Seite das dringende Bedürfnis der Wirtschaft nach einer Nordostumfahrung Stuttgarts und auf der anderen Seite die vielen Proteste dagegen wegen der Zerstörung der Landschaft“, begründete Stihl den Vorstoß. Die Machbarkeitsstudie zeige einen Weg auf, der die Zersiedelung der Landschaft verhindere. „Es ist die richtige Idee zur richtigen Zeit“, sagte Grub.

Die Machbarkeitsstudie sieht Folgendes vor: Die vierspurige Straße bei Kornwestheim wird erst eingehaust und taucht dann in einen in offener Bauweise erstellten Tunnel ab. Daran schließt sich ein drei Kilometer langer, in bergmännischer Bauweise erstellter Tunnel an, der ins Neckartal abtaucht, den Fluss beim Klärwerk unterquert und am Ortsrand von Oeffingen endet. Von dort wird die Bundesstraße je nach Geländeform in Tunneln und in einer Einhausung bis zum Anschluss an die B 14/B 29 zwischen Fellbach und Waiblingen geführt. Ein weiterer Vorteil



Über den Nordoststring wird seit Jahrzehnten diskutiert.

Foto: Gottfried Stoppel

der 10,7 Kilometer langen Führung in den Tunneln sei, dass an den Anschlüssen in Waiblingen, an die Landesstraße nach Hegnach und an die Straßen zwischen Stuttgart-Mühlhausen und Remseck weniger Fläche verbraucht werde als bei der oberirdischen Variante. Auch die Lärmbelastung werde erheblich reduziert. Helmut Ammerl vom Planungsbüro Obermeyer betonte, dass es sich im Vergleich

zum etwa 6,7 Kilometer langen Pfändertunnel bei Bregenz um keine durchgehende Röhre handle. „Wir tauchen an den Anschlussstellen auf“, sagte er. Dort finde auch die Entlüftung des Tunnels statt.

Die Vorteile der Tunnellösung rechtfertigten die höheren Kosten, zumal die verkehrliche Entlastung in den angrenzenden Städten voll wirksam sei. „Im Interesse, den Stau zu verhindern und die Land-

schaft zu erhalten, muss es möglich sein, diese Last zu stemmen“, sagte Stihl.

Da es eine Bundesstraße ist, müsste dafür in erster Linie der Bund aufkommen. Momentan ist der Nordoststring als vierspurige Variante im Bundesverkehrswegebau 2030 in der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingeordnet. In der grün-schwarzen Landesregierung ist das Projekt heftig umstritten, obwohl man sich im Koalitionsvertrag darauf verständigt hat, die Planungen bis zur Baureife voranzutreiben. Darauf drängt die CDU, damit, wenn Geld vorhanden ist, rasch gebaut werden kann. Sie wirft Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) vor, das Verfahren zu verzögern und so die Chance auf eine Realisierung zu hintertreiben.

Am Montag hat das Ministerium nun einen öffentlichen Faktencheck angekündigt, der „nicht allein straßenseitig auf den sogenannten Nordoststring fokussiert“ sei, sondern verkehrsträgerübergreifend Lösungen suche. Dabei würden Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Bürgerinitiativen und Verbänden befragt und eine Plattform für eine öffentliche Diskussion geschaffen. Der Amtschef im Verkehrsministerium, Uwe Lahl, sprach von einem „neuen, aber auch sehr teuren Vorschlag“. Er würde aber in den Faktencheck einbezogen.

Die IHK Region Stuttgart begrüßte den Vorstoß der Initiative. Nun müsse ein Prozess angestoßen werden, der alle Beteiligten einbeziehe und „transparent und ergebnisoffen eine konsensfähige Lösung“ ermögliche. Die Grüne Landtagsfraktion lehnte den Vorschlag ab. „Das ist ein verkehrspolitischer Irrweg und nicht finanzierbar“, sagte Hermino Katzenstein.

NEUE VARIANTE ZUR LÖSUNG EINES ALTEN VERKEHRSPROBLEMS

