

Was das Land bauen will, und was die Region noch diskutiert

- in Planung**
- 1 B 14 Nellmersbach–Backnang: Neubau, 7,5 Kilometer, 162,5 Mio. Euro. Bis Waldrems fertiggeplant.
 - 2 B 14 Ortsumfahrung Oppenweiler: Neubau, 2,6 Kilometer, 40 Mio. Euro. Bau zusammen mit Hochwasserrückhaltebecken.
 - 3 A 81 Pleidelsheim–Zuffenhausen: Achtspuriger Ausbau, 13,4 Kilometer, 135 Mio. Euro.
 - 4 B 10 Zuffenhausen–Schwieberdingen: Vierspuriger Ausbau, 3 Kilometer, 21 Mio. Euro.
 - 5 B 10 Tunnel Enzweihingen: Neubau, 3,1 Kilometer, 32,2 Mio. Euro.
 - 6 A 8 Leonberg–Wendlingen: Achtspuriger Ausbau, 33 Kilometer, 147,5 Mio. Euro.
 - 7 A 81 Kreuz Stuttgart–Sindelfingen-Ost: Achtspuriger Ausbau, 3,3 Kilometer, 21 Mio. Euro.
 - 8 A 81 Sindelfingen-Ost–Böblingen-Hulb: Sechsspuriger Ausbau (mit Einhausung), 9 Kilometer, 205 Mio. Euro.
 - 9 B 464 Holzgerlingen (Aldorfer Kreuzung): Vierspuriger Ausbau, 3,1 Kilometer, 11,3 Mio. Euro. Fertiggeplant.
 - 10 B 27 Aich–Leinfelden–Echterdingen: Sechsspuriger Ausbau, 8,2 Kilometer, 26,7 Mio. Euro.
 - 11 B 297 Ortsumfahrung Neckartailfingen: Zweispuriger Neubau, 1,5 Kilometer, 4,6 Mio. Euro.
 - 12 B 465 Ortsumfahrung Owen: 9 Kilometer, 26,5 Mio. Euro.
 - 13 B 10 Süßen–Gingen: Vierspuriger Ausbau, 5 Kilometer, 14,8 Mio. Euro. Fertiggeplant.
 - 14 B 10 Gingen–Geislingen: Zweispuriger Neubau, 5 Kilometer, 74 Mio. Euro.
 - 15 B 466 Süßen–Donzdorf: Zweispuriger Neubau, 2,8 Kilometer, 11,1 Mio. Euro. Fertiggeplant.
 - 16 A 8 Mühlhausen–Hohenstadt: Sechsspuriger Ausbau, 8 Kilometer, 700 Mio. Euro.



Die Mehrheit hofft weiter auf einen Autobahnring

Regionalverband sieht Ausweg aus den vielen Staus mit Nordoststring und Filderaufstieg

Die Region plant derzeit ebenso an neuen Verkehrswegen wie der Bund. Weil eine wissenschaftliche Bewertung mehrere Projekte positiv bewertet, die Berlin nicht auf der Rechnung hat, machen die Stuttgarter neue Vorschläge.

VON ALEXANDER IKRAT

STUTTGART. Im Kampf gegen die Staus im Ballungsraum stößt die Mehrheit immer wieder auf einen Autobahn- oder Bundesstraßenring als Ausweg. Obwohl das Bundesverkehrsministerium vor zwölf Jahren den Nordoststring von der B 29 bei Waiblingen über das Schmidener Feld bei Fellbach und den Neckar nach Kornwestheim zu den Akten gelegt hat, weil das ökologische Risiko zu groß schien. Obwohl der Bund im glei-

chen Jahr auch den Filderaufstieg von der B 10 bei Hedelfingen zur A 8 und auf der anderen Seite weiter zur B 27 mangels Ausichten auf Verwirklichung wie eine heiße Kartoffel fallen ließ. Die Mehrheit der Regionalversammlung verwies immer wieder darauf, dass sie ihre Politik nicht an den Farben der jeweiligen Regierungen ausrichten könne – sondern ausschließlich an den Bedürfnissen der Region.

So lautete der Tenor auch am Mittwoch, als die Verwaltung die Bewertung der Bundesfernstraßenprojekte für den neuen Regionalverkehrsplan vorlegte. Der Gutachter PTV aus Karlsruhe hatte mit wissenschaftlichen Methoden errechnet, dass nicht nur die Straßenbauprojekte etwas bringen, die das Landesverkehrsministerium sowieso für die Aufnahme in das neue Bauprogramm des Bundes vorschlägt. Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis höher als Faktor 4 ermittelte

PTV unter anderem auch eine Umfahrung Böhmenkirch der B 466 im Kreis Göppingen, einen Nordoststring wahlweise mit drei oder vier Streifen, den Filderaufstieg mit einem langen Tunnel bei Kemnat sowie die A 81 vom Kreuz Stuttgart bis zur Ausfahrt Sindelfingen-Ost mit acht Fahrstreifen. CDU, Freie Wähler und FDP beschlossen mit 18:12-Stimmen, dem Bundesverkehrsministerium vorzuschlagen, auch diese Projekte noch in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.

Für CDU, Freie Wähler und FDP können Bus und Bahn nicht die Stau Probleme der Region lösen

„20 Prozent weniger Verkehr im Kessel schaffen wir nur, wenn wir den Verkehr, der gar nicht nach Stuttgart will, außen herumleiten“, sagte CDU-Sprecher Rainer Ganske, „der Stau ist der größte CO₂-Verursacher, den müssen wir verflüssigen.“ Ganske verwies ebenso wie Bernhard Maier (Freie Wähler) und Armin Serwani (FDP) darauf, dass die Untersuchungen ergeben hätten, nur mit dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs könnten die Mobilitätsprobleme nicht gelöst werden. „Wir haben eine katastrophale Mobilitätssituation“, sagte Ganske, „da müssen wir alles machen, dessen Nutzen viermal so hoch ist wie der Aufwand.“ Maier sagte, dass man viele Millionen in den Ausbau der S-Bahn gesteckt habe, ohne ihren Anteil an allen zurückgelegten Verkehrswegen nennenswert gesteigert zu haben. „Selbst wenn wir alles, was wir im ÖPNV noch machen können, tun, werden wir nur bescheidene Erfolge erzielen können.“

Davon wollten Eva Mannhardt (Grüne), Harald Raß (SPD) und Ingo Mörl (Linke) nichts hören. „Wir sehen die Bewertung kritisch und wollen sie auch nicht in den Regionalverkehrsplan übernehmen“, sagte Mannhardt. So sei die Ersparnis von Reisezeit

Info

Wo sich das Bauen lohnt

Projekt	Nutzen-Kosten-Verhältnis
B 10 Süßen/O–Gingen/O	19,9
B 10 Zuffenhausen–Neuwirtshaus	9,4
B 10 Gingen/O–Geislingen/Mitte	9,4
B 10 Schwieberdingen–Zuffenhausen (A 81)	9,3
B 10 Tunnel Enzweihingen	8,2
A 8 AK Stuttgart–AS Degerloch	8,1
B 466 Umfahrung Böhmenkirch	6,8
B 29 Nordoststring (3-streifig)	6,7
B 29 Nordoststring (4-streifig)	6,3
B 27 AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen	6,2
B 465 Ortsumfahrung Owen	5,1
A 8 AS Degerloch–AS Esslingen	4,9
Verbindung B 10–A 8 (Filderaufstieg)	4,9
B 297 Umfahrung Nürtingen-Reudern	4,8
B 10 Stuttgart (B 14)–Plochingen Dreieck	4,7
B 297 Rechberghausen	4,6

▪ Indikator für Nutzen-Kosten-Verhältnis, je höher, desto besser

wohingegen der Flächenverbrauch und die Tatsache, dass bessere Straßen neuen Verkehr anziehen, nicht berücksichtigt seien. Mannhardt nannte das Beispiel B 10: Wenn diese erst von Vaihingen/Enz bis Neuwirtshaus ausgebaut sei, so die Grünen-Sprecherin, „geht der Verkehr direkt in den Stau an der Friedrichswahl, das führt doch nicht zu weniger Feinstaub in Stuttgart“.

SPD-Fraktionschef Raß setzt ebenfalls mehr auf Bus und Bahn und kritisierte zudem, dass die ohnehin schon unrealistische Straßen-Wunschliste nur noch länger werde. Baden-Württemberg melde ohnehin schon Projekte für elf Milliarden Euro an und bekomme nur 300 Millionen pro Jahr. Nordoststring-Gegner Raß hielt es zudem für unklug, Projekte zu verteidigen, die die Kommunen vor Ort nicht mitgetragen.

Kommentar

Aussichtslos

VON ALEXANDER IKRAT

Es ist nicht davon auszugehen, dass das Bundesverkehrsministerium Straßenbauprojekte in sein Programm aufnimmt, die die Kollegen vom Landesverkehrsministerium nicht haben wollen. Insofern ist es ein aussichtsloses Unterfangen des Verbands Region Stuttgart, den Nordoststring und den Filderaufstieg jetzt noch einmal vorzuschlagen. Selbst wenn sich der Aufwand im jeweils deutlich dreistelligen Millionenbereich rechnerisch lohnen sollte, spricht doch so viel dagegen, dass die Planungen auch weiterhin in den Schubladen liegen bleiben dürften.

Allerdings macht es die Mehrheit der Regionalversammlung dennoch richtig, wenn sie die Großprojekte nicht aus den Augen verliert. Fakt ist, dass der Ballungsraum ein großes Stauproblem hat. Das lässt sich tagtäglich auf der A 8 und der A 81 beweisen. Fakt ist auch, dass nicht alle Autofahrer in die S-Bahn umsteigen werden, die ihrerseits längst am Rande ihrer Kapazitäten angelangt ist.

Wenn die Regionalräte der Meinung sind, dass diese Straßen der beste Beitrag zur Lösung der Stau Probleme seien und dies durch Gutachten belegt wird, müssen sie sich für sie einsetzen. Schließlich sind die Räte dem Wohle aller Bürger in der Region verpflichtet und nicht dem der jeweiligen Regierung in Bund oder Land.

a.ikrat@stn.zgs.de