

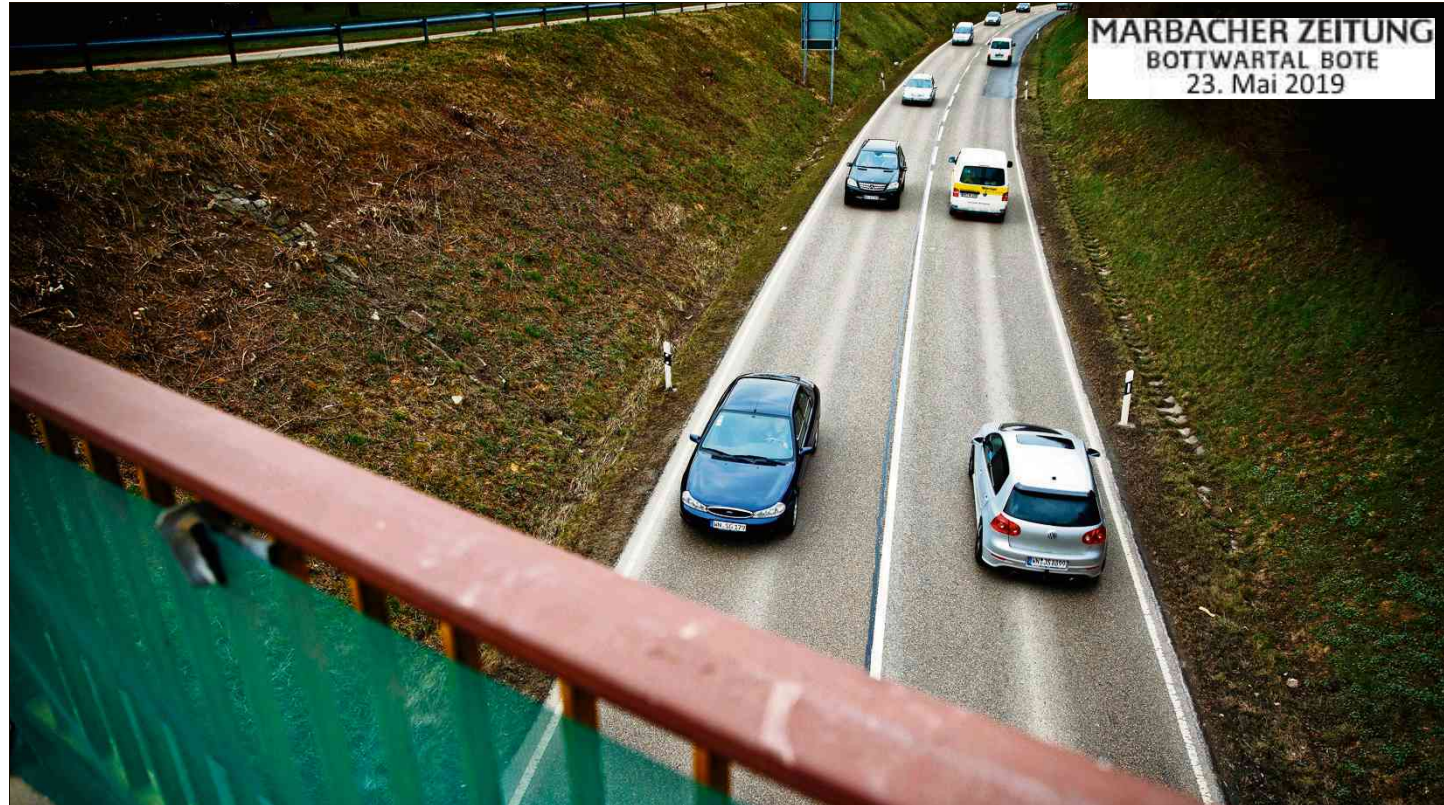
Nordoststring hat nichts mit L 1115 zu tun

Mundelsheim/Stuttgart Raschere Realisierung des Ausbaus erscheint möglich. Von Thomas Durchdenwald und Alexander Ikrat

Maacht ein Ausbau der Landesstraße zwischen Backnang und der Autobahn 81 einen Nordoststring überflüssig? Diese Frage spielt in der erbitterten und neu entbrannten Debatte über das Neubauprojekt zwischen Ludwigsburg/Kornwestheim und Waiblingen/Fellbach neuerdings eine Rolle, weil der Bund die Landesstraße 1115 zur Bundesstraße 29 hochstufen will und damit eine raschere Finanzierung und Realisierung des Ausbaus möglich erscheint. Der Verband Region Stuttgart gibt eine eindeutige Antwort. „Es handelt sich um zwei voneinander unabhängige Projekte“, sagen die Verkehrsplaner: „Weder die verkehrlichen Wirkungen noch die Nutzen-Kosten-Verhältnisse des Nordoststrings werden durch den Ausbau der Straße zwischen Backnang und der A 81 wesentlich beeinflusst“. Der Chefplaner Thomas Kiwitt sieht „überhaupt keine Auswirkungen auf einen dreispurigen Nordoststring“ und „allenfalls marginale“ auf die vierspurige Variante.

Positionen der Parteien sind bekannt

Die Landesstraße zwischen Mundelsheim bei der A-81-Anschlussstelle und der B-14-Zufahrt bei Backnang ist bisher zweispurig. Täglich fahren dort 23 000 Fahrzeuge. Und viele Auto- und Lastwagenfahrer nutzen sie, wenn es rund um Stuttgart Staus gibt: Schließlich lässt sich das Nadelöhr zwischen Engelbergtunnel und Stuttgarter Dreieck auf der A 81 und der A 8 über die teils gut ausgebauten Bundesstraßen 14 und 10 im Neckartal umfahren. Just diese Entlastungsfunktion, jedoch näher



Die Landesstraße zwischen der A 81-Anschlussstelle Mundelsheim und Backnang soll dreispurig werden.

Foto: Gottfried Stoppel

an Stuttgart gelegen, führen die Befürworter des Nordoststrings, an der Spitze das Bundesverkehrsministerium, an. Neben einer besseren Verbindung der Wirtschaftsräume um Ludwigsburg und Waiblingen schließe der mehrspurige Ring das Straßennetz zwischen der B 27 bei Kornwestheim und der B 14/29 im Remstal.

Die Mehrheit im Verkehrsausschuss der Region stellte sich am Mittwoch einmal mehr hinter beide Projekte – und dahinter, dass der Nordoststring in der höchsten Dringlichkeitsstufe des Regionalverkehrsplans verbleibt. Dabei gab es die bekannte Gefechtslage: CDU, Freie Wähler

und FDP für den Nordoststring, Grüne, SPD und Linke dagegen.

209 Millionen Euro Baukosten

Die CDU-Sprecherin Elke Kreiser sprach von einem erwarteten Ergebnis, das zeige, dass beide Straßen gebraucht würden: „Wir sind froh, dass die L 1115 zur B 29 wird, denn unser Verkehrsminister hier wird keine Straßen bauen.“ Ähnlich äußerte sich Rainer Gessler (Freie Wähler). Aus dem Lager der Gegner zweifelte der SPD-Fraktionschef Harald Raß die Berechnung der Baukosten in Höhe von 209 Millionen Euro an. „Diese Zahl ist der

Fantasie entsprungen, da wird der Kosten-Nutzen-Faktor wieder so berechnet, dass das Projekt nutzt“, sagte er im Ausschuss. Das Beispiel Rosensteintunnel mit Kostensteigerungen von rund 80 Prozent zeige, wohin das führe. Für Wolfgang Hopfner (Linke) ist das „nur möglich, wenn man den Straßenbau isoliert betrachtet“.

Während Raß auch auf den Widerstand in Fellbach, Kornwestheim und Stuttgart verwies, betonte der Böblinger Ex-Landrat Bernhard Maier (Freie Wähler) den Sinn der Regionalversammlung: „Regionale Interessen gegen Einzelinteressen durchzusetzen.“