

# Wahlkämpfer wärmen alte Straßenpläne auf

**Landtagswahl** CDU und FDP fordern Filderauffahrt und Nordoststring. Das Problem mit dem Feinstaub bliebe. *Von Jörg Nauke*

Der Feinstaubalarm in Stuttgart und die Androhung von Fahrverboten und Geldstrafen für das Land durch die EU wegen zu hoher Schadstoffwerte am Neckartor haben den Landtagswahlkampf befeuert. Autoverkehr und Mobilität sind neben der Flüchtlingskrise beherrschende Themen. CDU und FDP werben für neue Straßen als wirksames Mittel gegen Staus, Feinstaub und Stickstoffdioxid; ihre Kandidaten fordern, dass sowohl die Filderauffahrt als Verbindung zwischen B 10 und A 8 als auch der Nordoststring zwischen Kornwestheim (B 27) und Fellbach (B 14), „mit allem Druck“ auch als Innenstadtaufahrungen gebaut werden sollen. Beide Maßnahmen sind seit Jahrzehnten in der Warteschleife und damit wahre Straßen-Dinos.

Besondere Brisanz entfaltet die Debatte darüber im Filderwahlkreis: Dort verbindet die CDU-Bewerberin Stefanie Schorn die Forderung nach neuen Straßen mit einer Kritik an den Grünen: der Feinstaubalarm sei Ausdruck einer „verzweifelten Rat- und Ideenlosigkeit“ des Landesverkehrsministers Winfried Hermann. Er tritt ebenfalls auf den Fildern an und sagt: „Der

**„Nur fünf bis zehn Prozent der Autofahrer durchqueren den Talkessel.“**

Stephan Oehler, Verkehrsplaner

wieder zu fordern sei „hilflose Versprechenspolitik und kein Beitrag zur Lösung der aktuellen Probleme“. Jede neue Trasse bedeute „massive Belastungen für andere Anwohner und eine Zerschneidung der letzten Freiflächen und Erholungsräume“. Die beiden Projekte seien „politisch, rechtlich und ökologisch nicht realisierbar – und übrigens mehrere hundert Millionen Euro teuer“. Deshalb seien sie nicht zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden.

Alternativen sind Hermann zufolge der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs (Verlängerung der Bahnlinien, Halbstundentakt, neue Bahn- und Busverbindungen), der Ausbau der tangentialen Autobahnen 81 und 8 und der Ausbau der Schieneninfrastruktur (Neubausstrecke Stuttgart-Ulm, drittes Gleis am Flughafenbahnhof und Regionalbahnhof in Vaihingen).

Beide Umfahrungen würden zweifellos andere Straßen und Gegenden entlasten. Die Filderauffahrt könnte etwa dazu beitragen, den staugeplagten Osten vom Lastwagen-Verkehr zu befreien. Von dort kam unlängst ein Brandbrief an OB Fritz Kuhn (Grüne) mit der Aufforderung, endlich etwas gegen die Staus zu unternehmen.

Beide Projekte seien aber nicht geeignet, den Durchgangsverkehr in der Stutt-

Nordoststring und die Filderauffahrt stammen aus der Mottenkiste der Verkehrspolitik der 70er- und 80er-Jahre“, hätten aber von CDU/FDP und der Straßenbauverwaltung nicht durchgesetzt werden können. Sie heute



In Hedelfingen verspricht man sich durch eine Filderauffahrt Entlastung vom Durchgangsverkehr.

Foto: Lichtgut/Max Kovalenko

garter City so stark zu reduzieren, dass dies einen nennenswerten Einfluss auf die Feinstaubbelastung hätte, betont der städtische Verkehrsplaner Stephan Oehler. Denn lediglich fünf bis zehn Prozent der Autofahrer durchqueren den Talkessel, 90 Prozent hätten ihn als Ziel oder Quelle. Sie brauchen Einmündungen, Abbiegungen, Ein- und Ausfahrten, weshalb ein durchgängiger Tunnel vom Neckartor bis zum Marienplatz, wie ihn die Junge Union fordert, nicht sinnvoll sei. Die Zahlen bestätigt der Regionalverband, der dank CDU, FDP und Freien Wählern beide Projekte befürwortet: Chefplaner Thomas Kiwit prognostiziert im Bereich des City-Rings Entlastungen von 600 bis 1000 Fahrzeugen pro Tag – bei einer Menge von 100 000 Fahrzeugen.

**Nordoststring** In Berlin wird trotz der Ablehnung seitens des Landes sowie der Städte Kornwestheim, Fellbach und Stuttgart geprüft, ob das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Staatssekretärin Dorothee Bär machte den Befürwortern Hoffnungen, indem sie mitteilte, das CSU-geführte Verkehrsministerium nehme eine „gesamtwirtschaftliche Bewertung“ vor. „Möglicherweise könne eine wesentliche Verkehrsentlastung für das Straßennetz im Nord-Ost-Quadranten der Stadt Stuttgart erzielt“ werden.

Ob das Vorhaben tatsächlich in den Plan aufgenommen wird, ist offen. Das Ministerium rechnet mit Kosten in Höhe von 209,2 Millionen Euro für den Bau eines zweibahnigen, also drei- bis vierspurigen Nordoststrings von der B 27 bei Kornwestheim

über das Neckartal zur B 14 bei Waiblingen – doppelt so viel wie 2003.

Der Verband Region Stuttgart hat sowohl den Nordoststring als auch die Filderauffahrt in seinem Regionalverkehrsplan aufgeführt – und das soll wegen der Bevölkerungszunahme und der Kapazitätsprobleme im Straßennetz, aber auch beim öffentlichen Nahverkehr so bleiben. Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Region Stuttgart begrüßte die Prüfung durch den Bund. Die Verbindung sei eine „sinnvolle Netzergänzung“. Auch aus dem Waiblinger Rathaus kam ein positives Fazit. Im Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt

Stuttgart mit Zeithorizont 2030 ist der Nordoststring dagegen nicht enthalten. Kuhn verweist deshalb darauf, dass der Ausbau „ein Thema der gesamten Region Stuttgart“ sei. Forderungen nach einem Ringstraßensystem, das durch den Nord-Ost-Ring und die Filderauffahrt in Verbindung mit den bestehenden Autobahnen entstehen könnte, sollten folglich von allen Betroffenen gemeinsam getragen werden, erklärt OB Fritz Kuhn (Grüne).

**Filderauffahrt** Das bezieht er auch auf die in den 70-er Jahren geborene Idee einer Trasse vom Neckartal auf die Höhe, um die einspurige Hedelfinger Filderauffahrt und die Mittlere Filderlinie zu entlasten. Kuhn und eine Ratsmehrheit aus Grünen, SPD sowie SÖS-Linke-Plus verweisen auf die ökologischen Nachteile und hohen Kosten. Vor zehn Jahren wurde die Filderauffahrt aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen. 2009 hatte zwar eine Wiederbelebung in abgespeckter Form statt gefunden, mit mehreren kleineren Tunneln bei Heumaden, Riedenberg und Kennat, diese war aber auch 250 Millionen Euro teuer. CDU-Fraktionschef Alexander Kotz denkt nun aber sogar an eine komplette unterirdische Führung im Tunnel, Unterstützung erhält er dabei von seiner Kreispartei, von der FDP und von den Freien Wählern.

Die Chancen dafür sind zuletzt aber gesunken, weil Verkehrsminister Hermann eine nur auf 30 Millionen Euro geschätzte kleine Alternative präferiert: sieben neuralgische Knoten auf der Landesstraße zwischen Neckartal und Fildern auf Esslinger Gemarkung sollen erweitert werden.

## ZWEI LANGZEITPROJEKTE

