

Die Region verlangt mehr Geld vom Bund

Sitzung Die Fronten im Streit über den Nordoststring sind festgezurr. Einig ist man beim Ausbau der Schiene. *Von Thomas Durchdenwald*

Zumindest im Grundsatz sind sich die Fraktionen im regionalen Verkehrsausschuss einig gewesen. Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans seien zwar die meisten wichtigen Neubauprojekte enthalten, aber eben nicht alle. Einstimmig votierten sie deshalb für weitere Projekte, die der Bund rasch bauen soll: ein drittes Gleis für die Gäu- und für die Remsbahn, die zweigleisige Wendlinger Kurve und einige Umgehungsstraßen.

Zwei Streitpunkte prägten aber die Debatte: der Nordoststring und die Filderauffahrt. Eine Mehrheit aus CDU, Freien Wählern, FDP und Innovative Politik sprach sich für die beiden Straßenbauprojekte aus. Grüne, SPD und Linke votierten dagegen.

Unisono stimmten die Regionalräte aber in das Klagelied des regionalen Planungsdirektors Thomas Kiwitt ein. Die Region Stuttgart sei vom Bund „nur unterproportional“ berücksichtigt worden. „Die Einwohnerzahl und die Wirtschaftskraft unseres Ballungsraum wachsen, aber die

Infrastruktur wächst nicht im gleichen Maße mit“, bilanzierte Kiwitt.

Was mit dem zusätzlichen Geld zu machen wäre, das ist freilich umstritten: Eine Mehrheit aus CDU, Freien Wählern und FDP will, dass der Nordoststring als Verbindung von B 14 zur B 29 und der A-81-Ausbau zwischen Ludwigsburg-Nord und Stuttgart-Zuffenhausen in den vordringlichen Bedarf hochgestuft wird, was die Chancen auf eine Realisierung bis 2030 erhöht. Zudem soll die Filderauffahrt von der B 10 im Neckartal zur A 8 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden.

Mit großer Mehrheit votierte der Ausschuss für Nachbesserungen an anderer Stelle. So drohe im Osten der Region eine „verkehrlich äußerst ungünstige Situation“, wenn die B-10-Abschnitte zwischen Gingen/Ost und Geislingen-Mitte sowie bei Ursprung und Amstetten früher fertig gebaut würden als der eigentliche Bypass für Geislingen. Dieser B-10-Abschnitt von Geislingen-Mitte bis Geislingen-Ost soll

auf Antrag der SPD-Fraktion in den vordringlichen Bedarf höher gestuft werden.

Zudem will die Region, dass die Umfahrungen von Rechberghausen, Albershausen und Nürtingen-Reudern nochmals vom Bund bewertet werden. Die von der Region ermittelten hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisse würden eine Aufnahme in den Verkehrswegeplan nahe legen, sagte Kiwitt. Mit diesem Argument befürwortete er auch, dass der Nordoststring vom weiteren in den vordringlichen Bedarf kommt. „Die gigantische Dimension des Nutzen-Kosten-Verhältnisses von über zehn rechtfertigt dies“, sagte er.

Daran entzündete sich eine vehement geführt Debatte. Obwohl gegenüber früheren Bewertungen weniger Autos auf dem Nordoststring fahren sollen und die Baukosten sich auf mehr als 200 Millionen Euro erhöhen würden, steige das Nutzen-Kosten-Verhältnis, monierte SPD-Regionalrat Harald Raß. Auch die Grüne Eva Mannhardt vermutete, dass der Bund falsche Zahlen benutze, und bemängelte, dass die Regionalverwaltung keine Klarheit schaffe.

„Wer in der Region unterwegs ist, muss zu oft durch Stuttgart fahren.“

Bernhard Maier, Regionalrat der Freien Wähler

Dagegen betonten Regionalräte von CDU, Freien Wählern und FDP, dass der Nordoststring die Stuttgarter Innenstadt entlasten könne und so helfe, Staus und Umweltbelastungen zu verhindern. „Wer in der Region unterwegs ist, muss zu oft durch Stuttgart fahren“, sagte Bernhard Maier (Freie Wähler). Tangentialstrecken wie der Nordoststring seien deshalb von regionalem Interesse. Auch Rainer Ganske (CDU) attestierte dem Nordoststring eine Entlastungsfunktion.

Aber auch beim Schienenverkehr will die Region – diesmal mit Unterstützung aus allen Fraktionen – einen Zuschlag: So sollen die Strecken zwischen Stuttgart-Rohr und Herrenberg sowie zwischen Waiblingen und Schorndorf dreigleisig ausgebaut werden. Man benötige den Ausbau dieser Mischverkehrsstrecken für einen besseren S-Bahnbetrieb. Auf Antrag der Freien Wähler soll die zweigleisige Wendlinger Kurve, die die Schienen im Neckartal an die S-21-Trasse Stuttgart-Ulm auch für Regionalzüge und S-Bahnen anschließt, in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden.