

Hermann gibt dem Nord-Ost-Ring keine Chance

B 29 Der grüne Verkehrsminister Winfried Hermann will keine Autobahn durchs Remstal. Für die Luftreinhaltung in Stuttgart brauche es andere Ideen als neue Straßen. Umweltschützer fürchten Konsequenzen, sollte die CDU beim Verkehr das Sagen haben. *Von Jörg Nauke*

Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hat nicht vor, dem Transitverkehr neben den Autobahnen 8 und 81 eine dazwischen liegende dritte überregionale Verbindung (über die B 29) zwischen Baden und Bayern anzubieten. Diese Klarstellung ist aus seiner Sicht nötig, nachdem das seit Jahrzehnten diskutierte Projekt „Nord-Ost-Ring“ in einem Kabinettsbeschluss zur Luftreinhaltung wieder belebt worden war.

Gegenüber der Stuttgarter Zeitung räumt er dem darin erwähnten elf Kilometer langen Teilstück zwischen der B 27 in Kornwestheim und der B 14 in Waiblingen aus verkehrspolitischen und ökologischen Gründen auch künftig keine Chance für Planung und Bau ein – unabhängig davon, in welchen Vorhabenslisten es auftaucht.

Anders als Umweltschützer geht er auch nicht davon aus, dass dieser Kabinettsbeschluss den Grünen einmal auf die Füße fallen könnte. Gegner des Rings wie Josef Michl von der Arge Nord-Ost sind der Meinung, Herrmann hätte die Vorlage verhindern müssen, denn säße die CDU irgendwann am Schalthebel, würde sie mit Verweis auf den gemeinsamen Beschluss diese Straße sicher planen und bauen oder dies von Dritten erledigen lassen. Nach einer Grundgesetzänderung steht es den Ländern künftig frei, Planung und Bau von Bundesstraßen einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes zu überlassen. Dieses Unternehmen wäre nicht mehr auf die Kooperationsbereitschaft vor Ort angewiesen und könnte solche Projekte gegen Widerstand realisieren.

CDU-Bundestagsabgeordnete wie Joachim Pfeiffer (Waiblingen) und Norbert Barthle (Schwäbisch Gmünd) verbreiten Zuversicht, nachdem die Verbindung in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen worden ist und auch im Regionalverkehrsplan auftauchen wird. Dass sie auch in der Kabinettsvorlage enthalten ist, erhöht die Zuversicht. Hermann ver-

In den Anrainerkommunen überwiegt die Ablehnung.



Eine Straße zwischen Wiesen und Feldern: Der Nord-Ost-Ring sollte die Verbindung zwischen Kornwestheim und Waiblingen entlasten. Foto: Patricia Sigerist

weist deshalb auf Details, die im Wahlkampf beachtet werden sollten.

In dem von CDU und SPD beschlossenen BVWP bis 2030 ist der auf 209,2 Millionen Euro taxierte Lückenschluss wegen der zu erwartenden Verkehrszunahme als vierspurige B 29 aufgeführt. Eine solche autobahnähnliche Trasse zwischen der A 8 und der A 81 im Westen und der A 7 im Osten befürworteten allerdings nicht einmal jene Kommunen, die in einem nur halb so breiten Asphaltband quer übers Langen und Schmidener Feld durchaus einen Gewinn sehen würden.

Dass im BVWP das Teilstück als „Nord-Ost-Ring Stuttgart“ geführt wird, erscheint dem Minister zudem irreführend. Der wahre Ring, der für die Stuttgarter Luft wenigstens ein bisschen Entlastung bieten könnte, benötigt zwingend eine weitere Verbindung von der B 10/B 14 in Bad Cannstatt zur A 8 auf den Fildern. Diese Filderauffahrt würde etwa eine halbe Milliarde Euro kos-

ten, ist aber nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten, die Realisierung in den nächsten beiden Jahrzehnten unwahrscheinlich. Dennoch erwecken die Befürworter den Eindruck, in Kürze könnten die Bagger anrücken und den hochwertigen Ackerboden für den B-29-Ausbau zur Seite schieben. Dabei überwiegt die Ablehnung, ob zwei- oder vierspurig, in den Anrainerkommunen. Auch die Stuttgarter Verwaltung ist dagegen, nun drängt allerdings die CDU in einem Antrag zum Regionalverkehrsplan auf Zustimmung. Und das, obwohl die neue Straße die Probleme für das überlastete Teilstück zwischen Kappelbergtunnel und Wilhelma verstärken würde. Bei 40 000 zusätzlichen Fahrzeugen müsste wohl ein Tunnel gegraben werden, der bisher aber kaum thematisiert wird.

Angesichts dieser Ausgangslage verwundert es nicht, dass der Beschluss des Landeskabinetts, nun zumindest das Teilstück zwischen Kornwestheim und Waiblingen weiterzuverfolgen, für Unruhe sorgt. Die Fellbacher Oberbürgermeisterin

ZWEI PROJEKTE, EIN PLAN



Gabriele Zull wollte von einer konkreten Aufforderung Hermanns an das Regierungspräsidium zur Planung des Nord-Ost-Rings wissen. In der Tat zählen zu den Vorschlägen des Ministerrats, die Luft am Stuttgarter Neckartor ohne Fahrverbote zu verbessern, auch der Neubau von Straßen. Erwähnt wird in diesem Zusammenhang auch der B-29-Abschnitt. Weil dessen Entlastungswirkung aber gegen null tendiert, nimmt Hermann das Papier nicht allzu ernst. Und nur, weil das Projekt vom Bund gefördert würde, müsste er es noch lange nicht planen. Das Teilstück sei nicht im vordringlichen Bedarf gelistet, sondern unter „weiterem Bedarf mit Planungsrecht“, das sei nicht zu verwechseln mit Planungspflicht. Um zudem alle im BVWP aufgezählten Projekte bis zum Jahr 2030 bauen zu können, reiche selbst eine Verdoppelung des Budgets von zehn Milliarden Euro nicht aus. In seiner Prioritätenliste hat dieser halbe Nord-Ost-Ring keinen Platz. Er favorisiert den achtspurigen Ausbau der Autobahnen 8 und 81.

Kommentar

Falsche Erwartungen



Ring Die City würde, wenn überhaupt, nur durch eine Kombination von Straßen entlastet. *Von Jörg Nauke*

Das nennt man dann wohl Koalitionszwang. Der grüne Verkehrsminister Winfried Hermann, überzeugt davon, den Verkehrsproblemen eher mit einem Ausbau vorhandener Tangentialverbindungen begegnen zu können, bekam von der CDU auferlegt, auch umstrittene Straßen zu planen. Groß wehren konnte sich der Minister nicht gegen die Erwähnung eines Teilstücks der B 29 zwischen Kornwestheim und Waiblingen in einem Kabinettsbeschluss; immerhin bewertet es auch der Bund als Zukunftsprojekt. Als sonderlich dringend wird die Querspanne aber in Berlin nicht erachtet.

In Wahlkampfzeiten erweckt die Politik gerne den Eindruck, selbst unrealistische Ziele erreichen zu können. Es verwundert deshalb nicht, dass die Befürworter einer nördlichen Umfahrung von Stuttgart die Erwähnung im Bundesverkehrswegeplan und im Kabinettsbeschluss überinterpretieren. Es bleibt gerne unerwähnt, dass das Vorhaben B 29 vierspurig ausgeführt würde, was niemand in der Gegend will, weil noch mehr Landschaft versiegelt und Transitverkehr angelockt würde.

Man fragt sich, warum die CDU das Projekt aus der Mottenkiste überhaupt in die Vorlage gedrückt hat. Das weckt nur falsche Erwartungen. Es geht um Maßnahmen zur Entlastung der Stuttgarter City vom Durchgangsverkehr. Dazu könnte aber das B-29-Teilstück nur in Kombination mit der Filderauffahrt beitragen, und auch nur in geringem Maß. Für diesen Tunnel interessiert sich in Bund und Land aber niemand. So gesehen tut der Minister gut daran, sich auf sinnvolle Projekte zu beschränken.