

Neuer Impuls für Nordoststring

Die Befürworter einer Tunnellösung für die Verkehrsverbindung wollen nun auch die Bundesstraße 27 bei Kornwestheim unter die Erde bringen – und so Raum für einen Landschaftspark schaffen. Von Kai Holoch

Noch sind die Fronten verhärtet. Seit mehr als drei Jahrzehnten streiten Befürworter und Gegner des so genannten Nordoststrings – der optimierten Straßenverbindung von der B 27 bei Kornwestheim im Kreis Ludwigsburg über den Neckar ins Remstal mit Anschluss an die B 14/29 bei Fellbach – über dessen Sinn und Unsinn.

Ob es jemals zu einer irgendwie gearteten Schnellstraße in diesem Bereich kommen wird, ist zwar nach wie vor vollkommen offen. Und klar ist schon jetzt, dass noch mindestens 20, wahrscheinlich sogar noch deutlich mehr Jahre ins Land gehen werden, ehe eine solche Verbindung eingeweiht werden kann. Aber seit Anfang des Jahres ist zumindest ein wenig Bewegung in die Diskussion gekommen.

Da hat die federführend vom Waiblinger Unternehmer Rüdiger Stihl und dem Architekten Hermann Grub ins Leben gerufene und von den Firmen Bosch, Lapp und Trumpf unterstützte Initiative



„Dank des Tunnels bleiben die Ackerflächen erhalten.“

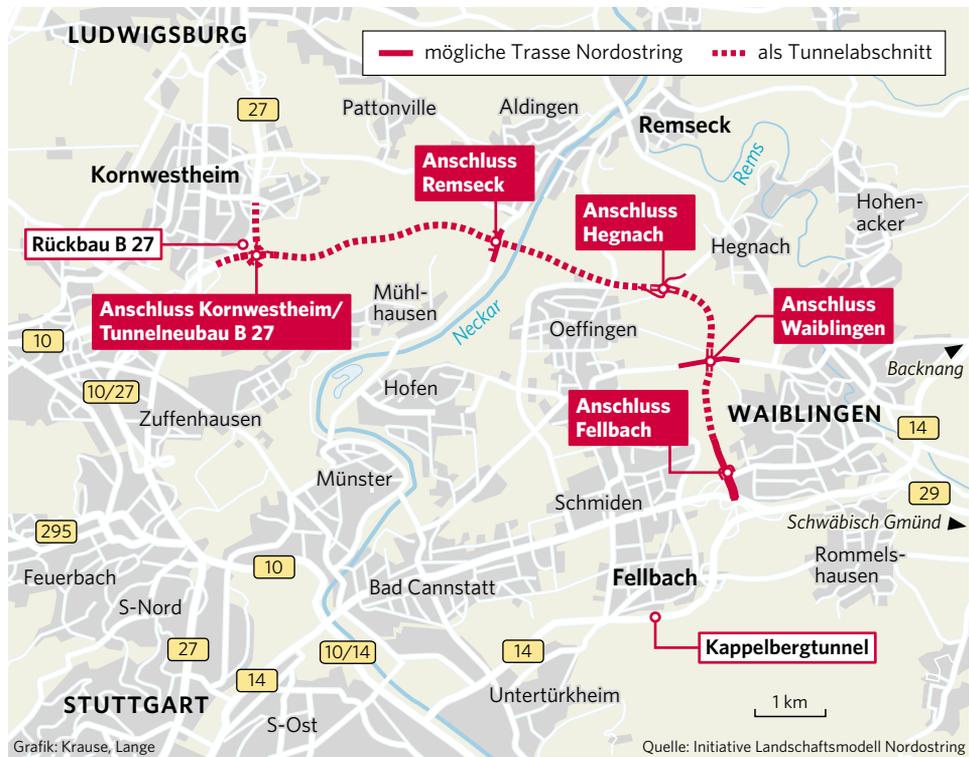
Rüdiger Stihl, Geschäftsführer

„Landschaftsmodell Nordoststring“ eine 10,7 Kilometer lange Tunnellösung vorgeschlagen. „So können wir für eine dringend notwendige und effektive Verkehrsentlastung für die Region sorgen“, erläutert Rüdiger Stihl die Überlegung: „Gleichzeitig bleiben Dank der Tunnellösung die wertvollen zusammenhängenden Landschafts- und Ackerflächen weitgehend erhalten.“

Am Dienstag haben Rüdiger Stihl und seine Mitstreiter erneut für ihren „Traum“ geworben und sind noch einen Schritt weitergegangen. Denn erklärtes Ziel ist es nun, Kornwestheim deutlich stärker als zunächst geplant von Verkehrslärm zu entlasten. Dazu soll die Bundesstraße 27, die bisher am östlichen Stadtrand vorbeiführt, auf der Höhe des heutigen Stadtparks in einen Tunnel verlagert werden. Der Anschluss an den 900 Meter südlich beginnenden Nordoststring ist ebenfalls unterirdisch geplant. Die bisherige B-27-Trasse könnte dann zurückgebaut und ein fußgänger- und radfahrerfreundlicher Zugang zu den östlich angrenzenden Landschaftsflächen geschaffen werden. Ziel sei es, dort einen Landschaftspark Kornwestheim zu bauen.

Die Vorstellung dieses neuen Impulses für den Nordoststring leitete Rüdiger Stihl und seine Mitstreiter, um erneut für ihren

KORNWESTHEIM SOLL BESONDERS VOM NORDOSTRING PROFITIEREN



TEURER NECKARTUNNEL, ABER WENIGER LANDSCHAFTSVERBRAUCH

Kosten Der Nordoststring wird, soll er tatsächlich als Tunnel gebaut werden, kein billiges Projekt. Die aktuell prognostizierten 1,4 Milliarden Euro seien jedoch „seriös“ berechnet, sagt Rüdiger Stihl. Allein für den Tunnel, der unter dem Neckar hindurchführen soll, rechnen die Verantwortlichen mit Kosten in Höhe von 600 Millionen Euro.

Vorschlag zu werben. Er sei ein Kompromiss. Man sei in jede Richtung hin Gesprächsbereit, betonten Stihl und Grub. Nach der Präsentation im Januar laut gewordenen Kritik an der Tunnellösung versuchten sie mit Hilfe von Fachleuten zu entkräften. Die Bedenken etwa, dass die Bodenqualität durch den Tunnelbau leiden könnte, sei nicht richtig.

Alle Tunnelabschnitte sollen mit einer mindestens zwei Meter dicken Schicht wertvollen Mutterbodens bedeckt werden, die die Qualität und Fruchtbarkeit des Bodens garantiere. Auch mit Hilfe der so genannten bodenkundlichen Baubegleitung werde sichergestellt, dass die Böden keinen Schaden nehmen.

Als Beispiel für ein gelungenes und vergleichbares Projekt führte Hermann Grub den Kappelberg-Tunnel an. Er sei der Be-

Landschaftsverbrauch Würde die bisher ins Auge gefasste oberirdische Variante verwirklicht, müsste für den Nordoststring die Fläche von 60 Fußballfeldern versiegelt werden. Für die Tunnellösung – vor allem für die Zufahrten an den fünf Anschlüssen – werden nach Angaben der Planer nun die Fläche von sieben Fußballfeldern gebraucht.

Verkehrsentlastung Die Prognosen gehen davon aus, dass an Wochentagen jeweils 67 000 Fahrzeuge den Nordoststring nutzen würden. Auf den bisherigen oberirdischen Strecken würde der Verkehr hingegen abnehmen – am deutlichsten in Remseck. Dort würde das Verkehrsaufkommen täglich um 7000 Fahrzeuge sinken. hol

weis dafür, dass die Interessen der Landwirte und die Notwendigkeiten eines Tunnelbaus gut zu vereinbaren seien.

Bleibt die Frage der Kosten: 1,2 Milliarden Euro hatte Stihl im Januar für das Tunnelprojekt veranschlagt. Mit der Erweiterung der Tunnellösung auf die B 27 bei Kornwestheim rechnet er jetzt mit 1,4 Milliarden Euro. Zuschüsse vom Bund könne es nur in Höhe der günstigeren oberirdischen Lösung geben. Deren Kosten lägen aktuell bei 600 bis 800 Millionen Euro. Über die restlichen Kosten müsse man zu gegebener Zeit reden. Zunächst, so Stihl, gehe es aber vor allem darum, nicht nur den Bund und das Land, sondern auch die direkt betroffenen Kommunen und deren Bewohner von der Sinnhaftigkeit des Landschaftsmodells Nordoststring zu überzeugen.