

Nordoststring entzweit Bund und Land

Verkehr Der Streit über das Straßenbauvorhaben steht im Mittelpunkt einer Infoveranstaltung. *Von Thomas Durchdenwald*

Harmonie sieht anders aus: Norbert Barthle, Staatssekretär im CSU-geführten Bundesverkehrsministerium, und Uwe Lahl, Ministerialdirektor im grün geführten Landesverkehrsministerium, haben am Mittwochabend im Regierungspräsidium die Straßenprojekte im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgestellt.

Und die beiden Herren haben vor allem die Unterschiede herausgestellt: Der CDU-Bundestagsabgeordnete Barthle sieht das Land in der Pflicht, bei den mehr als 156 Vorhaben mit einem Investitionsvolumen von mehr als neun Milliarden Euro möglichst rasch die Baugenehmigungen zu erreichen; Lahl hingegen hält das für unmöglich, wenn nicht auch der Personalstand und die Planungskosten in der Straßenbauverwaltung aufgestockt werden. Zudem erreiche der Bund mit dem Konzept die Klimaschutzziele nicht, was Barthle – wen wundert's – vehement bestritt. Vor Vertre-

tern von Städten, Kreisen, Regionalverbänden, Naturschutzverbänden und Bürgerinitiativen für und gegen Straßenbauprojekte standen naturgemäß die zwischen Bund und Land umstrittenen Vorhaben im Mittelpunkt. Dazu gehört in der Region Stuttgart der Nordoststring als Verbindung vom Raum Ludwigsburg in den Rems-Murr-Kreis, der entgegen der Empfehlung des Landes in den Entwurf aufgenommen wurde. Joseph Michl von der Arge Nordost und Wolfgang Schmidt aus dem Fellbacher Rathaus warfen Barthle vor, dass der Bund mit falschen Zahlen operiere, was den Autoverkehr auf den bestehenden Straße betreffe. „Ihr Netzmodell ist verkehrt – und damit ist alles andere auch verkehrt“, sagte Schmidt.

Lahl bekräftigt Ablehnung

Barthle verteidigte das Projekt. Stuttgart sei die Staustadt Nummer eins, es könne so nicht weitergehen. Man brauche Umfah-

DIE GEPLANTE TRASSE



rungsmöglichkeiten im Norden und Süden – wozu der Nordoststring beitrage. Erstmals gab der Staatssekretär auch offen zu, dass der Nordoststring Teil eines Gesamtausbaus

der B 29 bis nach Augsburg sei. Lahl hingegen bekräftigte die Ablehnung des Landes und warf dem Bund vor, mit „historischen Machbarkeitsuntersuchungen“ zu operieren. Man warte nun ab, wie der Bund entscheide – „und auf der Basis werden wir uns neu aufstellen“, sagte Lahl. Auch der vom Bund in den vordringlichen Bedarf eingestufte sechsstreifige Ausbau der B 10 bei Neuwirtshaus (sieben Millionen Euro) und im Neckartal zwischen dem Neckarpark und dem Plochinger Dreieck (107 Millionen Euro) sollte nach Ansicht des Landes zurückgestellt werden. Dringender wäre, die Mittel in den Ausbau der Achse A 8/A 81 im Großraum Stuttgart zu stecken, so das Landesverkehrsministerium.

Einigkeit beim Neubau der B 10

Ausnahmsweise Übereinstimmung herrschte bei Barthle und Lahl, was den Neubau der B 10 im Filstal angeht. Nicht nur, wie bisher vorgesehen, der Abschnitt von Gingen-Ost bis Geislingen-Mitte sollte in den vordringlichen Bedarf, sondern der dort direkt anschließende Neubau (155 Millionen Euro) von Geislingen-Mitte bis Geislingen-Ost.