

EXTRA: Streitfall Nordoststring

Er ist wieder da

Der Ring schien mausetot, doch neuerdings zuckt er wieder: Analyse eines umkämpften Straßenbau-Projekts

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
 PETER SCHWARZ

Waiblingen/Fellbach. Löst der Nordoststring die Feinstaubprobleme der Landeshauptstadt Stuttgart? Ja, glauben die Befürworter. Nein, glauben die Gegner. Ein Erklärstück zur umstrittensten Straßenbau-Idee der Region Stuttgart.

Was ist überhaupt dieser Nordoststring?

Eine vierspurige und damit autobahnähnliche Straße, die von der B 14/B 29 im Süden von Waiblingen über die Waiblinger Westumfahrung und das Schmidener Feld zwischen Oeffingen und Hegenach Richtung Kornwestheim führen und in die B 27 einmünden würde. Damit ergäbe sich eine Art geschlossener Bundesstraßenring im Nordosten von Stuttgart (siehe Karte). Die CDU wirbt seit vielen Jahren für das Projekt, sie weiß die Industrie- und Handelskammer an ihrer Seite und auch den Waiblinger Oberbürgermeister Andreas Hesky. Gegen die Idee sind SPD und Grüne im Schulterschluss mit Bürgerinitiative Arge Nordost, Stadt Fellbach und Naturschützern.

Wie stand es bis vor kurzem um die Realisierungschancen?

Der Ring schien mausetot. Im Bundesverkehrswegeplan stand er nur in der Kategorie „Weiterer Bedarf“ und war obendrein mit einem Planungsverbot versehen, wegen massiver ökologischer Bedenken. Deshalb war die verbreitete Meinung: Man darf ja nicht mal planen – aber selbst, wenn's anders wäre, hätte der Bund doch sowieso kein Geld übrig für ein mindestens 200 Millionen Euro teures Projekt, das in der Bedarfs-Warteschlange so weit hinten steht.

Wie steht es derzeit um die Realisierungschancen?

Der Traum der Befürworter lebt. Im neuen Bundesverkehrswegeplan firmiert der Ring unter „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Und am Geld werde das Projekt „mit Sicherheit nicht scheitern“, glaubt der Waiblinger Bundestagsabgeordnete Joachim Pfeiffer, CDU: Der Bund habe sich zu einem „Paradigmenwechsel“ entschlossen und die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur „um 40 Prozent“ erhöht.

Was beeinträchtigt derzeit die Realisierungschancen?

Zum einen der massive Widerstand in der Raumschaft, vor allem aus Fellbach. Zum anderen: Der Bund ist nur für die Finanzierung zuständig – Planung und Bau so einer Straße aber wären Sache des Landes, und Verkehrsminister Winfried Hermann und seine Grünen halten nichts vom Ring. Hermanns Aussage gegenüber unserer Zeitung zum Thema Planung: „Wir können. Müssen aber nicht.“ Unausgesprochen klingt da mit: Und wir wollen auch nicht.

Was sind die Argumente der Ring-Befürworter?

Früher empfahlen sie den Nordoststring vor allem als Lösung eines lokalen Problems: Der Verkehr zwischen Waiblingen und Ludwigsburg müsste sich nicht mehr durchs Stau-Nadelöhr Neckarrems quälen. In jüngerer Zeit aber ist ein anderes Argument in den Mittelpunkt gerückt: der Nordoststring als Heilmittel gegen die Feinstaubnot in der Landeshauptstadt. In Unterlagen des Verbandes Region Stuttgart heißt es: Der Ring werde – allerdings nur in Kombination mit der „Filderauffahrt“ (dazu später mehr) – eine „nahezu flächen-



deckende Entlastungswirkung im Kern des Ballungsraums“ haben und „im Talkessel der Stadt Stuttgart“ die „jährliche Kfz-Fahrleistung“ um „rund 13 Prozent“ und die Schadstoff-Konzentrationen „erheblich“ reduzieren. Die Hoffnung: Weniger Autos werden durch Stuttgart hindurch fahren; und mehr darum herum.

Was sind die Argumente der Ring-Gegner?

Erstens: Die Straße würde durchs Schmidener Feld stechen, ein ökologisch kostbares Gebiet mit hochwertigen Böden. Zweitens: Der Ring werde die sowieso schon hohe Lkw- und Pkw-Belastung noch verschlimmern und zusätzlichen Verkehr anziehen – Fernfahrer, unterwegs zwischen Karlsruhe und dem Bayrischen (oder noch größer gedacht: zwischen West- und Osteuropa) könnten die Route über Nordoststring und B 29 als Alternative zur vollen A 8 mit ihrem mühsamen Altbauaufstieg entdecken. Drittens: Der Ring werde „induzierten Verkehr“ auslösen – so bezeichnen Experten das Phänomen, dass in dem Moment, wo mehr Straßen zur Verfügung stehen, auch mehr Leute als bisher ins Auto steigen, um zum Beispiel zur Arbeit oder zum Einkaufen zu fahren. Folge: Die Straße, als Lösung gedacht, wird zum Teil des Problems und führt auch auf kleineren Zubringerstrecken zu wachsenden Blechlawnen. Viertens: Die Gegner bezweifeln, ob sich durch den Ring eine nennenswerte Feinstaubentlastung für Stuttgart ergäbe.

Was hat all das mit der „Filderauffahrt“ zu tun?

Die Filderauffahrt wäre eine vierspurige Straße im Osten Stuttgarts, die das Neckartal mit der A 8 auf der Filderhöhe verbände. Der Haken: Das Projekt erfordert eine Tunnel-Lösung und ist teuer, es dürfte mindestens 400 Millionen Euro kosten, Gegner un-

ken zudem von einer drohenden Kostenexplosion wie bei Stuttgart 21. Obendrein scheint die Realisierung der Filderauffahrt sogar noch ferner als die des Nordoststrings. Der „Nordoststring selbst“ aber bringe „keinerlei“ oder allenfalls „marginale“ Feinstaub-Entlastung für den Stuttgarter Kessel, sagt der Fellbacher Regionalrat Harald Raß, SPD. Einen relevanten Effekt könnte allenfalls die Filderauffahrt zeitigen. Der Vorwurf, der da durch die Blume mitschwimmt: Die Straßenbaubefürworter reden dauernd in einem Atemzug von beiden Projekten, um darüber hinwegzutäuschen, dass der Ring, solo für sich betrachtet, eigentlich gar nichts Gutes bewirke.

Wie verlief diese Woche die Debatte um den Ring?

Erwartungsgemäß. Der Ring stand auf der Tagesordnung im Verkehrsausschuss des Verbandes Region Stuttgart, der derzeit an einem Regionalverkehrsplan strickt. Der Ausschuss beschloss, Filderauffahrt und Nordoststring in der Kategorie „höchste Dringlichkeit“ einzustufen, bei der Abstimmung verliefen die Grenzen vorhersehbar wie mit der Rasierklinge gezogen: CDU, FDP und Freie Wähler votierten dafür, Grüne, SPD und Linke dagegen – 19 zu 13. Zu bedeuten hat das nicht viel: Straßen, die im Regionalverkehrsplan auftauchen, werden deshalb noch lange nicht gebaut. Es handelt sich eher um ein Wunsch-dir-was.

Welche Argumente kamen in der regionalen Debatte aufs Tapet?

Keine neuen. Armin Serwani, FDP: „Stuttgart erstickt im Feinstaub – nur, weil wir es nicht geschafft haben, ein paar wenige Umgehungsstraßen zu bauen.“ Andre Reichel, Grüne: „Wenn wir wirklich was gegen Feinstaub tun wollen, müssen wir in den nächsten drei, vier Jahren was tun.“ Nordoststring und Filderauffahrt aber wären „irgend-

wann nach 2040 fertig oder nicht mal das“. Wer „ernsthaft sagt“, diese Projekte seien die „Lösung der Feinstaub-Thematik, streut doch allen Sand in die Augen“.

Welche Philosophien stecken hinter den Argumentationen?

Ganz grob: Neue Straßen verschärfen das Problem, sagen die Grünen, neue Straßen lösen das Problem, sagt die CDU. Die Grünen lehnen „teure, unrealistische und ökologisch fragwürdige Infrastrukturprojekte“ ab und finden: Helfen würden intelligente Verkehrsleitsysteme, bessere Park&Ride-Konzepte, VVS-Tarifänderungen und eventuell auch Fahrverbote in Stuttgart. Dagegen Matthias Profrock, CDU: Fahrverbote? Alternative Antriebstechniken für Autos? „Das wird's am Ende des Tages alles nicht bringen.“ Nordoststring und Filderauffahrt: „Wir brauchen die dringend.“

Ein Szenario

- Wie geht es weiter im Streit um den Nordoststring? Eine **Spekulation**:
- Das vom **Grünen** Winfried Hermann geführte Verkehrsministerium wird einen Teufel tun, das vom Grünen Wolfgang Reimer geführte Regierungspräsidium mit der Planung des Rings zu beauftragen. Insofern geschieht erst mal gar nichts.
- Die **CDU** wird weiter Druck machen, aber bringen wird das fürs Erste nichts.
- Nach der **Landtagswahl 2021** werden die Karten neu gemischt: Sofern die CDU stärkste Partei wird und in die Regierung kommt, könnte es gut sein, dass die Planungen für den Nordoststring tatsächlich anlaufen.

Schräge Zahlen und Schelte für Hesky

Joseph Michl von der Arge Nordost kritisiert die Verkehrsgutachten der Region und den Waiblinger Oberbürgermeister

Der Nordoststring als Klimaschutzmaßnahme, die Stuttgart vor dem Feinstaub rettet? Pah, findet Joseph Michl von der Initiative Arge Nordost – die Befürworter stimmten da „grundlosen Jubel“ an. „Die Gutachten des Verbandes Region Stuttgart“, die zum Ergebnis kommen, dass der Ring hilfreich sei, „sind fehlerhaft“, sagt Michl. Er hat sich durch die Zahlen geackert, die dem Regionalverkehrsplan zugrunde liegen, und bereits im Kurzsteckbrief zum Ring Absonderliches gefunden: In der dreispurigen Variante solle er 14 Kilometer lang sein, in der vierspurigen neun – und im Bundesverkehrswegeplan „gingen dieselben Gutachter noch von 11,5 km Län-

ge aus“. Noch irritierender: Die Gutachter beim Regionalverkehrsplan glauben, durch einen Nordoststring können pro Jahr „1,2 Millionen Pkw-Stunden“ eingespart werden – laut Bundesverkehrswegeplan sind es 5,4 Millionen. „Bei den Berechnungen der Verkehrszahlen fällt weiterhin auf, dass die stark befahrene Waiblinger Westumfahrung von den Gutachtern schlichtweg vergessen wurde.“ Abgesehen von solchen Zahlen-Wirren – offensichtlich hätten sich die Ring-Befürworter „die Unterlagen des Verbandes Region Stuttgart nicht genau angeschaut“. Die „angenommene positive Wirkung zur Lösung des Stuttgarter Feinstaubproblems

im Talkessel und besonders an den Luftschadstoff-Brennpunkten Hohenheimer Straße und Neckartor“ habe nämlich ausweislich des regionalen Gutachtens „nichts mit dem Nordoststring zu tun. Sie beruht ausschließlich auf der von den Gutachtern behaupteten Wirkung einer Filderauffahrt, die einen sieben Kilometer langen Tunnel beinhaltet und die in Kombination mit dem Nordoststring unterstellt wird.“ Auch die Filderauffahrt aber könne nur dann positive Effekte entfalten, wenn die Luft im Tunnel „aufwendig mit Abgasfiltern gereinigt“ würde. Allein, „es gibt unseres Wissens keinen einzigen Straßentunnel in Deutschland“ mit solchen Filtern.

Markante Vorwürfe erhebt Joseph Michl auch gegen den Waiblinger Oberbürgermeister: Andreas Hesky „vertritt öffentlich die Meinung, Waiblingen wolle nur einen zweispurigen Nordoststring. Er müsste aber wissen, dass es keinen zweispurigen Nordoststring gibt. Dieser ist und bleibt mindestens vierspurig und autobahnähnlich. So steht es im Bundesverkehrswegeplan, und etwas anderes ließe angesichts der enormen Verkehrszahlen, die für den Nordoststring prognostiziert werden, keine Planungsrichtlinie zu.“ In Wahrheit also rede Hesky einer „stark befahrenen Autobahn unmittelbar vor den Toren seiner Stadt das Wort“.