

# Region hält Nordoststring für nötig

Der Ausbau des Autobahnzubringers L 1115 Backnang-Mundelsheim ersetzt den Nordoststring nicht

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED  
MARTIN WINTERLING

Waiblingen/Backnang.

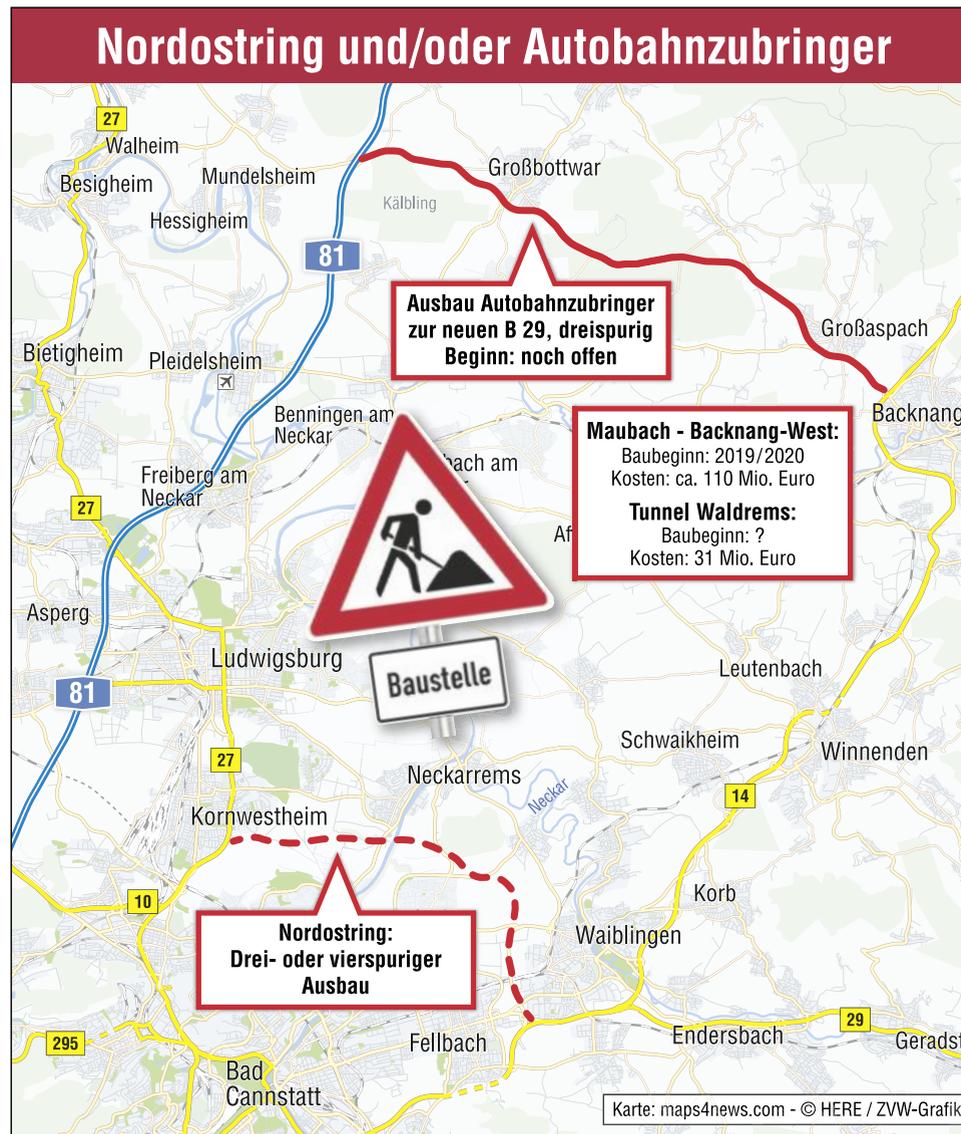
Ein Ausbau des Autobahnzubringers L 1115 von Backnang nach Mundelsheim ersetzt den Nordoststring nicht. Dies ist das Ergebnis einer Untersuchung, die der Verband Region Stuttgart in Auftrag gegeben hat. Es handele sich um zwei voneinander unabhängige Projekte.

In dieser Bewertung sind sich die Region als Befürworter des Nordoststringes und die Bürgerinitiative Arge Nord-Ost als dessen Gegner einig. Arge-Sprecher Joseph Michl sieht die L 1115 eher als eine regionale Anbindung des Remstals und Rems-Murr-Kreises an die A 81 in Mundelsheim. Hinter dem Nordoststring hingegen stecke die Idee einer großräumigen Ost-Weg-Verbindung über die B 10 aus dem Rheintal und die B 29 durchs Remstal bis zur A 7 an der bayrischen Grenze. Dafür aber fehlt bisher noch ein Glied: eine Straße von Kornwestheim nach Waiblingen, der seit Jahrzehnten umstrittene Nordoststring.

Beim Nordoststring, so Michl, handele es sich „um ein ganz anderes Kaliber“ als die L 1115. Er sei kein Teil eines Rings um Stuttgart herum, wie vielfach behauptet werde. Er würde die Landeshauptstadt keineswegs vom Verkehr entlasten und sei auch nicht die propagierte regionale Verbindung der Räume Ludwigsburg/Kornwestheim und Waiblingen/Fellbach. – In Remseck wird derzeit über einen Bürgerentscheid für eine zweite Neckarbrücke diskutiert. Sie soll die bestehende Neckarbrücke entlasten, die heute ein Nadelöhr zwischen den beiden Räumen bildet.

## Tagesordnungspunkt im Ausschuss aus Zeitmangel vertagt

Im Verkehrsausschuss der Regionalversammlung stand am Mittwoch der Punkt „Ausbau der L 1115 zwischen Backnang und Mundelsheim: Wirkungen auf den Nordoststring“ auf der Tagesordnung – und wurde aus Zeitmangel vertagt. Das Ergebnis der Untersuchung zur volkswirtschaftlichen Bewertung der Neu- und Ausbauten



haben an den Bundesfernstraßen in der Region liegt gleichwohl vor und ist eindeutig.

Die L 1115 war Ende 2018 in den Fokus gerückt, nachdem der Bund einer Aufstufung der Landes- zur Bundesstraße (B 29) grundsätzlich zugestimmt hat. Damit wird der mit Kosten in Höhe von 57 Millionen Euro bezifferte dreistreifige Ausbau der Straße wahrscheinlicher. Das Land Baden-Württemberg schob diesen mangels Geld

vor sich her.

Die Region ließ untersuchen, ob und wie sich der Ausbau des Autobahnzubringers auf einen drei- oder vierspurigen Nordoststring auswirkt. Weder gebe es signifikante Auswirkungen auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Projekte noch auf den Verkehr. Ein dickes Fragezeichen setzt Arge-Sprecher Joseph Michl grundsätzlich hinter solche Kosten-Nutzen-Analysen. Ohne eine

Manipulation unterstellen zu wollen, biete diese Art der Untersuchung viele Möglichkeiten, das spätere Ergebnis zu beeinflussen. „Sie können eine Sache nach oben punkten oder nach unten rechnen. Wie Sie wollen!“

Laut dieser Untersuchung ändert sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis nur geringfügig. Auch bei der Zusatzbelastung durch den Nordoststring – induzierter und verlagerter Verkehr – sind die Abweichungen gering. So bringt ein dreistreifiger Nordoststring ohne L-1115-Ausbau 8,6 Prozent mehr Verkehr und mit Ausbau 8,3 Prozent; ähnliche Ergebnisse gibt es bei einem vierspurigen Nordoststring: 18,7 gegenüber 17,6 Prozent mehr Verkehr.

Das Fazit des Verbandes Region Stuttgart lautet deshalb:

- Weder die verkehrlichen Wirkungen noch die Nutzen-Kosten-Verhältnisse einer Verbindung Waiblingen/Fellbach-Ludwigsburg/Kornwestheim werden durch den geplanten Ausbau der L 1115/B 29 wesentlich beeinflusst.
- Es handelt sich somit um zwei voneinander unabhängige Projekte.
- Der Bedarf für den Nordoststring ist auch unter der Annahme einer ausgebauten L 1115/B 29 gegeben.
- Die Einstufung des Nordoststringes in die höchste Dringlichkeitsstufe des Regionalverkehrsplanes sei weiterhin gerechtfertigt und bedürfe keiner Änderung.

## Nordoststring

- Der Nordoststring ist seit den 1970er Jahren ein **Dauerbrenner in der Verkehrspolitik** im Kreis, Land und Bund. Bereits totgesagt, nachdem die grün-rote Landesregierung 2011 den kleinen Nordoststring („Andriof-Brücke“) beerdigt hatte, tauchte der Nordoststring 2016 im **Bundesverkehrswegeplan 2030** (BVWP) im Status „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ doch wieder auf. Während Stuttgart, Fellbach und Kornwestheim gegen den über ihre Gemarkungen laufenden Nordoststring sind, findet der Nordoststring große Unterstützung durch die Region Stuttgart und die Stadt Waiblingen.