

# Gemischte Gefühle beim Nord-Ost-Ring

Wird der Straßenbau im Wahlkreis Waiblingen zur Gretchenfrage? Während ein Teil der Landtagskandidaten die umstrittene Trasse übers Schmidener Feld kategorisch ablehnt, halten andere Bewerber eine teils im Tunnel verlaufende Straße für interessant. Von Sascha Schmierer

Ob sich die Kandidaten für kostenlose Kinderbetreuung einsetzen, für mehr Polizeipräsenz vor Ort stark machen oder innovative Kraftstoffe fördern wollen, kann auch im Wahlkreis Waiblingen entscheidend sein, wo der Bürger am 14. März sein Kreuzchen setzt. Speziell in Fellbach spielt aber die Position bei einem verkehrspolitischen Dauerbrenner eine Rolle. „Wie halten Sie es mit dem Nord-Ost-Ring?“ lautet unterm Kappelberg die oft gestellte Frage.

Wass sich die Antwort im Ringen um Stimmen durchaus auswirken kann, musste etwa der CDU-Bundestagsabgeordnete Joachim Pfeiffer erfahren. Der Politiker gilt als treibende Kraft für die unverhoffte Wiederaufnahme des Straßenbauprojekts in den Bundesverkehrswegeplan, aus dem Wunsch nach einer leistungsfähigen Achse über den Neckar hat er nie einen Hehl gemacht. Bei der Wahl 2017 setzte er für den Nord-Ost-Ring-Fan eine schallende Ohrfeige – im von einer neuen Autobahn vor der Haustür besonders belasteten Stadtteil Öffingen kam Pfeiffer noch nicht mal auf 26 Prozent der Stimmen. Zum Vergleich: Vier Jahre zuvor, als das umstrittene Straßenbauprojekt endgültig beerdigt schien, hatte der Platzhirsch in dem einst als CDU-Hochburg geltenden Stadtteil satte 52 Prozent eingeholt.

Entsprechend gewarnt sind die Landtagskandidaten, wenn es um die Frage geht, ob eine teilweise im Tunnel verlaufende Trasse für Naturschutz und Bodenerhalt eine Lösung sein könnte. Mit dieser als Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring Idee wirbt etwa der Unternehmer Rüdiger Stihl für eine in die Erde verlegte Trasse.



## Landtagswahl

Die Entscheidung am 14. März

Rühre doch der Kritik am Straßenverbrauch etwas Wind aus den Segeln nehmen und dem schon für die Betriebslogistik wünschenswerten Bypass vom Remstal zur A 81 im Kreis Ludwigsburg endlich den Weg eben. Allerdings hat die Tunnelidee gleich mehrere gravierende Nachteile: Zum einen zweifeln Experten stark, dass die über den Daumen gepeilten Baukosten von 1,2 Milliarden Euro überhaupt reichen – die Knackexplosion bei Stuttgarter Rosensteinum nährt die Skepsis. Zum anderen würde dem Tunnel der Anschluss fehlen – wie die schon nach vorsichtiger Schätzung erwarteten 70 000 Autos und Lastwagen durch den schon jetzt überlasteten Kappelbergtunnel oder die kaum weniger stark befahrene B 29 abfließen sollen, sagt Stihls Studie nicht.

Einen dritten Kritikpunkt hat die Stadt Fellbach sogar mit einem Gutachten untermauern lassen: Für den Schutz von Rebhuhn und Feldlerche ist kaum etwas



## STUTTGARTER ZEITUNG

4. März 2021

Soll hier wirklich eine Autobahn vorbeirauschen? Eine oberirdische Lösung kommt für die Kandidaten nicht infrage. Foto: Patricia Siefert

erreicht, wenn die Autobahn in einen Tunnel kommt. Und auch für die hochwertigen Ackerböden des Schmidener Felds bringt eine Autobahn-Röhre nichts – das hat der für die Freien Wähler für den Landtag kandidierende Peter Treiber schon unmissverständlich klargemacht.

Auch SPD-Kandidatin Sybille Mack antwortet mit einem klaren „Nein“ auf die Frage, ob ein Tunnel eine Lösung ist. Die Fellbacherin wendet sich klar gegen den Nord-Ost-Ring und kann sich allenfalls eine kleinräumige Lösung auf Basis der per Bürgerentscheid beschlossenen Westrandbrücke in Remseck vorstellen. Für die Verkehrsprobleme in der Region kommt für Mack nur ein Strauß an Maßnahmen infrage – ein gut getakteter und für alle erschwinglicher Nahverkehr gehört ebenso dazu wie mehr Güterverkehr auf der Schiene und kleine Umgehungsstraßen.

Auch bei der Grünen-Kandidatin Swantje Sperling findet der Nord-Ost-Ring keine Unterstützung. „Ein Autobahnprojekt, das auf Verkehrsplänen von vor 15 Jahren beruht, massive Flächeneingriffe und damit Verlust von Artenvielfalt bedeutet, zu mehr Verkehr in der Region führt und unkalkulierbare Kosten bringt, kann kein Projekt für eine Wende hin zu einer nachhaltigen Mobilität sein“, sagt sie. Die Frage nach einer Variante stellt sich für Sperling ebenso wenig wie die

Frage nach dem Tunnel: „Würden wir nur einen Bruchteil der potenziellen Buskosten in attraktive Busverbindungen, die Entwicklung einer Straßenbahnlinie von Ludwigsburg nach Waiblingen und die teilweise Verlegung des Güterverkehrs auf die Schiene investieren, würde das die Straßen eher und nachhaltig entlasten.“

Kein kategorisches Nein kommt von Siegfried Lorek. Im Gegenteil: Der CDU-Abgeordnete aus Winnenden kann einer im Tunnel verlaufenden Trasse durchaus etwas abgewinnen. „Das Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring scheint zunächst vor allem sehr kostenintensiv zu sein. Es ist jedoch im Wortsinne preis-wert und deshalb auch realistisch“, sagt der Christdemokrat. Eine oberirdisch verlaufende Autobahn nämlich kann sich auch Lorek nicht vorstellen. „Ich setze mich für eine leistungsfähige Infrastruktur ein – das brauchen Pendler und heimische Unternehmen“, stellt er fest. Lorek betont aber auch: „Ein Projekt dieser Größe muss von den Menschen vor Ort mit breiter Mehrheit getragen werden.“ Zugleich müsse der Güterverkehr auf der Schiene massiv verbessert, der Nahverkehr zuverlässig und der Radverkehr ausgebaut werden.

Auch FDP-Kandidatin Julia Goll sieht die Machbarkeitsstudie zur überwiegend unterirdisch verlaufenden Trasse als „fachlich fundiert und interessant“. Sie

verdiene eine vertiefte Prüfung – auch wenn sie mit Kosten von 1,2 Milliarden Euro schwer realisierbar sei. Die im Bundesverkehrswegeplan enthaltene oberirdische Führung erscheint Goll „völlig unrealistisch und ökologisch nicht vertretbar“.

Für den Bau des Nord-Ost-Rings spricht sich der AfD-Kandidat Marc Maier aus. „Eine neue Straße bedeutet nicht das Ende der Welt für Pflanzen und Tiere“, stellt er fest und hält die Untertunnelung für einen „interessanten Ansatz, bei dem allerdings höhere Kosten anfallen“. Und den Lehrsatz, dass mehr Straßen auch mehr Verkehr anziehen, findet Maier „nur bedingt richtig“. Es komme auch zu einer Sättigung. Der Kandidat fordert, parallel zur Straße auch eine Stadtbahn oder gar S-Bahn zu bauen, auch bessere Taktung und ein 365-Euro-Ticket würden Wirkung zeigen. Sein Vorschlag außerdem: eine Volksabstimmung über das Projekt.

Sören Weber von den Linken wiederum spricht sich „definitiv“ gegen den Nord-Ost-Ring aus. Der fruchtbare Boden sei für die regionale Versorgung enorm wichtig, eine zusätzliche Schnellstraße sorge nur für mehr Verkehr. „Wollen wir wirklich mitten im Rems-Murr-Kreis eine rückschrittliche Schnellstraße?“, fragt er – und weist beim Thema Tunnel vor allem auf den Baupreis, aber auch auf die immensen Folgekosten einer Fahrhörn hin.