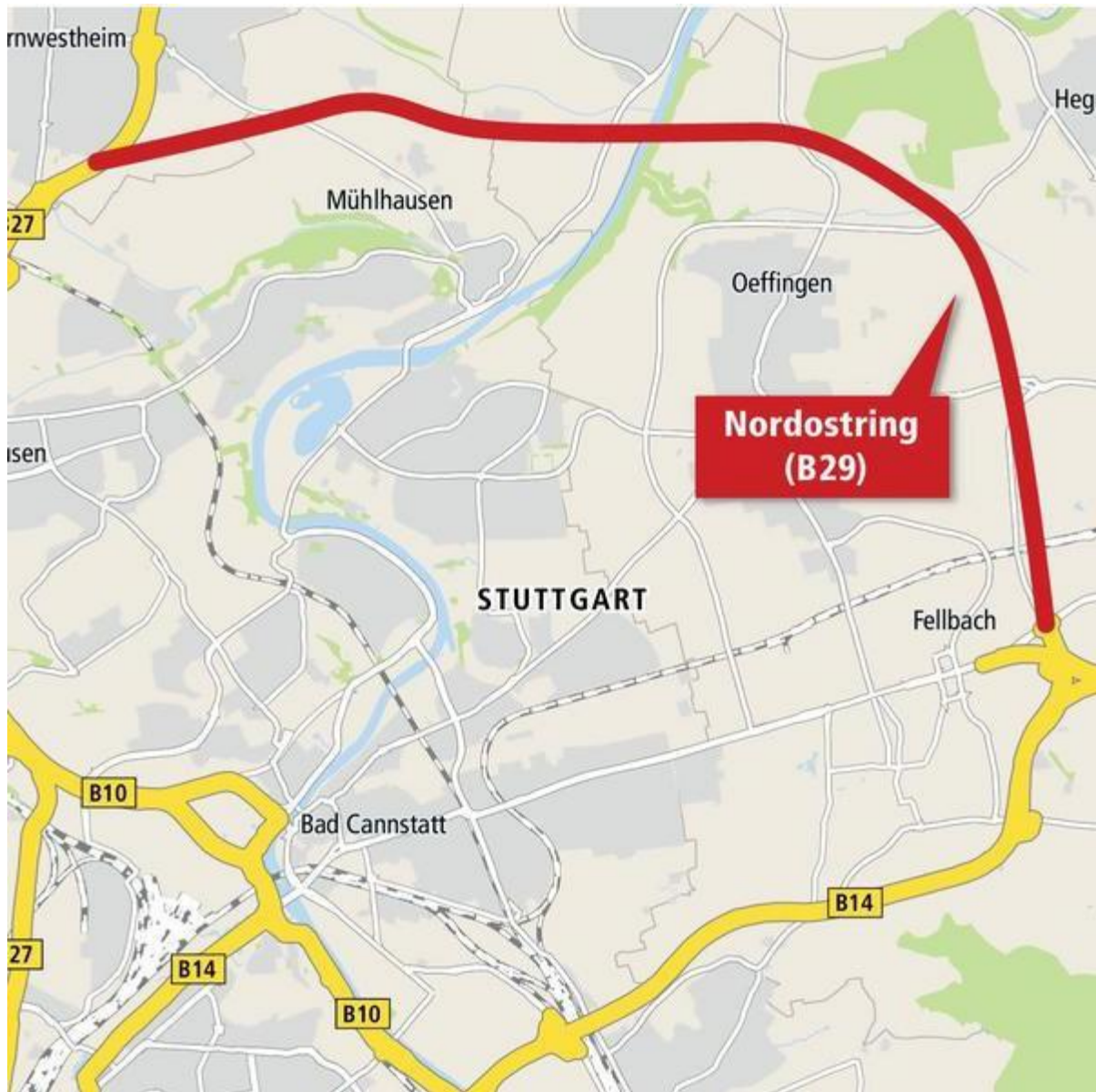


## Neue Debatte um Nordostring

**STUTT GART:** Der Nordostring war politisch mausetot. Doch jetzt prüft Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt die Aufnahme des Straßenprojekts in den Verkehrsplan. Doch ob der Ring was bringt, wird bezweifelt.



Nordostring: Umfahrung um Stuttgart. Fotograf: SWP Grafik/as Quelle: sitemap

In der Region Stuttgart steht ein altes Thema wieder auf der Tagesordnung. Es geht um den Nordostring, eine Verlängerung der B 29 zwischen Waiblingen und Kornwestheim. Bisher fließt der Verkehr hier über die B10 und die B14 oder die Landesstraße L 1142.

Nach etlichen Jahren Pause prüft das Verkehrsministerium in Berlin erneut, ob der Nordostring in den Bundesverkehrswegeplan 2015 mit aufgenommen wird. Aus diesem war er 2003 schon einmal gestrichen worden. Seitdem galt das Projekt als politisch tot.

Am Mittwoch will der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart beraten. Als Begründung für die Wiederaufnahme heißt es aus dem Berliner Ministerium, dass mit der Straße "möglicherweise eine wesentliche Verkehrsentlastung für das Straßennetz im Nord-Ost-Quadranten der Stadt Stuttgart erzielt werden kann." Nach

einer Berechnung von 2014 kostet das zehn Kilometer lange Straßenstück 209 Millionen Euro - doppelt so viel wie 2003. Wo genau die Trasse geplant würde, ist in einem sogenannten Baukorridor festgelegt. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, teilweise auch geschützte Biotopflächen machen einen Großteil des Geländes aus. Der Neckar müsste einmal neu überbrückt und die Straße nahe an bebauten Gebieten vorbeigeführt werden.

Dass hohe Umweltrisiken durch die neue Bundesstraße zu erwarten sind, wissen auch die Berliner. Schon 2003 war deshalb die neue Trasse nicht als vordringlich priorisiert worden, sondern nur "für den weiteren Bedarf".

"Hier geht es nicht um eine harmlose Umgehungsstraße. Es handelt sich faktisch um eine neue Autobahn, mit drei bis vier Fahrspuren und zusätzlichen Standstreifen", warnt Matthias Gastel aus Filderstadt, Bundestagsabgeordneter für die Bündnis90/Grünen Fraktion. Gastel hatte von der Wiederaufnahme in die Bundesplanung gehört und mit seiner Anfrage an das Verkehrsministerium das Thema publik gemacht.

Ihn stört aber nicht nur, dass die neue Trasse die im Stuttgarter Nordosten eh schon knappen Freiflächen und geschützten Gebiete stark reduzieren würde. Gastel: "Als erstes muss man sich doch fragen, bringt die Straße den gewünschten Effekt, also weniger Staus und weniger Innenstadtverkehr?"

Das bezweifeln lokale und regionale Experten und Anrainer. Während Ludwigsburg und Remseck den Neubau befürworten, haben Fellbach und Stuttgart das Projekt bereits vor Jahren abgelehnt. "Der Nordostring würde kein einziges Auto aus der Stuttgarter Innenstadt wegbringen", sagt Stephan Oehler, zuständig für Verkehrsplanung im Stuttgarter Rathaus. "Der Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastungen und des Feinstaubes durch die geplante Tangentialverbindung ist gleich Null."

Verkehrszählungen haben ergeben, dass der Anteil des Quell- und Zielverkehrs auf der Strecke bei mindestens 50 Prozent liegt. Das sind die Fahrer, die Ziele in der Innenstadt ansteuern bzw. aus der Innenstadt ausfahren. Nur die Fahrer, die Stuttgart tatsächlich umfahren wollten, könnten mit kürzeren Fahrzeiten rechnen. Wirkungsvolle Alternativen zur Verringerung der Verkehrsstaus sieht Gastel im weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. "Hier ist seit der letzten Planung 2003 schon viel passiert, wie die Verlängerung der S-Bahnen zu Spitzenzeiten, der Ausbau des nächtlichen S-Bahn Verkehrs oder der Einsatz von schnellen Regio-Zügen und Busverbindungen."

Ob der Nordostring tatsächlich in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird, steht konkret erst Ende März/Anfang April fest, wenn der Plan vorliegt. Fest steht aber, dass darin bereits 1600 laufende Straßenbauprojekte gelistet sind, die mit Vorrang realisiert werden sollen.

## Pro und Contra neue Trasse

**Umstritten** Der Feinstaub-Alarm, der am Montag zum ersten Mal ausgerufen wurde, machte deutlich, wie dringend daran zu arbeiten ist, die Schadstoffbelastung im Stuttgarter Kessel zu verringern. Ob die nach 16 Jahren wieder überraschend im neuen Bundesverkehrswegeplan aufgetauchte Ostumfahrung der Landeshauptstadt dazu einen Beitrag leisten kann, ist strittig.

**Parteien** Die an der Strecke liegenden Kommunen sind teils für, teils gegen die neue Straße. Von den Parteien unterstützen die CDU, die Freien Wähler und die FDP die neue Trasse. Der Gemeinderat Stuttgart dagegen hat die Planung schon vor Jahren abgelehnt. Eine Mehrheit war der Meinung, dass die Ostumfahrung die Innenstadt nicht entlaste.

---

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit schriftlicher Genehmigung

Copyright by SÜDWEST PRESSE Online-Dienste GmbH - Frauenstrasse 77 - 89073 Ulm

