

# Region blitzt beim Verkehrsminister ab

**Straßenbau** Die Forderung nach mehr Geld, auch für die Planung des Nordoststrings, wird abgelehnt. Von Thomas Durchdenwald

Vielen Regionalpolitikern über Fraktionsgrenzen hinweg ist das Missverhältnis ein Dorn im Auge. 30 Prozent der Wirtschaftskraft des Landes werden in der Region Stuttgart erwirtschaftet, in der schon heute ein Viertel der Baden-Württemberger leben und die in den nächsten Jahren einen überproportionalen Zuzug erleben wird. Doch beim vom Bund finanzierten Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen sollen nach der Umsetzungskonzeption des Landes gerade einmal rund 14 Prozent in der von Staus geplagten Kernregion investiert werden. Auf

einen Bittbrief der Regionaldirektorin Nicola Schelling nach mehr Investitionen und einer raschen Planung des umstrittenen Nordoststrings hat der Ministerialdirektor des Verkehrsministeriums, Uwe Lahl, jetzt abweisend reagiert. Das interne Schreiben von Ende Juni mit dem Aktenzeichen 2-3941.11/303\*57 liegt dieser Zeitung vor.

Die Lahl-Aussagen rufen innerhalb der Regionalpolitik schon jetzt heftige Reaktionen hervor – besonders im Bezug auf das Streitthema Nordoststring. Die Debatte über die Straßenverbindung von der B 27 bei Kornwestheim zur B 14 bei Fellbach wird auch deshalb intensiver, weil erstens Bundestagswahlkampf ist und zweitens bis Ende des Jahres entschieden wird, ob die Trasse in den neuen Regionalverkehrsplan aufgenommen wird. Bisher haben die Befürworter aus CDU, Freien Wählern und FDP eine klare Mehrheit gegenüber den Gegnern von Grünen, SPD und Linken, die sich in dem Schreiben Lahls bestätigt sehen.

Darin betont der Ministerialdirektor die ablehnende Position von Minister Winfried Hermann (Grüne) – und verschärft sie noch. Der Umstand, dass der Bau nur in einer nachrangigen Kategorie eingestuft sei, „zeigt keine klare Positionierung durch den Bund“. Dem Argument, dass der Nordoststring zusammen mit einer noch nicht konkretisierten Filderauffahrt einen Beitrag zur Minderung des Feinstaub- und Stickoxidproblems in Stuttgart leisten könne, erteilt Lahl eine klare Absage. „Das ist nicht zielführend“, heißt es in dem Brief, da die Projekte nicht kurzfristig zu realisieren seien, die Gerichte aber eine rasche Verbesserung der Schadstoffsituation verlangen.



Foto: CDU

„Früher war beim Straßenbau die Finanzierung der Engpass. Heute ist es die Planung.“

Joachim Pfeiffer,  
CDU-Regionalfraktion

„Anstatt auf den Nordoststring zu setzen, will ich den Ausbau und die intelligente Nutzung der Hauptverkehrsachsen A 8 und A 81 rund um Stuttgart“, erklärt Lahl.

Diese Strategie erzeugt Ärger, besonders bei der CDU, die mit am grün-schwarzen Kabinetttisch in Stuttgart sitzt. Als die CDU-Regionalfraktion nun auf einem Vor-Ort-Termin in Remseck sich mögliche Trassen vor Ort anschaut, stand das Landesverkehrsministerium am Pranger. Der Waiblinger Bundestagsabgeordnete Joachim Pfeiffer, der auch Vorsitzender der Regionalfraktion ist, sagte, aufgrund der über Jahre gesicherten Straßenbauzuschüsse des Bundes müsse im Land gehandelt werden: „Früher war der Engpass die Finanzierung. Das gilt jetzt nicht mehr, das Geld ist da. Der neue Engpass ist die Planung.“

Das Ministerium müsse deshalb den Nordoststring so rasch wie möglich planen und die Filderauffahrt, obwohl sie nicht im Bundesverkehrswegeplan stehe, als Umfahrung und Entlastung der Stuttgarter City politisch angehen. Jetzt sei es auch möglich, so Pfeiffer, negative Auswirkungen des Nordoststrings zu verringern: „Es sind Einhausungen und Untertunnelungen denkbar.“

Stuttgart und andere Kommunen wie Fellbach und Kornwestheim müssten von „ihrer Verweigerungshaltung“ wegkommen. Wenn die Stadt Stuttgart weniger Autos im Zentrum wolle, müsse sie den Nordoststring unterstützen.

Lahl freilich betont in dem Schreiben, dass die Personalkapazitäten der Regierungspräsidien mit den im Bau befindlichen und laufenden Planungen ausgelastet seien. Bis zum Herbst werde es ein Stufenkonzept geben, welche Projekte in den nächsten Jahren geplant würden. Dabei seien die „wirtschaftlichsten und wirksamsten Projekte“ vorrangig. Schellings Vorschlag, auch die Wirtschaftskraft einer Region bei der Auswahl zu berücksichtigen, hält Lahl „nicht für sachgerecht“.

Den Nordoststring will das Ministerium momentan also nicht planen, für eine Filderauffahrt sieht Lahl, da sie nicht im Bedarfsplan enthalten ist, „keine Grundlage für Planungsüberlegungen“. Das sehen die CDU-Politiker anders. „Wir erwarten vom Koalitionspartner im Land, dass er mit der Planung beginnt“, sagte Pfeiffer.



Immer wieder Stau: Remseck soll durch den Nordoststring entlastet werden. Foto: Max Kovalenko

## REGIONALVERKEHRSPLAN - WAS IST DAS?

**Ziel** Im Regionalverkehrsplan wird die Weiterentwicklung des Verkehrs in und um Stuttgart dargestellt und es werden die Wirkungen auf Siedlungsentwicklung, Umwelt und Klima dargestellt. Basis ist ein regionales Verkehrsmodell, das gegenüber dem bisherigen Plan aus dem Jahr 2001 mit aktuellen Daten arbeitet. Im Entwurf werden auch 280 einzelne Maßnahmen für den Straßen- und Schienenverkehr aufgeführt und untersucht.

**Stellungnahmen** Bürger, Verbände, Behörden und Kom-

munen können zum Entwurf des Regionalverkehrsplans Stellung nehmen und Änderungen vorschlagen. Das haben inzwischen, nachdem die Drei-Monats-Frist auf ein halbes Jahr bis Ende Juli verlängert wurde, alle Städte getan. Nur die Stellungnahme des Landes fehlt noch. Von den rund 1000 privaten Einwendungen gibt es 3500 einzelne Hinweise, die nun vom Verband geprüft werden.

**Schwerpunkte** Rund 80 Prozent der Stellungnahmen von Privatpersonen beziehen sich

auf den Nordoststring, weitere Schwerpunkte sind die Südwestumfahrung von Schwaikheim im Rems-Murr-Kreis und die Anbindung des Gebiets Staufferpark in Göppingen.

**Weiteres Verfahren** Ziel des Regionalverbands ist es, dass der neue Regionalverkehrsplan trotz der Verzögerungen noch in diesem Jahr von der Regionalversammlung beschlossen wird. Nach der Sommerpause wird sich der Verkehrsausschuss in mehreren Sitzungen intensiv damit beschäftigen. dud