



In Waiblingen-Hegnach könnte der Verkehr durch einen Nordostring weniger werden.

Foto: Gottfried Stoppel

Neuer Anlauf im Streit über Nordostring

Landesverkehrsminister will in den nächsten zwei Jahren zunächst einmal die Fakten zu dem Straßenprojekt aufarbeiten lassen

Der Landesverkehrsminister lehnt das umstrittene Straßenprojekt Nordostring weiter ab. Um des Koalitionsfriedens willen schlägt er das Sortieren der Fakten vor. So soll eine tragfähige Entscheidung ermöglicht werden.

VON JOSEF SCHUNDER

STUTTGART. Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) will das alte Streitthema Stuttgarter Nordostring neu anpacken. Das hat er mit wenigen Zeilen in eine Kabinettsvorlage gepackt, die einer Vielzahl von Luftreinhaltemaßnahmen gewidmet ist. „Meine Maxime ist, dass wir aus den Schützengräben rausgehen sollten“, sagte er unserer Zeitung. Er wolle offene Fragen, darunter auch ökologische, grundsätzlich klären.

Was regt der Minister an?

Hermann schlägt ein unabhängiges und unparteiliches „Fact-finding“ durch neutrale Profis vor, also eine Faktenfindung, aber auch eine versierte Bürgerbeteiligung: „Wir müssen sortieren zwischen Befürchtungen, Behauptungen und klaren Erkenntnissen. Das ist die Aufgabe des Prozesses.“ Möglicherweise in zwei Jahren, hofft er, könnte eine bessere Grundlage für die Lösung des Streits und für eine Mehrheitsentscheidung vorhanden sein. Damit meinte er keinen Bürgerentscheid. Dieser wäre schwierig, weil das Projekt mehrere Städte betrifft.

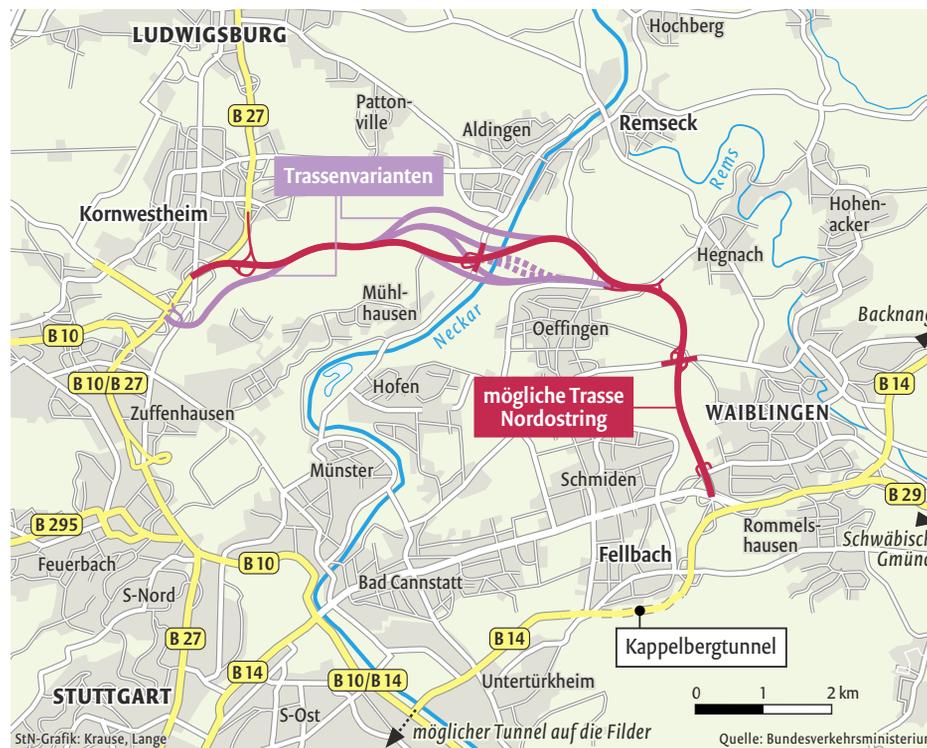
Was hat es mit dem Streitthema auf sich?

Der Nordostring ist die Idee einer wahrscheinlich vierspurigen Straße zwischen der B 27 bei Kornwestheim und der B 14 bei Fellbach/Waiblingen, die mit den Autobahnen 8 und 81 einen Ring um Stuttgart bilden soll. Jahrzehntelang geisterte sie durch die politischen Debatten, vergiftete zeitweilig das politische Klima und sorgt bis jetzt für Konflikte in der grün-schwarzen Landesregierung.

Wie wird der Vorschlag bei seiner eigenen Parteibasis ankommen?

Hermann muss damit rechnen, von Parteifreunden als „Verräter“ beschimpft zu werden. Erst am 27. Februar hatte der Ludwigsburger Grünen-Landtagsabgeordnete Jürgen Walter per Pressemitteilung namens der grünen Landespolitik entschlossene Ablehnung erklärt: „Den Nordostring werden wir weder planen noch bauen.“ Er bestritt die „überraschenden neuen Töne aus dem grünen Teil der Landesregierung“, die die Freien Wähler gehört hatten. 2017 hatten der Bundestagsabgeordnete Matthias Gastel und der baden-württembergische Staatsminis-

Trassenüberlegungen aus zwei Jahrzehnten



Hintergrund

Was das Verkehrsministerium genau vorhat

- **Kabinettsvorlage** Das Papier aus dem Verkehrsministerium ist als Entwurf zu verstehen. Es geht an den Ministerpräsidenten, die anderen Minister und die Koalitionsfraktionen. Dem Kabinett wird es möglicherweise verändert zum Beschluss vorgelegt. Der Vorstoß beim Punkt Nordostring beruht auf der Einschätzung, dass bislang die Meinungen festgefahren sind, aber auch viel Halbwissen vorherrscht.
- **Verfahren** Mit der Faktenfindung möchte Minister Hermann am liebsten ausgewiesene Experten beauftragen. Ihm schwebt ein Unternehmen vor mit großer Erfahrung in der Darstellung von Infrastrukturprojekten und Bürgerbeteiligung. Er denkt an Veranstaltungen mit wechselnden Themenschwerpunkten und Beteiligten, das sogenannte Zufallsbürger bestimmt und zugezogen werden wie beim Filderdialog zu Stuttgart 21. Anders als damals sollten einschlägige Akteure aber nicht nur Beobachter sein. Die erste Phase der Faktensammlung

könnte rund drei Monate dauern, vermutet man, dann könnten die Dialoge mit verschiedenen Akteuren in der Region und mit Bürgerinitiativen beginnen. Man habe Zeit, um die Sachlage gründlich zu klären.

- **Erkenntnisziele** Dazu zählen solche Aspekte: Wie viel Flächen würde der Nordostring kosten, wie viele Äcker? Wie viele Eigentümer wären betroffen? Wie viele Tunnelkilometer wären nötig? Wo würden Naherholungsflächen beeinträchtigt, wo würden neue Lärmschneisen entstehen? Würde man von Verkehr entlastet werden, oder würde zusätzlicher Verkehr im Großraum Stuttgart erzeugt werden? Würden im Norden von Stuttgart neue Verkehre auf der Achse Frankfurt-München entstehen? Wie würde sich der Bau der neuen Straßen mit Deutschlands Verpflichtung vertragen, die Kohlendioxidemissionen des Verkehrs bis 2030 um 40 Prozent zu verringern? Welche Kosten wären zu erwarten, von wo vielleicht Gerichtsklagen? (jos)

ter Klaus-Peter Murawski klargestellt, dass das Land den Nordostring nicht bauen, nicht einmal planen müsse, nur weil er vom Bund unter der Rubrik „weiterer Bedarf“ und damit nachrangig in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden sei – gegen den Willen des Landes. Minister Murawski bestritt auch, dass die Koalitionsvereinbarung die Komplettumsetzung des Verkehrswegeplans mit Nordostring vorsehe, wie es die CDU behauptet.

Warum geht Hermann dann den Weg?

Dazu sagte er: „Ich bin Minister in einer Koalitionsregierung, und das ist eine umstrittene Frage. Im Interesse des Koalitionsfriedens und eines ordentlichen Verfahrens habe ich mich für diesen Weg entschieden.“

Wie denkt er fachlich über das Projekt?

Was er dazu sagt, ist durchweg kritisch. Wenn die neue Straße käme, würden beim Kappelberg tunnel in Fellbach vermutlich noch einmal 48 000 Kfz pro Tag hinzukommen. Dann wäre im Grunde ein weiterer Tunnel nötig. Folgen befürchtet er auch für Schwäbisch Gmünd und Mögglingen (Ostalbkreis) an der B-29-Trasse. Der Einstein tunnel in Gmünd könnte überlastet werden, vielleicht auch die brandneue Umfahrungsstraße in Mögglingen. Vermehrter Verkehr würde die Lage auf der manchmal überlasteten Uferstraße B 10 in Stuttgart verschärfen. Von dort in einem Tunnel eine Verbindung mit der B 27 bei Degerloch/Möhringen herzustellen (wie es die CDU, die FDP, die Freien Wähler und eine Mehrheit im Regionalparlament wollen) werfe enorme Kosten auf. Man könnte auch Probleme mit dem Grundwasser bekommen und beim Tunnelbau in Richtung Filder und A 8 auf Anhydrit stoßen, also auf zum Quellen neigendes Gestein. „Ich behaupte nicht, man könne den Nordostring gar nicht bauen“, sagt er, „aber ich denke, dass dieses Projekt mehr Probleme schafft, als dass es Lösungen bringt.“ Am Ende rede man vielleicht über ein Milliardenprojekt.

Ignoriert Hermann die Staus?

Natürlich seien die Autobahnen überlastet, sagt er, deshalb baue man Autobahnabschnitte aus und habe Verknüpfungsbahnen beim Autobahnkreuz ergänzt. Deshalb habe er sich auch für die Freigabe von Standspuren auf den Autobahnen rund um Stuttgart eingesetzt, weil das schneller gehe, als neue Straßen zu bauen. Hermann: „Ich weiß, dass es allein schon bei den Standspuren lang gedauert hat.“ Die Verkehrsprobleme auf den Straßen könne man nicht allein mit mehr Straßen lösen. Man müsse auch die anderen Verkehrswege ausbauen.