

# Angst vor dem „Straßenmonster“

Verkehr, Lärm und dicke Luft: Welche Folgen hätte der Nordoststring um Stuttgart für Waiblingen?

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED  
ANDREAS KÖLBL

## Waiblingen.

Wahrscheinlich ist er „die umstrittenste Straße des Landes“: der Nordoststring. Was passiert, wenn er eines Tages wirklich gebaut wird? Bringt er wirklich die Lösung für die tagtäglichen Staus am Kappelbergtunnel und am Pragsattel? Oder zieht er den Fernverkehr zwischen München und Mannheim ins Remstal, auf Kosten der Bewohner, die dann diese Abgase inhalieren und den Lärm aushalten „dürfen“? Keine Frage, der Nordoststring polarisiert. Zu den Hochburgen der Gegner gehören die Wohngebiete im Waiblinger Süden. Genau dort will die Bürgerinteressengemeinschaft Big wissen, was an Verkehrsströmen und Emissionen auf sie zukommt. Eine Expertenrunde vor rund 250 Leuten im voll besetzten Forum Süd zeigte, wie angespannt die Nerven schon jetzt sind. Und Oberbürgermeister Andreas Hesky erklärte, warum er nicht müde wird, für einen zweispurigen Nordoststring zu kämpfen, an den außer ihm fast niemand zu glauben scheint.

## Die „notwendigste Straße“ oder eine Horrorvision

Je nach Variante sollen auf dem Nordoststring zwischen 39 000 und 59 000 Autos und Lastwagen fahren. „Direkt vor unserer Haustür“, wie Big-Vorsitzender Olaf Arndt sagt. Tatsächlich hält die Stadt beim Waiblinger Tor eine Fläche frei für einen möglichen Anschluss der neuen Trasse an die B 14. Keinen leichten Stand hat im Forum Süd der CDU-Bundestagsabgeordnete Joachim Pfeiffer, der das Projekt zur „notwendigsten Straße Deutschlands“ erklärt. Dahinter steht eine nüchterne, standardisierte Kosten-Nutzen-Analyse: Ergibt sich dabei der Faktor 1,0, gilt ein Projekt als sinnvoll. Beim Nordoststring soll er über zehn liegen, nach anderen Kalkulationen immerhin noch bei 4,9. Der Verkehr am Stuttgarter Neckartor soll um ein Fünftel sinken, die Feinstaub-Probleme sich in Luft auflösen und die Pendler und Unternehmen in der Region bekämen endlich wie in München einen Ringschluss um Stuttgart.



Schlechte Luft und Lärm sagt Joseph Michl, Sprecher der Arge Nordost, den Bewohnern voraus und hält der Politik vor, sie könne ihnen schon jetzt mit Tempo 60 auf der B 14 Entlastung verschaffen. Zum Ist-Zustand sagt er, vor dem Kappelberg gebe es „ab und zu“ Stau. Die von Pfeiffer erwähnten Tunnel, die das Schmidener Feld und die Landschaft am Hartwald schon sollen, senkten den Nutzen des „Straßenmonsters“ drastisch. Seine Horrorvision vom Nordoststring holt eben doch den überregionalen Verkehr erst her - sonst dürfe sie der Bund gar nicht planen - und hat sechs Spuren. Waiblingen-Süd liege mit im von Emissionen betroffenen Bereich. Für den Verkehr am Neckartor jedoch habe der Straßenbau praktisch keine Auswirkungen. Ja, was denn nun?

Also werfen Pfeiffer und Michl mit sich widersprechenden Zahlen um sich, wobei auch das Wort von „alternativen Fakten“ nicht fehlt. Der eine wird immer wieder von Zwischenrufen unterbrochen, der andere von Applaus. Derweil schaltet OB Andreas

Hesky einen Gang runter. Er setzt auf das Bekenntnis des Verkehrsministers Winfried Hermann, Informationen sammeln und in „Argumente, Befürchtungen und Behauptungen sortieren“ lassen zu wollen. Aus seiner Sicht reicht die Faktenbasis derzeit schlicht nicht aus, um seriös über die Auswirkungen auf Waiblingen-Süd zu sprechen. Im Übrigen seien in keinem Szenario mögliche Rückbauten - etwa der Alten Bundesstraße - berücksichtigt. Fest steht für ihn, dass die Wirtschaftsräume Waiblingen und Ludwigsburg besser verbunden werden müssen.

## Hilft die Stadtbahn oder die Elektromobilität?

Erklärtes Ziel der Stadt Waiblingen sei es, die derzeitige Verkehrsbelastung in der Neckarstraße in Hegnach zu halbieren und - das ist ein oft geäußerter Wunsch von Unternehmen - einen Autobahnzubringer zu schaffen. Weil der Nordoststring zweifellos hart in Landschaft und Natur einschneidet und lärmt, beharrt er auf der zweispurigen Variante - was auf einer Mehrheitsentscheidung des Gemeinderats basiere. Vertrackt an der ganzen Planungsgeschichte ist, dass die Planungen vom Bund veranlasst werden, aber vom Land umzusetzen sind. In Gesprächen mit diesen Ebenen will er weiter „dicke Bretter bohren“ für die zweispurige Variante.

Jubel erntet schließlich Alt-Stadtrat Klaus Riedel von der SPD, weil er sagt, dass Waiblingen-Süd jetzt schon nicht zufrieden sein könne mit der Lärmsituation in Nachbarschaft der B 14. Daran werde auch ein Ausbau der Elektromobilität nichts ändern - denn die Rollgeräusche, die für den Lärm verantwortlich seien, bleiben. Das K-21-bewegte kommunalpolitische Urgestein setzt auf den öffentlichen Nahverkehr, der in einer alternden Gesellschaft an Bedeutung gewinne. Auf einen Ausbau der Stadtbahn bis Waiblingen hofft auch der OB - „aber der öffentliche Nahverkehr wird den Individualverkehr nicht ersetzen“.



Joachim Pfeiffer (l.) und Joseph Michl.

## Kommentar

VON ANDREAS KÖLBL

## Unfares Spiel

Die Sorgen der Bewohner in Waiblingen-Süd sind berechtigt. Wie die Hegnacher und wie die Menschen auf der Korber Höhe wohnen sie in unüberhörbarer Nähe zu Hauptverkehrsachsen der Region. Natürlich sind auch Bemühungen aller Ehren wert, den öffentlichen Nahverkehr zu stärken und auf den Ausbau der Stadtbahn-Linie Remseck-Ludwigsburg-Markgröningen zu drängen. Allzu leicht aber sind, wie auch an diesem Abend, neue Baugebiete wie etwa Berg-Bürg in Bitfenfeld infrage gestellt. Sicher erzeugen sie wiederum Verkehr, auch diese Leute sind potenzielle Pendler. Aber sind Neubaugebiete deswegen vermeidbar und verhandelbar? Die Wohnungsnot drängt nach Lösungen. Wenn diejenigen, die ihr Haus oder ihre Wohnung sicher haben, sich hier Lösungen verweigern, werden Wohnen und Verkehr unfair gegeneinander ausgespielt.



Der voll besetzte Saal im Forum Süd.

Fotos: Habermann