

Straßenverkehr

Die Region Stuttgart und die Landeshauptstadt selbst stehen im Ruf, zwar den Stillstand auf den Straßen wahrzunehmen, aber gleichzeitig wenig dagegen zu unternehmen. Die jüngste Bürgerumfrage der Stadt gibt einen Fingerzeig, wohin die Reise gehen sollte.

Überraschende Werte pro Nordoststring

Erhebung Bei der Bürgerumfrage des Statistischen Amtes der Stadt Stuttgart wird erstmals nach der Straßenverbindung im Nordosten der Landeshauptstadt gefragt. Das Projekt landet dabei auf den vorderen Rängen. Die Reaktionen sind geteilt. *Von Christian Milankovic*

Der Nordoststring, eine immer wieder diskutierte Straßenverbindung zwischen der B 14 bei Fellbach (Rems-Murr-Kreis) und der B 27 bei Kornwestheim (Kreis Ludwigsburg) ist nicht nur umstritten, sondern galt eigentlich schon als politisch tot. Dann schaffte es das Vorhaben überraschend wieder in den Bundesverkehrswegeplan, allerdings nur in die Kategorie „Weiterer Bedarf“, was eine baldige Realisierung unwahrscheinlich macht. Gleichwohl war der Nordoststring plötzlich wieder in der Diskussion. Die könnte ausgerechnet durch eine von der Stadt Stuttgart veröffentlichte Erhebung neue Nahrung bekommen. In der Bürgerumfrage lotet das Statistische Amt der Landeshauptstadt alle zwei Jahre unter anderem Zustimmungswerte zu einzelnen Projekten aus. Erstmals wurde dieses Jahr auch der Nordoststring, den nicht zuletzt Oberbürgermeister Fritz Kuhn (Grüne) skeptisch sieht, abgefragt. Auf einer Skala zwischen 0 und 100 kam das Projekt auf Anhieb auf einen Wert von 69. Nur die „Stadt am Fluss“ (75), der Ausbau des Stadtbahnnetzes (72) und der Umbau des Wilhelmshaus (70) erfuhren mehr Zustimmung. Die Erweiterung des Rosensteinparks und des Schlossgartens als Teilaspekt von Stuttgart 21 brachte es auf 70 Punkte. Die Reaktion auf das laut städtischer Pressemitteilung „sehr positive Meinungsbild“ für das Straßenbauprojekt fallen sehr unterschiedlich aus.

„Diese Zustimmung ist erschreckend“, sagt Joseph Michl, der mit seiner Arge Nord-Ost gegen das Vorhaben kämpft. Er verweist darauf, dass bei genauerer Betrachtung der Zahlen nur 43 Prozent der Antwortenden eine sehr gute oder gute Meinung vom Nordoststring haben. „Das ist aber immer noch erschreckend hoch.“

„Diese Zustimmung ist erschreckend.“

Joseph Michl,
Arge Nord-Ost

Michl folgert, man müsse die Menschen besser informieren. Teilen der Politik, namentlich dem Waiblinger Bundestagsabgeordneten Joachim Pfeiffer (CDU), wirft Michl vor, mit falschen Zahlen und Behauptungen zu operieren. Der Lückenschluss brächte – wenn überhaupt – nur eine minimale Entlastung für das Stuttgarter Straßennetz. Der Nordoststring diene vor allem dem überörtlichen Verkehr.

Es gibt aber auch ganz andere Töne. „Offensichtlich haben breite Bevölkerungsschichten es satt, durchschnittlich 20 bis 30 Minuten täglich im Stau zu stehen. Viele sehen auch die Gefahr, dass Stuttgart, die Stauhauptstadt Deutschlands, unattraktiv als Industriestandort wird“, sagt Otto Sudrow vom Verein Wir für morgen. Der Zusammenschluss mit Sitz in Remseck (Kreis Ludwigsburg) versteht sich als „Initiative pro Nordoststring“. Er verweist auf die hohe Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Gleichwohl ist den Unterstützern auch die Betrof-



Der Wiedergänger unter den Verkehrsprojekten.

Karikatur: Horsch

MÖGLICHE TRASSE



Pro

Untaugliches Prinzip Hoffnung

Zuspruch Darauf zu bauen, dass irgendwann irgendwie der Verkehr weniger werden wird, ist enttäuschend wenig als politisches Konzept. *Von Christian Milankovic*

Mit Umfragen ist das ja so eine Sache. Wie lautet die Frage, wer ist der Auftraggeber und was ist der Gedanke hinter der Erhebung? In dererlei Hinsicht darf die Bürgerumfrage Stuttgart als vollkommen unverdächtig gelten. Sie stammt aus dem bis hin zur Langeweile seriösen Statistischen Amt der Stadt Stuttgart, die Fragestellung hat so gar nichts Suggestives. „Wie ist Ihre persönliche Meinung zu folgenden Projekten und Einrichtungen?“ Dass es dabei der Nordoststring auf Anhieb mit 69 von 100 möglichen Punkten auf einen der vorderen Plätze geschafft hat, muss den Verantwortlichen zu denken geben. Ihr Mantra, wonach Straßenbau auch keine Lösung sei, verfängt bei den Bürgern nicht. Die hohen Zustimmungswerte für den ebenso umstrittenen B-10-Rosensteintunnel sprechen eine eindeutige Sprache.

Die Hoffnung auf den großen Wurf, der mit einem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs die Region im Nordosten der Landeshauptstadt entlastet, hat sich erledigt. Die Pläne für eine Schienenverbindung von



Ludwigsburg nach Waiblingen sind mangels Nachfrage zu den Akten gelegt worden. Wer sich aber an den Straßenrand stellt, wird nicht umhinkönnen, den real existierenden Bedarf an mehr Straßenfläche wahrzunehmen. Die Menschen dort stellen sich nicht aus Jux und Dollerei in den Stau. Sie müssen von A nach B. Das Argument, man dürfe die Verbindung nicht planen, da ja unklar sei, wie sich die Fortsetzung auf Stuttgarter Markung gestaltet, verfängt nicht. Es ist das Wesen von Projekten, in Etappen vorzugehen.

Dreist zu nennen sind die Versuche, die Zustimmungswerte für den Nordoststring mit Unwissenheit der Befragten zu erklären. So geht man nicht mit Meinungsbedenkungen um – auch nicht, wenn sie dem eigenen Standpunkt zuwiderlaufen. Und so bleibt abzuwarten, wie es der grüne Oberbürgermeister und der grüne Verkehrsminister Hermann verweigere sich der Planung. Abgesehen davon, dass der Nordoststring auch unter CDU-Führung eine Vision blieb und es mit der Schöpfungsbewahrung nicht weit her ist, wenn eine Straße eine Kulturlandschaft durchpflügt: Für wen sollte Hermann was planen? Es gibt in den Anrainergemeinden Befürworter, aber keine für die vierspürige Variante, die dank Unions-

fenheit in dem Gebiet bewusst, durch das die Straße führen würde. Man wolle den Gegnern des Vorhabens die Hand reichen, sagt Sudrow und fordert, „die Trassenführung ökologisch sinnvoll zu planen und auch eine Deckelung durchzuführen, um den Landschaftsverbrauch zu minimieren“. Die Befürworter halten die Zeit für gekommen, in das Projekt einzusteigen. An Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) ergeht der Appell, „den Willen der Bevölkerung zu respektieren und unmittelbar mit der Planung zu beginnen“.

„Wir haben gute Gründe, nicht in die Planung einzusteigen“, sagt Hermanns Sprecher Edgar Neumann. Er bezweifelt, dass jene, die sich in der Umfrage für das Projekt ausgesprochen haben, überhaupt konkret wissen, worum es geht. „Das ist eine Schimäre.“ Die Befürworter würden den Eindruck erwecken, das Vorhaben entlaste das Stuttgarter Straßennetz. Neuerdings verweist man im Ministerium darauf,

dass die diskutierte Straßenverbindung ja gar keine Ringlösung für die Landeshauptstadt darstelle. Dafür brauche es auch noch die Filderauffahrt. Neumann: „Die Fortführung steht völlig in den Sternen.“

Hermanns Parteifreund, der Stuttgarter OB Fritz Kuhn, lässt sich von den Meinungsäußerungen seiner Bürgerschaft nicht irritieren. „Die ablehnende Haltung des Oberbürgermeisters zum Thema Nordoststring ist bekannt“, teilt eine Stadtsprecherin mit. In dem Statement wird zudem auf Unschärfen der vom städtischen Statistikkam erhebenen Zahlen hingewiesen. „So ist es beispielsweise möglich, dass die Befragten ‚zu viel Straßenverkehr‘ als größtes Problem in Stuttgart sehen, aber gleichzeitig auch mehr ‚Parkmöglichkeiten in der Innenstadt‘ fordern.“ Das Rathaus erkennt in der Bürgerumfrage allenfalls „eine Momentaufnahme und keine Bürgerbeteiligung, zu der differenziert Argumente zu einzelnen Themen oder Projekten debattiert werden“.

In den entlang der möglichen Trasse liegenden Städte, die dem Vorhaben ablehnend bis zögerlich gegenüberstehen, ist das Umfrageergebnis aufmerksam zur Kenntnis genommen worden. Für Waiblingens Oberbürgermeister Andreas Hesky (Freie Wähler) ist „die Veränderung in der Bewertung des Projekts ein Indiz dafür, dass auch die Stuttgarter Bevölkerung erkennt, dass es ein Verkehrsproblem in der Stadt und in der Region gibt“. Der Nordoststring könne Entlastung für den Talkessel bringen, „und natürlich würde er auch unseren Teilort Hegnach vom Durchgangsverkehr entlasten“, sagt Hesky.

Seine Amtskollegin Ursula Keck (parteilos) aus Kornwestheim betont, dass die Stuttgarter Zahlen nichts an der strikten Ablehnung des Rings in der Stadt ändern würden. „Für Stuttgarter ist es relativ einfach, für den Nordoststring zu sein. Sie sind ja kaum vom Bau betroffen“, sagt Keck. Man lenke den Verkehr in die Nachbarschaft. „Es ist ein Trugschluss, wenn Stuttgart denkt, damit sein Verkehrs- und Feinstaubproblem lösen zu können.“ Man spreche hier von einem autobahnähnlichen Neubau. Im Rathaus von Fellbach (Rems-Murr-Kreis) schlägt man in dieselbe Kerbe. „Den Verkehr einfach nach außen in andere Gemarkungen zu verschieben, ist keine Lösung. Ein Nordoststring wird Stuttgart nicht entlasten, sondern nur weiteren Verkehr nach sich ziehen“, erklärt Oberbürgermeisterin Gabriele Zull (parteilos). „In der Region benötigen wir nachhaltige Rezepte, die wir nur gemeinsam erreichen.“ Niemand wolle den Verkehr vor der eigenen Haustür haben. „Das ist ein verständlicher Wunsch – der aber sicher auch auf die Fellbacher Bürgerinnen und Bürger zutrifft“, gibt Zull zu bedenken.

„Wir haben gute Gründe, nicht in die Planung einzusteigen.“

Edgar Neumann,
Verkehrsministerium

Kontra

Aus der Zeit gefallen

Widerspruch Wer Ja zum Nordoststring sagt, müsste weitere Straßen bauen. Das ist unsinnig. Der ÖPNV und Datenautobahnen gehören gefördert. *Von Jörg Nauke*

Drei Viertel der Teilnehmer an der Bürgerumfrage halten die Auswirkungen des Straßenverkehrs für das größte Problem Stuttgarts und fast genauso viele wollen nicht, dass mehr Geld in den Straßenbau fließt. Sie befürworten aber eine Umfahrung zwischen B 14 und B 27. Der Widerspruch ist leicht erklärt: Sie wähen den Nordoststring weit weg und glauben, er würde ihre Probleme lösen. Dass nicht der ÖPNV-Ausbau, sondern eine Straße zwischen Kornwestheim und Waiblingen die Lösung für Stuttgarter Engpässe und Fahrverbote wäre, hören sie vor allem jetzt im Wahlkampf von der CDU. Abgeordnete behaupten auch, der grüne Verkehrsminister Hermann verweigere sich der Planung.

Abgesehen davon, dass der Nordoststring auch unter CDU-Führung eine Vision blieb und es mit der Schöpfungsbewahrung nicht weit her ist, wenn eine Straße eine Kulturlandschaft durchpflügt: Für wen sollte Hermann was planen? Es gibt in den Anrainergemeinden Befürworter, aber keine für die vierspürige Variante, die dank Unions-



unterstützung den Bundesverkehrswegeplan aufbläht.

Die gewünschte Kapazitätserhöhung ist nicht schlüssig begründet. Ja, das Straßennetz ist überlastet, aber nur an wenigen Stunden. Und selbst dann kommen alle ans Ziel, sie sind nur länger unterwegs. Dafür entscheiden sich die Autofahrer bewusst. Man will also 200 Millionen Euro investieren, um ihnen morgens und abends einige Minuten Zeit zu schenken? Weniger Stau gäbe es auch, wenn mehr Pendler auf Bus und Bahn umstiegen.

Zumal es nicht bei dieser Summe und bei diesem Teilstück bliebe. Überörtlicher Verkehr würde ermutigt, die Abkürzung zwischen den Autobahnen zu nehmen. Also dann: weitere Fellbacher Tunnelröhren, eine breitere Uferstraße und als Krönung einen Tunnel auf die Filder. Doch wer wollte heute in eine Infrastruktur investieren, die eingeweiht wird, wenn längst die Erkenntnis gereift ist, dass Mobilität vor allem durch den ÖPNV sichergestellt wird und Datenautobahnen wichtiger sind als Schnellstraßen quer über den Acker?