

Der Weg von der A81 zur A7 über Nordoststring und B29



Warnung vor der Remstal-Autobahn

Drei Naturschützer erklären, warum der Nordoststring in Zeiten des Klimawandels ein „Dinosaurierplan“ ist

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
PETER SCHWARZ

Waiblingen/Fellbach.

Der Nordoststring sei ein „Dinosaurier-Plan“, das Szenario einer autobahnähnlichen Straße von Waiblingen übers Schmidener Feld zur A 81 gehöre in Zeiten des Klimawandels endlich endgültig begraben: Das fordern drei profilierte Umweltschützer.

Diese Quasi-Autobahn-Idee – geboren in einer Jahrzehnte zurückliegenden Ära, die sich noch keinen Begriff von der „Klimakatastrophe“ machte, wurzelnd „in einer Denke“, der das Auto über allem steht – ist „heute absolut aus der Zeit gefallen. So eine Straße kann man heute nicht mehr bauen.“

Die drei, die das sagen, sprechen mit repräsentativer Wucht: Rene Greiner vom Landesjagdverband, Stefan Flaig vom Bund für Umwelt und Naturschutz, Josef Michl von der Initiative Arge Nord-Ost sind alle auch aktiv im Landesnaturschutzverband – dieser Dach-Institution gehören 32 Einzelgruppen an vom Baden-Württembergischen Forstverein über Deutschen Alpenverein und Schwäbischen Albverein bis zur Schutzgemeinschaft Deutscher Wald. Um zu verstehen, warum sie den Nordoststring ablehnen, muss man etwas ausholen.

Gedankenspiel: Zwischen den Orten A und B, die durch ein schmales, langsames, gewundenes Sträßchen verbunden waren, wird eine vierspurig dahinschnürende Autobahn gebaut. Ist ja wunderbar, jetzt kommen die Leute schneller von A nach B? Richtig. Nur: Nun geschieht noch mehr.

Familie Mustermann, die in A wohnt und bisher auch hier eingekauft hat, düst neuerdings nach B, weil es dort ein schönes Kaufhaus gibt, via Rennstrecke flugs erreichbar. Ehepaar Üblich, das in A arbeitet und zur Miete wohnt, will sich was Eigenes anschaffen – und erwirbt einen Bauplatz in B. Der Weg von dort zum Job in A ist ja nur noch

ein Katzensprung. Frau Haar-Schön, die in A wohnt, aber schon immer, trotz umständlicher Anfahrt, zu Friseur Schnipp nach B pilgerte, beschließt: Moment, in C residiert Meistercoiffeur Schnapp – bei dem bin ich jetzt so schnell wie früher bei Schnipp.

Dank der neuen Straße fahren mehr Leute als früher; und legen längere Strecken zurück als zuvor: Dieser Effekt „ist „seit Jahrzehnten in der Verkehrswissenschaft unbestritten“, sagt Stefan Flaig. Fachbegriff: „induzierter Verkehr“. Der Volksmund drückt es laienverständlicher aus: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.“

Das gilt auch für den Nordoststring. Bei ihm aber geht es noch um mehr.

Die B 29 ist eine wichtige Pendler-Linie auf der Remstal-Achse Stuttgart-Aalen. Doch wenn die Bundesstraße einen „Kurzschluss“ zwischen West und Ost erzeugt, ergibt sich eine völlig „andere Streckencharakteristik“: Es entsteht eine Fernverkehrs-Trasse zwischen Rheintal und Bayern. Denn wie kommt ein Lastwagen von der A 81 im Westen auf die A 7 im Osten? Erstens über die A 8 im Süden. Zweitens über die A 6 im Norden. Drittens: durchs Remstal. Und Variante drei wird immer attraktiver.

Blick nach Mögglingen zwischen Gmünd und Aalen: Dort wurde neulich eine sogenannte Ortsumfahrung eröffnet. Die Piste wirkt bizarr überdimensioniert: ein „ver-

tables Stück Autobahn“. Sinn ergibt der großenwahnsinnig anmutende Ausbaustandard nur, wenn man die Passage als Teil einer „weiträumigen Verkehrsverbindung“ begreift. Konkret: Von Waiblingen bis Gmünd geht es vierspurig. Unter Gmünd führt tracks, wenn auch nur zweiseitig, der Einhorn-Tunnel durch. Zum Ausbau der folgenden Passage bis Mögglingen gibt es längst konkrete Planspiele. Von Mögglingen bis Essingen: vier Spuren. Und der ebenfalls vierspurige Ausbau von Essingen bis Aalen hat schon begonnen; er soll 2023 fertig sein. Zusammengefasst: Das Remstal wird zur Ersatz-Autobahn.

Der vierspurige Ersatz-Autobahn-Zubringer aber, der die von A 81, B 10 und B 27 im Westen kommenden Blechlawinen auf die B 29 bei Waiblingen kippen würde, wäre: der Nordoststring.

Verkehrspolitisch umdenken; Wann, wenn nicht jetzt?

„Fünf Jahrzehnte lang“, sagt Joseph Michl, habe man „in immer schnellere Straßen investiert.“ Angesichts der drohenden Klimakatastrophe „brauchen wir politisch den Paradigmenwechsel“. Und nun sprudeln die Ideen bei den dreien: den Straßenraum nicht einseitig dem Auto vorbehalten, son-

dern umwidmen – von der vollen Breite Raum für Bus-Spuren oder Radwege abknipsen; Geschwindigkeitsabsenkungen verfügen; die Bahn stärken; Car-Sharing; Fahrgemeinschaften; ankämpfen gegen die Wucherungen der automobilen Radikalvereinzelung. Im deutschen Autoverkehr liegt der „durchschnittliche Besetzungsgrad“ bei 1,2 Personen pro Pkw. Oder in Flaigs Worten: „Die fahren alle allein.“

Die Landesregierung will bis 2030 die baden-württembergischen Treibhausgas-Emissionen im Vergleich zu 1990 um 42 Prozent reduzieren. Das Ziel ergibt sich aus dem Pariser Klimaschutz-Abkommen. Aktueller Stand, laut Antwort der Landesregierung auf eine parlamentarische Anfrage: Die Emissionen seien in den vergangenen 28 Jahren um elf Prozent gesunken. In den nächsten zwölf Jahren müssten also 31 Prozent folgen – fast dreimal so viel Einsparung in weniger als der Hälfte der bisherigen Zeit. Wer angesichts dieser Aufgabe nicht bereit sei, verkehrspolitisch umzudenken, sagt Flaig, der solle wenigstens ehrlicher zugeben, dass ihm der Pariser Vertrag „scheißegal“ ist.

„Wir brauchen“, sagt Joseph Michl, „im Ballungsraum Stuttgart weniger Autoverkehr“; und nicht mehr. Ein Projekt wie der Nordoststring, ergänzt Flaig, „kommt überhaupt nicht infrage“.



Rene Greiner.



Stefan Flaig.



Joseph Michl.

Eine Veranstaltung

■ „Eine Autobahn durchs Remstal? Was der Nordoststring Stuttgart mit dem Remstal und der B 29 zu tun hat“: Zu dieser Informationsveranstaltung am **Dienstag, 16. Juli**, um 19.30 Uhr im Foyer der Wilhelm-Enßle-Halle in Geradstetten laden Landesnaturschutzverband, BUND und Nabu gemeinsam ein. Joseph Michl wird einen Vortrag halten, danach gibt es Gelegenheit zur Diskussion.