

# Nordoststring bleibt Zankapfel

Bei einer Podiumsdiskussion bekennen zwar alle Politiker, dass sie dazugelernt hätten – die Positionen sind aber festgefahren. Doch es gibt Anzeichen für eine Annäherung. Von Thomas Durchdenwald

Vier Faktenchecks zum Nordoststring mit zahlreichen Experten, eine zweieinhalbstündige Schlussdiskussion via Livestream: Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) sprach am Ende zu Recht von einem „aufwendigen Verfahren“, dessen Ertrag bei den beiden Gegenspielern freilich überschaubar blieb. Hermann, schon immer Gegner des auf eine gut 40-jährige, wechselvolle Geschichte zurückblickenden Straßenbauprojekts, lehnte das Vorhaben aus der „Denke des letzten Jahrhunderts“ weiterhin vehement ab: Sein Haus werde das nicht planen. Und Regionalpräsident Thomas Bopp (CDU), glühender Befürworter der Verbindung von der B 10 bei Kornwestheim/Ludwigsburg zur B 14 bei Waiblingen/Fellbach, bilanzierte, die Einschätzung, dass die Straße einen hohen verkehrlichen Nutzen für die beiden Wirtschaftsräume hätte, sei „nicht erschüttert“ worden. Das Verkehrsministerium müsse nun mit der Planung beginnen.



Foto: Lichtgut/Leif-H.Piechowski

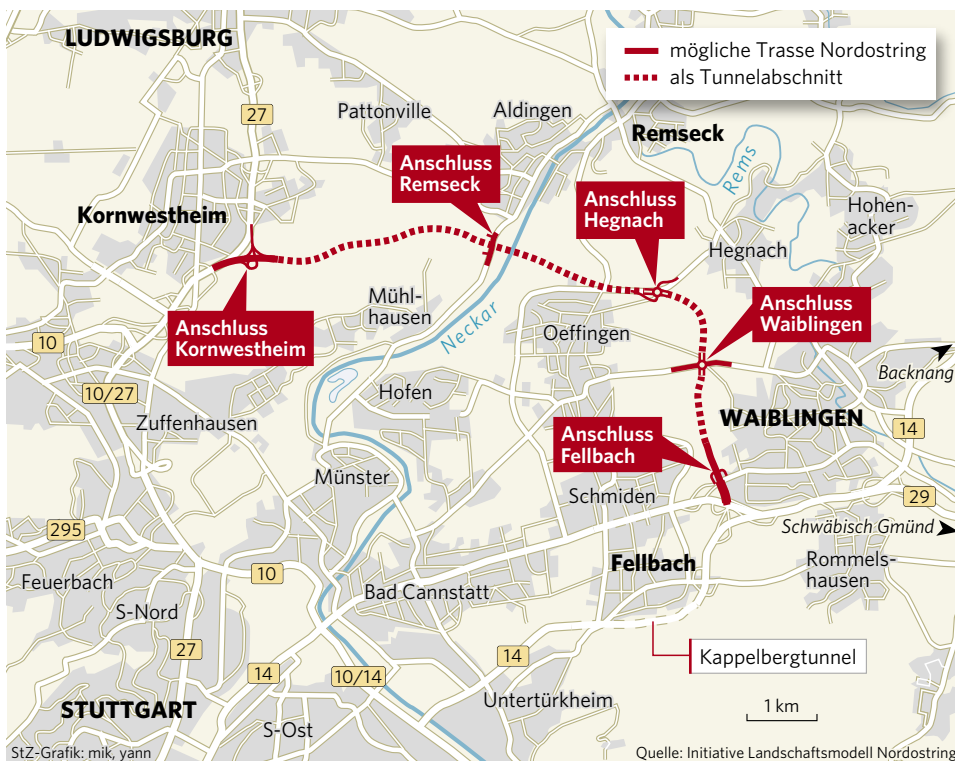
„Wir brauchen keine weiteren Straßen.“

Joseph Michl,  
Arge Nordost

Die Gefechtslinien in diesem Straßenstreit sind seit Jahren bekannt. Die Befürworter fordern die Verbindung, um einerseits die Ortsdurchfahrten in Remseck und Waiblingen-Hegnach zu entlasten und den Raum an die A 81 anzubinden. Die Gegner befürchten, dass noch mehr Verkehr angezogen werde, die Staus nicht zurückgingen, dafür aber wertvolle Landschaft für Ackerbau und Naherholung zerstört werde sowie Klima- und Artenschutz auf der Strecke blieben. „Die Fakten sind klar, am Schluss ist es eine Bewertungsfrage“, sagte der Verkehrswissenschaftler Markus Friedrich von der Universität Stuttgart.

Zuletzt hatten der Unternehmer Rüdiger Stihl und der Münchner Architekt Hermann Grub für Aufsehen gesorgt, die die 10,7 Kilometer lange Verbindung teilweise unterirdisch (bei der Neckarquerung), teilweise eingehaust führen wollen, um so einerseits dem Landschaftsschutz Rechnung zu tragen, andererseits die Verkehrsprobleme zu lösen. „Das ist der erste Beitrag, der versucht, Konflikte zu vermeiden. Das ist anzuerkennen“, sagte Joseph Michl von der Bürgerinitiative Arge Nordost, die gegen das Projekt kämpft. Selbst wenn die Erholungsfunktion erhalten bleibe, führe aber auch die Landschaftsmodell genannte und mindestens 1,4 Mil-

## DER VERLAUF DES GEPLANTEN NORDOSTSTRINGS



StZ-Grafik: mik, yann

Quelle: Initiative Landschaftsmodell Nordoststring



Das Thema Nordoststring ist und bleibt auch umstritten.

Archivfoto: Gottfried Stoppel

liarden Euro teure Tunnellösung zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, das Staus an anderer Stelle auslöse, und bereite Umweltprobleme beim Klima- und Artenschutz. „Sie wäre nur das kleinere Übel“, sagte Michl, „wir brauchen keine weiteren Straßen.“

Versöhnlichere Töne waren auch von den beiden Oberbürgermeistern Gabriele Zull und Andreas Hesky der Nachbarkom-

munen Fellbach (strikter Gegner) und Waiblingen (befürwortet zweispurige Straße) trotz aller gegensätzlichen Einschätzungen zu hören. „Wir können jederzeit über kleine, punktuelle Lösungen reden und sind auch bereit, Belastungen auf uns zu nehmen“, sagte Zull. Und Hesky mahnte, vielleicht solle man „genauer hingucken“, denn eine zweispurige Verbindung ziehe weniger Verkehr an und werde auch noch in 50 Jahren gebraucht. Hermann regte einen „Mobilitätspakt“ mit allen Beteiligten an, um „kleinräumige Lösungen“ zu erarbeiten. Und Bopp, der auf eine Beteiligung der Region pochte, lockte damit, dass zu einem Planungsprozess auch gehören könne, dass man eine bessere Verbindung auf der Schiene in diesem Raum untersuche. Bislang werden in dieser Relation nur knapp fünf Prozent des Verkehrs in Bussen abgewickelt.

Neue Hoffnungszeichen für eine einvernehmliche Lösung? Zumindest sprechen wollen die Teilnehmer weiter miteinander, auch wenn der Videostream mit Ausfällen und Bildwacklern so flüchtig war wie der Verkehr in der Hauptverkehrszeit auf der Remsecker Neckarbrücke. Vielleicht bleibt aber alles auch so, wie es schon seit Jahrzehnten ist. „Die einen sind nicht stark genug, den Nordoststring durchzusetzen, und die anderen nicht stark genug, dass das Projekt endgültig aufgegeben wird“, resümierte der Moderator Christoph Ewen.