

Keine neuen Straßen, kein Nordoststring

Bürgerinitiative Arge Nordost fordert eine Verkehrswende

Rems-Murr.

„Wer beim Klimaschutz führen will, muss den klimaschädlichen Nordoststring stoppen“, schreibt die Bürgerinitiative Arge Nord-Ost zu den grün-schwarzen Koalitionsverhandlungen. Die Arge fordert die zukünftigen Koalitionäre auf, es beim Klimaschutz nicht bei Lippenbekenntnissen zu belassen. Hierzu der Vorsitzende Joseph Michl: „Klimaschutz und neue Straßen wie der Nordoststring sind wie Feuer und Wasser. Das passt nicht zusammen. Wir erwarten daher von der neuen Landesregierung, dass sie klimaschädigenden Straßenbau bereits in den Koalitionsvereinbarungen klar ausschließt.“

Der grüne Ministerpräsident Winfried Kretschmann und CDU-Landeschef Thomas Strobl hatten nach dem letzten Sondierungsgespräch in Stuttgart erklärt, sie wollten Baden-Württemberg zum führenden „Klimaschutzland“ in Deutschland, ja sogar weltweit machen, schreibt die Arge. Diese Aussagen würden begrüßt und die Bürgerinitiative sei gerne bereit, die zukünftige Landesregierung hierbei nach besten Kräften zu unterstützen. Dieses hehre Ziel lasse sich aber nur erreichen, wenn auch der Straßenverkehr einen ganz erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Schon allein um das Pariser Klimaschutzabkommen oder die Vorgaben der EU zu erfüllen, müsse die vom Verkehr erzeugte Menge CO₂ bis 2030 um mindestens die Hälfte abnehmen. Wolle man darüber hinaus gar weltweit eine „führende“ Rolle annehmen, bedarf es noch weit größerer Anstrengungen, gerade auch beim Verkehr, der in Baden-Württemberg immerhin ein Drittel des CO₂-Ausstoßes verursacht.

Was aber bisher zum Thema „Nachhaltiger Verkehr“ aus den Sondierungsergebnissen von Grünen und CDU in Baden-Württemberg bekannt wurde, genüge den Erfordernissen zum Schutz unseres Klimas und auch den eigenen Zielen nicht einmal ansatzweise, heißt es in der Pressemitteilung weiter. Die engagierte Förderung des öffentlichen Verkehrs sei gut und notwendig, um eine leistungsfähige Alternative zum Individualverkehr zu schaffen. Um die Klimaziele zu erreichen, reiche das aber bei weitem nicht. Und es ist auch nicht damit getan, den Verbrennungsmotor durch den Elektromotor zu ersetzen. „Nein, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, muss eine Verkehrswende weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum Umweltverbund (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) stattfinden.“

„Artensterben, Flächenverbrauch“

Einer der Haupterzeuger zusätzlichen MIVs sei der Straßenneu- und Ausbau. Ein Phänomen, das wissenschaftlich und praktisch sehr gut verstanden ist. Wolle man weniger MIV, darf man keine neuen Straßen mehr bauen, die weiteren Verkehr erzeugen. „Straßenbau schädigt nicht nur das Klima, durch seine hohe Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen hat er darüber hinaus einen sehr negativen Einfluss auf weitere drängende Umweltprobleme wie das Artensterben und den Flächenverbrauch.“

Der Nordoststring Stuttgart sei ein Paradebeispiel für verkehrserzeugende Straßenplanungen. Selbst nach den beschönigten Berechnungen des Bundesverkehrswegeplans würde der Nordoststring jährlich über 60 Millionen zusätzliche Kfz-Kilometer und damit mehrere Tausend Tonnen zusätzliche Treibhausgase erzeugen. Das wäre Gift für den Klimaschutz. Richtig gerechnet sind die Auswirkungen noch viel schlimmer.

Aus diesen Gründen erwarten die Arge Nord-Ost und die in ihr organisierten Mitgliedsverbände im Koalitionsvertrag eine klare Stellungnahme gegen Planung und Bau neuer, verkehrserzeugender Straßen wie dem Nordoststring.

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
MARTIN WINTERLING

Rems-Murr.

Was ist das größte Geschenk für Ingenieure? Man gebe ihnen eine schier unlösbare Aufgabe, lasse sie ungestört tüfteln - und behellege sie vor allem nicht mit Geld und Kosten. Mit diesem Kniff haben die alten Ägypter den Leuchtturm von Pharos gebaut, auf diese Weise ist der Menschheit gut zwei Jahrtausende später der Flug auf den Mond gelungen - und würden die Initiatoren des „Landschaftsmodells Nord-Ost-Ring“, wenn man sie denn ließe, eine vierspurige Autobahn unterm Schmidener Feld vergraben.

Dieser elf Kilometer lange Nordoststring-Tunnel sprengt Dimensionen. Es entstünde der längste Straßentunnel Deutschlands - siebenmal so lang wie der Kappelbergtunnel (1,6 Kilometer). Weltweit würde sich dieser Nordoststring in die Top 20 der längsten Straßentunnel einreihen. Ein Projekt, das Respekt einflößt. Nicht nur aufgrund seiner technischen Komplexität, sondern vor allem wegen seiner immensen Kosten, die ein unterirdischer Nordoststring verschlänge. Vor einem Jahr, als Dr. Rüdiger Stihl als einer der Initiatoren des „Landschaftsmodells Nord-Ost-Ring“ die Idee erstmals vorstellte, war noch von 1,16 Milliarden Euro die Rede. Gut ein Jahr später bei einer Online-Veranstaltung des Württembergischen Ingenieurvereins stehen bereits 1,6 Milliarden Euro im Raum.

Rüdiger Stihl: „Versöhnung von Ökologie und Ökonomie“

Am Mittwochabend waren bei der aus dem VDI-Haus Stuttgart übertragenen Veranstaltung Ingenieure unter sich. Ihre Beiträge zur „Lösung infrastruktureller Herausforderungen in der Region Stuttgart“ drehten sich um die technische Machbarkeit. Rüdiger Stihl, zu Hause im staugeplagten Remseck und Mitgesellschafter der Stihlgruppe, hofft, dass der Tunnel den Gordischen Knoten löst, in dem der Nordoststring verfangen ist. Seit Jahrzehnten beharren sich Befürworter und Gegner. Weisen die einen auf die Staus, die Verkehrslawine und die Notwendigkeit der Mobilität hin, so kontern die anderen mit Umwelt- und Klimaschutz.

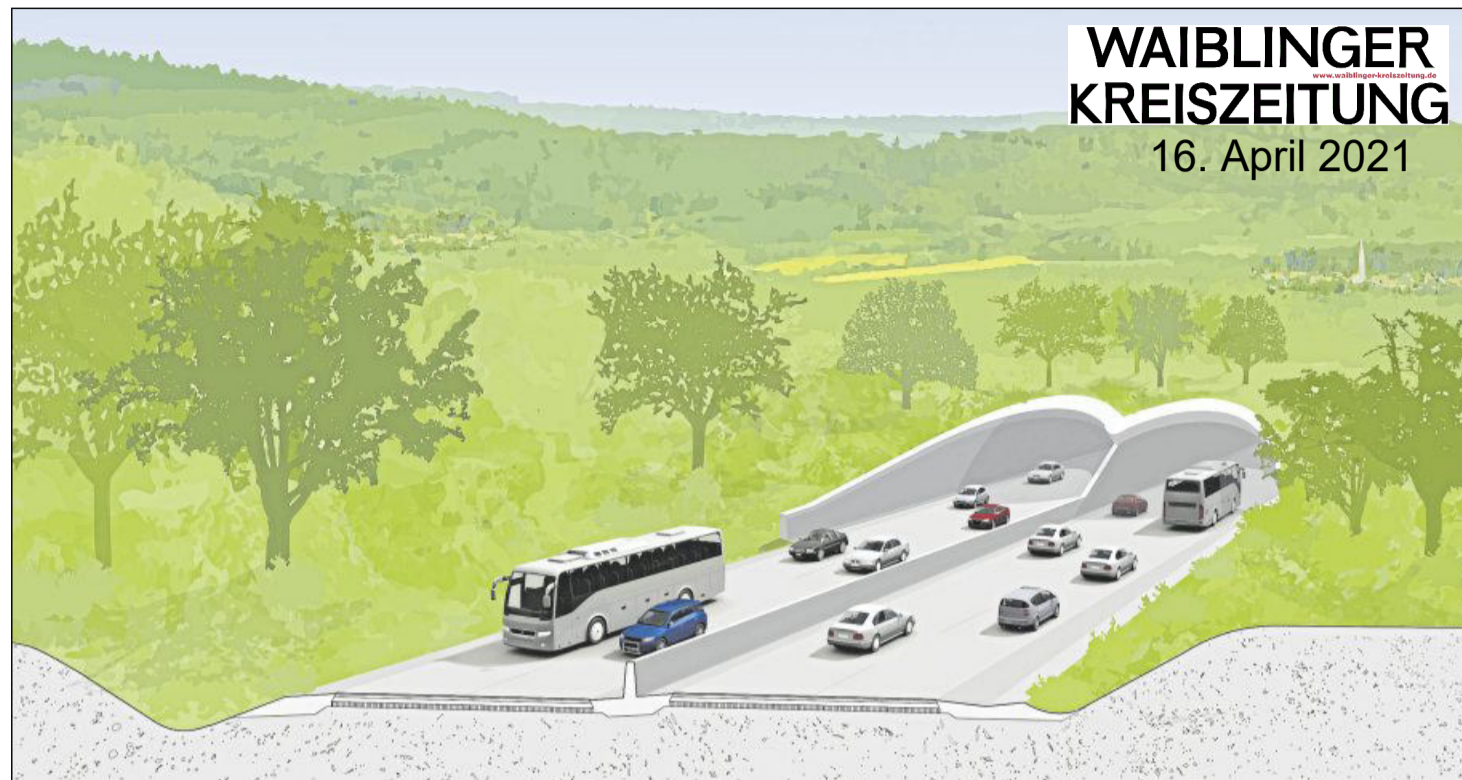
Ein Tunnel versöhne Ökologie und Ökonomie, schwärmte Stihl in seinem Eingangreferat. In seiner Beschreibung der Ausgangslage griff er sämtliche Argumente der Nordoststring-Gegner auf und machte sie sich zu eigen: enormer Landschaftsverbrauch, Bodenversiegelung und Vernichtung ökologischer Verbundsysteme. Gleichzeitig sieht Stihl jedoch die Notwendigkeit, den Staus vor den Brücken über den Neckar ein Ende zu bereiten und „der dynamischen Wirtschaftsentwicklung der Landkreise Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis“ endlich mit einer neuen Straße Rechnung zu tragen. „Das Landschaftsmodell wäre ein großer Schritt zur Lösung drängender Ver-



Dr. Rüdiger Stihl: „Leuchtturmprojekt für Deutschland.“

Wenn Ingenieure träumen dürfen

Eine Diskussionsrunde des Württembergischen Ingenieurvereins zum Nordoststring



So idyllisch fügt sich die vierspurige Tunnelvariante des Nordoststrings in die Landschaft ein.

Foto: Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

kehrsprobleme im Raum Stuttgart“, so Stihl: Gleichzeitig blieben „die letzten wertvollen zusammenhängenden Landschafts- und Erholungsflächen erhalten.“

Der Nordoststring ist ein Dauerbrenner. Die ersten Überlegungen, Stuttgart östlich zu umfahren, reichen bis in die 1960er Jahre zurück. Seinerzeit gab es die Idee der Neckar-Odenwald-Alb-Autobahn, die den heutigen Rems-Murr-Kreis mittig von Nord nach Süd durchschnitten hätte. Wenn heute von Nordoststring die Rede ist, wird darunter grob eine Verbindung von der A 81 über Kornwestheim und das Schmidener Feld zur B 29 in Waiblingen verstanden. Das eine Mal kleiner dimensioniert („Andriof-Brücke“), das andere Mal größer als vierspurige Variante, wie der Nordoststring im Bundesverkehrswegeplan 2030 skizziert ist. Aber allemal umstritten.

Wie der im Neckar versenkte Nordoststring 2016 wieder auftauchte

Kaum hatte die neue grün-rote Landesregierung 2011 den Nordoststring samt Andriofbrücke im Neckar versenkt, tauchte er 2016 im Bundesverkehrswegeplan der schwarz-roten Bundesregierung völlig überraschend und zur Freude der beiden CDU-Bundestagsabgeordneten aus dem Rems-Murr-Kreis wieder auf. Der Backnanger Norbert Barthle war seinerzeit Parlamentarischer Staatssekretär im Berliner Verkehrsministerium; Dr. Joachim Pfeiffer ist seit jeher ein eifriger Verfechter des Rings und trägt als Vorsitzender der CDU-



Prof. Dr. Dr. Karl Stahr: „Böden sind prinzipiell beliebt.“

Regionalfraktion sein Scherflein dazu bei, dass bei den regionalen Planungen der Nordoststring nicht untergeht.

Die Gefechtslage ist seit Jahrzehnten unverändert; Regionalverband, die Wirtschaft und ihre Verbände sowie die Städte Waiblingen und Remseck sind dafür; Bürgerinitiativen, Fellbach und Kornwestheim sowie das grün geführte Landesverkehrsministerium dagegen. Dies hatte ein von Verkehrsminister Winfried Hermann initiiertes „Faktencheck“ im Sommer 2020 einmal mehr bestätigt und den Berichterstatter dieser Zeitung zur Einschätzung gebracht, dass der ruhige und sachliche Faktencheck „atmosphärisch eine wunderbare Grundlage für weitere ergebnislose Gespräche in den nächsten Jahrzehnten“ bieten würde. Inzwischen haben die Remsecker Bürger bei einem Volksentscheid die kleinstmögliche Variante eines Nordoststrings gebilligt, nämlich eine zweite Brücke unweit der heutigen völlig überlasteten Neckarquerung, eine sogenannte Westumfahrung.

Inzwischen liegen die Kosten schon bei 1 600 000 000 Euro

Am Mittwochabend hat der Württembergische Ingenieurverein gleichwohl zu einer Diskussionsrunde eingeladen. Die Umstände der gut zweistündigen Onlineveranstaltung könnte man böswillig als dreifach schlechtes Omen werten. Zunächst gab es Übertragungsschwierigkeiten; im Laufe der Runde kletterten die Kosten von einst 1,2 auf 1,4 und schließlich auf 1,6 Milliarden



Helmuth Ammerl: „Ein schönes Projekt mit hohen Ansprüchen.“

Archivfotos: Palmizi

WAIBLINGER
KREISZEITUNG

16. April 2021

Landschaftsmodell

■ Das „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“ wird maßgeblich von vier Großunternehmen aus der Region getragen, die die Planungen finanziert haben: Außer dem Waiblinger Hersteller von Motorsägen und -geräten Andreas Stihl sind dies die Firmen Trumpf, Lapp und Bosch.

■ Die Tunnelvariante verliefte in etwa auf der gleichen Trasse eines oberirdischen Nord-Ost-Ringes, also von der B 27 in Kornwestheim ostwärts über das Lange Feld, unterquert den Neckar bei Aldingen und macht bei Fellbach-Oeffingen einen Südschwenk zum Anschluss an die B 29 in Waiblingen.