

Nordoststring: Und jetzt? Wie geht es weiter? WAIBLINGER KREISZEITUNG

16. Juli 2021

Was wird aus dem Quasi-Autobahn-Projekt übers Schmidener Feld? Seit dem Faktencheck vor einem Jahr herrscht dröhnende Stille

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
PETER SCHWARZ

Rems-Murr.

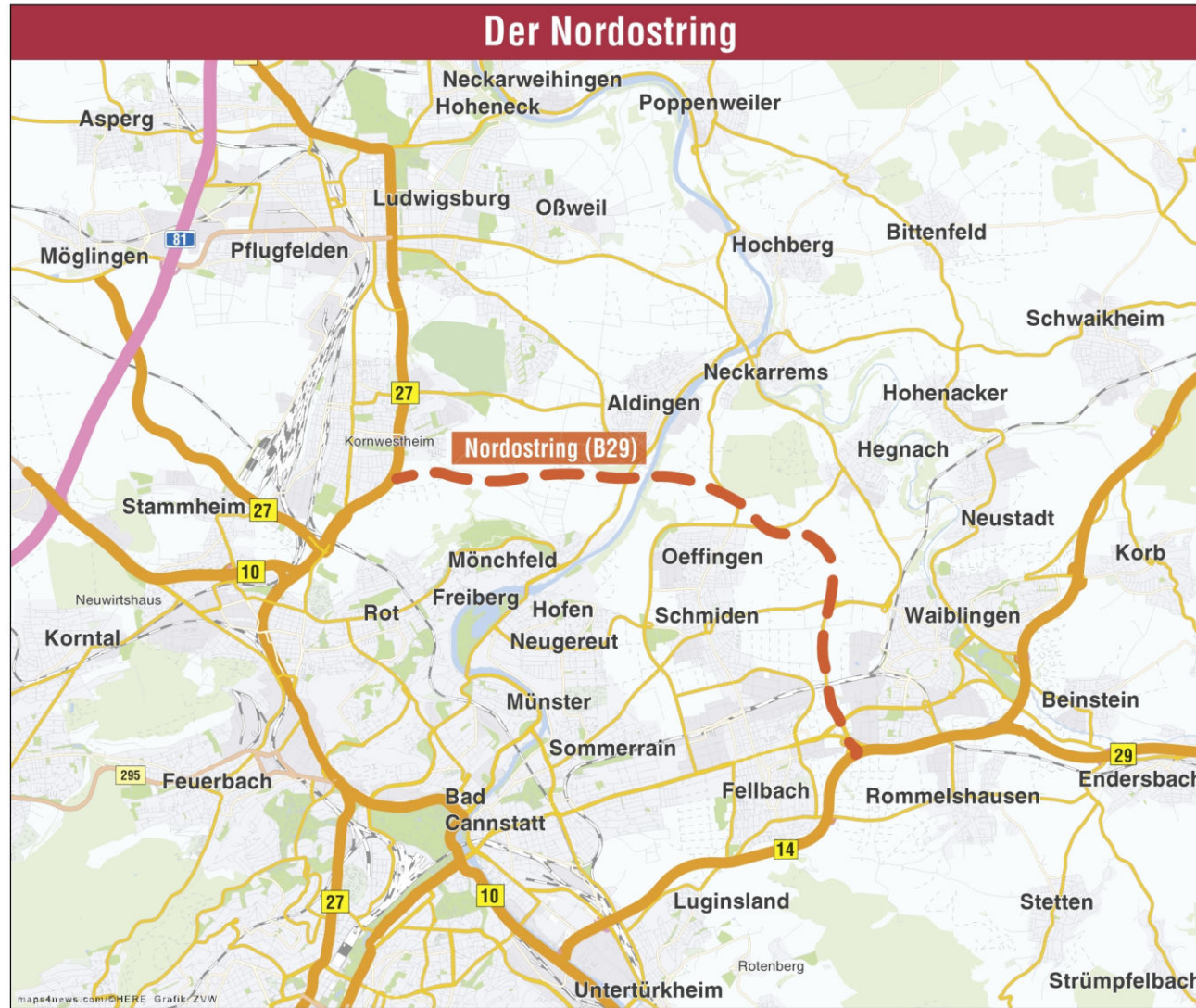
Wo bleiben eigentlich die Ergebnisse des Faktenchecks zum Nordoststring? Den Regionalfraktionen von CDU, FDP und Freien Wählern reicht's: Mit einem Eilantrag wollen sie dem grün geführten Landesverkehrsministerium um Winfried Hermann Beine machen. Zu den Unterzeichnern gehören zwei Remstaler: der Waiblinger Oberbürgermeister Andreas Hesky als Fraktionschef der Freien Wähler; und der Bundestagsabgeordnete Joachim Pfeiffer als Vorsitzender des CDU-Regionalteams.

Ist der Nordoststring, eine vierspurige Straße über das Schmidener Feld, die Lösung unserer Verkehrsprobleme? Oder schafft die Straße nur neue Sorgen? Bringt die Verbindung zwischen der B 27 bei Kornwestheim und der B 14/29 bei Waiblingen Entlastung? Oder lockt sie nur zusätzlichen Fernverkehr an, der sich ins Remstal ergießt? Die Debatte ist marderalte – das Landesverkehrsministerium aber rollte sie im Juli 2020 noch mal ganz grundsätzlich auf: mit einem großen Faktencheck – nicht-öffentlichen Expertenhearings und öffentlicher Diskussionsrunde. Und „zum Abschluss“, versprach das Ministerium seinerzeit, „wird eine Zusammenfassung veröffentlicht, die nicht nur den erarbeiteten Stand umfasst, sondern auch Korridore für mögliche Lösungswege aufzeigt“.

Ein Jahr später gibt es noch immer keinen Abschlussbericht. Weshalb Hesky, Pfeiffer & Co klagen: Ihr „Vertrauen in die Glaubwürdigkeit“ sei „stark gefährdet“. Das Ministerium „erweckt den Eindruck, dass die Meinungen und Stellungnahmen nicht wichtig waren und die aufgewendete Zeit und Mittel vergebens investiert wurden“.

Der Faktencheck und seine ringskeptische Tendenz

Vermutlich pressiert es Winfried Hermanns Ressort tatsächlich überhaupt gar nicht. Die Grünen halten das Projekt Nordoststring nämlich für vorgestrigen, asphaltistischen,



autofetischistischen, monumentalistischen Quatsch – aber weil sie ihre Regierungskolitionspartner, die schwarzen Ringfreunde, nicht gar zu offen vergraulen können, empfiehlt sich als salomonische Lösung: auf Zeit

spielen.

Den Faktencheck umwehte von Anfang an ein Hauch von Schlawinertum. Minister Hermann, der Filou, gewann als Teilnehmer an den Expertenrunden auffällig viele Dok-

toren und Professoren, die Straßen nicht für der Weisheit letzten Schluss halten. Solche Auswahlschläue mag der Grüne von schwarzen Amtsvorgängern gelernt haben: Früher, als das Verkehrsressort noch fest in CDU-

Hand war, saßen bei Nordoststring-Erörterungen immer Straßenbau-Freaks dicht an dicht wie Hühner auf der Stange.

Jedenfalls, im Faktencheck sagte ein Verkehrsplaner: „Wenn man was ausbaut, bekommt man mehr Verkehr. Wir sollten, wenn wir Straßen bauen, nicht davon ausgehen, dass es danach keinen Stau mehr gibt.“ Ein Verkehrsökologe meinte: Anstatt mit neuen Straßen Pkw-Ströme hochzupäpeln, wäre es „viel sinnvoller“, die Auto-Verkehrsmenge „zu reduzieren“ durch Stärkung von Bus, Bahn, Rad. Und ein Stadtforscher betonte: Derzeit vollziehe sich sowieso eine „Mentalitätsveränderung – junge Leute verzichten zunehmend aufs Auto“.

Deutlich wurde auch: Die etwa elf Kilometer lange Trasse würde entweder brutal viel kosten; oder mordsmäßig viel. Irgendwas zwischen Hunderten von Millionen oder 1,4 Milliarden, je nachdem, ob man sie ober- oder unterirdisch führt.

Obendrein kristallisierte sich heraus: Das früher oft vorgebrachte Argument, dass der Nordoststring den von Blechströmen gefluteten Stuttgarter Talkessel erlösen werde, nehmen mittlerweile nicht einmal mehr Ringfreunde in den Mund. Selbst sie räumen ein: Eine „Entlastungswirkung in Stuttgart“ bringe nur eine „Kombination“ von Nordoststring und Filderauffahrt.

Die Filderauffahrt indes, ein vierspuriger Tunnel vom Osten Stuttgarts aus hoch zum Flughafen, hätte einen dreifachen Haken. Erstens: Die Realisierungschancen gehen gegen null. Zweitens: Der Preis läge bei einer weiteren halben Milliarde. Drittens: Man käme dann zwar schneller von der A 81 bei Ludwigsburg über den Nordoststring auf die B 14 bei Waiblingen und könnte weiter durch den Kappelbergertunnel auf die B 10 Richtung Esslingen fahren – aber dadurch würde der jetzt schon oft verstopfte Kappelbergertunnel wohl endgültig zugekorkt.

Zusammengefasst: Wer den Verlauf des Faktenchecks miterlebt hat, fragt sich ratlos, warum Hesky, Pfeiffer & Co. überhaupt so dringend einen Abschlussbericht aus dem grünen Verkehrshaus ersehnen. Denn absehbar würde darin stehen, dass der Nordoststring eine schlechte Idee sei.