



Keiner im Saal wollte den Nord-Ost-Ring: Die Gäste von Zeitungsverlag Waiblingen und IfS bei der Podiumsdiskussion im Casino des Zeitungsverlags.

Bilder: Pavlović

Es gab schon insgesamt neun Varianten zum Nord-Ost-Ring. Joseph Michl, von der ARGE Nord-Ost, stellte dem Publikum der Podiumsdiskussion die aktuell gültige und mögliche andere vor.

Ein Gutachten des Verbands der Region Stuttgart von 1997 hatte festgehalten, dass die so genannte Variante 4.3, die die Kreise Ludwigsburg-Kornwestheim und Waiblingen unter Ausbau bereits bestehender Straßen und mit nur drei begrenzten Neubaumaßnahmen lokal miteinander verbinden würde, eine gute Lösung wäre, um regionalen Verkehr in den Griff zu bekommen. Das pikante daran: Diesem eigenen Gutachten widerspricht der Verband der Region heute vehement und fordert den großen Nord-Ost-Ring, die Variante C1.

Die hat das Regierungspräsidium Stuttgart auch ins Linienbestimmungsverfahren – das Verfahren, das den Verlauf der Straßentrasse festlegt – gehievt. Diese Variante dient, so das damalige Gutachten der Region, aber nicht dem lokalen, sondern dem überregionalen Verkehr.

Die Trasse der Variante C1 entspräche den Ausmaßen der alten, vierspurigen Autobahnen, wäre 11,5 Kilometer lang und 26 Meter breit, hätte einen Flächenbedarf von mehr als 74 Hektar, würde 107 Millionen Euro kosten, und täglich rollten 70 000 Fahrzeuge über sie dahin.

Die Trasse würde den Bogen, den die Bundesstraße B 10 von Cannstatt über Zuffenhausen im Anschluss an die B 27 rund um Kornwestheim im Westen macht, und

Der Ring: Segen oder Fluch?

Podiumsdiskussion beim ZVW zum umstrittenen Nord-Ost-Ring

Waiblingen (pia).

Er hatte einen schweren Stand, Georg-Dieter Bell von der CDU-Fraktion vom Verband der Region Stuttgart. Er war der einzige, der für den Nord-Ost-Ring sprach. Der Zeitungsverlag Waiblingen hatte zusammen mit der IfS – der Initiative für Waiblingen für den Erhalt des Schmidener Felds – zur Podiumsdiskussion eingeladen: „Nord-Ost-Ring – Segen oder Fluch?“

Über sechzig Gäste aus Waiblingen und Umgebung und auch aus Kornwestheim quittierten Bells Aussagen teilweise höhnisch, sprachen seinen Prognosen und Vorstellungen für die Zukunft der Region Richtigkeit und Wichtigkeit ab.

Mit auf dem Podium saß Joseph Michl von der

den die Bundesstraße B 14 bei Fellbach und Waiblingen mit Anschluss an die B 29 Richtung Schorndorf im Süden und Osten bildet, im Norden und hinunter gen Osten zu einem Kreis schließen. Die schon begonnene Westumfahrung Waiblingens auf dem Schmidener Feld ist der Anfang im Osten.

Die Ausmaße des Rings sind, so schon begonnen, und werden, so irgendwann verwirklicht, riesig. In die geplante Verkehrstrompete bei Kornwestheim – also in die kreuzungsfreien, geschwungenen Aufahrtsmöglichkeiten auf die Trasse – passt der alte Ortskern von Mühlhausen.

Die Prognose für Waiblingen, wenn der

ARGE Nord-Ost, einem Zusammenschluss von 30 lokalen Organisationen, die gegen den Nord-Ost-Ring kämpfen. Er stellte dem Publikum den Stand der Planung vor und setzte das Bauvorhaben und seine vom Regierungspräsidium angepeilten Ergebnisse neben die Ergebnisse von Verkehrs- und Umweltgutachten.

Boris Palmer, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Landtag, war Georg-Dieter Bells schärfster Kritiker und setzte jedem von dessen Argumenten andere Zahlen, Zukunftsprognosen und politische Vorstellungen entgegen.

An Palmers Seite stand Katrin Altpeter von der SPD. Sie sprach vor allem für die Zukunft der Menschen im Kreis.

Ring gebaut wird, lautet: 57 900 Autos zusätzlich dort, wo heute Traktoren fahren und die Menschen spazieren gehen.

Zusammen mit dem Linienbestimmungsverfahren wurden Lärmgutachten, Verkehrsgutachten, Immissionsgutachten und Umweltgutachten erstellt.

In Bezug auf den Lärm wurde ausgerechnet, dass sich die Belastung beispielsweise beim Gebäude des Zeitungsverlags Waiblingen vervierfachen würde. Die Berechnung gibt nur Nachtwerte wieder – wohlge-merkt.

Den Waiblingern und Fellbachern wird auch die Luft wegbleiben: Die Frischluft-

ströme werden durch die Trasse zum einen unterbrochen, zum anderen fallen Frischluftflächen weg. Außerdem fällt mit dem Schmidener Feld der Lebensraum für viele, teilweise vom Aussterben bedrohte Tiere fort. Von dem Ackerboden, der als einer der besten in der ganzen Welt gewertet wird, will Michl gar nicht reden.

Joseph Michl zitiert ein Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz vom April 2002: „Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen sind auf großer Fläche zu prognostizieren, diese werden ... als nicht ausgleichbar eingestuft.“ Den Eingriff stuften die Experten als „nicht vertretbar“ ein.

Dass die Stadt Waiblingen, trotzdem schon jetzt mit der Westumfahrung begonnen hat, obwohl der Bau des vollständigen Nord-Ost-Rings wegen des erkannten ökologischen Risikos auf sehr wackligen Füßen steht, erklärt Michl folgendermaßen: Die Stadt hat für die Westumfahrung – die ja ein Teil des Nord-Ost-Rings ist – nur ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt. In diesem muss keine Umweltstudie erstellt werden; die Anforderungen des notwendigen Grünordnungsplanes sind nicht groß.

Der Ring aber fällt – da ist sich Michl ziemlich sicher – im Herbst mit seinem Planfeststellungsverfahren, durch das er hindurch muss. Und das stellt viel höhere Ansprüche an das in Sachen Umwelt zu erhebende Datenmaterial. Das Regierungspräsidium darf dann keine weiteren Planungen mehr unternehmen.

Schiene kontra Straße, Mensch kontra Wirtschaft, Region kontra Lokales.

Wir sind nicht auf Waiblinger und Fellbacher Stimmen eingegangen“, sagt **Georg-Dieter Bell**. Sein Augenmerk liegt auf dem Nutzen für die gesamte Region. Ihre Infrastruktur müsse für die Zukunft angepasst werden. „Jede Großstadt hat einen Autobahnring. Wir nicht. Und darunter leiden wir.“ Die Wirtschaftsverbände, so sagt er, forderten das alle.

Deshalb sei auch eine kleinere zweispurige Trasse keine Kompromisslösung. „Wir müssten eigentlich sechsspurig bauen wegen der 70 000 Fahrzeuge, mit denen gerechnet wird.“

Bell gibt zu, dass der Ring ein „Mordseingriff“ sei, der ihn selbst auch nicht kalt lasse. Dennoch: Er argumentiert, dass viel Verkehr, vor allem der der gefürchteten Lkw, heute schon da sei: „Die brauchen aber heute für ihre Strecke eine Dreiviertelstunde. Mit dem Ring fahren sie das in fünf Minuten.“ Das sei erstens viel billiger und zweitens auch wieder eine Umweltentlastung.



Und die Region Stuttgart, so Bell, ginge auch in der Zukunft entgegen aller Trends auf Wachstumskurs. Die Firmen ziehen mehr Menschen an. Die Region sei hier schon hoch verdichtet, würde dies noch mehr, aber ihre Straßen, das seien bessere Feldwege. „Das Straßennetz spottet jeder Beschreibung.“ Bell fordert: „Wir müssen den Verkehr bündeln. Wir möchten nicht überall Verlärmung und Kleinkrusch.“

Der Verkehr auf der Schiene sei keine Alternative: „Der Kosten-Nutzen-Faktor ist nicht so hoch wie beim Ring“. Und in vielen Fällen, wie zum Beispiel bei Daimler, sei die Bahn nicht in der Lage, die Anforderungen des Unternehmens zufriedenstellend zu erfüllen. Da helfe aller guter Wille nichts.

Außerdem gibt Bell zu bedenken: Jeder neue Schienenweg bilde eine Entwicklungsschleife, die ebenfalls Besiedelung anziehe. „Wenn Ludwigsburg-Waiblingen verwirklicht wird, ist das Schmidener Feld gleich weg.“ Genauso würde die Bebauung bei der Variante 4.3 ins Feld wachsen.

Georg-Dieter Bell sagt: Der Ring kommt. **D**iesen Eingriff würden uns unsere Kinder nicht verzeihen“, sagt **Katrin Altpeter**. Auch wenn für sie die Volkswirtschaft wichtig sei – Politik müsse auch für nachfolgende Generationen gemacht wer-

den. Und selbst wenn in Zukunft die Menschenzahl noch wachsen würde: „Wir werden trotzdem nicht Gewerbegebiete mitten aufs Schmidener Feld setzen, weil dann da schon eine Straße ist.“



Die Straßen müssten eine Entlastung werden – ortsnah und unter Einbezug schon bestehender Trassen – und dürften nicht durch beste Böden gehen.

Sie streitet nicht ab, dass die Region ein Verkehrsproblem habe. „Aber der Ring ist nicht der Wurf“.

Altpeter wundert sich, dass das Regierungspräsidium den Plan für den Ring überhaupt noch verfolgt. Schließlich habe er die niedrigste Prioritäteneinstufung und vor 2015 werde man ab Herbst sowieso nicht mehr über ihn nachdenken dürfen. Und wenn der Ring den Stuttgartern doch so wichtig sei – „warum hat der Verkehrsminister ihn dann nicht auf die Prioritätenliste gesetzt? Warum macht er wischiwaschi alles drauf?“

Altpeter ist sich sicher: Der Ring fliegt

raus aus dem Bundesverkehrswegeplan.

Müssen wir – bricht unsere Wirtschaft zusammen – nicht doch aufs Schmidener Feld verzichten?“, fragt **Boris Palmer**. „Machen Autobahnringe reich?“ Nein, ist seine Antwort: Mannheim zum Beispiel sei bestens umfahrbar – gut gehe es dieser Stadt aber nicht. Der Nord-Ost-Ring sei „grober Unfug“ – warum solle man den Verkehr von den Autobahnen holen? Und für den Regionalverkehr reiche eine kleinere Lösung. Zum Glück, so Palmer, würde das Geld sowieso nicht reichen – der Bau des Rings sei also auch in dieser Hinsicht utopisch.

Und selbst für das staugeplagte Remseck, das dem Ring in der Variante C1 zugestimmt hat, gäbe es andere Alternativen, wie zum Beispiel eine zweite Brücke, die den Verkehr südlich lenke.

„Null und Nix gibt's vom Ring“ in der nächsten Zukunft, da ist sich Boris Palmer sicher.

