

# Apokalypsen – die Ängste von gestern aus heutiger Sicht: Verkehrsinfarkt (5)

## Angstscenario Autobahnbau

Was ist aus den einst prognostizierten Apokalypsen tatsächlich geworden? Sterben die Wälder, ist der dritte Weltkrieg nur eine Frage der Zeit, werden Seuchen die Menschheit dahinraffen? Was ist in der Welt, was ist im Rems-Murr-Kreis passiert? Eine kleine Serie bringt die Ängste von gestern auf den neuesten Stand. Heute: das Projekt der Neckar-Alb-Autobahn, die vor 30 Jahren durch massiven Bürgerprotest verhindert wurde.

Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre brach in Deutschland das Zeitalter des Individualverkehrs an. Mit steigendem Wohlstand konnten sich die Bürger eigene Autos leisten, gleichzeitig nahm der überregionale Schwerverkehr zu. Dieses Anwachsen des Verkehrsaufkommens traf auf eine knapp bemessene Straßeninfrastruktur. Beschauliche Ortsdurchfahrten verwandelten sich in verlärmte Nadelöhre. In dieser Zeit begann die Diskussion über den sogenannten Verkehrsinfarkt. Die Antwort der Straßenplaner lautete damals: neue Fernstraßen planen, das Netz der Autobahnen enger stricken. Niemand sollte zur nächsten Autobahn eine längere Distanz als 35 Kilometer zurücklegen müssen, lautete damals eine Forderung von verkehrspolitischer Seite. Auch das Gebiet des Rems-Murr-Kreises war von solchen Planungen betroffen. Von Nord nach Süd sollte die Autobahn A 45 das Kreisgebiet queren, die vom Odenwald kommend zum Aichelberg führen sollte. Betroffen gewesen wären im Kreis die Kommunen Aspach, Backnang, Rudersberg, Berglen, Remshalden, Schorndorf und Winterbach.



Gegen solche Zerstörungswerke, die sich nicht an Menschen, sondern an der Maschine orientieren, (...) wollen wir zu Felde ziehen.

Aus einer Grundsatzerklärung des BUND von 1977

In Winterbach entwickelte sich besonders vehementer Protest gegen das Projekt. Vom Engelberg aus war eine 90 Meter hohe Autobahnbrücke quer über das Remstal bis knapp unterhalb der Ortschaft Rohrbronn geplant. Dieser Umstand brachte die Gemüter in Wallung. Kein freier Blick mehr durch das Remstal, stattdessen zusätzlicher Lärm, Erhöhung der Abgaskonzentrationen und die Zerstörung von Naherholungsräumen, lauteten die Argumente der Kritiker.

Der Protest hatte Folgen. Die Autobahnplanung wurde Anfang der achtziger Jahre beendigt. Über die Trassen von damals wird freilich noch heute diskutiert. Der Autobahnzubringer von Backnang nach Mundelsheim ist ein Überrest der Neckar-Alb-Autobahn. Auch Winterbacher Überlegungen, eine westliche Umgehungsstraße zu verwirklichen, erinnern an das Projekt. Und nicht zu vergessen das Wieslaufal, wo der Streit um den Ausbau der dortigen Landesstraße im September einen Bürgerentscheid zur Folge hatte, bei dem das Projekt gekippt wurde.

**WAIBLINGEN.** Verkehrspolitik ist ein in der Kommunal- und Landespolitik äußerst umstrittenes Thema. Marcus Steierwald, Verkehrsexperte und Dozent am Institut für Geowissenschaften der Universität Tübingen, zeigt im Gespräch mit Oliver Hillinger Perspektiven auf.

Herr Steierwald, Kommunalpolitiker aus der östlichen Region Stuttgarts beklagen, im Verkehrsschatten zu liegen. Stimmt diese Einschätzung aus Ihrer Sicht?

Ja. Aber warum auch nicht, schließlich sind Rems- und Murrthal durch diese Lage als attraktive Wohnstandorte erhalten geblieben. Schauen Sie in die Statistik: Schorndorf hat in den vergangenen 25 Jahren fast 30 Prozent Einwohnerzuwachs gehabt. Wenn Sie sich – so wie ich neulich – an einem schönen Herbsttag die Weinberge, die Neubaugebiete und das Stadtzentrum anschauen, dann wissen Sie warum: Hier ist gut zu leben. Und man ist doch mit S-Bahn und Bundesstraße in endlicher Zeit dort, wo man hinwill. Allerdings werden Murrhardt, Welzheim und Schorndorf nie die Lagegunst von beispielsweise Plochingen haben – aber wollten Sie wirklich dort leben? Da das Kraftwerk, dort die Autobahn und über Ihnen die Flugzeuge?

Was hat sich aus Ihrer Sicht an der Bewertung der Verkehrsinfrastruktur in den vergangenen 30 Jahren politisch verändert?



Der Verkehrsfluss auf der B 14 nahe Waiblingen. Pendlerströme in Richtung Stuttgart führen heute zur erheblichen Verkehrsbelastung der Fernstraßen im Rems-Murr-Kreis.

Foto Gottfried Stoppel

## Die Autobahnträume enden auf der Standspur

Die Neckar-Alb-Trasse, die den Rems-Murr-Kreis von Nord nach Süd durchquert hätte, hat einst zu heißen Debatten geführt

**WINTERBACH.** Der Rems-Murr-Kreis ist der einzige Kreis in der Region Stuttgart ohne Autobahnanschluss. Ein Grund dafür ist eine Protestbewegung, die sich vor drei Jahrzehnten in breiter Front gegen den Bau einer Nord-Süd-Trasse durch das Kreisgebiet formierte.

Von Oliver Hillinger

„Haben die Planer in Stuttgart so lange Narrenfreiheit, bis ihnen die Bevölkerung das Gegenteil beweist?“ Nicht nur ein Bürger hat 1978 in der Winterbacher Salierhalle seinem Unmut Luft gemacht. 1200 Besucher waren zu einer Podiumsdiskussion gekommen, zu der die „Aktionsgemeinschaft für umweltgerechte Verkehrsplanung“ eingeladen hatte, die seinerzeit auf dem Engelberg residierte. Die Veranstaltung war einer der Höhepunkte des Protestes gegen das Autobahnprojekt A 45. Sie sollte die A 8 vom Aichelberg mit der A 81 nahe Mundelsheim verbinden – und war wegen ihres Verlaufs über die Höhenzüge des Schurwalds und der Berglen mit vielen Brücken geplant, die größte sollte über das Remstal zwischen dem Engelberg und Rohrbronn verlaufen. „Wir weigern uns, einem Prestigeprojekt zum Opfer zu fallen“, formulierte laut Zeitungsberichten der damalige Remshaldener Schultes Winfried Kübler, der zusammen mit dem Winterbacher Amtskollegen Erich Hinderer gegen die Autobahn Front machte.

### Vorwurf: „Raubbau an der Natur“

Die Befürworter des Projekts standen an jenem Abend im April 1978 auf verlorenem Posten. Landesminister waren gar nicht erst erschienen, was die Besucher mit gellenden Pfiffen quittierten. Ein Vertreter des Stuttgarter Wirtschaftsministeriums versuchte zu argumentieren, die Notwendigkeit der Trasse sei im Bedarfsplan des Bundes und im Regionalverkehrsplan eindeutig nachgewiesen. Man werde „alles tun, um die Belastigungen in möglichst geringem Umfang zu halten“.

Beifall ertete der Ministeriumsvertreter dafür freilich nicht. Von einem „verantwortungslosen Raubbau an der Natur“ sprachen



Diese Brücke war vor 30 Jahren zwischen Winterbach und Hebsack geplant.

Repro Stoppel

hingegen die Schorndorfer Naturschützer, wie etwa Hans Scheerer.

Der im Jahr 2001 verstorbene Scheerer zählte seinerzeit zum harten Kern der Protestbewegung. Der ehemalige Rektor des Schorndorfer Bürgerschulhauses galt als fleischgewordenes ökologisches Gewissen des Kreises, war lange Zeit Naturschutzbeauftragter im Rems-Murr-Kreis und machte durch sein Engagement für die Erhaltung von Biotopen von sich reden. Scheerer wurde anfangs Vorsitzender der Aktionsgemeinschaft, ihm zur Seite gesellte sich als Geschäftsführer Hans-Joachim Aderhold. Der Architekt und Regierungsbaumeister der Fachrichtung Städtebau, Regional- und Landesplanung brachte seinen ganzen Sachverstand zur Straßenplanung ein und versorgte die Projektgegner auf diese Weise mit Argumenten. Von ihm stammen kritische Abhandlungen in einem Falblatt, das mit 1000 Stück Auflage an Interessenten verschickt wurde. Zudem fanden in Winterbach regelmäßige Delegiertenversammlungen der Aktionsgemeinschaft statt,

bei denen das Vorgehen geplant und debattiert wurde. Zahlreiche Helfer engagierten sich ehrenamtlich. In einer Zeit, in der Computer nicht gängig waren, tippeten sie Texte auf der Schreibmaschine ab, kuvertierten und verteilten die Informationsschriften und Broschüren. Verfasst von örtlichen Experten entstand zudem eine Denkschrift, die sich laut Vorwort „die Erhaltung einer lebenswerten Umwelt im Remstal, im Schurwald und auf den Berglen“ zum Inhalt macht. Der Verlust von Naherholungsräumen, die Umweltbelastungen sowie die Gefahren für die örtlichen Kulturdenkmäler wurden dabei in den Vordergrund gestellt.

Der massive Protest blieb nicht ohne Wirkung. Die Autobahnplaner gerieten immer mehr in die Defensive, was sich an den Prognosen für den möglichen Baubeginn ablesen lässt. Im Bedarfsplan des Bundes für die Autobahnplanung war die A 45 auf der höchsten Dringlichkeitsstufe, bereits 1975 rutschte sie in die 1b-Kategorie ab. Im September 1978 hieß es, der Baubeginn werde nicht vor 1985 erfolgen. Im Sommer 1979 versetzte

die Aktionsgemeinschaft den Autobahnplanern den entscheidenden Schlag. Bei genauem Studium der Verkehrsprognosen hatte man entdeckt, dass es erhebliche Differenzen zwischen den Gutachten und dem Regionalverkehrsplan gab. Zudem waren in den Planwerken Zahlen versteckt, die einen geringen Verkehrsfluss in Nord-Süd Richtung zwischen Backnang und dem Schurwald prognostizierten. Zu gering für eine vierspurige Schnellstraße, monierten die Kritiker. Das anfängliche Bedarfsargument kehrte sich gegen die Autobahnplaner um.

### Späth verspricht „Überprüfung“

Eine wichtige Rolle, dass die Neckar-Alb-Autobahn nicht realisiert wurde, spielte Lothar Späth, der damalige Fraktionsvorsitzende der CDU im Landtag, der 1978 zum Ministerpräsidenten gewählt wurde. Bereits in den ersten Jahren der Proteste im Bottwartal profilierte sich Späth als Kritiker, der auch die eigenen Parteikollegen ins Visier nahm, auch die im Stuttgarter Innenministerium. Kurz nach seiner Ernennung zum Ministerpräsidenten versprach Späth das „frühzeitige und intensive Gespräch mit den Bürgern und die weitestgehende Berücksichtigung ihrer Belange“. Man werde „die vorgesehene Trassenführung nochmals intensiv überprüfen lassen“. Zwar wurden in den Folgejahren zweispurige Ersatzlösungen und andere Trassen diskutiert. Mit der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans Ende 1981 wurde die Planung aber endgültig ad acta gelegt. „Jedwede Ersatzlösung für die fallengelassene Neckar-Alb-Autobahn ist in weite Ferne gerückt“, verkündete die Aktionsgemeinschaft.

Einige Protagonisten von damals sollten noch später von sich reden machen. Aus dem Autobahnkritiker Winfried Kübler wurde ein Befürworter des Bundesstraßenbaus. Was seinerzeit als Autobahn verworfen wurde, bildet heute das Grundraster neuer Straßenenerweiterungsprojekte: Sei es zwischen Backnang und Mundelsheim oder im Wieslaufal. Und eben dort hat sich gezeigt, dass sich folgenswerer Bürgerprotest ebenfalls wiederholen kann.

## „Nicht die Verkehrswege, die Verkehrsmittel sind momentan umstritten“

Der Verkehrsplaner Marcus Steierwald erörtert Möglichkeiten, wie man der anwachsenden Autoflut in der Region Stuttgart zukünftig Herr werden könnte

**WAIBLINGEN.** Verkehrspolitik ist ein in der Kommunal- und Landespolitik äußerst umstrittenes Thema. Marcus Steierwald, Verkehrsexperte und Dozent am Institut für Geowissenschaften der Universität Tübingen, zeigt im Gespräch mit Oliver Hillinger Perspektiven auf.

Herr Steierwald, Kommunalpolitiker aus der östlichen Region Stuttgarts beklagen, im Verkehrsschatten zu liegen. Stimmt diese Einschätzung aus Ihrer Sicht?

Ja. Aber warum auch nicht, schließlich sind Rems- und Murrthal durch diese Lage als attraktive Wohnstandorte erhalten geblieben. Schauen Sie in die Statistik: Schorndorf hat in den vergangenen 25 Jahren fast 30 Prozent Einwohnerzuwachs gehabt. Wenn Sie sich – so wie ich neulich – an einem schönen Herbsttag die Weinberge, die Neubaugebiete und das Stadtzentrum anschauen, dann wissen Sie warum: Hier ist gut zu leben. Und man ist doch mit S-Bahn und Bundesstraße in endlicher Zeit dort, wo man hinwill. Allerdings werden Murrhardt, Welzheim und Schorndorf nie die Lagegunst von beispielsweise Plochingen haben – aber wollten Sie wirklich dort leben? Da das Kraftwerk, dort die Autobahn und über Ihnen die Flugzeuge?

Was hat sich aus Ihrer Sicht an der Bewertung der Verkehrsinfrastruktur in den vergangenen 30 Jahren politisch verändert?

Wir haben in diesen 30 Jahren eine deutliche Pendelbewegung gehabt: Erst konnte man gar nicht nahe genug an die Autobahn herandrücken, dann waren für die erwachte grüne Sichtweise plötzlich Autos und Straßen ein rotes Tuch, dann wurden die Leute schließlich vernünftig und betrachteten Verkehrswege aus einer rationaleren Sichtweise heraus – schließlich hatte da schon jeder ein Auto. Im Moment habe ich das Gefühl, dass insbesondere der schwäbische Mensch zwei Seelen in seiner Brust spürt: Hier der Klimaschützer, der sich seines übermotorisierten Dinos schämt, dort der Ökonom, dem bewusst ist, dass die Firma Porsche nicht von der Kochtopfproduktion leben kann. Es sind nicht die Verkehrswege, es sind die Verkehrsmittel, die momentan umstritten sind.

Ist es ratsam, mit neuen Fernstraßenprojekten und Autobahnen dem wachsenden Verkehrsaufkommen entgegenzuwirken?

Auch hier muss die Forderung lauten: Bewusstsein und Effizienz! Sie sehen an der Landplage Lastwagen, an den Mautumgehern, wie wichtig eigentlich frei zugängliche Autobahnen sind, die den ganzen Schwerverkehr aufnehmen können. Dass das Verkehrsaufkommen wächst, ist ja bekannt. Man muss es nur auf die richtigen Bahnen lenken. Und diese Bahnen kann ich mit der guten deutschen Verkehrstechnik auch so effizient machen, dass die vorhandenen Autobahnen optimal ausgelastet sind,

bevor wir eine neue bauen. Denn jeder Neubau kostet ja nicht nur Geld, sondern auch Landschaft und bedeutet Nichtbau anderswo. Vergessen wir nicht eine andere Kategorie: die Schienenverkehrswege. Hier hat aber leider der Inhaber nicht nur die Schienen vielerorts verrotten lassen, sondern auch vergessen, den Güterverkehr zu modernisieren.

Von politischer Seite wird als Ersatzlösung häufig der Ausbau der Landes- und Bundesstraßen propagiert. Stellt dies Ihrer Meinung nach eine Lösung dar?

Ja, wenn man es richtig macht. Wenn Sie einen Vollquerschnitt durch die Landschaft schlagen, dann kann das nicht befriedigen. Hier heißt das Kriterium Reichweite. Mit 30 Kilometern einer acht Meter breiten Straße erhalte ich viel mehr Reichweite als mit acht Kilometern einer 30 Meter breiten Straße. Die Querschnitte, die heute noch verbaut werden, sind Uraltmodelle von vor 30 Jahren. Ein kreuzungsfreier Querschnitt hat auch als einstreifige Straße schon eine gute Leistungsfähigkeit. Mehr als 100 Stundenkilometer müssen dort ja gar nicht gefahren werden.



Marcus Steierwald

Gibt es aus Sicht eines Verkehrsexperten gegenwärtig überhaupt noch praktikable Lösungswege gegen den Verkehrskollaps jenseits des Baus neuer Straßen?

Lösungen nicht. Es sei denn, Sie würden ein ganz wichtiges Instrument der verkehrserzeugenden Planung aussetzen: Die scharfe Trennung von Innenbereich und Außenbereich. Was wir im Moment tun, ist eine künstliche Verknappung von Bauland. Unser privates Bauen wird dadurch so extrem verteuert, dass sich die Leute in Welzheim ihr Haus bauen müssen, während gleichzeitig Firmen und Verbände in die Häuser der Stuttgarter Halbhöhenlagen einziehen, die ursprünglich als Mehrfamilienhäuser konzipiert worden sind. Wir könnten etwa die Wälder um Stuttgart zur Bebauung freigeben. In anderen Gegenden der Welt leben die Menschen ja auch ohne Grünzäsur und ohne Grünordnungsplanung – nur eben weniger schön. Als Fachmensch der integrierten Planung sehe ich also direkte Lösungen nicht, wohl aber Problemreduzierungen.

Kritiker sagen, der Preisanstieg des Öls und der Rückgang der Bevölkerung würden den Verkehr langfristig zurückgehen lassen. Teilen Sie diese Einschätzung?

Im Pkw-Verkehr: überhaupt nicht. Weil erstens der Preisanstieg dann, wenn er denn überhaupt eine Reaktion auslösen würde, binnen ganz kurzer Zeit durch Effizienz aus-

geglichen werden wird. Weil zweitens der Rückgang der Bevölkerung einhergeht mit einer Mobilitätsoffensive bei den Älteren. Und weil drittens der Staat vorsorgen wird, dass große Teile der Bevölkerung von Mobilitätsfernfahrungen nicht ausgeschlossen werden. Im Lkw-Verkehr wird es aber Effekte geben, vor allem durch eine engere Bindung des Warenpreises an die Transportkosten und durch die erkennbare Miniaturisierung des Transportgutes. Viele Dinge werden kleiner und leichter werden und weniger schnell kaputtgehen. Außerdem werden die Menschen alle wichtigen Dinge haben oder erben.

Wie sieht denn Ihre Vision einer künftigen nachhaltigen Verkehrspolitik in der Region Stuttgart aus?

Ja, ist denn schon Weihnachten? Meine Vision ist, dass Bewusstsein erwächst für die Möglichkeiten. Ohne neue Diktatur. Ich fände es schlimm, wenn die Diktatur der Leute, die ohne Neid und Hämne nicht leben können, abgelöst würde durch eine neue Ökodiktatur. Die Alternative zum dicken Schlitten ist nicht das Fahrrad, sondern das mit Freude gekaufte Optimalmobil. Und die Alternative zur Amazonaskreuzfahrt ist vielleicht die Kanutour auf der Murr, eher aber die Charterfahrt auf den mecklenburgischen oder masurischen Seen. Daheim denken sich kompetente Planer neue und integrierte Lösungen aus. Und der Bund behält die Bahn-Infrastruktur und macht sie ganz wunderbar neu.