

Elefantentour im Südwesten

THEMA: Die Region Stuttgart braucht bessere Autobahnen

VON FRANK SCHWAIBOLD

Ab und zu erinnert das Bild an Hannibal, der einst mühsam mit den Elefanten die Alpen überqueren musste. Die Elefanten der Neuzeit sind Lastwagen, und



ihr Albtraum heißt Albaufstieg. Auf nur zwei Spuren quält sich der Verkehr seit Jahrzehnten auf der A 8 von Mühlhausen im Täle im Kreis Göppingen hinauf nach Hohenstadt. Rechts nur krie-

chende Elefanten – und wehe, einer bockt. Es gibt keinen Platz zum Ausweichen. Für die Autofahrer, die links in der Kolonne schleichen, heißt es dann warten und anfahren im Minutentakt, bis der Motor kocht.

Manchmal mag die enge, geteilte Autobahn, die sich um den Drackensteiner Hang noch so herumwindet, wie sie in den 1930er Jahren geschaffen wurde, einen gewissen Reiz ausüben. Tatsächlich ist hier schon einmal im August 2007 ein Profi-Skateboarder aus Stuttgart mit durchschnittlich 74 Kilometer pro Stunde den Berg hinuntergerast und hat anschließend die Staatsanwaltschaft und das Gericht beschäftigt. Doch im Alltag ist dieser Streckenabschnitt der A 8 das Symbol schlechthin für die Misere der Verkehrsinfrastruktur der Region Stuttgart – ja des ganzen Landes.

Der Hauptgrund: Seit den 1990er Jahren ist weit weniger Geld des Bundesfinanzministers in den Südwesten geflossen, als es seinem Bundesanteil entsprechen würde. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit hatten (zu lange) Vorfahrt. Mit dramatischen Folgen: Ausgerechnet in der wirtschaftsstärksten Exportregion der Republik genügt keine einzige Autobahn mehr den vom Transitaufkommen geprägten Verkehrsströmen.

Ob die Ost-West-Achsen A 8 (Karlsruhe–Ulm) und A 6 (Mannheim–Nürnberg), ob die A 81 zwischen Heilbronn und Herrenberg – überall klemmt es, müssten weitere Fahrstreifen gebaut und zusätzliche Lärmschutzwände errichtet werden. Höchste Zeit also, dass der neue Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) die Geldströme umsteuert. Sonst droht dem Land der Verkehrsinfarkt.

Zumal es in und um Stuttgart kaum Hoffnung gibt, dass die hiesigen Städte, die Region und das Land wenigstens dort für eine spürbare Besserung sorgen könnten, wo sie mehr mitreden können als bei den Autobahnen. Zu verhärtet sind die Fronten bei den Planungen für den Nordoststring oder für die Filderauffahrt. Und bis Stuttgart 21 samt der Neubaustrecke nach Ulm gebaut sein wird, werden mindestens zehn bis 15 weitere Jahre vergangen sein.

Erst wenn dieses Projekt tatsächlich fertig ist, hat die Region eine echte internationale Anbindung an den Fernverkehr – und zwar auf der Schiene. Bei der Straße, dem Flughafen und der Schifffahrt wird dies wohl nicht mehr gelingen. Umso mehr muss alles getan werden, um die Autobahnen wenigstens auf einen guten nationalen Standard zu bringen – ebenso wie in Ostdeutschland.