

ARGE NORD-OST

Gemeinnütziger Verein für den Erhalt der Freiflächen zwischen Kornwestheim, Zuffenhausen, Zazenhausen, Mühlhausen, Aldingen, Neckarrems, Oeffingen, Schmiden, Fellbach und Waiblingen

ARGE Nord-Ost e. V. - Franklinstr. 42 - 70435 Stuttgart

Pressemitteilung

20.12.2016

Nordoststring Stuttgart: grundloser Jubel der Befürworter

Am Mittwoch, dem 21.12.2016, berät der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart (VRS) über den neuen Regionalverkehrsplan. Darin enthalten ist auch der Nordoststring.

Die Befürworter des Nordoststrings sind in weihnachtlicher Hochstimmung. Vor kurzem wurde der Nordoststring wieder als Planung des weiteren Bedarfs in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Und nun soll sogar gutachterlich festgestellt worden sein, dass der Nordoststring die Stuttgarter Innenstadt spürbar von Verkehr und Abgasen entlasten würde. Der Jubel stützt sich dabei auf neue Untersuchungen des VRS.

Angebliche Entlastung des Talkessels stammt von Filderauffahrt – nicht vom Nordoststring

Hierzu Joseph Michl, Vorsitzender der ARGE Nord-Ost e.V. (ARGE): *„Offensichtlich haben sich die Befürworter die Unterlagen des VRS nicht genau angeschaut. Die angenommene positive Wirkung zur Lösung des Stuttgarter Feinstaubproblems im Talkessel und besonders an den Luftschadstoff-Brennpunkten Hohenheimer Straße und Neckartor hat nichts mit dem Nordoststring zu tun. Sie beruht ausschließlich auf der von den Gutachtern behaupteten Wirkung einer B14 Filderauffahrt, die einen 7 km langen Tunnel beinhaltet, und die in Kombination mit dem Nordoststring unterstellt wird.“*

Diese Filderauffahrt wäre sehr teuer, sie soll nach Schätzung des VRS 400 Millionen Euro kosten. Da sie auch nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist, ist der Bau der Filderauffahrt illusionär, zumindest für die nächsten 15 Jahre.

Zudem gehen die Gutachter bei ihrer Prognose davon aus, dass die Abgase, die durch den enormen Verkehr in dem Tunnel der Filderauffahrt entstünden (ca. 65.000 Kfz/24h), aufwendig mit Tunnel-Abgasfiltern (!) gereinigt würden. Wie u.a. der Einhorn-Tunnel in Schwäbisch Gmünd zeigt, ist von Tunnelfiltern in Deutschland jeweils nur im Vorfeld von Tunnelplanungen die Rede. *„Tatsächlich gibt es unseres Wissens keinen einzigen Straßentunnel in Deutschland mit Tunnel-Abgasfiltern“* so Michl.

Mit dem Nordoststring allein aber wäre selbst nach den zweifelhaften Zahlen der Region so gut wie keine Entlastung der Abgas-geplagten Stuttgarter Innenstadt verbunden. Hierzu Joseph Michl: *„Dass die Befürworter des Nordoststrings diesen jetzt als großen Befreiungsschlag für die Stuttgarter Luftbelastungsprobleme präsentieren, ist sachlich nicht gerechtfertigt. An der Tatsache, dass der Nordoststring kein Beitrag zur Lösung der Stuttgarter Luftprobleme ist, hat sich nichts geändert.“*

ARGE Nord-Ost e. V.
Franklinstr. 42
70435 Stuttgart
Tel.: 0711-9827993

info@arge-nord-ost.de
www.arge-nord-ost.de

Bankverbindung:
Volksbank Zuffenhausen
IBAN: DE78 6009 0300 0423 2250 06
BIC: GENODES1ZUF

Die Gutachten des VRS sind fehlerhaft

Wenig vertrauensbildend ist nach Ansicht der Verkehrsfachleute der ARGE, dass viele Gutachten für den Regionalverkehrsplan aus demselben Büro stammen, das auch bei der Erstellung der grob fehlerhaften Datengrundlagen für den Bundesverkehrswegeplan beteiligt war. Das Land Baden-Württemberg, beteiligte Kommunen, Umweltverbände und nicht zuletzt auch die ARGE Nord-Ost e.V. hatten im Rahmen der Anhörung auf massive Fehler hingewiesen. Leider vergeblich, korrigiert wurde nichts, sondern der fehlerhafte Bundesverkehrswegeplan im Bundestag als Gesetz beschlossen.

Bei der ARGE hat man sich die Unterlagen zum Regionalverkehrsplan daher genauer angesehen. Doch schon beim ersten Blick auf den Maßnahmensteckbrief zum Nordoststring (Regionalverkehrsplan Anhang 4, s. Anlage) fallen wieder Fehler auf: So soll der **3-spurige Nordoststring 14,03 km lang sein, der 4-spurige aber nur 9,05 km**. Beim Bundesverkehrswegeplan gingen dieselben Gutachter noch von 11,5 km Länge aus.

Und während die Gutachter beim Regionalverkehrsplan von 1,229 Millionen eingesparten Pkw-Stunden je Jahr durch den Nordoststring ausgehen, waren es bei den Berechnungen für den Bundesverkehrswegeplan 5,41 Millionen Pkw-Stunden je Jahr.

Was stimmt denn nun? Da kann man wenig Zutrauen aufbringen, dass die restlichen Zahlen im Regionalverkehrsplan stimmen. Die grafische Darstellung beim Maßnahmensteckbrief geht offensichtlich auch davon aus, dass der Nordoststring bei der Waiblinger Westumfahrung endet, was zumindest Zweifel nährt, ob die Gutachter eine richtige Vorstellung vom untersuchten Nordoststring haben oder ob nicht schon deshalb falsch gerechnet wird.

Bei den Berechnungen der Verkehrszahlen fällt weiterhin auf, dass die stark befahrene Waiblinger Westumfahrung von den Gutachtern schlichtweg vergessen wurde. Diese Straße liegt direkt im Plangebiet des Nordoststrings und hat einen erheblichen Einfluss auf das dortige Verkehrsgeschehen.

VRS hält Gutachten zurück

Die Verkehrsexperten der ARGE gehen davon aus, dass die Gutachten noch weitere schwerwiegende Fehler enthalten. Überprüfen lässt sich das alles nicht, da der VRS die zugrundeliegenden Gutachten des Regionalplans größtenteils nicht veröffentlicht. Die ARGE und auch der Landesnaturschutzverband hatten sie schon mehrfach vergeblich nachgefragt. Nach Auskunft des VRS sind sie noch nicht fertig bzw. müssen Anfang nächsten Jahres zuerst den Regionalräten vorgelegt werden, bevor sie veröffentlicht werden können. Dadurch bleibt vieles im Vagen und ist nicht überprüfbar.

OB Hesky informiert Bürger nicht korrekt - Es wird keinen zweispurigen Nordoststring geben

Der Waiblinger OB und Regionalrat Andreas Hesky vertritt öffentlich die Meinung, Waiblingen wolle nur einen 2-spurigen Nordoststring. Er müsste aber wissen, dass es keinen zweispurigen Nordoststring gibt. Dieser ist und bleibt mindestens 4-spurig und Autobahn ähnlich. So steht es im Bundesverkehrswegeplan, und etwas anderes ließe angesichts der enormen Verkehrszahlen, die für den Nordoststring prognostiziert werden, keine Planungsrichtlinie zu. Wenn der Waiblinger OB daher den Bau des Nordoststrings fordert, redet er damit stets einer 4- oder 6-spurigen, stark befahrenen Autobahn unmittelbar vor den Toren seiner Stadt das Wort.

Der Nordoststring löst keine Verkehrsprobleme in der Kernregion, sondern schafft neue

Der Nordoststring zieht zum einen weiträumig motorisierten Verkehr in die Kernregion des Ballungsraums Stuttgart, zum anderen erhöht er die Verkehrsnachfrage. Er vergrößert damit das motorisierte Verkehrsaufkommen in der Kernregion. Dieser Zusatzverkehr trifft dort auf ein Straßennetz, das bereits jetzt schon zeitweise bis zum Limit belastet ist. Zwangsläufig wird es dadurch zu einer Zunahme der Staus im Umfeld des Nordoststrings kommen. Das ist genau das Gegenteil dessen, was die Kernregion Stuttgart braucht. Diese negativen Auswirkungen sind dabei völlig unabhängig davon, ob ein Nordoststring als Tunnel oder oberirdisch gebaut wird.

Natur und Umwelt bleiben beim Nordoststring auf der Strecke

Bei aller notwendigen Diskussion über die verkehrlichen Auswirkungen darf nicht übersehen werden, dass der Nordoststring nach wie vor mit ganz erheblichen Eingriffen in wertvolle Freiflächen auf dem Langen Feld, der Büchenau und dem Schmidener Feld verbunden wäre. Der Nordoststring würde den Wert dieser Freiflächen für die Erholung, die Landwirtschaft und die Natur spürbar reduzieren. Dies ist völlig unbestritten.

Die durch den Nordoststring verursachten Schäden stehen nach Ansicht der ARGE in keinerlei vertretbarem Verhältnis zu den fragwürdigen verkehrlichen Vorteilen.

Mehr öffentlicher Verkehr hält die Region mobil

Es gehört zur vorrangigen Aufgaben des VRS, für einen funktionierenden ÖV zu sorgen. Straßenplanungen sind hingegen nicht Aufgabe des Regionalverbandes. *„Wer die Region mobil halten will, kommt an wesentlichen Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht vorbei“*, bekräftigt die ARGE Nord-Ost.

Heute aber vergeht praktisch kein Werktag ohne Zugausfälle und S-Bahn-Chaos. Der aktuelle Zustand der S-Bahn ist derart beklagenswert, dass viele Pendler wieder auf das Auto umsteigen.

Die ARGE möchte den VRS daher ermuntern, sich zukünftig mit noch mehr Kraft um seine eigentliche Kernaufgabe, eine funktionierende S-Bahn in der Region Stuttgart, zu kümmern. Es ist dringend notwendig, die S-Bahn wieder in einen zuverlässig benutzbaren Zustand zu versetzen. Daneben sollten auch Linienverlängerungen und auch neue Linien (bsp. Schorndorf – Waiblingen – Remseck – Ludwigsburg – Markgröningen) möglichst rasch geplant und umgesetzt werden.

Die Planung von Bundesstraßen kann der VRS nach Meinung der ARGE dagegen ruhigen Gewissens bei Bund und Land belassen.

Für Rückfragen:

Joseph Michl, Tel. 0711/9827993, Email: michl@arge-nord-ost.de