

Nordoststring: Spiel mit falschen Zahlen

Arge Nord-Ost sieht schwerwiegende Fehler beim Nordoststring: Umwelt- und Klimaschutz werden vernachlässigt

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
MARTIN WINTERLING

Waiblingen/Fellbach.

Totgesagte leben länger, heißt es im Sprichwort. Der Nordoststring zeigt sich als ein besonders zäher Zombie und tauchte im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) plötzlich wieder auf. Zur Überraschung auch der Bürgerinitiative Arge Nord-Ost. Sie hat sich den Plan genau angeschaut und erkennt schwerwiegende Fehler. Die Verkehrszahlen stimmen vorne und hinten nicht.

„Eigentlich“, sagt Josef Michel, der Vorsitzende der Arge Nord-Ost, „eigentlich war der Nordoststring mausetot.“ Die grün-rote Landesregierung hatte die Autobahn über Schmidener Feld 2011 beerdigt und auch die Pläne für die sogenannte Andriofbrücke ad acta gelegt. Der Nordoststring gehörte ausdrücklich nicht zu den Verkehrsprojekten, die das Land Baden-Württemberg für die nächsten 15 Jahre als wertig erachtet, und es hat ihn deshalb nicht für den BVWP angemeldet. Drei Tage nach der Landtagswahl stellte Bundesverkehrsminister Dörner den Bundesverkehrswegeplan vor. Inklusiv einer 11,4 Kilometer langen und 203 Millionen Euro teuren autobahnähnlichen Bundesstraße von der A 81/B 27 in Kornwestheim zur B 14/29 nach Waiblingen.

Wie ist der Nordoststring in den Bundesverkehrswegeplan geraten?

Warum der Nordoststring unter der Nummer 999 im BVWP berücksichtigt wird, das konnten sich weder Josef Michel noch Friedrich-Wilhelm Kiel, der Fellbacher Alt-Oberbürgermeister und Nordoststringgegner, beim Pressegespräch in Fellbach so richtig erklären. Nicht von der Hand zu weisen ist, dass der CDU-Bundestagsabgeordnete Joachim Pfeiffer die Finger im Spiel hatte und seine Beziehungen zu Norbert Barthle nutzte, seinem Bundestagskollegen aus dem Nachbarwahlkreis und Staatssekretär im Verkehrsministerium. Pfeiffer bejubelte als Fraktionsvorsitzender der CDU-Regionalfraktion in einer Pressemitteilung jedenfalls die Aufnahme des Nordoststrings in den weiteren Bedarf überschwänglich: „Der Nordoststring spart Kosten für unsere Wirtschaft, entlastet die Bürger beim Fahren und ist ein effektiver Beitrag zum Klimaschutz.“

Ist der Nordoststring ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz?

Josef Michel stehen ob dieser Einschätzung die Haare zu Berge. Hätte sich Pfeiffer die Unterlagen wirklich angeschaut, so hätte er im Umweltbericht zum BVWP lesen können, dass von Klimaschutz keine Rede sein kann: Der Nordoststring erhöht den Spritverbrauch und mithin steigt der Ausstoß von Kohlendioxid, Stickoxid und Feinstaub beträchtlich – bis zum Neckartor, dem Feinstaub-Hotspot der Landeshauptstadt. „Genau das Gegenteil dessen, was die gesellschaftlichen Anforderungen sind“, so Michel. Der neue BVWP nimmt keine Rücksicht auf den Naturschutz, wie zum Beispiel auf den Artenschutz.

Sein Vorgänger hatte den Nordoststring zwar ebenfalls unter weiterem Bedarf geführt, aber wegen seiner negativen Auswirkungen auf die Umwelt mit einem Planungsverbot versehen („Umweltbetroffenheit hoch“). In der Neuaufgabe des BVWP 2030 darf der Nordoststring nun sogar geplant werden. Und soll es auch möglichst schnell, wenn es nach Joachim Pfeiffer geht. Er forderte das Land ausdrücklich dazu auf, unverzüglich mit den Planungen zu beginnen. Das ist die große Sorge der Arge Nord-Ost, obwohl aus heutiger Sicht die Mittel nicht einmal für alle dringlichen Projekte ausreichen werden. Würde jedoch unerwartet Geld frei, könnten auf dem Schmi-



Endlich ist es raus: Der Nordoststring soll nach dem Bundesverkehrswegeplan autobahnähnlich mit vier Spuren gebaut werden. Für den Fellbacher Alt-OB Friedrich-Wilhelm Kiel ein Grund mehr, den Nordoststring weiter zu bekämpfen.
Bild: Büttner

dener und Langen Feld Bagger auffahren. Allein die Aussicht auf einen Nordoststring in ferner Zukunft verhindert kleinräumige Lösungen, mit denen die aktuellen Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen sind, bedauert Michel. Denn die Probleme diesseits und jenseits des Neckars sind ein Ärgernis. Doch eine ins Auge gefasste Westrandbrücke in Remseck ist jetzt ebenso passé wie eine andere Neckarquerung.

Wie viele Autos und Lastwagen fahren über die Neckarbrücke?

Das Ärgerlichste für Michel ist, dass die Zahlen, die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegen, nicht stimmen können. Daraus ergibt sich ein paradoxes Ergebnis: „Je höher die Kosten des Nordoststrings und je geringer das Verkehrsaufkommen ist, umso höher ist der wirtschaftliche Nutzen.“

Was fällt auf? Der BVWP 2003 ging auf der neuen Neckarbrücke noch von 70 000 Fahrzeugen pro Tag aus. Nach den neuen Planungen sollen es nur noch 45 000 Fahrzeuge sein. Der Verband Region Stuttgart war im vergangenen Jahr übrigens von 55 000 Fahrzeugen ausgegangen, als er sich für den Nordoststring ausgesprochen hat. Und obwohl der Bau mit 203 Millionen Euro fast doppelt so teuer ist, ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis von 9,8 auf 10,6 gestiegen.

Aber nicht nur auf der Neckarbrücke geht der neue BVWP von falschen Zahlen aus, sagt Josef Michel und weist auf die B 27/B 10 in Stuttgart hin, wo das Berliner Ministerium komplett danebenliege. Die Waiblinger Westumfahrung mit täglich 18 000 Fahrzeugen taucht im BVWP gar nicht auf; auf der Landesstraße durch Hegnach führen nach Eröffnung der Neckarbrücke überhaupt keine Autos und Lastwagen mehr. „Hier könnte man das umfangreiche Werk schon wieder schließen und mit der freundlichen Aufforderung zur Überarbeitung nach Berlin zurückschicken“, stellt Michel fest. Doch so einfach sei das nicht. Der BVWP leide auch an systematischen Fehlern. Beispielsweise berechnet sich der vermeintliche wirtschaftliche Nutzen zum allergrößten Teil aus angenommenen Fahrzeitgewinnen. „Diese werden jedoch völlig überschätzt“, schreibt die Arge. Selbst bei Berechnungen auf stimmiger Datengrundlage stimme das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht und sei die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen anzuzweifeln.

@ Video auf www.zvw.de

Der Nordoststring

- Ein Indiz, wie schlampig und oberflächlich das Bundesverkehrsministerium beim Bundesverkehrswegeplan in Sachen Nordoststring gearbeitet hat, sind die **Rechtschreibfehler in dem Dokument**. Schlimmer wiegen aus Sicht der Bürgerinitiative Arge Nord-Ost jedoch die **falschen Verkehrszahlen**, die der Planung für einen Nordoststring zugrundeliegen.
- Die Planungen für eine nordöstliche Umfahrung von Stuttgart reichen weit zurück. Eine **Odenwald-Neckar-Alb-Autobahn**, die große Lösung, wurde in den 1970er Jahren aufgegeben. Seit Mitte der 1990er Jahre wird der **Nordoststring** diskutiert, der eine Verlängerung der B 29 über das Schmidener Feld über den Neckar hinweg nach Kornwestheim zur B 27/A 81 vorsieht. Im Bundesverkehrswegeplan von 2003 erschien diese Variante unter „Weiterer Bedarf“ als „Neue Vorhaben mit festge-

- stelltem **hohen ökologischen Risiko**.“
- Weil der Nordoststring vor allem in Fellbach und Kornwestheim auf starken Widerstand stößt, hat das Land schließlich eine Minimallösung ins Auge gefasst und wollte mit der sogenannten „**Andriofbrücke**“ die Neckarbrücke in Remseck entlasten und den Dauerstau in Remseck beenden. 2011 hat die grün-rote Landesregierung auch die zweispurige Brücke beerdigt und stattdessen eine **Westrandbrücke** zur Entlastung von Remseck geplant.
- Der Bundesverkehrswegeplan umfasst die wichtigsten **Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte** für die nächsten 15 Jahre (Investitionsvolumen rund 265 Milliarden Euro). Im Kreis sind der Weiterbau der B-14-Umfahrung von Backnang bis Backnang-West und die Ortsumfahrung Oppenweiler als Projekte des „vordringlichen Bedarfs“ eingestuft.

