



Die Zahlen, mit denen Verkehrsminister Alexander Dobrindt im Entwurf zum „Bundesverkehrswegeplan 2030“ hantiert, „stimmen hinten und vorne nicht“: Das sagte Joseph Michl von der Arge Nordost am Mittwoch bei einer Nordoststring-Presskonferenz im „Stallbesen“ in Stuttgart-Mühlhausen. Bild: Habermann

Dobrindts „grottenverkehrter Quatsch“

Das Bundesverkehrsministerium will einen vierspurigen Nordoststring – die Arge Nordost nimmt den Plan auseinander

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
PETER SCHWARZ

Waiblingen/Fellbach.

Ein vierspuriger Nordoststring, eine Art Autobahn quer übers ökologisch wertvolle Schmidener Feld? So soll es kommen, wenn es nach dem Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 geht. Die Initiative Arge Nordost warnt: Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindts Plan strotze vor „haarsträubenden Fehlern“.

„Spuren: 4“ – so steht es in Unterlagen, so soll es kommen, wenn das „Sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes“ nebst darin als Anhang enthaltenem „Bundesverkehrswegeplan 2030“ (BVWP) wirklich wahr wird: eine autobahnartige Bundesstraße von Waiblingen bis Kornwestheim, von der B 14 bis zur B 27.

Sicher, noch ist es lange nicht so weit. Am Freitag berät erst mal der Bundesrat darüber, danach folgen diverse Anhörungen – und erst im Jahr 2017 beschließt der Bundestag. Bis dahin kann sich viel ändern. Obendrein trägt der Nordoststring den Vermerk: „im weiteren Bedarf“. Zunächst fließen die Bundesgelder in Projekte des „vordringlichen Bedarfs“ – ob bis 2030 etwas übrig bleibt für Vorhaben weiter hinten im Stau, darf man bezweifeln. Allerdings: Der Ring ist im Entwurf „mit Planungsrecht“ versehen. Das lässt sich als Aufforderung des Bundes an das Land verstehen, die Vorarbeiten so weit voranzutreiben, dass man loslegen kann, sobald Summen frei werden.

Die Verkehrszahlen aber, auf die sich das Ganze stützt, „stimmen an allen Stellen hinten und vorne nicht. Es ist erschreckend, wenn das die Grundlage ist für ein Gesetz“, sagt Joseph Michl, Sprecher der Initiative Arge Nordost, die seit vielen Jahren gegen den Ring kämpft. Im Begleittext zum BVWP-Entwurf heißt es, hier würden „aktuelle, belastbare Grundlagen“ für die Straßenbauplanung in Deutschland geliefert – die Konzeption des Nordoststrings aber, das Kleingedruckte verrät es, stützt sich auf eine „verkehrswissenschaftliche Untersuchung“ aus dem Jahr 2000. „Aktuell“: ein anderes Wort für „16 Jahre alt“.

Null Autos pro Tag oder siebenundsechzigtausend?

Die ins Planwerk eingewobenen Daten zu den Verkehrsströmen auf den Straßen im Raum Stuttgart seien teils schlicht „Quatsch“, sagt Michl. Picken wir uns nur das absurdeste von vielen schrillen Beispielen heraus: Laut den BVWP-Planern werden im Jahr 2030 durch den Stuttgarter Rosensteintunnel, der derzeit gebaut wird, 7000 Fahrzeuge pro Tag fahren – vorausgesetzt, der Nordoststring kommt nicht. Kommt er aber, wird es im Tunnel laut einer Plankarte gar keinen Verkehr mehr geben. Null Autos. Michl sarkastisch: „Da können sie dann Champignons züchten.“ Zum Vergleich: Eine Prognose der Stadt Stuttgart geht davon aus, dass bereits im Jahr 2020 täglich 67 000 Fahrzeuge die Rosensteintunnel durchqueren.

Im Frühjahr gab es öffentliche Anhörungen zum BVWP, von Minister Dobrindt (CSU) vollmundig angekündigt: „Erstmals können die Bürger am Bundesverkehrswegeplan mitbestimmen.“ Die Arge nahm ihn

beim Wort und wies auf die „grob fehlerhaften“ Zahlen hin. Das Ministerium nahm danach das „Projekt-Informationssystem“ zum BVWP zunächst vom Netz – offizielle Begründung: Änderungen einpflegen. Seit 15. September aber sind die Daten wieder online. Michl studierte sie und stellte fest: Nichts wurde korrigiert. Er folgert: Die öffentliche Anhörung „war eine Farce“.

Wie aber konnte es zu derart „grottenverkehrten“ Zahlen kommen? Fast ist man versucht zu sagen: Böser Wille kann's nicht sein; denn wer schummeln wollte, täte das doch unauffälliger. Michl mutmaßt: Ein

Planungsbüro habe da wohl im Auftrag des Bundesministeriums die Verkehrsströme im gesamten deutschen Straßennetz via Computersimulation errechnet, ohne die vielen vor Ort vorliegenden Erkenntnisse sauber einzuarbeiten. All das sei übereilt geschehen: Eigentlich hätte der BVWP nämlich schon 2015 fertig sein sollen – Dobrindts Team habe lange „geschlafen“ und geriet dadurch immer derber unter Druck.

Mit seiner Kritik steht Joseph Michl nicht allein. Ähnliche Initiativen aus der ganzen Republik wundern sich sehr über die Zahlen, mit denen das Ministerium jongliert bei seinen Straßenplänen zwischen Flensburg und Berchtesgaden. Im März warf Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) dem Kabinettskollegen von der CSU „Trickserei“ und „Klüngelwirtschaft“ vor, der Entwurf missachte wesentliche Umwelt- und Naturschutz-Anforderungen. Der „Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland“ prangerte „schwere methodische Fehler“ an und sprach von einem „Anti-Klimaschutzplan“. Wohl am wichtigsten ist die Schelte des Bundesrechnungshofes: Die BVWP-Rohfassung sei „schlampig“ und „intransparent“, eigentlich müssten „vor allem die Planungen für den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen noch einmal komplett auf Plausibilität überprüft werden“.

Und nun? Der Nordoststring hat einflussreiche Befürworter: den Waiblinger Bundestagsabgeordneten Joachim Pfeiffer (CDU) zum Beispiel oder seinen Gmünder Parteifreund Norbert Barthle; er ist Staatssekretär in Dobrindts Verkehrsministerium. Allein, die Gegnerfront ist auch massiv: Sie reicht vom grünen Landesverkehrsministerium bis zur Stadt Fellbach. „Befürchtungen habe ich viele“, sagt Joseph Michl. „Aber ich habe auch viele Hoffnungen.“

„Kein Platz mehr da“

■ Der ehemalige Stuttgarter **Regierungspräsident** Udo Andriof (CDU) wurde nie müde, für einen Nordoststring zu werben, sein Nachfolger Johannes Schmalzl (FDP) verhielt sich da schon merklich dezenter; nun ist ein Neuer im Amt, **Wolfgang Reimer** (Grüne) – und der hat sich jüngst in Interviews mit Cannstatter Zeitung und Südwestpresse klar festgelegt: „Der Nordoststring ist ein Projekt, das nicht mehr in die Zeit hineinpasst.“ So etwas „hätte man in den 60er oder 70er Jahren machen müssen. Aber inzwischen ist es so, dass Stuttgart und die benachbarten Städte zusammengewachsen sind.“ In diesem „hochverdichteten Raum“ sei für so eine autobahnartige Trasse „kein Platz mehr da“.