

Stuttgart, 30.06.2019

Liebe Mitglieder der ARGE Nord-Ost,

Landesverkehrsminister Hermann will den Nordostring in den nächsten Jahren einem Faktencheck unterziehen, s. beiliegender Artikel aus der Stuttgarter Zeitung.

Das ist einerseits überraschend, da es ja bereits sehr viele Fakten zum Nordostring gibt, diese aber in der Landes- und Bundes-CDU vornehmlich nur dann wahrgenommen werden, wenn sie für die Straße sprechen. Zudem ist der Nordostring eine Straßenplanung des Bundes. Woher weiß Verkehrsminister Hermann, dass der Bund das Ergebnis des Faktenchecks akzeptieren wird, und dass der Bundestag bei negativem Ergebnis die Planung Nordostring aus dem Fernstraßenausbaugesetz streicht?

Andererseits muss uns vor einem Faktencheck nicht bange sein. Wir müssen jedoch aufpassen, dass diese richtig erhoben und bewertet werden. In der Vergangenheit haben sich die Planer hierbei nicht mit Ruhm bekleckert. Mehrere Male mussten die ARGE und andere Gegner des Nordostrings vermeintliche "Fakten" der Befürworter zurechtrücken.

Und noch etwas: Wir müssen aufpassen, dass der vermeintliche "Faktencheck" nicht bereits der Einstieg in die Planung des Nordostrings ist. Denn auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist selbstverständlich ein Faktencheck.

Sie sehen, es gibt noch sehr viele Fragezeichen zum Vorstoß unseres Landesverkehrsministers. Was hier vermeintlich so harmlos daherkommt - denn wer könnte schon etwas gegen die Prüfung von Fakten haben? - ist wahrscheinlich noch nicht zu Ende gedacht und wohl auch nicht ganz ungefährlich.

Viele Grüße

Ihr

Joseph Michl

--

ARGE Nord-Ost e.V.,
Vorsitzender: Joseph Michl, Franklinstr. 42, 70435 Stuttgart
E-Mail: michl@arge-nord-ost.de
Link: www.arge-nord-ost.de

Hermann will Streit über Nordosttring klären

Verkehr Der Landesverkehrsminister lehnt das umstrittene Straßenprojekt weiter ab. Um des Koalitionsfriedens willen schlägt er aber das Sortieren der Fakten vor. So soll eine tragfähige Mehrheitsentscheidung ermöglicht werden. *Von Josef Schunder*

Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) will das alte Streitthema Stuttgarter Nordosttring neu anpacken und einer Lösung zuführen. Das hat er mit wenigen Zeilen in eine Kabinettsvorlage gepackt, die einer Vielzahl von Luftreinhaltemaßnahmen gewidmet ist. „Meine Maxime ist, dass wir aus den Schützengräben rausgehen sollten“, sagte er unserer Zeitung. Er wolle offene Fragen, darunter auch ökologische Fragen, grundsätzlich und auf Faktenbasis klären.

Was regt der Minister an?

Hermann schlägt ein unabhängiges und unparteiliches „Fact-Finding“ durch neutrale Profis vor, also Faktenfindung, aber auch versierte Bürgerbeteiligung: „Wir müssen sortieren zwischen Befürchtungen, Behauptungen und klaren Erkenntnissen. Das ist die Aufgabe des Prozesses.“ Möglicherweise in zwei Jahren, hofft er, könnte eine bessere Grundlage für die Lösung des Streits und für eine Mehrheitsentscheidung vorhanden sein. Damit meinte er allerdings keinen Bürgerentscheid. Dieser wäre schwierig, weil das Projekt mehrere Städte betrifft.

Der Minister läuft Gefahr, als Verräter zu gelten.

Der Minister läuft Gefahr, als Verräter zu gelten. Das ist die Aufgabe des Prozesses.“ Möglicherweise in zwei Jahren, hofft er, könnte eine bessere Grundlage für die Lösung des Streits und für eine Mehrheitsentscheidung vorhanden sein. Damit meinte er allerdings keinen Bürgerentscheid. Dieser wäre schwierig, weil das Projekt mehrere Städte betrifft.

Was hat es mit dem Streitthema auf sich?

Der Nordosttring ist die Idee einer wahrscheinlich vierspurigen Straße zwischen der B 27 bei Kornwestheim und der B 14 bei Fellbach/Waiblingen, die mit den Autobahnen 8 und 81 einen Ring um Stuttgart bilden soll. Jahrzehntlang geisterte sie durch die politischen Debatten, vergiftete das politische Klima und sorgt bis jetzt für Dauerkonflikte in der grün-schwarzen Landesregierung.

Wie wird der Vorschlag bei seiner eigenen Parteibasis ankommen?

Hermann muss damit rechnen, von Parteifreunden als Verräter beschimpft zu werden. Erst am 27. Februar hatte der Ludwigsburger Grünen-Landtagsabgeordnete Jürgen Walter per Pressemitteilung namens der grünen Landespolitik entschlossene Ablehnung erklärt: „Den Nordosttring werden wir weder planen noch bauen.“ Er bestritt die „überraschenden neuen Töne aus dem grünen Teil der Landesregierung“, die die Freien Wähler gehört hatten. 2017 hatten der Bundestagsabgeordnete Matthias Gastel und der baden-württembergische Staatsminister Klaus-Peter Murawski klargestellt, dass das Land den Nordosttring



In Waiblingen-Hegnach könnte der Verkehr durch einen Nordosttring weniger werden.

Foto: Gottfried Stoppel

nicht bauen, nicht einmal planen müsse, nur weil er vom Bund unter der Rubrik „weiterer Bedarf“ und damit nachrangig in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden sei – gegen den Willen des Landes. Murawski bestritt auch, dass die Koalitionsvereinbarung die Komplettumsetzung des Verkehrswegeplans mit Nordosttring vorsehe, wie es die CDU behauptet.

Warum geht Hermann dann den Weg?

Dazu sagte er: „Ich bin Minister in einer Koalitionsregierung, und das ist eine umstrittene Frage. Im Interesse des Koalitionsfriedens und eines ordentlichen Verfahrens habe ich mich für diesen Weg entschieden.“

Wie denkt er fachlich über das Projekt?

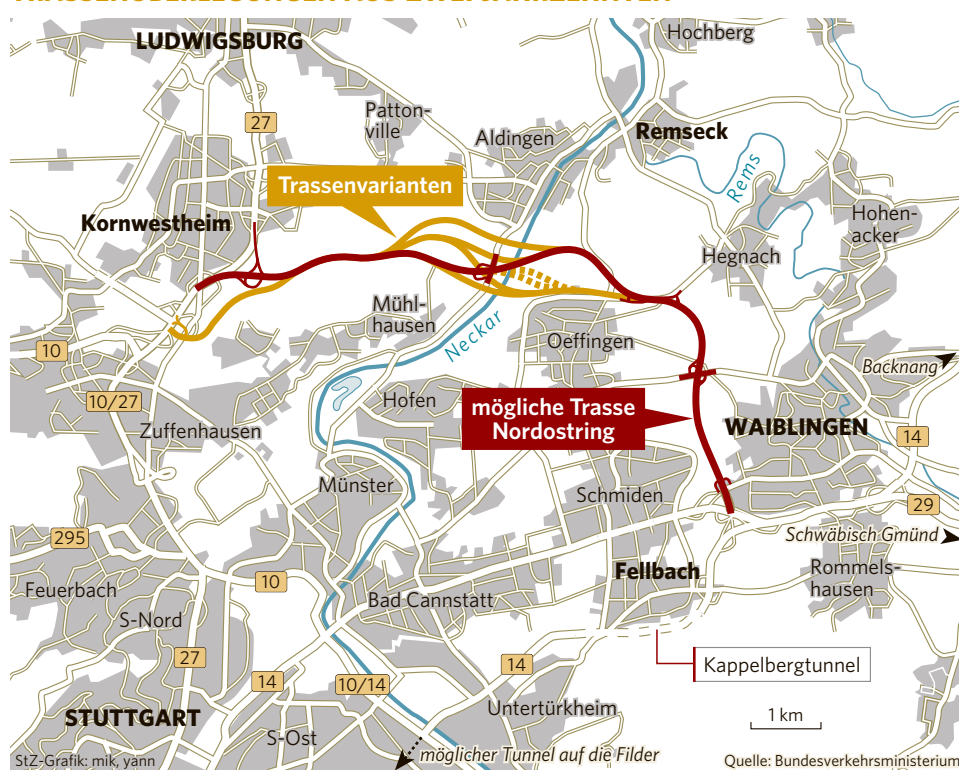
Was er dazu sagt, ist durchweg kritisch. Wenn die neue Straße käme, würden beim Kappelbergertunnel in Fellbach vermutlich noch einmal 48 000 Kfz pro Tag hinzukommen. Dann wäre im Grunde ein weiterer Tunnel nötig. Folgen befürchtet er auch für Schwäbisch Gmünd und Möglingen (Ostalbkreis) an der B-29-Trasse. Der Einsteintunnel in Gmünd könnte überlastet werden, vielleicht auch die brandneue Umfahrungsstraße in Möglingen. Vermehrter Verkehr würde die Lage auf der manchmal überlasteten Uferstraße B 10 in Stuttgart verschärfen. Von dort in einem Tunnel eine Verbindung mit der B 27 bei Degerloch/Möhringen herzustellen (wie es die CDU, die FDP, die Freien Wähler und eine Mehrheit im Regionalparlament wollen), werfe enorme Kosten auf. Man könnte auch Probleme mit dem Grundwasser bekommen und beim Tunnelbau in Richtung Filder und

A 8 auf Anhydrit stoßen, also auf zum Quellen neigendes Gestein. „Ich behaupte nicht, man könne den Nordosttring gar nicht bauen“, sagt er, „aber ich denke, dass dieses Projekt mehr Probleme schafft, als dass es Lösungen bringt.“ Am Ende rede man vielleicht über ein Milliardenprojekt.

Ignoriert Hermann die Staus?

Natürlich seien die Autobahnen überlastet, sagt er, deshalb baue man Autobahnabschnitte aus und habe Verknüpfungsfahrbahnen beim Autobahnkreuz ergänzt. Deshalb habe er sich auch massiv für die Freigabe von Standspuren auf den Autobahnen rund um Stuttgart eingesetzt, weil das schneller gehe, als neue Straßen zu bauen. Hermann: „Ich weiß, dass es allein schon bei den Standspuren lang gedauert hat.“ Die Verkehrsprobleme auf den Straßen könne man nicht allein mit mehr Straßen lösen. Man müsse auch die anderen Verkehrswege ausbauen.

TRASSENÜBERLEGUNGEN AUS ZWEI JAHRZEHNTE



WAS DAS VERKEHRSMINISTERIUM GENAU VORHAT

Kabinettsvorlage Das Papier aus dem Verkehrsministerium ist als Entwurf zu verstehen. Es geht an den Ministerpräsidenten, die anderen Minister und die Koalitionsfraktionen. Dem Kabinett wird es möglicherweise verändert zum Beschluss vorgelegt. Der Vorstoß beim Punkt Nordosttring beruht auf der Einschätzung, dass bisher die Meinungen festgefahren sind.

Verfahren Mit der Faktenfindung möchte Minister Her-

mann am liebsten ausgewiesene Experten beauftragen. Ihm schwebt ein Unternehmen vor mit großer Erfahrung in der Darstellung von Infrastrukturprojekten und Bürgerbeteiligung. Er denkt an Veranstaltungen mit wechselnden Themenschwerpunkten. Die erste Phase könnte rund drei Monate dauern, vermutet man, dann könnten die Dialoge mit verschiedenen Akteuren in der Region und auch mit Bürgerinitiativen beginnen.

Erkenntnisziele Wie viel Flächen würde der Nordosttring kosten und viele Äcker? Wie viele Eigentümer wären betroffen? Wie viele Tunnelkilometer wären nötig? Wo würden Naherholungsflächen beeinträchtigt, wo würden neue Lärmschneisen entstehen? Würde man von Verkehr entlastet werden, oder würde zusätzlicher Verkehr im Großraum Stuttgart erzeugt werden? Welche Kosten wären zu erwarten, von wem vielleicht Gerichtsklagen? Jos