

Kritiker werfen Dobrindt schwere Fehler vor

Verkehr Nachdem das Projekt im Bundesverkehrswegeplan auftaucht, geht der Streit über den Nordostring weiter. *Von Thomas Durchdenwald*

Den einen ist es noch immer zu wenig, den anderen schon viel zu viel: der Streit über das Projekt Nordostring entbrennt in alter Schärfe, nachdem Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) das Bauvorhaben in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 unter der Rubrik Weiterer Bedarf aufgenommen hat. Dem Regionalverband ist das zu wenig. Am Mittwoch soll der Verkehrsausschuss beschließen, dass der Bund den Nordostring in den vordringlichen Bedarf hochstuft und damit die Aussicht auf Finanzierung und Realisierung erhöht.

Die Arge Nordost, eine Bürgerinitiative, die gegen den Bau der vierspurigen Straße und für den Erhalt der Freiflächen kämpft, macht dagegen mobil gegen das Ansinnen des Bundes. Das Verkehrsministerium operiere mit falschen Daten und mache große Fehler bei der Bewertung, sagt Joseph Michl, der Vorsitzende der Arge. Obwohl das Land den Bau des Nordostrings wegen des Eingriffs in die Natur und der hohen Kosten von mehr als 200 Millionen Euro nicht weiter verfolgt und

stattdessen eine zusätzliche Neckarbrücke bei Remseck bauen will, taucht das Projekt im Bundesverkehrswegeplan auf – wohl aufgrund der Intervention von CDU-Bundestagsabgeordneten aus der Region.

Im Projektdossier hat Michl nun viele Ungereimtheiten entdeckt. Das geht von Planskizzen, in denen Fellbach und Remseck mit ihrer Wohnbebauung nicht eingezeichnet sind, über vor Schreibfehlern strotzenden Darstellungen bis hin zu Daten, die nicht stimmen oder Fragen auf-

Umweltbelange sind für das Ministerium nun zweitrangig.

werfen. So wird vom Bund von 45 000 Autos pro Tag auf der neuen Straße ausgegangen, früher war von 70 000 und 55 000 die Rede. Die Kosten steigen von 102 auf nun 209 Millionen Euro. Dennoch gibt

der Bund einen nochmals höheren Nutzen-Kosten-Faktor von 10,6 an (früher 9,8 und 6,3). Michl: „Behauptet Dobrindt allen Ernstes, dass der Nordostring umso wirtschaftlicher ist, je höher die Kosten sind und je geringer das Verkehrsaufkommen ist?“

Als weiteren Hinweis darauf, dass der Bund mit fehlerhaften Daten operiert, sieht er die Verkehrszahlen. So werden für die B 10/27 bei Zuffenhausen und für den Rosensteintunnel für 2030 Autozahlen genannt, die weit unter denen liegen, die die Stadt Stuttgart angibt und die in Verkehrszählungen ermittelt wurden. „Sind die Verkehrszahlen falsch, stimmen alle anderen Bewertungen auch nicht“, so Michl. Zudem seien viele Umweltbelange, etwa die Zerstörung landwirtschaftlicher Flächen und der Artenschutz, nicht ausreichend berücksichtigt. Nur so könne der Bund die Einschätzung des alten Plans revidieren, in dem wegen der Umweltbelastung ein Planungsstopp verhängt worden war.

Sollte nun wieder für den Nordostring geplant werden, wäre das auch für die Stadt Remseck, wo es starke Befürworter gibt, von Nachteil, da alternative Pläne blockiert würden, sagt Michl. „Wir wollen richtige Zahlen und nachvollziehbare Daten“, fordert er vom Bund eine Überarbeitung – und hofft, dass das Projekt dann wieder in den Zustand der vergangenen Jahre zurückkehrt: „Da war’s mausestot“.

B 27 MIT DER B 14 VERBINDEN

