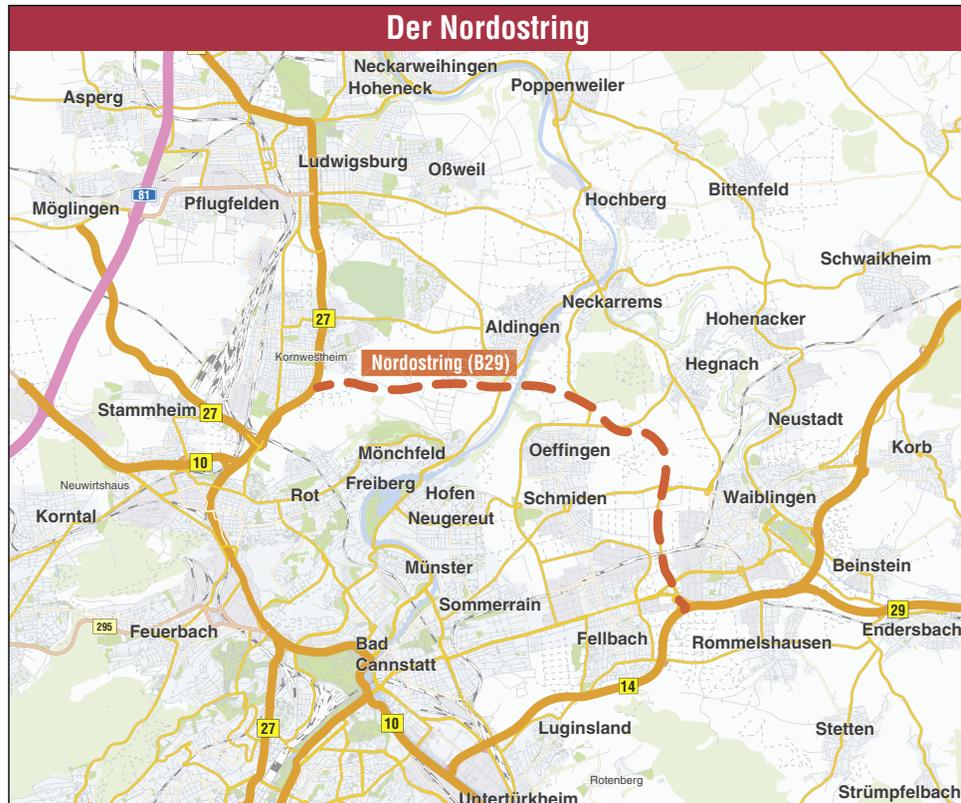




Joseph Michl, Sprecher der ringkritischen Arge Nordost.

Archivbild: Habermann



Der Nordostring und der Mehrverkehr

Die Region Stuttgart unterschlägt „wissentlich“ wichtige Fakten, glaubt Joseph Michl von der Initiative Arge Nordost

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
PETER SCHWARZ

Waiblingen. Jongliert die Region Stuttgart im Streit um den Nordostring mit falschen Zahlen? Diesen Vorwurf erhebt Joseph Michl, Sprecher der ringkritischen Initiative Arge Nordost: Es sei gutachterlich belegt, dass die neue Straße zu massivem Zusatzverkehr führen werde – dieses Faktum aber werde von der Region „wissentlich unterschlagen“.

In einem – bislang unveröffentlichten – Gutachten des Verbandes Region Stuttgart lautet eine Tretmine: Ein von der Region selber mit einer Expertise beauftragtes Verkehrsberatungsbüro ist sich aufgrund komplexer Prognoserechnungen offenbar sicher, dass der Nordostring – eine vierspurige Straße zwischen Waiblinger Westumfahrung und B 27 quer übers Schmidener Feld – zu erhöhter „Nachfragewirkung“ führen werde aufgrund „induzierten Verkehrs“.

„Nachfragewirkung“? „Induzierter Verkehr“? Da versteht der Laie zunächst nur Bahnhof. Experten bezeichnen so das Phänomen, dass in dem Moment, wo eine neue oder besser ausgebaute Straße zur Verfügung steht, mehr Leute als bisher ins Auto steigen, um zum Beispiel zur Arbeit oder zum Einkaufen zu fahren. Motto: Angebot schafft Nachfrage. Schlimmstenfalls kann dadurch eine Straße, die als Lösung gedacht war, zum Teil des Problems werden und auch auf kleineren Zubringerstrecken zu wachsenden Blechlawinen führen. Der Fachbegriff „induzierter Verkehr“ ließe sich laienfreundlich als „zusätzlicher Verkehr“ bezeichnen. Der Volksmund packt

diesen Mechanismus in einen Merksatz: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.“

Das regionale Gutachten ermittelt die erhöhte „Nachfragewirkung“, die bei 36 Straßenbau- und -ausbauprojekten in der Region Stuttgart zu erwarten steht. Die Ergebnisse sind größtenteils nicht spektakulär: Bei 24 der Vorhaben liege der Verkehrszuwachs unter zwei, bei weiteren sieben unter fünf Prozent. Einsamer Spitzenreiter aber im Mehrverkehrs-Ranking ist der Nordostring vierspurig: 19 Prozent. In Buchstaben: neunzehn.

Wie aus 19 Prozent zusätzlichem Verkehr null Prozent werden

In einer Sitzungsvorlage der Region Stuttgart vom Dezember 2016 stand davon nichts zu lesen. Stattdessen hieß es dort: Der Bau des Nordostrings (allerdings nur in Kombination mit der Filderauffahrt; dazu später mehr) werde eine „nahezu flächendeckende Entlastungswirkung im Kern des Ballungsraumes“ bewirken und dem emissionsgeplagten Stuttgarter Talkessel aus der Misere helfen: 6500 Kfz pro Tag weniger auf der Landesstraße zwischen Mühlhausen und Remseck; 17 500 weniger an der B 14 beim Stuttgarter Neckartor; 13 500 weniger auf der B 27 im Norden von Degerloch; 9000 weniger am Pragsattel. Zur Veranschaulichung enthielt die Sitzungsvorlage eine Landkarte, in der sich genau diese Zahlen noch einmal fanden. Rechts oben in der Grafik allerdings, klein, bescheiden und ohne weitere Erläuterung, stand der Zusatz: „ohne Nachfrage“.

Nur zwei unauffällige Wörtlein; aber sie sind enorm wichtig, um nicht zu sagen: verätherisch. Denn sie machen klar, auf welcher Grundlage die Entlastungshoffnungen fußen: Sie gelten nur, wenn das Verkehrsaufkommen bleibt, wie es ist, und sich aufgrund der neuen Straße lediglich anders

verteilt. Oder noch pointierter ausgedrückt: nur, wenn man die 19-Prozent-Prognose ignoriert und von null Prozent ausgeht.

Die Region lasse das gutachterlich bescheinigte Phänomen des induzierten Verkehrs „einfach unter den Tisch fallen und tut so, als gäbe es ihn nicht“, hadert Joseph Michl, Sprecher der Initiative Arge Nordost. Hier würde ein Schlüsselsachverhalt „wissentlich unterschlagen“ und die Öffentlichkeit „falsch unterrichtet“.

Aber selbst, wenn man all das mal für einen Moment außer Acht ließe, bliebe die Sitzungsvorlage der Region fragwürdig, findet Michl: Denn sie gründet ihre Behauptung, dass der Stuttgarter Talkessel weniger Autos und damit weniger Stickoxid- und Feinstaubbelastung aushalten müsste, auf den „Maßnahmenfall Nordostring und Filderaufstieg“. Sprich: Die Entlastung greift selbst in der Darstellung der Region erst so richtig, wenn neben dem gut 200 Millionen Euro teuren Stich durchs Schmidener Feld auch noch ein vierspuriger Fildertunnel im Osten Stuttgarts gebaut wird, der das Neckartal mit der A 8 auf der Filderhöhe verbände. Der Witz daran: Dieser „Filderaufstieg“ ist im Bundesverkehrswegeplan noch nicht einmal in der Rubrik „im weiteren Bedarf“ geführt, würde mindestens 400 Millionen Euro kosten und scheint derzeit nicht im mindesten realisierungsnah. Abgesehen davon haben die regionalen Gutachter errechnet, dass diese Fildertrasse immerhin neun Prozent induzierten Verkehr auslösen werde; während in der Sitzungsvorlage auch dieses Projekt „ohne Nachfrage“ betrachtet wurde.

Die Region macht den Nordostring hoffähig, indem sie ihm großzügig eine Luftnummer namens „Filderaufstieg“ zur Seite stellt und schwungvoll den zu erwartenden Mehrverkehr wegzaubert – so lassen sich Joseph Michls Vorwürfe zusammenfassen. „Die Bürger“, folgert er, „werden über die Auswirkungen dieser Straße getäuscht.“

Der Streitfall

■ Der **Nordostring** ist ein seit Ewigkeiten umstrittenes Straßenbau-Plan-spiel: eine vierspurige Straße, die von der B 14/B 29 im Süden von Waiblingen über das Schmidener Feld zwischen Oeffingen und Hegnach hindurch Richtung Kornwestheim führen und in die B 27 einmünden würde.

■ Die **Befürworter** sagen: Der Verkehr zwischen Waiblingen und Ludwigsburg müsste sich dann nicht mehr durchs Stau-Nadelöhr Neckarrems quälen. Und: Der Nordostring werde Verkehr aus dem Stuttgarter Talkessel heraushalten und so die Feinstaubnot in der Landeshauptstadt lindern.

■ Die **Gegner** sagen: Die Straße würde durchs Schmidener Feld stechen, ein ökologisch kostbares Gebiet mit hochwertigen Böden; und Fernfahrern, unterwegs zwischen West- und Osteuropa, könnte sich eine Alternative zur übervollen A 8 auf tun: via Ring auf die B 29, die so fatalerweise zur Ersatzautobahn werden könnte.

■ Im Bundesverkehrswegeplan steht der Nordostring in der Rubrik „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Es könnte gut sein, dass der **Bund** tatsächlich Geld dafür locker macht. Planung und Bau aber wären Sache des **Landes**, und Verkehrsminister Winfried Hermann und seine Grünen denken momentan gar nicht daran.