

ARGE NORD-OST

Gemeinnütziger Verein für den Erhalt der Freiflächen zwischen Kornwestheim, Zuffenhausen, Zazenhausen, Mühlhausen, Aldingen, Neckarrems, Oeffingen, Schmiden, Fellbach und Waiblingen
Franklinstr. 42, 70435 Stuttgart, E-Mail: info@arge-nord-ost.de, Web: www.arge-nord-ost.de

Stuttgart, 31.8.2020

Stellungnahme der ARGE Nord-Ost e.V. zum Faktencheck

Sehr geehrter Herr Dr. Ewen,

der Faktencheck zum "Verkehr im Nordosten Stuttgarts" hat eindrucksvoll gezeigt, wie komplex und umfangreich dieses Thema sein könnte. Allerdings wurde der ursprünglich weit gespannte Rahmen schon im Verlauf des ersten Fachdialogs sehr schnell auf den Nordoststring und allenfalls noch ein klein wenig auf die Filderauffahrt eingeschränkt.

In den drei weiteren Fachdialogen und der abschließenden Podiumsdiskussion ging es dann folglich schwerpunktmäßig um den Nordoststring. Alternativen zum Straßenbau wurden nur oberflächlich gestreift, sie haben die meisten Nordoststring-Befürworter wenig interessiert. Statt ganzheitlichem Denken wurde die seit Jahrzehnten festgezurrte Position, Stuttgart brauche unbedingt eine ringförmige Umfahrung für den Kfz-Verkehr, bemüht. Das hat die Diskussionen eingeengt und gelähmt, und als Konsequenz daraus blieb der Faktencheck wieder im alten Streit „Nordoststring – Ja oder Nein?“ stecken. Schade, denn es wäre auch anders gegangen.

Mehr Schärfe und Tiefe in der Analyse der Verkehrsprobleme und eine offenere Diskussion über das große Instrumentarium möglicher Lösungen, die es ja durchaus gibt, hätte zumindest die Chance eröffnet, sich im Faktencheck auf Verbesserungen von Verkehrsproblemen abseits des Nordoststrings zu einigen.

Teilweise wurde aber gerade nicht über die Lösung von Verkehrsproblemen gesprochen, sondern nur einseitig wieder der Bau des Nordoststrings gefordert. Hierbei schien die Diskussion über Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr sowie kleinräumige Strukturen eher unerwünscht, beinhaltet sie doch das „Risiko“, dass dadurch verkehrliche Probleme viel besser gelöst werden könnten, als dies durch den Nordoststring je möglich wäre.

Die ARGE Nord-Ost bedauert, dass dadurch der Weg zu Verbesserungen der Verkehrssituation frühzeitig und ohne Not versperrt wurde.

Trotzdem gab es gute Diskussionen im Faktencheck. In den Fachdialogen des Faktenchecks wurden durch die unabhängigen Fachleute viele bemerkenswerte Aussagen getroffen. **In der folgenden Aufzählung haben wir die wichtigsten Aussagen der Fachleute aufgelistet (ohne Anspruch auf Vollständigkeit).**

a) zur Situation

1. Stuttgart hat keine größeren Staus als andere Ballungsräume in Deutschland.
2. Die Staus sind i.d.R. auf wenige Hauptverkehrsstunden beschränkt.
3. Die größten Staus in der Region Stuttgart sind auf den Stuttgarter Ein- und Ausfallstraßen.
4. Im Umfeld der Neckarbrücke zwischen Neckarremms und Neckargröningen werden morgens bis etwa 10 Uhr auffällige Staus beobachtet. Danach ist die Situation aber wieder entspannt.
5. Der Zeitverlust im Stau ist in der Region Stuttgart nicht dramatisch. Im Schnitt verliert der Autofahrer 10 Minuten je Fahrt in der Hauptverkehrszeit verglichen mit der Fahrt auf leeren Straßen (um 4 Uhr morgens ...).
6. Auch mit Stau sind die Fahrzeiten mit dem Auto in der Region Stuttgart deutlich kürzer als mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit dem ÖV braucht man etwa doppelt so lang.
7. Größere Stauereignisse gibt es hauptsächlich, wenn auf den Hauptverkehrsstraßen Unfälle passieren. Dann läuft das nachgeordnete Straßennetz voll.
8. Auf der Relation Ludwigsburg/Kornwestheim – Waiblingen/Fellbach beträgt der Anteil des ÖV an allen Fahrten nur 4,6 %. Das ist deutlich weniger als der Durchschnitt des Quell- und Zielverkehrs im Mittelzentrum Ludwigsburg/Kornwestheim (15,6 %).

b) zu den verkehrlichen Folgen des Nordoststrings

9. Das Verkehrsmodell der Region Stuttgart wird im internationalen Vergleich als gut bewertet.
10. Die Ergebnisse der Verkehrsmodelle können durch Vorgaben entscheidend beeinflusst werden.
11. Das Verkehrsmodell Region Stuttgart kann den Verkehr außerhalb von Ortschaften gut prognostizieren. Für Verkehrsprognosen innerhalb von Ortschaften ist es weniger geeignet.
12. Das Verkehrsmodell der Region Stuttgart kann den Lkw-Verkehr schlecht prognostizieren.
13. Der induzierte Verkehr wird vom Verkehrsmodell der Region Stuttgart stark unterschätzt.
14. Der Nordoststring hat eine sehr hohe Verkehrswirksamkeit.
15. Der Nordoststring löst die Staus nicht auf, da er viel neuen Verkehr erzeugt (induzierter Verkehr) und anzieht (verlagerter Verkehr). Er verschiebt die Staus bestenfalls.
16. Der Nordoststring taugt auch nicht als Ausweichstrecke, wenn auf den Hauptverkehrsstraßen Unfälle sind, da er dann bereits selbst gut mit Verkehr gefüllt ist.
17. Es wird auch auf dem Nordoststring Unfälle und Sperrungen geben, die selbst wieder die Ursache für große Stauereignisse sind.
18. Wenn man den Nordoststring baut, muss man weitere Straßen bauen, um den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen (Ausbau Kappelberg-Tunnel, B10, B27 sowie Neubau Fildertunnel).
19. Zweck des Nordoststrings ist die Entlastung von Ortsdurchfahrten.
20. Stuttgart wird vom Nordoststring nicht entlastet.
21. Spürbare Entlastungen durch den Nordoststring gibt es nur sehr begrenzt.
22. Die prognostizierten Entlastungen in Hegnach oder Neckarremms müssten durch Rückbaumaßnahmen begleitet werden, sonst hat man auch mit Nordoststring schnell wieder den gleichen Verkehr wie vorher im Ort.
23. Die Ortsdurchfahrten lassen sich aber nicht zurückbauen, weil man sie für den Quell- und Zielverkehr braucht.
24. Umfahrungsstraßen können auch negative Auswirkungen auf die Orte haben.
25. Der Nordoststring würde vielfach auch zu zusätzlichen Belastungen führen, u.a. in Zuffenhausen, Kornwestheim, Ludwigsburg und Hegnach.

c) zu sonstigen Folgen des Nordoststrings

26. Ein oberirdischer Nordoststring wäre mit unverantwortbaren und nicht akzeptierbaren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden.
27. Zwei große Grüngebiete würden in der Mitte durchschnitten.
28. Beste landwirtschaftliche Böden würden vernichtet.
29. Stark gefährdete Tierarten wie Rebhuhn und Feldlerche würden massiv in ihrem Bestand gefährdet. Sie lassen sich im Falle eines Tunnels auch nicht zeitweise verlagern und sind nach dem Bau wahrscheinlich weg.
30. Ein unterirdischer Nordoststring wäre sehr aufwendig zu bauen.
31. Auch ein unterirdischer Nordoststring hätte enorme Umweltauswirkungen.
32. Die verkehrlichen Folgen wären die gleichen wie beim oberirdischen Nordoststring.
33. Der Boden müsste sehr sorgfältig und schichtweise ab- und wieder aufgetragen werden.
34. Boden Ab- und Auftrag beim Tunnel (Ausschachtverfahren) könnte nur in der Zeit (Juli), August und September erfolgen.
35. Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung (Nutzen-/ Kosten-Analyse) kommt stets das Ergebnis raus, das man gerne haben möchte.
36. Die hohe Berechnung des „Reisezeitgewinns“ in der Nutzen-/ Kosten-Analyse ist verkehrswissenschaftlich nicht begründbar und bedarf dringend einer Überarbeitung.
37. Landwirtschaftlicher Boden ist rechtlich unzureichend geschützt.
38. Die Frage, wie die Klimaschutzziele der Bundesregierung im Verkehrsbereich eingehalten werden können, wurde nicht behandelt.

Zu einigen Punkten möchten wir hier nach ausführlicher Stellung nehmen:

Was sind die eigentlichen Verkehrsprobleme im Nordosten von Stuttgart?

Den Dauerstau gibt es auch im Nordosten Stuttgarts nicht

Es wurde in der Anmoderation und in Filmbeiträgen der Eindruck erweckt, der Stau im Umfeld der Neckarbrücke bei Neckargröningen sei ein Dauerproblem. In den Filmsequenzen, die in die öffentliche Podiumsdiskussion am 13.7.2020 eingespielt wurden, wird nur Stau dargestellt, z.B. ab Minute 10:00. Entgegen den Ausführungen der unabhängigen Fachleute wird so das falsche Bild des Dauerstaus im Umfeld der Neckarbrücke bei Neckarrems vermittelt. Dies ist aber höchstens ein zeitweises Problem und sicher nicht DAS Verkehrsproblem im Nordosten von Stuttgart

Nicht der Stau ist das Verkehrsproblem, sondern zu viele Autos

Das größte Problem mit dem "Verkehr im Nordosten Stuttgarts" ist die einseitige Ausrichtung auf das Kraftfahrzeug als dominierendes Verkehrsmittel. Durch die jahrzehntelange planerische und finanzielle Bevorzugung des Autos gegenüber allen anderen Verkehrsarten wurde der Autoverkehr immer mehr, weshalb sich die Autos heute oft selbst (und auch den anderen Verkehrsmitteln) im Wege stehen. Und das, obwohl man dem Autoverkehr mit großem Abstand die meiste Verkehrsfläche im dichtbesiedelten Ballungsraum zugeteilt hat. Die allermeisten anderen Verkehrsprobleme resultieren daraus.

„Der Stau ist kein Verkehrsproblem“ (Prof. Knoflacher, TU Wien), sondern Symptom einer verfehlten Verkehrspolitik. Alle Versuche, dichtbesiedelte Ballungsräume mit dem Regelverkehrsmittel Auto mobil zu halten, sind weltweit gescheitert. Auch die Region Stuttgart braucht andere Lösungen.

Es gibt zu wenig Platz für Langsamverkehr (Radfahren und Fußgehen)

Radfahrer und Fußgänger werden oft zu weiten Umwegen gezwungen. Vielfach wird ihr Leben und ihre Gesundheit durch den Autoverkehr gefährdet. Gerade auch für Kinder, Jugendliche, Familien und alte Menschen ist die Nutzbarkeit des Langsamverkehrs dadurch sehr eingeschränkt.

Fahrzeiten im ÖV sind mindestens doppelt so lang wie im MIV

Einwohner der Region Stuttgart, die sich mithilfe des umweltfreundlichen ÖV in der Region mobil sind, werden dadurch bestraft, dass sie für fast alle Fahrten mindestens die doppelte Zeit benötigen als das mit dem Auto der Fall wäre. Besonders stark ist die Benachteiligung der ÖV-Nutzer offensichtlich auf den Verkehrsverbindungen zwischen dem Kreis Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis, wie sein niedriger Anteil von 4,6 % bei allen Fahrten zeigt. Hier muss in den ÖV investiert werden, keinesfalls in den MIV.

Der Autoverkehr erzeugt auch in der Region Stuttgart zu viel CO2

Der Autoverkehr braucht viel Energie. Das Auto in seiner heutigen Nutzungsform ein überaus ineffizientes Verkehrsmittel, da eine bis drei Tonnen Fahrzeug bewegt werden müssen, um durchschnittlich 1,2 Menschen zu transportieren. Dadurch erzeugt die „Automobilität“ sehr viel CO2.

Bis 2030 – das ist in gut neun Jahren! – müssen die CO2-Emissionen des Verkehrs aber um mindestens 40 % sinken. Das geht nur über eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs.

Das Auto als Regelverkehrsmittel ist undemokratisch

Nur ein Teil der Bevölkerung darf bzw. kann Auto fahren, nur einem Teil der Bevölkerung steht ein Auto zur Verfügung. Eine Verkehrspolitik, die hauptsächlich auf das Auto als Regelverkehrsmittel setzt, schließt daher große Teile der Bevölkerung von der Mobilität aus und ist undemokratisch.

Das Verkehrsmodell der Region Stuttgart

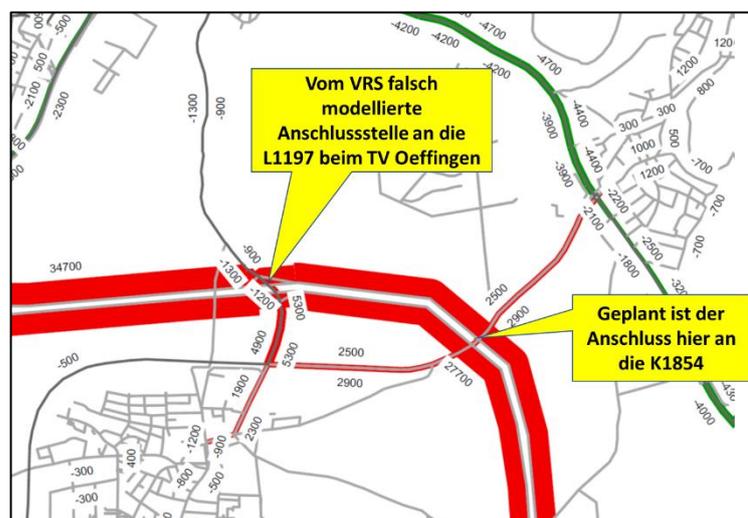
Zweifelhafte Qualität des Verkehrsmodells

Es wurde viel über die "hohe" Qualität des Verkehrsmodells der Region gesprochen. Ein gutes Verkehrsmodell muss aber zuvorderst das untersuchte Straßennetz richtig abbilden. Und bereits hieran scheitert das gelobte Verkehrsmodell der Region.

Die Stadt Fellbach und die ARGE hatten vielfach Fehler in diesem Verkehrsmodell kritisiert. Sie sind bis heute nicht beseitigt. Ein Verkehrsmodell mag theoretisch noch so gut sein, das nützt nichts, wenn das zu untersuchende Objekt, in unserem Fall ist das der Nordost-ring, falsch hinein montiert wurde.

So ist beispielsweise der Anschluss des Nordoststrings an das vorhandene Straßennetz bei Oeffingen falsch platziert. Nach den offiziellen Plänen

würde der Nordoststring zwischen Hegnach und Oeffingen an die K1854 angeschlossen werden. Im



Verkehrsmodell des VRS ist der Nordostring jedoch fehlerhaft auf Höhe des TV Oeffingen an die L1197 angebunden.

Wir kritisieren das seit 5 Jahren, ohne dass dieser offensichtliche Fehler korrigiert wurde. Bei einem korrekt dargestellten und berechneten Anschluss wäre wahrscheinlich die Entlastungswirkung für Hegnach und die Remstalstraße geringer.

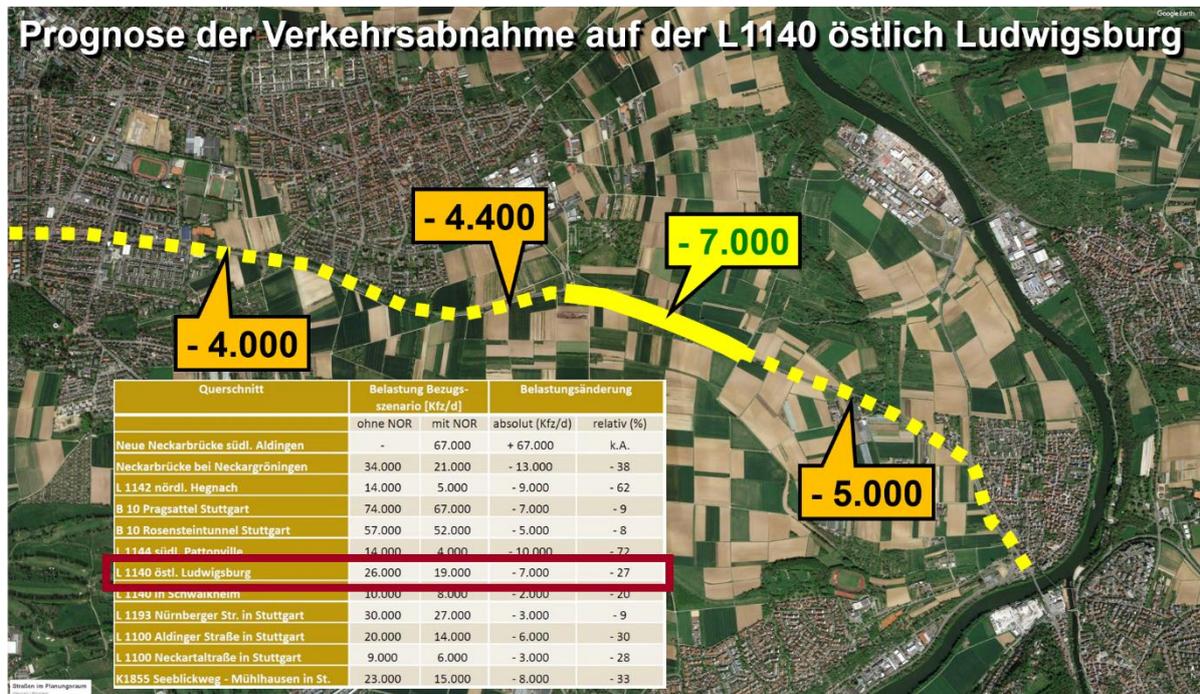
Solange noch nicht einmal ganz offensichtliche Fehler des Modells korrigiert werden, eignet es sich nicht, die verkehrlichen Folgen des Nordostrings zu berechnen.

Nachprüfbarkeit und Zugang zu dem Verkehrsmodell

Beides ist nach wie vor nicht gegeben. Den veröffentlichten Ergebnissen kann man glauben oder auch nicht. Es gibt im Verkehrsmodell sehr viele Parameter, die verändert werden können, und die einen großen Einfluss auf die Ergebnisse haben. Beispielsweise können Verkehrsströme über die zugrunde liegende Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Streckenabschnitten gezielt verlegt werden. Die Höchstgeschwindigkeiten sind aber genauso wenig ausgewiesen wie viele andere Faktoren.

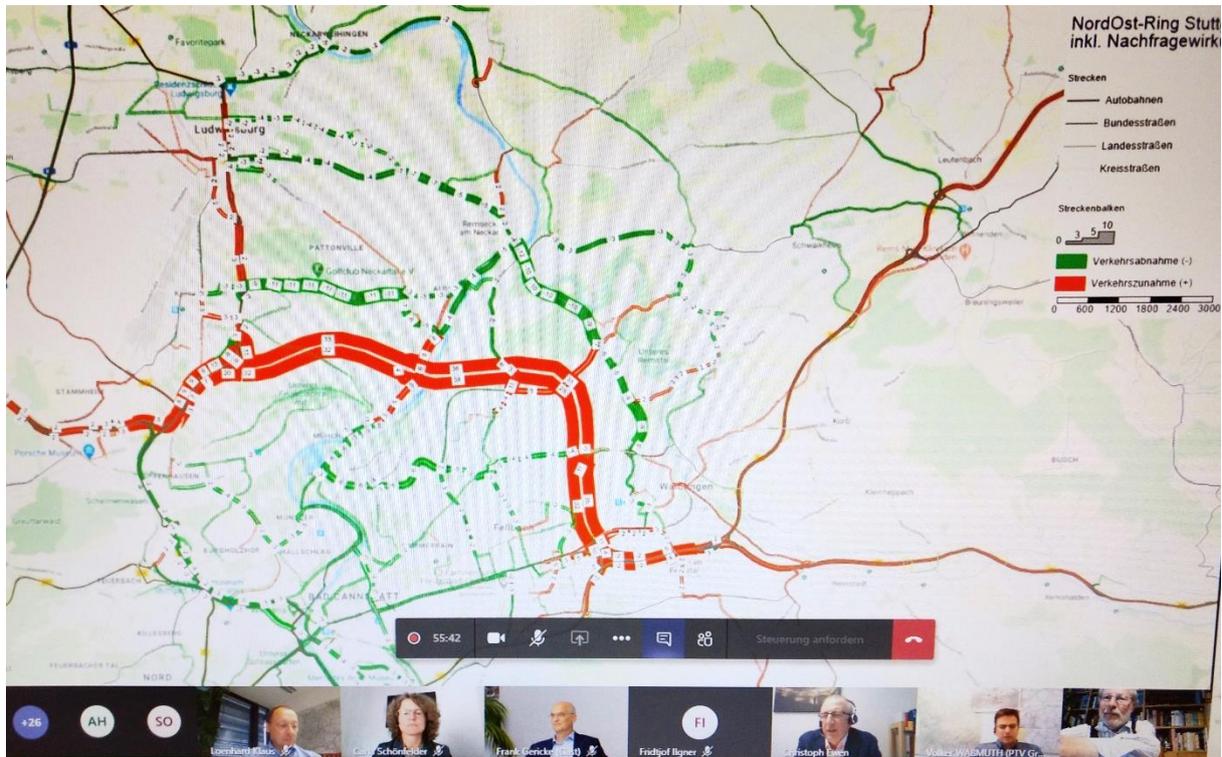
Darstellung der Be- und Entlastungen durch den Nordostring

Einseitig war in den Fachdialogen viel von den angeblichen Entlastungen durch den Nordostring die Rede, aber nicht von den neuen Belastungen, die es zweifelsfrei auch gibt. Dr. Lönhard vom Verband der Region Stuttgart hatte nur eine Tabelle mit Entlastungen angefertigt. Diese ist zudem bezüglich einiger der aufgeführten Strecken grob irreführend. Beispielsweise ist dort auf der "L1140 östlich Ludwigsburg" eine Entlastung von 7.000 Kfz/Tag ausgewiesen. Dieser Wert wird aber nur auf einem kurzen Abschnitt auf dem freien Feld erreicht. Davor und danach sind die prognostizierten Entlastungen deutlich geringer.



Ebenso irreführend und manipulativ waren im Faktencheck gezeigte Kartendarstellungen der Be- und Entlastungen. Die Dicke der Straßen gibt dabei die Höhe der Zusatzbelastung (rot) oder der

Entlastung (grün) an. Da die Dicke der Streifen über 10.000 Kfz nicht mehr zunimmt, werden Straßen mit 10.000 Kfz/Tag Entlastung genau so breit dargestellt, wie solche mit über 30.000 Kfz/Tag Zusatzbelastung.



Bei der Diskussion über Entlastungen von Ortsdurchfahrten wurde zudem nicht berücksichtigt, dass entlang der L1142 sowohl in Hegnach durch Rückbau und Tempo-30 als auch in Remseck durch Pförtnerrampe und ebenfalls Tempo-30 bereits wesentliche Verbesserungen für die Anwohner erreicht werden konnten. Diese sind wesentlich höher, als es die versprochenen Entlastungen durch einen Nordostring wären.

Angeblich geringe Attraktivität des Nordostrings für den Fernverkehr nicht nachprüfbar

Hierzu hat PTV, ein der Porsche AG gehörender Hersteller von Softwarelösungen für Verkehrsprognosen, Verkehrsberechnungen vorgelegt. Was die Grundlage dieser Berechnungen war, weiß natürlich wieder niemand (außer Dr. Waßmuth von PTV). Sind beispielsweise der 6- und 4-spurige Ausbau der B10 bis Vaihingen Enz und weitere Ausbaumaßnahmen im Zuge der B35 berücksichtigt? Und welche Ausbaumaßnahmen im Zuge der B29 sind berücksichtigt? Mit welchen Geschwindigkeiten wurde gerechnet, und mit welchen CR-Funktionen?

Das ist alles weder transparent noch nachprüfbar und damit wertlos. Bis zum Nachweis des Gegenteils gehen wir davon aus, dass es ebenso fehlerbehaftet ist wie die übrigen Prognose-Berechnungen. Intransparente und nicht nachprüfbar Verkehrsprognosen liefern keine „Fakten“.

Induzierter Verkehr wird im Verkehrsmodell unterschätzt

Von „Induziertem Verkehr“ war vielfach die Rede. Das ist ein großer Fortschritt, wurde er doch jahrzehntelang negiert und bestritten. Aber wie hat man ihn im Verkehrsmodell berechnet? Es wurde

auch hier weder transparent noch nachvollziehbar dargestellt, wie der induzierte Verkehr im Verkehrsmodell Region Stuttgart prognostiziert wurde.

Soweit es für uns erkennbar ist, wurde beim induzierten Verkehr nur ein kleiner Teil der tatsächlich zu erwartender Menge berücksichtigt. Der Hauptanteil des induzierten Verkehrs fällt nach wie vor unter den Tisch.

Verkehrswissenschaftlich ist längst akzeptiert, dass der primär induzierte Verkehr direkt über die Fahrzeitverkürzung berechnet werden kann. Da die durchschnittliche tägliche Reisezeit annähernd konstant ist, wird die durch Fahrzeitverkürzungen eingesparte Zeit wieder im Verkehr „reinvestiert“ und direkt in höhere Verkehrsleistungen umgesetzt.

Hierzu steht im Sonderbericht des Sachverständigenrats für Umweltfragen zum Klimaschutz im Verkehr: „Dieses konstante Reisezeitbudget gilt als eine der stabilsten Mobilitätskenngrößen und wird als „Marchetti-Konstante“ bezeichnet (MARCHETTI 1994; METZ 2008).“

Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) ist grob fehlerhaft

Da die Reisezeitkonstante ignoriert und damit der induzierte Verkehr nicht richtig berechnet wird, ist zwangsläufig auch das NKV falsch. Der Nutzen stammt zum größten Teil von einer angenommenen Zeitersparnis, die es in Wirklichkeit im Verkehr nicht gibt. Bei richtiger Berechnung käme für den Nordoststring ein NKV unter 1 heraus, womit selbst in der Gedankenwelt konservativer Verkehrspolitik die Unwirtschaftlichkeit belegt wäre.

Hinzu kommt, dass viele Faktoren, wie die Eingriffe in die Natur oder die Zerstörung fruchtbarer Ackerflächen im NKV nicht berücksichtigt werden.

Die Berechnung des NKV zum Bundesverkehrswegeplan ist wissenschaftlich umstritten. Der Verband Region Stuttgart hat sich in seinen Berechnungen im Rahmen des Regionalverkehrsplans trotzdem an dieser orientiert; er kommt beim Nordoststring aber nur zu einem halb so hohem NKV. Dies zeigt, wie gering die Aussagekraft des NKV ist. Das NKV kann somit die Entscheidung für den Nordoststring nicht begründen.

Selbst bei Vorliegen positiver Prognosen wäre der Nordoststring keine Lösung

Die Verkehrsprobleme, das Luft- und Lärmproblem und auch das CO₂-Problem haben wir heute. Der Nordoststring, da waren sich alle Experten einig, wäre frühestens in 15 bis 20 Jahren fertig. Damit kann man die Probleme von heute sicher nicht lösen. Dazu sind andere Lösungen notwendig, die sich schneller verwirklichen lassen.

Der Nordoststring kann also bestenfalls nur Probleme lösen, die mindestens 15 Jahre in der Zukunft liegen. Welche das sein werden, ist heute noch vielfach unbekannt. Ganz sicher werden Klima- und Ernährungsprobleme dazugehören. Bei diesen beiden wichtigen Zukunftsfragen aber wäre der Nordoststring sicher Teil des Problems und nicht der Lösung.

Betrachten wir die weltweiten Trends, haben wir auch darüber hinaus keinen Grund zur Annahme, dass der Nordoststring die noch unbekanntten Probleme der Zukunft lösen würde.

Was also ist das Resultat des Faktenchecks?

„Wir stehen selbst enttäuscht und sehn betroffen
Den Vorhang zu und alle Fragen offen“

(B. Brecht)

Müssen wir dieses Fazit aus dem Faktencheck ziehen? Die Antwort ist ein klares Nein, der Faktencheck hat ein sehr eindeutiges Ergebnis:

Der Nordoststring ist mausetot

Die Argumente gegen den Nordoststring haben die wenigen Argumente dafür in Anzahl und Gewicht bei weitem übertroffen. **Konsequenz des Faktenchecks kann daher nur sein, dass die Planung des Nordoststrings endgültig eingestellt wird.** Das erwarten wir nun von der Politik.

Dann kann hoffentlich auch mit den einstigen Nordoststring Befürwortern ernsthaft über zukunftssichere und nachhaltige Verkehrslösungen für den Nordosten Stuttgarts diskutiert werden, die nicht nur die Partialinteressen weniger abdecken, sondern die Interessen möglichst vieler Bürgerinnen und Bürger heutiger und kommender Generationen.

An dieser Diskussion beteiligen wir uns gerne wieder.

Mit freundlichen Grüßen



Joseph Michl

Vorsitzender ARGE Nord-Ost e.V.