

Erfolg für Umweltschützer: Regierungspräsidium Stuttgart Korrigiert offensichtliche Fehler bei Nordoststring-Brücke

ARGE Nord-Ost: Pläne für Nordoststring-Brücke jetzt endgültig fallen lassen!

Die ARGE Nord-Ost e.V. begrüßt die Entscheidung des Regierungspräsidiums, auf der Grundlage der anfangs 2008 ausgelegten und im Sommer erörterten Pläne keinen Planfeststellungsbeschluss zur Neckarbrücke im Süden von Aldingen zu erlassen.

Hauptgrund für die neuerliche Auslegung der Pläne ist ein in wesentlichen Aussagen fehlerhaftes Verkehrsgutachten. Unter anderem hatte das Gutachten prognostiziert, dass im Fall des Brückenbaus über die neue und die alte Brücke zusammen weniger Lkw fahren würden, als dies bei der alten Brücke alleine der Fall wäre. Die ARGE Nord-Ost hatte dies frühzeitig und unmissverständlich bereits während der Öffentlichkeitsbeteiligung im Februar 2008 gerügt. (Siehe Rückseite.) Trotz der deutlichen Hinweise hat das RP im Sommer 2008 mit dem grob fehlerhaften Gutachten eine zweitägige Erörterung durchgeführt und dieses darin verteidigt.

Die ARGE Nord-Ost hat kein Verständnis dafür, dass die schwerwiegenden Fehler in den Gutachten zwar ehrenamtlichen Umweltschützern, nicht aber den Fachleuten in der Planungsabteilung im Stuttgarter Regierungspräsidium aufgefallen waren. Da das Verkehrsgutachten die Basis für viele darauf aufbauende Gutachten, wie beispielsweise das Schadstoff- und Lärmgutachten war, und der Lkw-Verkehr besonders hohe Emissionen verursacht, haben sich die Fehler in viele weitere Gutachten (Lärm, Schadstoffe, ...) fortgepflanzt.

Die ARGE kritisiert die Ankündigung des RP, nur die Rechenfehler zu korrigieren, ansonsten aber das Verfahren weiter zügig durchführen zu wollen. Hierzu Joseph Michl:

„Wir zollen dem Regierungspräsidium Respekt für seine Entscheidung, die Pläne erneut auszulegen. Offensichtlich sind aber die Verkehrszahlen für die Straßenplaner des RP bei der Planung der Brücke gar nicht entscheidend. Folgerichtig geht es auch in der neuen Plan-Auslage nicht darum, eine gute Lösung für eine Brücke zu finden. Die Neuauslage hat nur den Zweck, das Verfahren für die Nordoststring-Brücke juristisch wasserfest zu machen und die groben Rechenfehler zu beseitigen. Trotzdem wird deutlich, dass die Straßenplaner die Brücke schön gerechnet haben. In Wirklichkeit käme durch die Brücke des RP auf die Raumschaft, besonders auf Aldingen und Hegnach, deutlich mehr Lkw-Verkehr zu, als von den Planern berechnet.“

Die ARGE sieht in der jetzt vorgenommenen Korrektur dennoch einen großen Erfolg ihrer Arbeit. Nach wie vor hält sie aber die Brücke an der vom RP geplanten Stelle für grundsätzlich falsch. Die Fakten sprechen gegen eine Brücke an dieser Stelle. Einzig die Integrierbarkeit in einen großen Nordoststring spricht dafür. Die ARGE fordert daher das RP auf, sich endgültig von den Plänen für einen Nordoststring Stuttgart zu verabschieden. Dieser ist eine Planung aus dem letzten Jahrtausend und passt nicht mehr zu den Erfordernissen unserer Zeit. Es wäre erfreulich, wenn das RP die jetzt eingetretene Zwangspause dazu nutzen würde, gemeinsam mit den Gegnern der Nordoststring-Brücke eine zukunftsfähige Lösung zu suchen.

Auszug aus der Stellungnahme der ARGE Nord-Ost vom 28.2.2008:

Plausibilitätsprüfung beim Schwerverkehr bringt Fehler zu Tage

Obwohl die Berechnungen in der VU nicht im einzelnen nachvollzogen werden können, kann – wie oben erläutert – erkannt werden, dass das Berechnungsverfahren völlig falsch ist. In einem Punkt kann an Hand einer simplen Plausibilitätsprüfung nachgewiesen werden, dass etwas schwerwiegend nicht stimmen kann. Die Belastungszahlen in der folgenden Tabelle wurde den Plänen 2 und 3 der VU entnommen.

	Planfall 0 plus			Planfall C		
	Gesamt	SV-Anteil	SV	Gesamt	SV-Anteil	SV
	Kfz/24 h		Kfz/24 h	Kfz/24 h		Kfz/24 h
alte Brücke	36300	11,9 %	4320	24800	10,3 %	2554
neue Brücke				21700	6,5 %	1410
Summe	36300		4320	46500		3964

Man erkennt, dass berechnet wurde, dass als Folge des Baus der Neckarbrücke der im Raum Remseck den Neckar querende Gesamtverkehr von 36300 Kfz/24 h auf 46500 Kfz/24 h zunimmt. Diese Verkehrszunahme ist nachvollziehbar. Denn dem Berechnungsverfahren liegt ein großräumiges Verkehrsnetz zu Grunde. Es ist nachvollziehbar, dass der Verkehrszunahme von 36500 Kfz/24 h auf 46500 Kfz/24 h ein entsprechender Verkehrsrückgang auf weiter entfernt liegenden Neckarquerungen gegenübersteht. (Tatsächlich ist die Verkehrszunahme größer, weil der „induzierte Verkehr“ noch dazu kommt.)

Nicht plausibel ist dagegen der Rückgang beim Schwerverkehr von 4320 Kfz/24 h auf 3964 Kfz/24 h. Es kann nicht sein, dass als Folge des Baus der Neckarquerung die Schwerverkehrsbelastung zurück geht.