

ARGE NORD-OST

Gemeinnütziger Verein für den Erhalt der Freiflächen zwischen Kornwestheim, Zuffenhausen, Zazenhausen, Mühlhausen, Aldingen, Neckarrems, Oeffingen, Schmiden, Fellbach und Waiblingen

ARGE Nord-Ost e. V. - Franklinstr. 42 - 70435 Stuttgart

Pressemitteilung

12.4.2016

BVWP 2030: Schwerwiegende Fehler beim Projekt Nordoststring Stuttgart

Am 16. März diesen Jahres stellte Bundesverkehrsminister Dobrindt den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) vor. Und wie bereits vorher durchgesickert war, ist darin auch wieder der große Nordoststring Stuttgart enthalten, diesmal im Weiteren Bedarf **mit Planungsrecht**. Das ist bemerkenswert, da das Land Baden-Württemberg den Nordoststring nicht vorgeschlagen hatte und der Bundesverkehrswegeplan auch in Bezug auf die von den Ländern vorgeschlagenen Straßen chronisch unterfinanziert ist.

Der BVWP 2030 bildet die Grundlage für Verkehrsinvestitionen von rund 265 Mrd. Euro (bis 2030). Ursprünglich hatte das Werk noch die Jahreszahl 2015 getragen, das Jahr der geplanten Verabschiedung im Kabinett. Da 265 Milliarden Euro aber kein Pappenstiel sind, haben wir Verständnis dafür, dass das Bundesverkehrsministerium sich für eine gründliche Überprüfung und Bewertung der über 1800 eingereichten Planungswünsche mehr Zeit als ursprünglich vorgesehen verordnet hat.

Mittlerweile konnten wir uns mit dem Entwurf näher beschäftigen. Dabei sind zumindest beim Projekt B29-G990-BW (Nordoststring Stuttgart) erhebliche Fehler zutage getreten. **Gründliche Prüfung? Weit gefehlt!**

Verkehrszahlen sind die wichtigste Eingangsgröße für alle Straßenplanungen und deren Bewertung im BVWP. Sie müssen daher weitgehend stimmen.

Nutzen-Kosten-Verhältnis stimmt nicht:

Schaut man sich aber die Verkehrszahlen im Projektdossier zum Nordoststring an, fällt sofort Merkwürdiges auf. Während die Prognose für den Verkehr auf der neuen Neckarbrücke bei der ursprünglichen Planung für 2010 im BVWP 2003 bei 70.000 Kfz/Tag lag, sollen es nach neuer Planung im Jahr 2030 nur noch 45.000 Kfz/Tag sein. Und trotzdem soll das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das die Wirtschaftlichkeit der neuen Straße beschreibt, von 9,8 auf 10,6 gestiegen sein? Und dies, obwohl der Nordoststring nach neuer Planung fast doppelt so teuer wie bei der alten Planung sein soll (203 Mio. € statt 102 Mio. €). Behauptet man im Bundesverkehrsministerium allen Ernstes, dass eine Straße umso wirtschaftlicher ist, je teurer sie ist und umso weniger Verkehr darauf fließt? Das kann offensichtlich nicht stimmen.

Fehlerhafte Verkehrszahlen:

Betrachtet man die den Berechnungen zugrundeliegenden Verkehrszahlen, erkennt man schnell, dass diese zu einem großen Teil erheblich daneben liegen. So werden für die B10/27 in Stgt.-Zuffenhausen für das Jahr 2030 lediglich 31.000 Kfz/Tag angegeben. In Wirklichkeit lagen sie nach städtischen Angaben (Zählung) dort bereits 2011 bei 63.000 Kfz/Tag. Für den Rosensteintunnel, der z.Z. für 200 Millionen Euro im Zuge der B10 gebaut wird, werden sogar nur 7.000 Kfz/Tag ausgewiesen. Nach den städtischen Gutachten sollen es aber über 67.000 Kfz/Tag sein.

Sind die Verkehrszahlen falsch, stimmen alle anderen Bewertungen zu Wirtschaftlichkeit, Lärm, Luftverschmutzung u.a. auch nicht.

Hier könnte man das umfangreiche Werk (zusammen mit den Gutachten mehrere tausend Seiten ...) schon wieder schließen und mit der freundlichen Aufforderung zur Überarbeitung nach Berlin zurückschicken.

Aber so einfach ist es nicht. Neben der fehlerhaften Datengrundlage leidet der BVWP 2030 an einer Reihe systematischer Fehler. Beispielsweise berechnet sich der vermeintliche wirtschaftliche Nutzen zum allergrößten Teil aus angenommenen Fahrtzeitgewinnen. Diese werden jedoch völlig überschätzt, so dass selbst bei Berechnungen auf stimmiger Datengrundlage (Verkehrszahlen) das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) nicht stimmt und somit die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen anzuzweifeln ist. Weltweite Untersuchungen über viele Jahre hinweg belegen dies.

Darüber hinaus gibt es viele Umweltbelange, die bisher nur ungenügend oder überhaupt nicht in die Bewertung einfließen. Die Zerstörung bester landwirtschaftlicher Böden wird überhaupt nicht gewertet. Zu wenig gewichtet wird auch der zusätzliche CO₂-Ausstoß. Es ist breiter gesellschaftlicher Konsens, dass der CO₂-Ausstoß drastisch gesenkt werden muss, gerade im Verkehrssektor. Dies weiß auch der Bundestagsabgeordnete Joachim Pfeiffer (CDU), weshalb er den Nordoststring im BVWP 2030 mit der Aussage begrüßt: „**Der Nordoststring spart Kosten für unsere Wirtschaft, entlastet die Bürger beim Fahren und ist ein effektiver Beitrag zum Klimaschutz**“

Zumindest beim letzten Punkt aber irrt Herr Pfeiffer zweifelsfrei und liefert den Nachweis, dass er das Papier gar nicht gelesen hat. Sonst würde er wissen, dass genau das Gegenteil der Fall ist. Denn selbst mit den zu niedrig angenommenen Verkehrszahlen würden nach den Aussagen des BVWP 2030 **durch den Nordoststring zusätzlich etwa 5.700 Tonnen CO₂ je Jahr** im Verkehr ausgestoßen. Hinzu kommen zusätzliche Mengen Feinstaub (selbst beim Neckartor!) sowie NOx.

Durch die fehlerhaften Verkehrszahlen werden auch die verkehrlichen Wirkungen des Nordoststrings im weiterführenden Straßennetz falsch prognostiziert. Hier käme es, zusammen mit anderen Baumaßnahmen des BVWP 2030, zu teilweise erheblichen Verkehrszunahmen und damit zu neuen Belastungen für die Bevölkerung.

Betroffen vom Nordoststring wären nicht nur der nördliche Teil des Großraums Stuttgart, sondern beispielsweise auch das Remstal bis Aalen und darüber hinaus. Zusammen mit den geplanten 4-spurigen Aus- und Neubauten im Zuge der B10 im Westen von Stuttgart sowie im Osten im Abschnitt Schwäbisch Gmünd bis Aalen würde eine zur Autobahn A8 parallele, sehr leistungsfähige Fernverkehrsverbindung von der A7 bis zum Rheintal entstehen, die zudem den stauanfälligen Aichelbergaufstieg umfährt. Es ist klar, dass dadurch zusätzlicher Verkehr auf die B10 und die B29 gelenkt wird. Den davon betroffenen Bürgern wurde dies von der Politik bisher noch nicht gesagt.