

Faktencheck „Verkehrliche Herausforderungen im Nordosten Stuttgarts“

Abschlussdokumentation

Juli 2021

Projekt durchgeführt im Auftrag des baden-württembergischen
Verkehrsministeriums

1. Grundsätzliches

Es gibt verkehrliche Probleme im Nordosten Stuttgarts, die nicht nur, aber auch auf der Straße zu spüren sind – beim Verkehrsfluss (Staus) und der Belastung von Straßenanrainern (v.a. Lärm, Schadstoffe). Parallel sind unzureichende Radwege und ein im Hinblick auf die tangentialen Verkehre wenig attraktiver ÖPNV zu konstatieren.

Ob eine bestimmte neue Straße (oder eine ÖPNV-Trasse ...) diese Probleme lösen kann oder nicht, hängt von Zielen und Leitbildern für die konkrete Raumschaft ab. **Es muss klar sein, aus welchem Grund eine Straße wie der Nord-Ost-Ring gebaut werden soll.**

Expertenaussagen

- Für einzelne Straßen (genauso wie für ÖPNV-Trassen) lassen sich verkehrliche Begründungen finden – das sagt aber noch nichts über den gesellschaftlichen Bedarf aus.
Wenn sich wie heute neue Prioritäten mit Nachdruck in den Vordergrund schieben (Stichwort Pariser Klimaschutzabkommen) und Änderungen des Verkehrsgeschehens absehbar sind, kann es hilfreich sein, sich heute nicht für den Bau einer Straße zu entscheiden, um die zukünftige Entwicklung nicht ggf. in falscher Richtung zu konterkarieren (Prof. Becker, Fachdialog 1).
- Neue Straßen erzeugen zusätzlichen Verkehr – weil es für bestehende Bedarfe attraktivere und weitere Ziele und Wege gibt.
Wenn eine Straße gebaut wird, dann verbessert sich die verkehrliche Situation. Und wenn diese etwas besser wird, dann nutzen es die Menschen mehr, es entsteht mehr Verkehr. Die Reiseweite steigt, wenn wir das Verkehrsangebot verbessern. Sie können in der gleichen Zeit weitere Ziele erreichen. (Prof. Friedrich, Fachdialog 1).
- Auch Ausbau von Radwegen oder öffentlichem Verkehr führt zu mehr Verkehr. Ob damit nennenswert Autoverkehr eingespart werden kann, ist fraglich.
Jede Verbesserung im Verkehr erzeugt mehr und nicht weniger Verkehr. Egal ob Straßen, Radwege oder der öffentliche Verkehr ausgebaut werden – die Folge ist mehr Verkehr (Prof. Friedrich, Podiumsdiskussion).
- Will man die Wachstumsdynamik grundsätzlich bremsen und eine Lösung ohne Staus und ohne Straßenbau finden, müsste die Nutzung von Straßen bepreist werden. Damit würde man die Auslastung über die Zeit verbessern und unnötige Fahrten einsparen.
Man braucht ein intelligentes Verkehrsmanagement mit zeitabhängigen Preisen, mit einer Beeinflussung des Verkehrs. Damit die Benutzung von Straßen bepreist werden kann, sind Instrumente erforderlich, die auf Bundesebene geschaffen werden müssen. Die Region und das Land können dann über Maßnahmen im Rahmen dieser Instrumente entscheiden (Prof. Friedrich, Podiumsdiskussion).

Dissens unter den Akteuren

- Auf der einen Seite wird (Auto-)Verkehr gerade für den Stuttgarter Raum als Treiber von Wohlstand und Lebensqualität angesehen, den es zu gewährleisten und – in die Umwelt und die Menschen schonender Form - zu fördern gilt.
- Andere sehen den (Auto-)Verkehr als tendenziell endlos wachsende Schraube, der man durch ein Ende des Straßenausbaus Einhalt gebieten muss – insbesondere auch mit Blick auf den Klimaschutz.

Die Verkehrsprobleme müssen angegangen werden, darüber ist man sich einig. Insbesondere auch im Hinblick auf die Wirtschaft in der Region. Aber ob der Bau einer neuen Straße die Probleme löst, dazu herrscht Skepsis.

Expertenaussagen

- Die Staus im Nordosten Stuttgarts sind – zumindest in der Hauptverkehrszeit – auffällig hoch im Vergleich mit anderen Ballungsgebieten in Deutschland. Jenseits der Hauptverkehrszeiten eher nicht. Der Bau einer neuen Straße wird dieses Problem aber nicht grundsätzlich lösen.
Man verliert täglich ca. 20 Minuten – bei 2 Fahrten (und zwar in der Hauptverkehrszeit) jeweils 10 Minuten. Das ist nicht problematisch. Der mittlere Stau ist kein Problem, in den meisten Regionen Deutschlands und auch in der Region Stuttgart. Das Problem ist das 90 %-Perzentil, dieses Ereignis, das einmal in zwei Wochen passiert. Etwa wenn ein umgefallener Lkw zu einer Vollsperrung führt. Durch den Bau einer neuen Straße wird die Robustheit des Netzes gegenüber solchen zufälligen Störungen höher. Es ist aber eine Illusion zu sagen, mit einer neuen Straße könne man Staus grundsätzlich verhindern. Eine neue Straße bietet bei Störungsfällen anfangs eine freie Alternativroute, diese Alternativroute läuft aber in wenigen Jahren ebenfalls voll und dann wird es auch auf dieser Route Störereignisse geben. So viele Straßen können wir gar nicht bauen, dass nicht immer wieder Fahrtzeitverluste auftreten (Prof. Friedrich, Fachdialog 1)
- Derzeit brauchen Nutzer des ÖPNV länger für Verbindungen etwa von Waiblingen nach Kornwestheim als MIV-Nutzer – selbst unter Berücksichtigung von größeren Staus, die nur einmal die Woche vorkommen.
Letztlich geht es darum, dass die Verkehrsträger nicht ungleich behandelt werden: Derzeit benötigt man für Fahrten mit dem Öffentlichen Nahverkehr im Korridor Waiblingen – Ludwigsburg deutlich länger als für die entsprechende Strecke mit dem Auto – selbst in Spitzenstunden. Würde diese Ungleichheit durch den Neu- und Ausbau von Straßen weiterhin verschärft, würden auch zukünftig Menschen nicht vom Auto zu Bahnen und Bussen wechseln, sondern eher umgekehrt (Herr Kleemann, Fachdialog 2).
- Die Bedeutung verkehrlicher Kosten für große internationale Unternehmen ist gering. Konkrete Angaben über die ökonomische Relevanz einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur für die Unternehmen in der Region liegen nicht vor.
Die Bedeutung der Verkehrskosten für Unternehmen wird häufig überschätzt. Die Kosten für Verkehr sind bei weltweit operierenden Unternehmen marginal, der Wert liegt unter einem Prozent. Bei im Hinblick auf die Verkehrsqualität besonders sensiblen Branchen (z.B. die Bauwirtschaft), kann dieser Wert bis 3 % steigen. Eine Straße, die bei einer Fahrt wenige Minuten („eine halbe Minute“) spart, macht da keinen Unterschied. (Prof. Becker, Fachdialog 1).

Dissens unter den Akteuren

- V.a. die Wirtschaft macht deutlich, dass die Staus ihre Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen (Lieferverkehre, Mitarbeitende) und Gewerbegebiete mit dem ÖPNV kaum zu erreichen seien.
- Andere Akteure sagen, dass die Probleme im MIV im Nordosten Stuttgarts nicht ungewöhnlich gravierend sind – und dass die Wirtschaft trotz dieser Situation erfolgreich ist.

Schadstoffe und Lärm aufgrund von Durchgangsverkehr in den Ortschaften werden von allen Beteiligten als **gesundheitliches Problem angesehen, das es anzugehen gilt**. Allerdings ist der Bau einer neuen Straße nicht die (einzige) Lösung dafür.

Expertenaussagen

- Das Problem der verkehrsinduzierten Emissionen an Stickoxiden wird sich mit dem Rückgang der Verbrennungsmotoren und dem Einhalten von Grenzwerten in den nächsten 20 Jahren deutlich reduzieren.
Im Augenblick haben wir wenige Stationen, die eine Überschreitung aufweisen und unsere Berechnungen, die wir für das Umweltbundesamt durchführen, zeigen, dass wir eine weitere Minderung bis 2030 von 60 Prozent gegenüber heute haben und bis 2040 von ungefähr 80 Prozent, was die innerörtlichen NOx-Emissionen des Verkehrs angeht (Herr Lambrecht, Fachdialog 3).
- Feinstäube sind bereits derzeit weniger ein Problem, auch dies wird sich mit dem Rückgang von Verbrennungsmotoren entspannen – wenn auch nicht in gleichem Maße.
In Summe sollten die Feinstaubemissionen aus dem Verkehr in den nächsten Jahren weiterhin so hoch wie heute sein. Außer an extrem hochbelasteten Stellen ist Feinstaub von der Grenzwertlage kein Problem. Nichtsdestotrotz gilt sowohl für Feinstaub als auch für NO2, dass eine weitere Reduzierung der Belastung wichtig ist (Herr Lambrecht, Fachdialog 3).
- Lärmbelastungen lassen sich durch eine Reduzierung der Verkehrsmenge reduzieren. Aber auch durch ein Tempolimit.
Eine Reduzierung der Verkehrsbelastung führt direkt auch zu einer Reduzierung der Lärmbelastung. Ob es sich dabei um Elektroautos oder Verbrenner handelt, ist dabei eher zweitrangig. Wichtiger sind die Fragen, wie schnell die Fahrzeuge sind, wie stetig der Verkehr ist, wie hoch der Lkw-Anteil ist und ob z.B. Flüsterasphalt gewählt wurde. Eine Untersuchung aus der Schweiz zeigt: Geht man z.B. von Tempo 50 auf Tempo 30 herunter, dann sinkt die Schallbelastung um drei Dezibel. Das entspricht der Wirkung, die sich durch eine Halbierung des Verkehrs erzielen lässt (Herr Lambrecht, Fachdialog 3).
- Zwar wird die Flottenumstellung auf Elektroautos die CO2-Problematik in der Zukunft entspannen, aber im Hinblick auf die hochgesteckten Klimaziele und die Akkumulation von CO2 in der Atmosphäre kommt es auf maximale Vermeidung von Emissionen an.
Bis zum Jahr 2050 will man den Verkehr komplett dekarbonisieren. Im Prinzip ist dann jedes Gramm CO2 relevant für die nächsten Jahrzehnte. Wir müssen die im Raum stehenden technischen Lösungen umsetzen, das geht von Elektromobilität auf Basis grünen Stroms bis hin zu synthetischen Kraftstoffen für Pkws und Lkws. Wir wissen aber nicht, welche Lösungen wann in der Breite umgesetzt werden. Daher muss man darauf achten, dass der motorisierte Verkehr nicht immer weiterwächst (Herr Lambrecht, Fachdialog 3).

Die **Verkehrsinfrastruktur** kann nicht unabhängig von der **Entwicklung der Wohn- und Arbeitsflächen** gesehen werden.

Expertenaussagen

- Eine Region, die in den letzten zehn Jahren 100.000 Einwohner und 100.000 Arbeitsplätze dazu gewonnen hat, kommt nicht ohne den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur aus – zumal wenn die meisten der zusätzlichen Einwohner*innen aufgrund von Flächenknappheit in Außenbezirke der Region ziehen.
Es können nicht genügend Wohnungen bereitgestellt werden und es gibt ebenso ein massives Problem bei der Bereitstellung von Gewerbeflächen. Die Folge: Mangels Akzeptanz neuer Baugebiete im Nahbereich verlagert sich die Entwicklung in Bereiche, die durch den ÖPNV nicht erschlossen werden können. Menschen mit normalem Einkommen werden aus dem Kern der Region herausgedrängt in Gebiete, in denen bezahlbarer Wohnraum verfügbar ist, in die aber nie eine S-Bahn fahren wird (Herr Kiwitt, Fachdialog 4).

Konsens unter den Beteiligten: Es muss etwas geschehen.

- Langfristig muss die Siedlungsentwicklung anders gesteuert werden.
- Kurzfristig und mittelfristig ist ein Ausbau von ÖPNV und Radverkehr notwendig.
- Auch beim MIV können Verbesserungen helfen.

Dissens unter den Beteiligten

- Auf der einen Seite steht die Forderung nach einer neuen Straße, die aber von Teilen auch unterirdisch oder auch schmaler als 4-streifig gesehen wird.
- Auf der anderen Seite werden ausschließlich kleinere Maßnahmen (örtliche Umgehungsstraßen, Bau von Brücken, Neuplanung von Knoten, Bau zusätzlicher Autobahnspuren, Widmung von Sonderspuren für den Busverkehr) als Lösung forciert.

2. Verkehrsmodelle und ihre Aussagen

Vorliegende Verkehrsmodelle im Auftrag von Verband Region Stuttgart und dem Regierungspräsidium Stuttgart treffen **vergleichbare Aussagen**, sind aber **hinsichtlich ihrer Aussagen strittig**.

Expertenaussagen

- Rein verkehrsfachlich sind die Verkehrsmodelle nicht zu kritisieren – im Gegenteil, sie sind fachlich hervorragend. Allerdings gibt es aus zwei Gründen Zweifel an der Aussagekraft: Es wurden vergleichsweise alte Datengrundlagen verwendet (z.T. 2010 und früher) und eine regionale Auflösung, die keine Aussagen für das nachgeordnete Netz erlaubt.
Mit den heutigen Erkenntnissen würde man die Input-Daten von 2010 bezüglich der Einwohner und Arbeitsplatzentwicklung korrigieren und damit – so wie es auch in der Praxis eingetreten ist – einen stärkeren Verkehrszuwachs errechnen. ... Es handelt sich um ein regionales Modell. Es ist definitiv nicht dafür geeignet, um für eine Nebenstraße eine belastbare Aussage zu treffen, wie hoch die Entlastung sein würde (Prof. Friedrich, Fachdialog 1).
Auch bei einem neuen Modell würde nicht so viel anderes herauskommen. Voraussetzung ist, ob die Detailtiefe für den interessierenden Ort ausreichend ist (Herr Oehler, Fachdialog 2).

Ergebnisse des Dialogs:

- Die Verkehrsmodelle liegen nicht in der Art vor, dass Kritiker*innen sie nachrechnen und einer Sensitivitätsanalyse unterziehen könnten. Auswertungen und Zahlen sind von außen nicht immer nachvollziehbar. Grafische Darstellungen werden teilweise als manipulativ wahrgenommen.
- Sie sind nicht dazu geeignet, Empfehlungen für gesellschaftliche Entscheidungen zu treffen. Hierfür wären eher szenarienbasierte Prognosen hilfreich, die gesellschaftliche Zielvorstellungen reflektieren.

Die aus den Verkehrsuntersuchungen gezogenen **Aussagen über die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit von konkreten Vorhaben sind strittig**.

Expertenaussagen

- Die Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung ist vorgegeben. Mit auf dieser Methodik basierenden Untersuchungen wird man immer wieder zu dem Ergebnis kommen, dass ein Nord-Ost-Ring volkswirtschaftlich sinnvoll ist, eine S-Bahn zwischen Waiblingen und Ludwigsburg dagegen nicht.
- Auch wenn die Ergebnisse robust sind, heißt das nicht, dass diese Methodik geeignet ist, in der heutigen Zeit gesellschaftlich konsensfähige Lösungen zu erzielen.

Die Methodik der Bundesverkehrswegeplanung ist ein Modell, um angesichts der vielen diskutierten Maßnahmen zu entscheiden, welche davon vom Bund finanziert werden. Hier hat man sich auf ein Modell geeinigt, das den volkswirtschaftlichen Nutzen in den Mittelpunkt stellt. Es gibt vielfältige Kritik daran (Prof. Becker, Fachdialog 1).

- Modelle sollen zukunftsfähige Richtungen weisen.
Die Bewertungen im Bundesverkehrswegeplan und im Regionalverkehrsplan sind stark in Richtung Autoverkehr ausgerichtet. Die Belastung der Umwelt und die Frage nach der Zukunftsfähigkeit spielen keine große Rolle. Diese Modelle beantworten die Fragen von vorgestern, nicht die notwendigen Fragen von 2020 (Herr Kleemann, Fachdialog 2).

Ergebnisse des Dialogs

- Beim Bau neuer Bundesstraßen oder Autobahnen muss man im Blick haben, dass Entscheidungen, die heute getroffen werden, die Zukunft prägen. Daher sollte man in Szenarien denken und dabei aktuelle Megatrends einbeziehen: Elektrifizierung und Digitalisierung des Verkehrssektors, Veränderung von Verhalten, Trend zur Urbanisierung. Dazu kommt die Frage, welche Mobilitätsangebote sich die Gesellschaft leisten kann und will.
- Bundesfernstraßen dienen dem weiträumigen Verkehr– und dafür ergibt sich beim Nutzen-Kosten-Faktor im Fall des Nord-Ost-Rings für den Bedarf eines vierstreifigen Ausbaus - auch wenn Teile der Raumschaft sich allenfalls Ortsumgehungen oder Netzergänzungen wünschen (die der Bund bei fehlender Baulast nicht bezahlen würde).

Neue Verkehrsmodelle bieten die **Chance, eine Basis für Vertrauen und Konsens** zu schaffen.

Expertenaussagen

- Wenn man sich die Situation vor Ort anschauen und für einzelne Verkehrsvorhaben im Detail die Wirkungen einschätzen will, benötigt man kleinräumigere Untersuchungen. Diese sind in Vorbereitung. Hier besteht auch die Bereitschaft, noch stärker als beim letzten Mal, die Akteure in der Raumschaft einzubeziehen.
Der Verband Region Stuttgart denkt über ein neues Verkehrsmodell nach und arbeitet an ersten Bausteinen dazu, die ermöglichen, dass der Verkehr an einzelnen Orten kleinräumig und differenziert betrachtet werden kann (Herr Dr. Lönhard, Fachdialog 2).
Die kleinräumige Verteilung der Entlastungen in den Ortschaften, kann mit dem Modell nur mit Unsicherheiten beschrieben werden, dafür ist es nicht kleinräumig genug. Wollte man sich der konkreten Planung des Nord-Ost-Rings nähern, müsste jetzt eine Detailuntersuchung folgen mit eigener Verkehrsuntersuchung und Modellierung der näheren Umgebung (Herr Dr. Waßmuth, Fachdialog 2).

Dissens

- Die Einen sagen: Lass uns mit der Planung des Nord-Ost-Rings beginnen, dann müssen ohnehin solche Detailuntersuchungen angestellt werden, und dann weiß man mehr.
- Die Anderen sagen: Das wäre ein Schritt in die falsche Richtung. Verkehrsuntersuchungen ja, aber keinen konkreten Planungsauftrag für einen Nord-Ost-Ring.

Die Verkehrsuntersuchungen treffen konkrete Aussagen zu **Straßenbauvorhaben im Nord-Osten Stuttgarts sowie darüber hinaus.**

Expertenaussagen:

- Ein vierstreifiger Nord-Ost-Ring würde eine Verkehrsbelastung von bis zu 70.000 Fahrzeugen am Tag bewältigen können. Diese generieren sich vor allem aus regionalem Verkehr (Quelle- und oder Ziel in der Raumschaft). Ein relevanter Anteil: etwa 20 % zusätzlichen Verkehr (induzierter und verlagerter Verkehr) v.a., weil mit der Nutzung der neuen Straße auch weitere Wege zurückgelegt würden.
Der Nord-Ost-Ring zieht diesem Modell zufolge keinen großräumigen Verkehr, keinen großen Durchgangsverkehr an. Das Modell ergibt Entlastungen in den Orten ringsum in der Nachbarschaft. (Herr Dr. Waßmuth, Fachdialog 2)
- Er würde zu deutlichen Entlastungen der Ortschaften im Nordosten Stuttgarts führen – wohingegen in der Stuttgarter Innenstadt praktisch keine Entlastung zu spüren wäre.
Die mit dem Nord-Ost-Ring verbundenen Entlastungen finden im Remstal statt, nicht in der Stuttgarter Innenstadt. Es handelt sich um eine Tangential-Verbindung, deren Wirkung spätestens nach dem Pragsattel in Richtung Süden nicht mehr wirkt. D.h., die Aussage, dass die Innenstadt davon profitieren würde, stimmt so nicht (Herr Oehler, Fachdialog 2).
- Es gibt keine Kopplung mit weiteren Maßnahmen, etwa dem Bau einer 3. Röhre für den Kappelbergtunnel, dem Neubau eines langen Fildertunnels. Ein Ausbau des Nord-Ost-Rings würde auch für sich Sinn ergeben.
Grundsätzlich wären die beiden Verkehrsvorhaben Nord-Ost-Ring und Fildertunnel auch getrennt voneinander sinnvoll realisierbar, es gibt keine zwingenden Abhängigkeiten (Herr Dr. Gericke, Fachdialog 2)
Mit Blick auf die beiden Kriterien „Ortsentlastung“ und „Netzgedanke“, d.h. wie wird ein Bundesverkehrswegenetz im Bereich Stuttgart geführt, erzielen die beiden Maßnahmen Nord-Ost-Ring und Fildertunnel eine sehr hohe Wirkung. (Herr Dr. Gericke, Fachdialog 2).
- Ein Ausbau der L1115 Richtung Mundelsheim würde eine verbesserte Autobahnanbindung für das Remstal mit sich bringen, den Bedarf für einen Nord-Ost-Ring aber nicht in Frage stellen.
Die Wirkung der genannten Ausbaustrecke ist stark regional bezogen. Die Lösung im Norden hat für den Bereich Backnang eine hohe Funktion im Verkehrsnetz, sie wird für den Raum Stuttgart kaum große Entlastungswirkungen mit sich bringen (Herr Dr. Gericke, Fachdialog 2).
- Der zusätzliche Ausbau von Autobahnen bringt weniger hinsichtlich der Verkehrsbelastung im Raum Waiblingen-Ludwigsburg, hat aber auch Vorteile.
Da die Kapazitätsgrenzen auf den Autobahnen auch nach einem Ausbau wieder erreicht werden, ist eine gewisse Diversierung auf kleinere Straßen durchaus ein möglicher Lösungsansatz (Herr Dr. Gericke, Fachdialog 2).
Es sollten auch pragmatische Lösungen mitbedacht werden. So gibt es mit den Autobahnen bereits zwei große Tangenten, deren Stärkung zwar nicht die gleiche Qualität wie ein Ring hat, aber dafür einfacher und ohne neue Zerschneidung von Flächen umzusetzen ist (Minister Hermann, Fachdialoge 1).
- Kleinere Maßnahmen wie ein Umbau von Knoten oder auch ein Ausbau einer Westrandbrücke in Remseck würde zu lokalen Entlastungen führen, aber die Verkehrsprobleme insgesamt nicht lösen.
Wir arbeiten an Lösungen für Hotspots. Die Westrandbrücke ist ein Beispiel dafür, sie wird Kapazitätssteigerungen mit sich bringen, insbesondere dann, wenn die alte Brücke für den öffentlichen Verkehr, für den Rad- und Fußverkehr reserviert bleibt. (Minister Hermann, Fachdialog 4)
- Die Entstehung einer zusätzlichen parallelen Autobahnführung Richtung Aalen durch den Bau eines Nord-Ost-Rings ist nicht zu befürchten.
Eine gezielte Auswertung des Verkehrsmodells des VRS zeigt, dass es keine durchgängigen großräumigen Verkehre in der genannten Richtung gibt, lediglich ein paar Hundert Fahrzeuge am Tag. Es gibt keine Anzeichen dafür, dass Verkehr von den Autobahnen abgezogen würde. Das

belegen auch die Reisezeituntersuchungen – die Reisezeiten auch mit Nord-Ost-Ring wären noch so groß, dass es nicht zu großräumigen Verlagerungen käme – selbst in Stausituationen nicht (Herr Dr. Waßmuth, Fachdialog 2).

- *Die Zahlen sind alt: Heute sieht man den Kappelbergtunnel am Rande seiner Belastbarkeit. Er würde nach Bau eines Nord-Ost-Rings überlaufen, genauso wie die B27 bei Ludwigsburg. Ein Ausbau der Autobahnen geht schneller und wirkt nachweislich. Der Ausbau der L1115 von der B14 bis Mundelsheim mag zwar den Raum nordöstlich von Stuttgart nicht entlasten, birgt aber eine Perspektive für den Anschluss von Waiblingen nach Norden an das Autobahnnetz (Herr Hollatz, Fachdialog 2).*
- *Eine wirtschaftliche Alternative für den Nord-Ost-Ring mittels öffentlichem Verkehr zeigt sich in den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen nicht. Es wird jedoch deutlich, dass hier weiterer Untersuchungsbedarf besteht, etwa bezüglich Busverkehr (attraktiv mit eigener Spur) mit innovativen Abholssystemen (Herr Lieb, Fachdialog 4).*

Im Dialog machten Beteiligte deutlich, dass die Berechnungen für die durch einen Nord-Ost-Ring in den Ortschaften wirkenden Entlastungen unklar sind. Die in den Fachdialogen gezeigten Werte sind diesen Aussagen zu folge nicht konsistent, reichen nicht aus zur Begründung des Baus einer neuen Straße.

3. Die Wirkungen auf Natur und Umwelt – und die Tunnellösung

Schutzgüter sind neben Klima und Mensch v.a. **die Natur, die Landschaft, der Boden.**

Expertenaussagen:

- *Wollte man den Nord-Ost-Ring auf der vorgesehenen Trasse bauen, so wären viele geschützte Arten und Schutzgebiete betroffen. Rechtlich scheint ein Nord-Ost-Ring möglicherweise machbar. Aber die naturschutzfachlichen Maßnahmen würden einen hohen Aufwand mit sich bringen.
Eine solche Straße wäre ein sehr erheblicher Eingriff, aber vorbehaltlich genauerer Untersuchungen gibt es für den Bau einer Straße aus umwelt- und naturschutzrechtlich Gründen heraus kein unüberwindbares Hindernis (Prof. Küpfer, Fachdialog 3).
Aufgrund des benachbarten FFH-Gebietes sowie der betroffenen Schutzgebiete und der kaum lokal möglichen Ausgleichsmaßnahmen wären vom Arten- und Naturschutz her „Riesen-Hemmnisse“ zu erwarten (Herr Pfeifer, Fachdialog 3).*
- *V.a. die Landschaft (Naherholung), das Kleinklima (Klimaanpassung) und die Landwirtschaft (sehr gute Böden) würden stark negativ betroffen sein.
Im Bereich des geplanten Nord-Ost-Rings liegen höchstwertige Böden vor. Von Gesetz wegen liegt hier kein expliziter Schutzstatus vor, auch wenn es sich um einen sehr erheblichen Eingriff handeln würde. Bodenverlust lässt sich nur sehr schwer ausgleichen, es würde sich um einen unwiederbringlichen Verlust handeln (Prof. Küpfer, Fachdialog 3).
Diese Böden haben eine der höchsten Fruchtbarkeiten und Wertigkeiten im Bodenindex überhaupt – mit entsprechender Bedeutung für den Anbau regionaler Lebensmittel (Herr Pfeifer, Fachdialog 3).
In derart dichtbesiedelte Räume werden die letzten Freiräume, die man hat, intensiv nachgesucht (Prof. Küpfer, Fachdialog 3).
Es handelt sich um die letzte offene Fläche zwischen Stuttgart, Ludwigsburg und Waiblingen mit ganz erheblicher wichtiger Funktion für die Naherholung (Herr Pfeifer, Fachdialog 3).*

Eine Tunnellösung des Nord-Ost-Rings ist – unter dem Begriff Landschaftsmodell - im Gespräch. Sie hätte **vergleichbare verkehrliche Wirkungen wie eine oberirdische Trasse –aber andere Wirkungen bezogen auf die Schutzgüter**. Eine in großen Teilen im Tunnel verlaufende Straße würde im Hinblick auf Zerschneidung, Flächenverbrauch und Artenschutz eine deutliche Minderung der Belastung bedeuten. Bei anderen Aspekten sind die Experten eher skeptisch.

Expertenaussagen:

- Eine Tunnellösung würde Zerschneidung und Flächenverbrauch deutlich reduzieren.
„Der Vorschlag, den Nord-Ost-Ring unterirdisch zu verlegen, nimmt zwei zentrale Ziele der Menschen in der Region auf: zum einen die Sehnsucht nach Schutz der Landschaft, der Fläche, der Böden, die durch den Erfolg und das Wachstum der Wirtschaft und der Menschen in der Region schon stark eingeengt sind. Und zum anderen die Gewährleistung der Mobilität (Herr Dr. Stihl, Fachdialog 4).
- Was den Boden angeht, bestehen Zweifel, wie gut ein Bodenmanagement dieses Ausmaßes in der Praxis funktionieren kann.
Das Volumen an zu managendem Boden wäre groß, und angesichts des schluffhaltigen, wasserempfindlichen Bodens müsste man sich auf die trockenen Zeiten beschränken. Und es wäre zu beachten, dass es nicht nur um ein Entfernen der Bodenschicht geht, sondern sie muss ja auch vor Ort gelagert werden (Prof. Küpfer, Fachdialog 3).
- Dazu kommen die hohen indirekten CO₂-Emissionen, die für die Massenbewegungen, für Beton und für Stahl aufgewendet werden müssen.
Grundsätzlich ist bei der Diskussion von Tunnelbaumaßnahmen zu beachten, dass hier große Mengen sogenannter grauer Energie eingesetzt werden müssen, was aus Sicht des Klimaschutzes kontraproduktiv wäre. Es müssen gewaltige Erdmassen bewegt werden, es wird immens viel Stahl verbaut, es muss jede Menge Beton gegossen werden – und die Betonindustrie hat einen größeren CO₂-Fußabdruck als der ganze Flugverkehr weltweit (Herr Pfeifer, Fachdialog 3).
- Während eine bergmännische Unterquerung des Neckars aufgrund des Untergrunds aufwendig würde, wären ein Ausbau des Kappelbergtunnels oder der Bau eines Fildertunnels bautechnisch weniger problematisch.
Die angedachte Neckartal-Querung beim Landschaftsmodell würde in bergmännischer Bauweise hergestellt werden, diese wäre ausgesprochen herausfordernd für die Tunnelbauer. Der Grund: In diesem Bereich in der Sohle des Neckars steht der sogenannte Obere Muschelkalk an, der im Bereich des Neckars hohe Grundwasserstände aufweist. Der Obere Muschelkalk besteht aus einer Serie überwiegend von häufig verkarstetem Kalkstein und Dolomitstein. Hier müsste ein erhöhter Aufwand (Injektionen zur Verringerung des Wasserandrangs) in Rechnung gestellt werden. ... Für zusätzliche Fahrstreifen im Kappelbergtunnel müsste man die Wände entsprechend aufschneiden, Stützen einstellen, das Ganze wäre relativ aufwendig – oder alternativ bergmännisch in die Hangseite eine dritte Röhre einbringen. ... Im Unterschied zu den Bahntunneln, die aus dem Neckartal hochfahren, hätte man beim Fildertunnel den Vorteil, dass dieser höher und voraussichtlich oberhalb des Anhydritspiegels liegt. Man würde den Keuper durchfahren, was tunnelbautechnisch eher unproblematisch ist (Herr Dr. Brodbeck, Fachdialog 3).

4. Zusammenschau der Positionen

Aus Sicht der Moderation zeigen sich **übergreifend die folgenden Erkenntnisse**

- Der Bau des Nord-Ost-Rings wäre eine mögliche Lösung zur Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Ludwigsburg-Waiblingen, die aber eine Vielzahl von Konflikten und Folgeproblemen mit sich bringen würde. Will man einer solchen Lösung näher treten, müssten vier Dinge vorher genauer untersucht werden (keine Priorisierung):
 1. Die Entlastungen der Menschen in den Ortschaften
 2. Die Wirkungen auf das Leben in den Ortskernen
 3. Die konkreten Probleme und Wirkungen für lokale Unternehmen
 4. Die Potenziale von alternativen Maßnahmen (etwa Ausbau ÖPNV, Radwegeausbau, Verbesserungen bei MIV, Reduzierung des Querschnitts eines NOR, Tunnellösung, Ausbau bestehender Autobahnachsen).
- Das Landschaftsmodell (Tunnellösung) würde mit viel Geld einen Teil der Folgeprobleme (s. 3) entschärfen. Die Grundfrage, wie Mobilität im Raum in Zukunft organisiert werden soll, wird auch damit nicht gelöst.
- Der Bau einer solchen Straße wäre nicht vor 2050 wirksam – ggf. gibt es Maßnahmen, die schneller wirken
 1. Schnellbusse mit separaten Spuren
 2. Tempolimits in den Ortschaften
 3. Angepasste kleinere Straßenbaumaßnahmen
 4. bessere zeitliche Nutzung der vorhandenen Infrastruktur
 5. Intelligente Verkehrssteuerung.
- Nichtstun ist jedenfalls keine Lösung. Aber neue Lösungen müssen die aktuelle Wertediskussion (Verkehrswende, Klimawandel, Digitalisierung) stärker reflektieren.

5. Was bleibt, wie geht es weiter?

Der Faktencheck hat gezeigt, dass zwar die Positionen unverändert sind, dass aber eine hohe Gesprächsbereitschaft und ein Interesse an gemeinsam getragenen Lösungen besteht.

Der Vorschlag des Ministers, einen Mobilitätspakt für den Nordosten Stuttgarts anzugehen, erscheint hier genau richtig. Dort können gemeinsam mit den relevanten Akteuren die Probleme angegangen werden. Dies wird bereits in anderen Regionen mit Erfolg praktiziert, etwa in Heilbronn/Neckarsulm oder in Waldorf rund um SAP. Der Mobilitätspakt wäre eine Verpflichtung aller Beteiligten, an konkreten Lösungen zu arbeiten und jeweils seinen Beitrag zu leisten. Er bedürfte einer politischen Steuerung, eines Lenkungskreises, es würden einzelne Projekte abgearbeitet und zielorientiert zu Ende geführt.

Zudem beabsichtigt das Ministerium eine neue Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung der geänderten Randbedingungen hinsichtlich der Klimaschutzziele, der Bevölkerungsentwicklung und einem geänderten Mobilitätsverhalten für die Region aufzustellen. Diese soll auf der Basis des geplanten Landesverkehrsmodells erstellt werden.

ANHANG 1: Fragen und ExpertInnen für die Fachdialoge

Experten	Fragenkreise
<p>Fachdialog 1: Übergreifende Fragestellungen zu Verkehr und Mobilität, 24.06. / 18:30 – 20:30</p>	
<p>Dr. Markus Friedrich, Professor am Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik, TU Stuttgart Dr. Udo J. Becker, Professor für Verkehrsökologie, TU Dresden Günther Bachmann, Stadtforscher und -statistiker, Darmstadt Teilnahme VM: Minister Winfried Hermann</p>	<p>Verkehrliche Herausforderungen im Kontext von Zielen und Leitbildern Welche verkehrlichen Defizite können / sollen mit welchen Maßnahmen behoben werden – welche Rolle können und sollen Straßenbauvorhaben wie der Nordoststring dabei haben? Welche Aussagekraft haben welche Art von Verkehrsprognosen?</p>
<p>Fachdialog 2: Planungen in der Region und Verkehrsprognosen, 26.06. / 18:00 – 20:00</p>	
<p>Stephan Oehler, Leiter der Abt. Verkehrsplanung, Stadtverwaltung Stuttgart Klaus Lönhard, Verband Region Stuttgart Frank Gericke, Modus Consult Karlsruhe, Volker Waßmuth, PTV Hans-Peter Kleemann, NABU Teilnahme VM: Andreas Hollatz, Abteilungsleiter Straßenbau</p>	<p>Konkrete Verkehrliche Herausforderungen im Stuttgarter Nordosten System-Lösungen für den gesamten Bereich zwischen A 81 und A 8 Prognosen für den Nordoststring Qualität der Untersuchungen / Bedarf nach neuen Untersuchungen?</p>
<p>Fachdialog 3: Effekte von Straßenbauvorhaben auf Raum und Umwelt, Mo 29.06. / 18:00 – 20:00</p>	
<p>Udo Lambrecht, Fachbereichsleiter Mobilität, IFEU GmbH Dr. Martin Brodbeck, Geschäftsführender Partner bei Smoltczyk & Partner GmbH Dr. Christian Küpfer, Professor für Landschaftsplanung, Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen, Gerhard Pfeifer, Regionalgeschäftsführer Stuttgart des BUND Teilnahme VM: Andreas Hollatz, Abteilungsleiter Straßenbau</p>	<p>Ent- und Belastungen für die Menschen in den Ortslagen am Rande der diskutierten Straßenbauvorhaben Schmidener und Langes Feld – Eingriffe in Natur und Landschaft bei oberirdischer Trasse Tunnelbaumaßnahmen (Landschaftsmodell / langer Fildertunnel)</p>

Fachdialog 4: Lösungssuche in der Region, Mi 01.07. / 18:00 – 20:00

<p>Thomas Kiwitt, Leitender technischer Direktor, Verband Region Stuttgart</p>	<p>Hilft eine Trennung der Problemfelder in „lokale Verkehre und Fernverkehre“ weiter?</p>
<p>Matthias Lieb, Landesvorstand VCD</p>	<p>Unter welchen Bedingungen / für welches Problem könnte das Landschaftsmodell eine Lösung sein?</p>
<p>Dr. Rüdiger Stihl, Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring GbR</p>	<p>Können vertiefende Untersuchungen zu bestimmten Fragestellungen weiterhelfen?</p>
<p>Teilnahme VM: Minister Winfried Hermann sowie Andreas Hollatz, Abteilungsleiter Straßenbau</p>	<p>Wie käme man einer Lösung näher?</p>

Podiumsdiskussion, Mo. 13.07. / 18:30 – 21:00

- Winfried Hermann**, Verkehrsminister Baden-Württemberg
- Gabriele Zull**, Oberbürgermeisterin Fellbach
- Andreas Hesky**, Oberbürgermeister Waiblingen
- Thomas Bopp**, Vorsitzender Verband Region Stuttgart
- Joseph Michl**, Vorsitzender der ARGE Nord-Ost
- Dr. Markus Friedrich**, Professor am Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik, TU Stuttgart

Anhang 2: Gutachten und Stellungnahmen zum Thema

Verkehrsbedarfsermittlung für den Raum östlich von Stuttgart,

Auftragnehmer: Modus Consult Stuttgart,
Auftraggeber: Regierungspräsidium Stuttgart
Jahr der Fertigstellung: 2007

Verkehrsmodell Stuttgart

- **Analyseverkehr 2009/2010**
- **Bezugsszenario 2025**
- **Verkehrsprognosen zu den Planungsszenarien**
- **Volkswirtschaftliche Bewertung von Maßnahmen in der Region Stuttgart im Bundesfernstraßenbau nach BVWP**

Auftragnehmer: PTV Group
Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Jahr der Fertigstellung: 2011 bis 2016

Beschlussvorlage 020/2017 der Stadt Fellbach, 4.4.2017 zum Regionalverkehrsplan Stuttgart

Präsentation der ARGE Nordosttring

Verkehrsuntersuchung Westrandbrücke

Auftragnehmer: Modus Consult Karlsruhe
Auftraggeber: Stadt Remseck
Jahr der Veröffentlichung: 2020 (Untersuchung liegt noch nicht vor, nur eine Präsentation)

Verkehrsmanagementkonzept für den Raum nördlich Stuttgart - Verkehrliche Maßnahmenbewertung

Auftragnehmer: Modus Consult Karlsruhe
Auftraggeber: Regierungspräsidium Stuttgart
Jahr der Fertigstellung: 2014
Fundstelle: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt4/Ref44/Seiten/Verkehrsmanagementkonzept.aspx>

Berechnungen für die Bundesverkehrswegeplanung

Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, (<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B29-G990-BW/B29-G990-BW.html>).

Landschaftsmodell Nordost-Ring – Machbarkeitsstudie und Stellungnahme zu verkehrlichen Auswirkungen

Auftragnehmer: Obermeyer
Auftraggeber: Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring
Jahr der Fertigstellung: 2019

Stellungnahme zu verkehrlichen Auswirkungen

Auftragnehmer: PTV
Auftraggeber: Dr. Stihl / Grub+Lejeune
Jahr der Fertigstellung: 2020

Machbarkeitsstudie: Verknüpfung B27/B14 südöstlich von Stuttgart

Auftragnehmer: Mörgenthaler Ingenieure
Auftraggeber: Regierungspräsidium Stuttgart
Jahr der Fertigstellung: 2012

Machbarkeitsstudie: Verknüpfung B27/B14 südöstlich von Stuttgart - Verkehrsprognose

Auftragnehmer: Modus Consult
Auftraggeber: Regierungspräsidium Stuttgart
Jahr der Fertigstellung: 2009

Expedition oder Kurztrip – Verkehrliche Erreichbarkeit ausgewählter Standorte

- **Methodenbericht und Bewertung**
- **Asperg „Osterholz“ und „Ludwigsburger Straße“**
- **Eisental**

Auftraggeber: IHK Region Stuttgart

Auftragnehmer: Prof. Markus Friedrich

Jahr der Fertigstellung: 2015

Präsentation für den Mobilitätsgipfel (22.7.2015), Prof. Markus Friedrich

Anhang 3: Stellungnahmen von Stakeholdern

Zusammenfassung des Faktenchecks aus Sicht der Stadt Fellbach

Stellungnahme des Gewerbeverein Oeffingen zum Faktencheck Nordoststring 2020

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

Stellungnahme Initiative Landschaftsmodell zum Nord-Ost-Ring zum Faktencheck

Mail Hr. Kreil, Initiative Landschaftsmodell

Mail Hr. Kleemann, NABU

Mail Dr. Lönhardt, Verband Region Stuttgart

Zusammenfassung

Faktencheck Nord-Ost-Ring | 12.08.2020 | OB Zull/ BM Soltys

Die Stadt Fellbach hat die Zusammenstellung der Fakten rund um den sogenannten Nord-Ost-Ring sehr begrüßt. Die Planungen, die vor knapp vier Jahrzehnten entwickelt wurden, sind vielfach diskutiert und abgewogen worden. Die ausgetauschten Argumente waren hinlänglich bekannt. Vor diesem Hintergrund war eine Zusammenstellung der Fakten sowie die Einbeziehung verschiedener Experten richtig, da der Prozess dazu beigetragen hat, alle Stakeholder neu einzubinden, Fragen offen zu formulieren, Widersprüchlichkeiten aufzuzeigen, neue Entwicklungen zu integrieren und die Intention der Straße damit neu zu bewerten. Für diesen Prozess und die nicht ganz einfache Aufarbeitung der Planungsgeschichte bedanken wir uns ausdrücklich.

Ergebnis des Checks:

Der Nord-Ost-Ring (NOR) ist als Verkehrsentlastung für die Region nördlich von Stuttgart, als Achse zwischen den Gewerbegebieten in den Kreisen Ludwigsburg und Rems-Murr sowie zur Entlastung der Stuttgarter Innenstadt angedacht gewesen. Diese regionale Wirkung wird der NOR nach Meinung der Experten in den Fachdialogen nicht erfüllen. Im Gegenteil, die Fachleute gehen davon aus, dass auch der NOR wieder schnell „volllaufen“ wird und damit die Verkehrsprobleme nur verlagern würde. Kleinräumige Umgehungen, Ausbau des ÖPNV, mobile, digitale Steuerungen und ein zeitunabhängiger Güterverkehr könnten hier effektiver wirken. Für diese Lösungen müsste nur ein Bruchteil der hochwertigen Landschaft in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Planungen eines unterirdischen Tunnels sind aus finanziellen und zeitökonomischen Gründen nicht sehr realistisch.

Der Check hat nicht nur die mit dem NOR angestrebten Ziele widerlegt, sondern auch offengelegt, mit welchen unterschiedlichen Zahlen und Fakten gearbeitet wird. Fragen nach der Weiterführung des Ringes, nach den Anschlüssen und auch den Folgen für die angrenzenden Kommunen und Straßen blieben offen. Unbeantwortet blieb auch, wie die Vernichtung des letzten hochwertigen freien Landschaftsraums im Norden Stuttgarts ausgeglichen werden könnte. Ungeklärt ist ebenso, wie das Überleben der landwirtschaftlichen Betriebe, die auf diese Flächen, die mit zu den besten Böden Deutschlands gehören, im Fall eines Baus gesichert werden könnte.

Für die Stadt Fellbach bleibt festzuhalten:

Der NOR löst die Verkehrsprobleme im Norden Stuttgarts nicht. Er verbraucht wertvolle Landschaft, bringt für Fellbach eine deutliche Mehrbelastung von Verkehr und Lärm, „drückt“ den Verkehr in die umliegenden Straßen und Knotenpunkte. Er bringt keine Entlastung für die umliegenden Kommunen – hier helfen kleinräumigere Umgehungen und der bereits begonnene Ausbau der Tangentialen rund um Stuttgart deutlich mehr. Die Stadt Fellbach ist nach wie vor bereit, ihren Beitrag für diese Lösungen mitzutragen.

Konzept Faktencheck:

Die Idee bei einem vier Jahrzehnte altem Konzept, die bisherigen Daten und Fakten zusammenzutragen, alle auf einen Stand zu bringen und neue Ideen und Perspektiven einfließen zu lassen, um ggf. die Fronten etwas aufzubrechen, bewerten wir durchweg positiv. Der Beginn des Checks war aus unserer Sicht leider etwas „holprig“, da das Konzept und die Systematik nicht vorgestellt wurden. Hier fehlte Transparenz und Kommunikation. Die zusammenfassenden Fachdialoge und die abschließende Podiumsdiskussion haben Experten und Stakeholder zusammengebracht, Argumente konnten fachlich geprüft und ausgetauscht werden.

Stellungnahme des Gewerbeverein Oeffingen zum Faktencheck Nordoststring 2020:

Die Ziele der Fellbacher Gewerbevereine sind ein besserer Verkehrsfluss im regionalen Umfeld, eine Entlastung unserer Ortsdurchgangsstrassen und eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Räume Ludwigsburg/Kornwestheim und der Autobahn A81 in nördlicher Richtung.

Aber auch, und das ist uns bei den vielen Diskussionen um den Nordoststring klargeworden, ein lebenswertes Umfeld für unsere Kunden, Mitarbeiter und ebenso für uns selbst.

Unserer Meinung nach bedarf es für diese Ziele verschiedenste Maßnahmen:

- die Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsarten
 - ÖPNV stärken und weiter ausbauen
 - Radwegeverbindungen verbessern und weiter ausbauen
 - betriebliche Mobilitätskonzepte erstellen und fördern
 - intelligente und zukunftsfähige Mobilität fördern und weiterentwickeln
z.B. autonome Mobilität in Verbindung mit ÖPNV (Kleinbusse, Carsharing)
- regionale Straßenverbindungen verbessern und ausbauen
 - Umfahrung Hegnach
 - Westumfahrung im Bereich Waiblingen sinnvoller weiterleiten
 - neue Remsecker Neckarbrücke in das regionale Verkehrsnetz integrieren
 - Verbesserung der Knotenpunkte
 - Leistungsfähigkeit verbessern z.B. durch intelligente Ampeln
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs durch bessere regionale Verfügbarkeiten
 - z.B. Auffüllplätze für Aushub
 - Verbesserung regionaler Kreisläufe
 - Stärkung der heimischen Landwirtschaft
 - Reduzierung des Paketlieferverkehrs durch die Erhebung einer Paketsteuer
- Schutz unserer Freiflächen
 - zur Naherholung und für die Lebensqualität
 - zur Stärkung der Artenvielfalt
 - zur Bewahrung der ökologischen Funktionen
 - für die Freihaltung und den Schutz der Kaltluftschneisen
 - zur regionaler Erzeugung landwirtschaftlicher Produkte

Der Nordoststring wird bestehende Probleme nicht lösen und unsere Ziele in keinster Weise erfüllen.

Der Bau des Nordoststrings würde zusätzlich zu einer Verlagerung der Probleme in Richtung Ludwigsburg/Kornwestheim, Kappelbergtunnel sowie der B10 am Neckar führen.

Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans für die Verbesserung des überregionalen Verkehrs kann mit dem Nordoststring nicht erreicht werden.

Wir wünschen uns eine weitere verkehrliche Entwicklung die mit Blick auf die Zukunft, den Herausforderungen des Klimawandels, der Bevölkerungsentwicklung aber auch, und bei Corona haben wir das alle am eigenen Leib gespürt, der Wertschätzung der regionalen Landwirtschaft und den Bedürfnissen unserer Bevölkerung gerecht wird.

gez. Jörg Schiller und Michael Weigele

ARGE NORD-OST

Gemeinnütziger Verein für den Erhalt der Freiflächen zwischen Kornwestheim, Zuffenhausen, Zazenhausen, Mühlhausen, Aldingen, Neckarrems, Oeffingen, Schmidlen, 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 Stuttgart" 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 eingeeengt 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 Neckarrems 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 Neckarrems 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 Neckarremms 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.

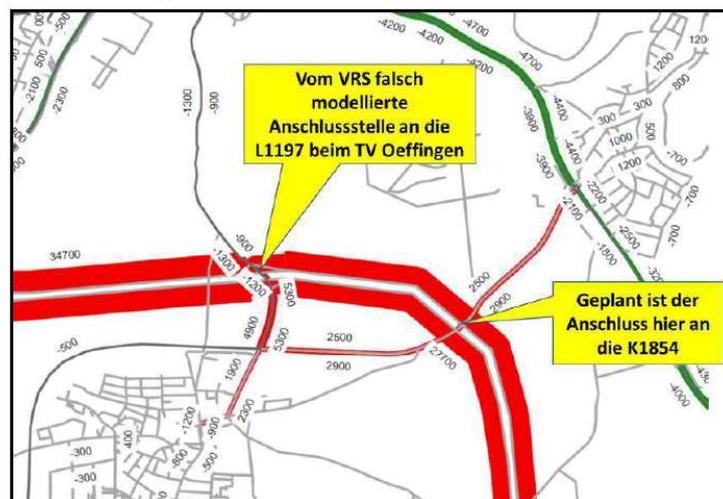
Das Verkehrsmodell der Region Stuttgart

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.

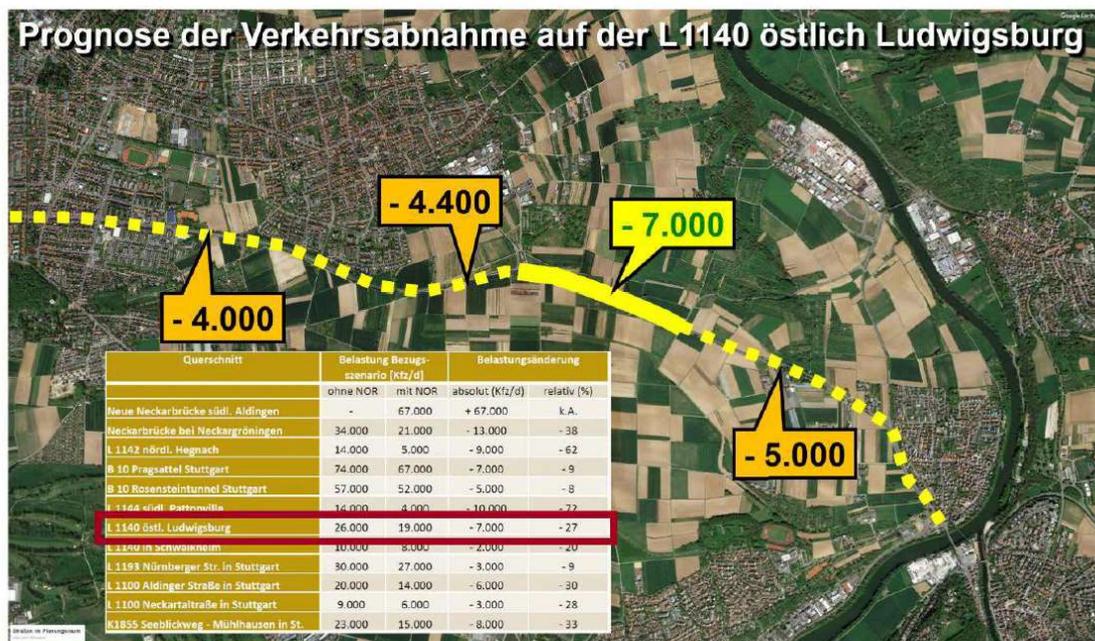
Solange noch nicht einmal ganz offensichtliche Fehler des Modells korrigiert werden, eignet es sich nicht, die verkehrlichen Folgen des Nordostrings zu berechnen.

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.

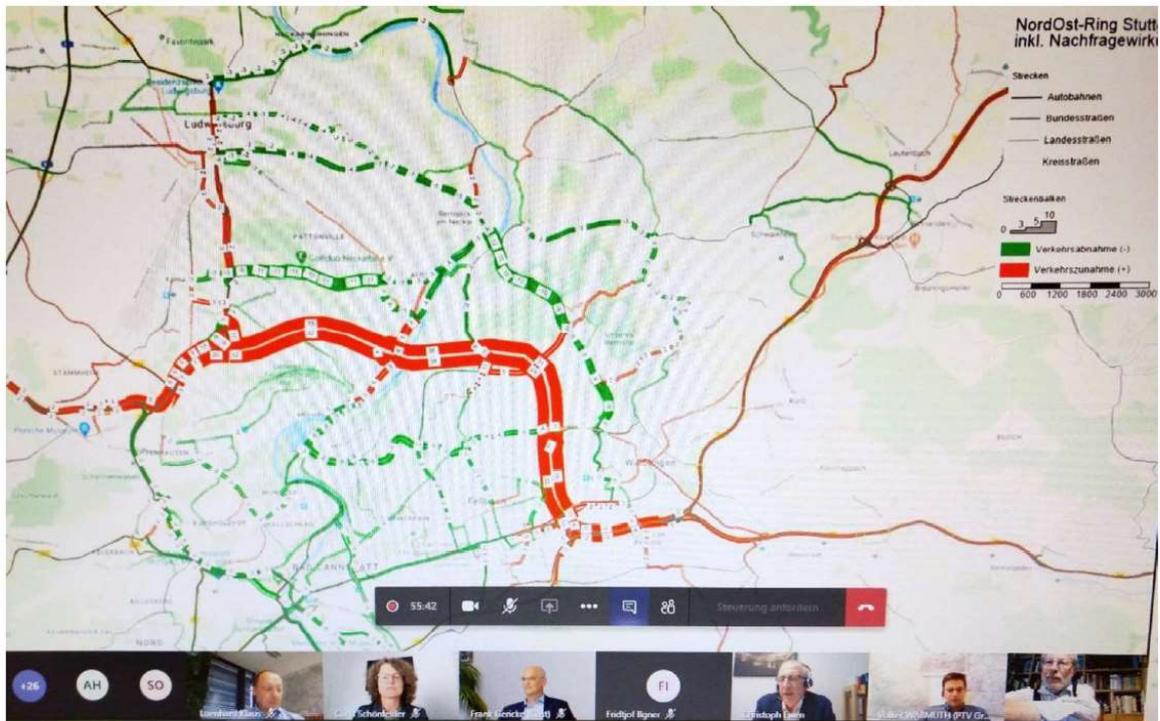
Darstellung der Be- und Entlastungen durch den Nordostring

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 Pfortnerampel 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 Nordoststrings 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 Verkehrspolitiker 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.

Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

Uns verbindet sicherlich alle die Sehnsucht nach unberührter Natur. Die Wirklichkeit sieht anders aus. Wir sind eine Leistungsgesellschaft geworden. Das gilt für die von der Landwirtschaft (Stichwort: intensiver Anbau, Monokulturen, Insektizide, Massentierhaltung) wie für die Unternehmen.

Die Menschen haben den Wohlstand in der Region Stuttgart geschaffen. Es gibt hier eine faszinierende Mischung von Kleinst-, Klein-, mittelständischen und Großunternehmen. Die Menschen und die Unternehmen haben für eine gute Lebensqualität in der Region Stuttgart gesorgt.

Während die Zahl der Unternehmen gewachsen ist und die Zahl der Beschäftigten zugenommen hat – allein 100.000 Menschen in den letzten zehn Jahren –, sind die Verkehrswege nicht mitgewachsen. Die Verkehrsinfrastruktur ist seit vielen Jahren vernachlässigt worden. Dauerhafte Staus sind die Folge.

Darunter leiden erstens die Unternehmen, deren Warentransporte behindert werden. Nach der Prognose für die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Straße müssen wir mit einer erheblichen Zunahme in unserer Region rechnen. Von 2020 bis 2030 wird eine Steigerung von über 30% vorhergesagt. Aufgrund des desolaten Zustands des Bahntransports ist in absehbarer Zeit keine Entlastung durch die Schiene zu erwarten. Der LKW-Verkehr wird also deutlich zunehmen. Der Internethandel tut ein Übriges.

Unter den Staus leiden zweitens auch die in den Unternehmen tätigen Menschen. Aufgrund hoher Mietpreise können sie sich einen nah am Arbeitsplatz gelegenen Wohnort oft nicht leisten. Sie müssen häufig lange Wege zu und von der Arbeit zurücklegen. Das Verkehrsnetz verkraftet kaum noch die täglichen Pendlermassen (allein Stuttgart: arbeitstäglich 240 T Einpendler, 82 T Auspendler und 155 T Binnenpendler). Die jüngst propagierte Mobilitätswende bringt keine Lösung. Der bei Schönwetter zunehmende Radverkehr hilft nur wenig. Auch ein verbesserter ÖPNV ist keinesfalls leistungsfähig genug, um die immer weiterreichenden Wege der zahlreichen Pendler in zumutbarer Zeitdauer zu ermöglichen. Ebenso wenig reichen die zunehmenden Aktivitäten der Unternehmen i. S. Mobilitätsmanagement.

Wir brauchen also leistungsfähigere Straßen. Das ist keine rückwärtsgewandte Denkweise. Wir wehren uns vielmehr gegen grüne Bevormundung. Der Nord-Ost-Ring steht im Fokus, weil er den Raum Ludwigsburg und das untere Remstal verbindet und die Fahrzeiten erheblich verkürzen soll. Beide Gebiete sind durch eine dynamische Wirtschaftsentwicklung gekennzeichnet.

Der Vorschlag einer Tunnelstrecke ist gewiss teuer. Aber das sollte uns der Erhalt der Landschaft auch wirklich wert sein.

Wir bemühen uns, die Vorbehalte abzubauen und mit überzeugenden Argumenten von Experten einen Konsens herbeizuführen.

Sollte dies nicht gelingen, sollten die Bürgerinnen und Bürger darüber abstimmen. Es geht um ihre Zukunft, den Erhalt von Wohlstand und Lebensqualität in der wirtschaftlich blühenden Region Stuttgart. Ohne erfolgreiche Unternehmen und deren gut bezahlte Arbeitsplätze gibt es keine Steuereinnahmen und keinen gesellschaftlichen Wohlstand. Dieser ist nicht auf Dauer gepachtet. Um seinen Fortbestand zu sichern, müssen auch die verkehrlichen Rahmenbedingungen stimmen. Sonst werden andere Industriestandorte zum Zuge kommen.

Daher meine Bitte: Setzen auch Sie sich dafür ein, eine Versöhnung von Ökologie und Ökonomie herbeizuführen.

Rüdiger Stihl

Lieber Herr Ewen,

ich möchte die Gelegenheit nutzen, um Ihnen weitere Aspekte für die Abschlussdokumentation zukommen zu lassen mit der Bitte um deren Berücksichtigung:

- Im Anhang schicke ich Ihnen eine Stellungnahme von Herrn Dr. Stihl mit einigen übergreifenden Aspekten.
- Im besonderen Maße ist auf das große Grundproblem des desolaten Zustands der Bahn in Sachen Güterverkehr hinzuweisen. Seit Jahren stagniert der Güterverkehr auf der Schiene auf einem niedrigen Niveau bei nur knapp 19%, die Zahl der Bahnanschlüsse ist seit der Bahnreform 1994 drastisch - um 80% - zurückgegangen. Die Güter werden geradezu auf die Straße gezwungen (heute werden 72% der Güter auf der Straße transportiert), nicht zuletzt durch das neue politische Ziel, das grundsätzlich sehr positiv zu bewerten ist, den ÖPNV auszubauen. Dies geht jedoch wiederum zulasten des Gütertransports auf der Schiene. Hier habe ich eine entsprechende Folie mit Stichpunkten für Sie:

Grundproblem

Stagnierender Güterverkehr auf der Schiene

Verkehrsverlagerung auf die Straße

- Jahrelanger Investitionsstau, z.B. zu wenige Oberleitungen (nur 60% der Strecke elektrifiziert), Stilllegung von 6.100km Strecke
- Veraltete Technik: langsam, störanfällig, personalintensiv und unflexibel (2018: DB Cargo 190 Mio. € Verlust)

Gleisanschlüsse drastisch reduziert

- Firmen wurden seit der Bahnreform 1994 von der Bahn abgehängt.
- Das politische Ziel, mehr Personenverkehr auf die Schiene zu bringen, steht schon jetzt einem schnellen Gütertransport im Weg.

➔ Güter werden geradezu auf die Straße gezwungen.



Seite 6

Die weiteren beiden Links bieten dazu ausführliches Informationsmaterial, das den miserablen Zustand der Bahn unterstreicht, auch verursacht durch staatliche Auflagen. Es ist dringender Handlungsbedarf geboten.

<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/>

<https://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/videos/bahn-gueterverkehr-video-100.html>

- Die von Minister Hermann geplanten Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV und der Radwege sind in keiner Weise bedarfsgerecht, um den tausenden Pendlern in der Region eine (zeitlich) vertretbare Alternative zu bieten. Die Fahrradwege sind eine Ergänzung, aber keinesfalls ein Ersatz, insb. bei Schlechtwetter oder im Winter, das sternförmig ausgerichtete Bahnnetz bringt zwischen den Landkreisen Ludwigsburg und Rems-Murr enorme Fahrzeiten mit sich, sodass der Umstieg auf den ÖPNV äußerst unattraktiv ist.
- Als Fazit/Ergebnis des Faktenchecks kann aufgeführt werden, dass zum einen der Verband Region Stuttgart umgehend mit einer neuen, granulareren Verkehrsmodellierung beauftragt werden sollte, um jegliche Zweifel hinsichtlich der Verkehrsprognose aus dem Weg zu räumen. Zum anderen sollte eine Bürgerbeteiligung in Betracht gezogen werden, da offensichtlich – wie der Faktencheck bewiesen hat – in der Diskussion um den Nord-Ost-Ring keine Einigung auf politischer Ebene möglich ist.

Sollten Sie Fragen haben oder Unklarheiten bestehen, melden Sie sich bitte gerne.

Viele Grüße
Philipp Kreil

Unternehmenskommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Christoph Ewen

Betreff: graue Energie Straßentunnel

Sehr geehrter Herr Ewen,

es gab in den Gesprächsbeiträgen verschiedene Punkte die ich in einem Planfeststellungsverfahren nicht hinnehmen würde. Ein Punkt betrifft in der Tat die Annahme, eine Tunneltrasse sei ökologischer wie eine Trasse im Einschnitt oder gar eine ebenerdige Trasse. Lassen Sie mich das am Beispiel "ebenerdig" zu "offene Tunnelbauweise" kurz anreisen.

Ebenerdig bedeutet, dass ich bei einer vierstreifigen Bundesfernstraße mit Mitteltrennstreifen in ca. 36 m Breite (mit Entwässerung) eine Planie mit Entnahme von Oberboden und Erdmaterial von ca. 55 - 60 m³ / lfm habe. Wenn ich davon ausgehe, dass der Oberboden in einer üblichen Miete von H = 2,5 m (Kronenbreite 2,0 m) gelagert wird, so habe ich ca. 14 – 15 m³ / lfm was in etwa der Oberbodenentnahme entspricht (Auflockerungsfaktoren bleiben hier unbeachtet). Pro km Baulänge benötige ich hierfür mit (nur) einseitiger Fahrspur für Lkw und Raupen / Bagger ca. 1,7 – 2,0 ha Fläche. Verbleiben also ca. 40 m³ / lfm für ein Bodenlager der restlichen 40 m³ / lfm – oder ich fahre die Erdmassen auf eine Deponie. Eine Miete für 40 m³ / lfm benötigt ca. 2,5 ha / km.

Nun der offene Tunnel mit 2,0 m späterer Erdüberdeckung: Aushubtiefe: 2,0 m (Erdüberdeckung) + 10,0 m (Tunnelbauwerk mit Sohle, Schale und Entwässerung) + 2,0 m (Aushub zur Sohlstabilisierung) = 14,0 m x 32 m (Aushubbreite) + 14,0 x 1,5 / 2 x 2 x 14 (beidseitige Böschungen) = 742 m³ / lfm. Das soll nunmehr nach dem Vorschlag eines Fachmanns noch schichtenweise gelagert werden. Bei Mieten der Höhe 4,5 m (wie für die 40 m³ / lfm – Miete angenommen) wären das 12 x 2,5 ha = 30 ha / km + ca. 7 – 8 ha / km für die Baugrube.

Im Ergebnis bedeutet das, dass bevor ein m³ Beton verarbeitet ist ich bereits hunderte von m³ Boden transportiert habe. Für Stuttgart 21 fährt die DB AG ihren Aushubüberschuss in Tagebaugruben von Sachsen-Anhalt (und andere Ost-Bundesländer).

Erst dann kommen Sand und Kiesgewinnung, Stahlerzeugung, umfangreiche Einbauarbeiten und ein gewaltiger Maschineneinsatz.

Auch im laufenden Betrieb sind Tunnel wesentlich energiehungriger als offene Straßen (Beleuchtung, Belüftung, Reinigung etc.)

Mit freundlichen Grüßen
Hans-Peter Kleemann

Christoph Ewen

Betreff:

Faktencheck "Verkehrliche Herausforderungen im Nordosten Stuttgarts" -
Podiumsdiskussion am 13.7.2020

Lieber Herr Ewen,

vielen Dank nochmals für die aus meiner Sicht sehr gelungene Durchführung des Faktenchecks. Folgenden Kommentar möchten wir noch für den Abschlussbericht beisteuern:

Mit dem Faktencheck konnten einige wichtige Ergebnisse erarbeitet bzw. bestätigt werden. So wurde im Laufe der Veranstaltung klar, dass – mit der Ausnahme sehr weniger Teilnehmer – niemand mit der Verkehrssituation im Nordosten von Stuttgart zufrieden ist und ein unabweisbarer Bedarf für verkehrliche Verbesserungen besteht. Ebenso wurde mehrfach auch von kompetenten Teilnehmern die Qualität des Verkehrsmodells der Region Stuttgart und dessen Eignung für die bisherigen Aufgaben trotz des bestehenden Aktualisierungsbedarfes herausgehoben. Damit zusammenhängend wurden auch die bislang zum Nordoststring vorliegenden Bewertungsergebnisse nicht in Frage gestellt. Andererseits musste leider offenbleiben, mit welchen Maßnahmen die Verkehrssituation im Korridor des Nordoststrings angesichts der schwierigen Diskussionslage nun konkret verbessert werden soll. Diese Frage kann mit einem Faktencheck sicher nicht beantwortet werden, sondern bedarf einer noch deutlich detaillierteren und tiefergehenden Betrachtung. Daher erscheint es aus der Sicht des Verbandes Region Stuttgart angesichts der verkehrlichen Problematik im Nordosten von Stuttgart dringend notwendig, ein Planungsverfahren einzuleiten, das sowohl die notwendige Detaillierung und Betrachtungstiefe als auch eine breite Beteiligung und weitreichende Transparenz ermöglicht, in dem sämtliche offenen Fragen und strittigen Punkte geklärt werden können und Rechtssicherheit geschaffen werden kann.

Für Fragen stehe ich Ihnen wie bisher gerne zur Verfügung.

Beste Grüße
Klaus Lönhard