

Faktencheck „Verkehrliche Herausforderungen im Nordosten Stuttgarts“

Übersicht über Experten und Fragen in den Fachdialogen

Stand 10. Juli 2020
Dr. Christoph Ewen

Kontext

Ziel des Faktenchecks ist es, die in der öffentlichen Debatte strittige Frage des Baus einer Straße von Waiblingen nach Ludwigsburg aus der derzeit zu beobachtenden Engführung und Polarisierung herauszulösen und aus der Blockade heraus in eine lösungsorientierte Debatte zu gelangen. Dies kann gelingen, wenn

- Fakten aus verschiedenen Sichtweisen beleuchtet und auf unstrittige Grundlagen zurückgeführt werden,
- eine Mischung von fachlich / institutionell involvierten ExpertInnen einerseits und externen, als unvoreingenommen wahrgenommenen Fachleuten andererseits einbezogen werden
- der thematische Fokus erweitert wird vom MIV auf integrierte Verkehrsbetrachtungen;
- der räumliche Fokus erweitert wird vom „Nordoststring im engeren Sinn“ hin zu einem „Nordoststring im weiteren Sinne“ als mögliche Netzergänzung zwischen A81 und A8.

Zu diesem Zweck wurden vier thematische Fachgespräche durchgeführt – an die sich am 13. Juli 2020 eine öffentliche Podiumsdiskussion anschließt. Alle Veranstaltungen wurden bzw. werden angesichts der Einschränkungen durch das Corona-Virus ganz oder teilweise virtuell durchgeführt:

In die vier Fachdialoge mit Experten wurden neben dem Minister / Herrn Abteilungsleiter Hollatz jeweils ca. 30 Stakeholder aus der Region eingeladen, damit sie zuhören und Fragen stellen konnten. Die Fachdialoge können auf der Internet-Seite des Verkehrsministeriums nachverfolgt werden (unter www.vm.baden-wuerttemberg.de/dialognordostenstuttgart). Die Ergebnisse wurden aufbereitet und werden in die öffentliche Veranstaltung eingespeist.

Die beteiligten Stakeholder können im Nachgang kommentieren und Fragen einbringen. Die am 13.7. 2020 eingegangenen Fragen der Bürgerinnen und Bürger werden ausgewertet, sofern sie nicht schon am 13.7. 2020 beantwortet werden konnten. Im Laufe des Spätsommers wird dann ein Abschlussdokument erarbeitet.

Die Fragestellungen für die vier Fachdialoge wurden wie folgt gewählt:

1. **Übergreifende Fragestellungen zu Verkehr und Mobilität (24.6.2020)**
Verkehrliche Herausforderungen im Kontext von Zielen und Leitbildern einer Region: Welche Defizite können und sollen Straßenbauvorhaben im Kontext einer übergreifenden Lösung der Verkehrsprobleme in der heutigen Zeit lösen?
2. **Planungen in der Region und Verkehrsprognosen (26.6.2020)**
Welche Lösungsvorschläge gibt es für den Nordosten Stuttgarts und wie lassen sich die verkehrlichen Wirkungen unterschiedlicher Lösungen für den MIV (und den ÖPNV) miteinander vergleichen (Verkehrsprognosen)?
3. **Effekte von Straßenbauvorhaben auf Raum und Umwelt (29.6.2020)**
Welche belastbaren Informationen hat man über die verkehrlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen unterschiedlicher diskutierter Lösungen?
4. **Lösungssuche in der Region (1.7.2020)**
Wenn sich Lösungen abzeichnen, wie könnte der Dialog in der Region in Gang gebracht werden? Und wenn sich noch keine Lösungen abzeichnen, was müsste man noch untersuchen, damit man zu Lösungen kommt?

Fachdialog 1

Bevor über konkrete Bauvorhaben im Nordosten Stuttgarts (Fachdialog 2) gesprochen wurde, betrachteten die Experten im Rahmen **des 1. Fachdialogs übergreifend und unabhängig von der konkreten Situation in Stuttgart**, unter welchen Bedingungen größere Straßenbauvorhaben generell (noch) sinnvoll sind – gerade in der aktuellen Zeit, die von Stichworten wie Klimaschutz, Abgasbelastung in den Städten, Digitalisierung und Verkehrswende geprägt ist. Bedenkt man, dass es Jahrzehnte bis zu einer Realisierung einer Straße dauern kann, dann ist ein Blick in die Zukunft unabdingbar.

Experten
Günther Bachmann , Stadtforscher und -statistiker, Darmstadt
Dr. Udo J. Becker , Professor für Verkehrsökologie, TU Dresden
Prof. Dr. Markus Friedrich , Professor für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik, Universität Stuttgart
Teilnahme VM: Minister Winfried Hermann

1. Fragenkreis: Verkehrliche Herausforderungen im Kontext von Zielen und Leitbildern

Der Konflikt um den Neubau von Straßen und dem Erhalt von Landschaft und Natur scheint ein grundsätzlicher und wertorientierter Konflikt zu sein. Welchen Beitrag können hier verkehrsfachliche Untersuchungen leisten?

(Wie) Lassen sich Verkehrskonzepte erstellen, die die unterschiedlichen Zielsysteme zusammenbringen – mit Blick auf die mittlere und lange Frist?

- Reduktion der Verkehrsmengen in den Ortsdurchfahrten und damit von Luftverschmutzung, Lärm und Zerschneidung
- Gute Anbindung für Unternehmen (Lieferungen, Pendler) und für sonstige menschliche Bedürfnisse (Arzt, Apotheke, Schule, Job, Laden, Restaurant, Freunde, Sportverein...)
- Schutz von Klima, Arten und Natur

2. Fragenkreis: Welche verkehrlichen Defizite können / sollen mit welchen Maßnahmen behoben werden – welche Rolle können und sollen Straßenbauvorhaben wie der Nordoststring dabei haben?

Kritikerinnen und Kritiker von Straßenplanungen fordern jeweils Auskunft über den Anteil von Ziel- und Quellverkehr, weil sie dem Durchgangsverkehr kein neues Fenster öffnen wollen. (Wie) könnte man den Durchgangsverkehr ausgrenzen / und induzierten Verkehr minimieren?

Was ist dran an dem Satz, dass neue Straßen neue Verkehre erzeugen? Was kann ein Stück Bundesstraße von 12 km bewirken? Führt der Bau größerer Straßen im einen Teilstück des Netzes nicht automatisch dazu, dass an anderen Stellen des Netzes dann auch ausgebaut werden muss – und sich das System dann immer weiter aufschaukelt?

Wie kommt es, dass Maßnahmen des ÖPNV fast durchweg schlechtere Nutzen-Kosten-Indikatoren haben als Straßen?

Macht es für die Bewertung einen Unterschied, ob man radial (von außen ins urbane Zentrum) oder tangential (um das Zentrum herum) plant?

Ab wann sind Staus derart schädlich für die Wirtschaft, dass man eine neue Straße bauen muss? Was sind inakzeptable Reisezeitverluste?

Wie lassen sich die Wirkungen auf die Wirtschaft quantifizieren?

Wie geht man mit einer Situation um, dass viele Gewerbegebiete schlecht an den ÖPNV angeschlossen und anzuschließen sind?

Wie sind Erreichbarkeiten und Zuverlässigkeiten der Gewerbegebiete in der Stuttgarter Region bewerten, gibt es Unterschiede zu vergleichbaren Regionen?

3. Fragenkreis: Welche Aussagekraft haben welche Art von Verkehrsprognosen?

Welche Aussagen kann man aus Verkehrsprognosen ziehen, und welche kann man nicht daraus ziehen?

Inwieweit sind Verkehrsuntersuchungen „manipulierbar“?

Werden die Ergebnisse von Verkehrsprognosen nach Realisierung von Straßenbauvorhaben evaluiert im Hinblick darauf, ob die spätere Realität mit den Prognosen übereinstimmt?

Wie können Güterverkehre in die Prognosemodelle aufgenommen werden?

Fachdialog 2

Nachdem im Fachdialog 1 über übergreifende Fragen gesprochen wurde, standen im Fachdialog 2 konkrete Straßenbauvorhaben im Nordosten Stuttgarts im Fokus. Lösungsideen wurden präsentiert und Prognosen bezüglich ihrer verkehrlichen Auswirkungen vorgestellt – bevor dann im Fachdialog 3 die absehbaren Auswirkungen dieser Straßenbauvorhaben auf Menschen, Wirtschaft, Landschaft und Natur diskutiert wurden.

Experten
<p>Dr. Frank Gericke, Modus Consult, Karlsruhe</p> <p>Hans-Peter Kleemann, NABU</p> <p>Dr. Klaus Lönhard, Verband Region Stuttgart</p> <p>Stephan Oehler, Stadtverwaltung Stuttgart</p> <p>Dr. Volker Waßmuth, PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe</p> <p>Teilnahme VM: Andreas Hollatz, Abteilungsleiter Straßenverkehr</p>

1. Fragenkreis: Verkehrliche Herausforderungen im Stuttgarter Nordosten

- Warum hat der Verband Region Stuttgart dem Nordoststring eine hohe verkehrliche Wirksamkeit attestiert und ihn deshalb in die höchste Dringlichkeitskategorie einsortiert?
- Wie lässt sich die verkehrliche Situation im Nordosten Stuttgarts bewerten (absolut / ggf. im Vergleich mit anderen Teilregionen in Ballungsgebieten) in Bezug auf ...?
 - o Stauhäufigkeit und Störungsanfälligkeit des motorisierten Individualverkehrs
 - o den Modal Split / Erreichbarkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV?
 - o die Situation in den Wohnvierteln der betroffenen Kommunen (Schleich-/ Ausweichverkehre)?

2. System-Lösungen für den gesamten Bereich zwischen A 81 und A 8

- Wie hängen die Ausbaumaßnahmen „Nordoststring im engeren Sinn“, „Ausbau Kappelbergtunnel“ und „langer Fildertunnel“ sowie mögliche Ausbaumaßnahmen der Anschluss-Bundesstraßen an die Autobahnen (B10 bis AS Zuffenhausen A81, B27 bis AS Fasanenhof A8)? Welche Abhängigkeiten gibt es? Zwänge eine Maßnahme dazu, die anderen nachzuholen?
- Könnte es eine Alternative sein, die Autobahnen A8 und A81, auch über die im BVWP enthaltenen Abschnitte hinaus, auszubauen?
- Würden weiter ausgreifende Lösungen (z.B. Ausbau der L1115 zwischen Backnang und Mundelsheim oder auch eine Schurwaldquerung) eine Verkehrswirksamkeit für den betrachteten Bereich mit sich bringen / einen Nordoststring entbehrlich machen?
- Welche Auswirkungen hätten die genannten Maßnahmen (Nordoststring im engeren Sinne, Ausbau Kappelbergtunnel, langer Fildertunnel) auf die Stuttgarter Innenstadt?
- Welche überregionalen Effekte (etwa Durchbindung über Schwäbisch-Gmünd und Aalen hinaus) wären mit einem Nordoststring (im engeren Sinne) zu erwarten?

3. Prognosen für den Nordosttring im engeren Sinne

- Welche Entlastungswirkungen würde die als Vorzugsvariante im BVWP beschriebene Straße in den Ortslagen mit sich bringen?
- Welche Verkehrsmenge würde diese Straße aufnehmen? Welcher Anteil daran wäre dem Ziel- und Quellverkehr zuzurechnen, welcher Anteil dem überregionalen Durchgangsverkehr?
- Ist das als Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring beschriebene Konzept in verkehrlicher Hinsicht mit der oberirdischen Lösung vergleichbar – oder werden andere verkehrliche Wirkungen erwartet?
- Wie wäre eine drei- oder auch zweistreifige Variante in verkehrlicher Sicht einzuschätzen?
- Welche Effekte ließen sich mit Maßnahmen der Verkehrslenkung und dem Ausbau von Kreuzungen bei Verzicht auf einen Straßenneubau erzielen?

4. Qualität der Untersuchungen / Bedarf nach neuen Untersuchungen

- Wie belastbar sind die bisher vorliegenden Untersuchungen einzuschätzen?
- Für die Gewinnung welcher Aussagen wären vertiefende / neue / streitfreie Verkehrsprognosen hilfreich oder gar notwendig?

Fachdialog 3

Straßenbauvorhaben können zu einer Verbesserung der Mobilität (Personen, Güter, Freizeit, Arbeit) beitragen. Auf der anderen Seite stehen die Effekte auf die menschliche Gesundheit (Schadstoffe, Lärm), auf die Nutzung des Raums durch den Menschen (Erholung, Landwirtschaft) sowie auf die Natur (Artenschutz, Bodenqualität, Wasserkreislauf).

An dieser Stelle sollten keine grundsätzlich bekannten Zusammenhänge wiederholt, sondern Themen diskutiert werden, die dabei helfen, Lösungen zu finden oder offene Fragen zu beantworten.

Experten
Dr. Martin Brodbeck , Geschäftsführender Partner, Smoltczyk & Partner GmbH, Stuttgart
Prof. Dr. Christian Küpfer , Professor für Landschaftsplanung, Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen
Udo Lambrecht , Fachbereichsleiter Mobilität, IFEU GmbH, Heidelberg
Gerhard Pfeifer , Regionalgeschäftsführer Stuttgart des BUND
Teilnahme VM: Abteilungsleiter Straßenverkehr, Andreas Hollatz

1. Ent- und Belastungen für die Menschen in den Ortslagen am Rande der diskutierten Straßenbauvorhaben

- Wird das Thema NO_x in 10 oder 15 Jahren, wenn eine mögliche Straße gebaut ist, überhaupt noch ein Problem sein? Und was ist mit Feinstäuben?
- Ist es sinnvoll, NO_x, Feinstäube und Lärm auf den freien Raum zwischen Ortschaften zu lenken (und dabei zu erhöhen), um ihn aus den Ortslagen herauszuholen?
- Um welche Größenordnungen handelt es sich dabei?
- Wie kann das Lärmproblem in den Ortslagen reduziert werden, welche Reduktion ist erforderlich?
- Wie sieht das Luftschadstoffproblem beim Tunnel aus? Werden die Emissionen dann nicht auf einzelnen Punkten konzentriert (Abluftkamine)? Sind Tunnelabluftfilter sinnvoll / bezahlbar?

1b Klimaschutz: Welche CO₂-Mengen entstehen zusätzlich / werden eingespart? Und was würde eine alternative Stadtbahnlinie für das Klima bedeuten?

2. Eingriffe bei oberirdischer Trassenführung

- Was wäre der dauerhafte Schaden für den Boden, für Landwirtschaft und Freiraum / Erholung?
- Lassen sich die Naturschutz- / FFH-Flächen trotz Straßenbau schonen?
- Sonstige Effekte (Wasserkreislauf, Kleinklima, ...)

3. Eingriffe bei Tunnelbaumaßnahmen

- Offene Bauweise / Bergmännische Bauweise: Welche Effekte und welche Baumaßnahmen?
- Kann das Landschaftsmodell die Eingriffe minimieren?

Fachdialog 4

Verringerter Querschnitt eines Nordoststrings, Verlegung des Nordoststrings in den Untergrund, Ausbau der Autobahnen, Verstärkung des ÖPNV, das alles sind Lösungsvorschläge, die in der Raumschaft zirkulieren. Aber häufiger als gemeinsame Suchbewegungen sieht man Abwehrkämpfe gegen die eine oder die andere Lösung. Auf der anderen Seite ist deutlich, dass man Lösungen braucht.

Daher diskutierten im vierten Fachdialog Experten aus der Raumschaft miteinander Wege, wie man einer Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme näherkommen kann, ohne sich immer wieder in den gleichen Gräben wiederzufinden.

Experten
<p>Thomas Kiwitt, Leitender Technischer Direktor, Verband Region Stuttgart</p> <p>Matthias Lieb, Landesvorstand VCD</p> <p>Dr. Rüdiger Stihl, Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring</p> <p>Teilnahme VM: Minister Winfried Hermann, Andreas Hollatz, Abteilungsleiter Straßenverkehr</p>

1. Für welche Verkehre benötigt die Raumschaft eine Lösung?

- Hilft eine Trennung der Problemfelder in „lokale Verkehre und Fernverkehre“ weiter?
- Wäre eine Lösung für die lokalen Verkehre ausreichend?
- Können effektive ÖPNV-Systeme eine Alternative für eine tangentielle Straßenspanne sein?

2. Nordoststring in anderer Form?

- Es gab bereits Untersuchungen zur verkehrlichen Wirksamkeit eines zwei- bzw. dreistreifig ausgebildeten Nordoststrings. Wie werden diese Varianten gesehen?
- Die unterirdische Lösung ist sehr teuer. Ist sie absehbar realisierbar? Vielleicht mit Abstrichen?

3. Reichen die Untersuchungen aus?

- Die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen betrachten jeweils größere räumliche Systeme. Sind weitere Untersuchungen anzustreben bzw. gibt es Bereiche, die noch beleuchtet werden müssten?
- Wie könnte man Untersuchungen so gestalten, dass am Ende die Ergebnisse streitfrei(er) sind als in der Vergangenheit?

4. Systemlösungen an anderer Stelle?

- Wenn es vor allem um die Entlastung der Innenstadt und um die Reduzierung von Staus geht – wären dann nicht andere Maßnahmen aus dem Bereich des Straßenbaus und dem ÖPNV hilfreicher?