

Kein Nordosttring!

**Werden Sie selbst aktiv!
Geben Sie eine qualifizierte Stellungnahme ab!
Aber bedenken Sie:
Sie dürfen nur Sachargumente vortragen!
Bewertungen und blanke Ablehnungen sind
UNZULÄSSIG!**

Richten Sie Ihre Stellungnahmen an:

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin
Stichwort: „BVWP 2030“
Projekt B29-G990-BW

oder antworten Sie online: www.bmvi.de

Originallink:

http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/StellungnahmeAbgeben/stellungnahme_node.html

Antragstext:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird aufgefordert, das Projekt B29- „Nordosttring Stuttgart“ nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufzunehmen, weil...

Sachargumente für eine begründete Stellungnahme, aber formulieren Sie bitte selbst neu und ergänzen Sie nachfolgende Vorschläge durch eigene, bisher nicht aufgeführte Argumente:

- Durch die überregionale Straßenplanung werden konsensfähige Lösungen in der Raumschaft verhindert. Bereits begonnene Planungen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg werden obsolet, da parallele Planungen zu einem Straßenbauprojekt unzulässig sind.
- Das aktuelle Straßenbauprojekt stimmt mit den Zielsetzungen des linienbestimmten Entwurfs vom 11.06.2004 nicht mehr überein. Die Hauptzielsetzung einer Verknüpfung der regionalen Entwicklungsachsen wird durch die nunmehr favorisierte Verknüpfung überregionaler und nationaler Verkehre torpediert. Die Nichtberücksichtigung „Raumordnerische Ziele“ (Modul C) ist deshalb falsch.
- Ein wesentliches Ziel des linienbestimmten Projektes, nämlich der spürbaren Entlastung von Ortsdurchfahrten wird verfehlt. Die berechnete Lärmentlastung von nur 6.001 Einwohnern (aus PRINS) im Ballungsraum Stuttgart mit mehr als 4,10 Mio. Einwohnern ist real nicht gegeben. Eine Neuverlärnung wird dabei billigend in Kauf genommen. Eine Beschrän-

kung der Betrachtung der Umweltwirkungen dabei auf 500 m ist zu niedrig angesetzt. Fernwirkungsgutachten werden gefordert. In einem der jetzigen Planung parallel laufenden bzw. vorgeschalteten Planfeststellungsverfahren zum Bau einer neuen Neckarbrücke im Zuge der L 1197 wurden genau aus dieser Fernwirkungsuntersuchung zum Thema Lärm massive Mehrkosten induziert.

- Durch die neu aufgesetzte Planung kommt es zur ungewollten Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße. 3,6 Prozent oder 2,13 Mio. Pkw-km/Jahr begründen hier eine entsprechende Ablehnung.
- Das Nachhaltigkeitsprinzip in der Planung wird nicht mehr aufrechterhalten. Der der Projektierung zugrunde liegende Ansatz zur Schaffung eines leistungsfähigen Neckarübergangs wird aufgegeben. Die Verkehrsbelastung auf der neuen Neckarbrücke hat sich von 71.200 Kfz/d in der Linienbestimmung 2004 auf nunmehr 45.000 Kfz/d reduziert. Das entspricht einer Nutzenreduzierung von rund 37 Prozent. Gleichzeitig sind die Kosten um nahezu 100 Prozent auf nunmehr rund 209 Mio. Euro (abgezinst auf das Jahr 2015) angestiegen. Fraglich ist, was bei einer weiterhin angespannten Finanzierungslage im Verkehrswegebau das Projekt im Jahr 2030 ff. dann real kosten würde.
- Durch das Projekt können in den Ortsdurchfahrten die Schwerverkehrsanteile nicht wirklich gesenkt werden. Exemplarisch sei hier die Nürnberger Straße in Stuttgart-Bad Cannstatt aufgeführt, in der nach einer möglichen Projektrealisierung trotz des heute gültigen Lkw-Durchfahrtsverbot immer noch ca. 3.000 Lkw/d abgefertigt werden müssen (Realbelastung heute im Schwerverkehr unter 1.000 Lkw/d).
- Die Ergebnisse aus dem Verkehrsmodell sind im gewählten kleinräumigen Netzausschnitt falsch. Abweichungen in den Verkehrsbelastungen sowohl im Bezugs- wie im Planungsfall in der Größenordnung von 10.000 bis 20.000 Kfz/d sind vorhanden. Die großräumigen Verlagerungen werden nicht dargestellt und stehen damit für eine Bewertung der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung.
- Das Netzmodell muss in relevanten Teilen spürbar nachgearbeitet werden. Wichtige Straßen in der Raumschaft fehlen oder sind teilweise überwertet. So wurde beispielsweise die unterhalb der neuen Trasse liegende „Westumfahrung Waiblingen“ im Verkehrsnetz gar trotz einer Realbelastung von ca. 17.000 Kfz/d nicht betrachtet.
- Die Ergebnisse aller Nutzen-Kosten-Rechnungen sowie der Umweltberechnungen sind falsch, da die Ergebnisse im Netzmodell bereits falsch sind. Die daraus abgeleiteten Bewertungen sind nicht brauchbar und werden einer juristischen Überprüfung nicht standhalten können.
- Die jetzt angedachte Straße wird in ihrem Ergebnis dem vom BMVI aktuell vorgegebenen Prinzip „Ausbau vor Neubau“ nicht gerecht. Kleinräumige, aber qualitativ wirksame, Lösungen werden durch das Projekt ausgehebelt. Umweltverträgliche, bedarfsgerechte und kostengünstige Ausbaualternativen wurden aktuell nicht mehr betrachtet.
- Die Umweltbetroffenheit wird faktisch nicht berücksichtigt. Hochwertige landwirtschaftliche Böden fallen dem Straßenbauprojekt zum Opfer. Ein naturschutzrechtlich notwendiger und projektnahe geforderter Ausgleich erscheint nicht realisierbar.
- Die Klimaziele des Bundes und des Landes Baden-Württemberg werden mit der Projektrealisierung verfehlt.
- Durch die Straße werden Freiräume zerschnitten und Trennwirkungen im Erholungsraum im Großraum Stuttgart erhöht.
- Populationen und Habitate seltener Tiere werden durch das Projekt nachhaltig beschnitten oder zerstört. Die Belange des europäischen Artenschutzrechts werden im Bewertungsverfahren nicht geprüft.
- Das Bewertungskriterium „Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren“ ist in Ballungsräumen nicht wirksam (in Deutschland leben stadtnah keine Großsäuger mehr).