

EXTRA: Ein neuer Vorschlag für den Nord-Ost-Ring

Die ganze Strecke unterirdisch

„Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“ nennt Rüdiger Stihl sein Konzept – es soll Autofahrer und Naturschützer versöhnen

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
 PETER SCHWARZ

Rems-Murr. Der Nord-Ost-Ring ist tot, es lebe das „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“? Ist dieser Plan die eierlegende Wollmilchsaue, der große Wurf, der Autofahrer und Naturschützer versöhnen kann? Mit einer kühnen Idee tritt Dr. Rüdiger Stihl an die Öffentlichkeit: Er wirbt für eine vierspurige Straße von der B 10/B 27 bei Kornwestheim bis zur B 14/B 29 bei Waiblingen – die aber nicht die Landschaft zerschneiden, sondern auf rund elf Kilometern Länge nahezu komplett als Tunnel verlaufen soll.

Wie kommt Stihl auf die Idee?

Die Debatte um den Nord-Ost-Ring ist seit Jahrzehnten festgefahren. Die einen sagen: Wir ersticken im Stau, wir brauchen diese Straße! Die anderen sagen: Es ist ökologischer Wahnsinn, eine der letzten großen Freiflächen im Großraum Stuttgart auch noch zu verbauen! Die einen sagen zu den anderen: Ihr seid Verkehrsverhinderer und Spargel-Anbeter! Die anderen sagen zu den einen: Ihr seid Naturvernichter und Asphalt-Anbeter! Rüdiger Stihl will die verhärteten Fronten aufbrechen.

Könnte das die Lösung sein?

Einerseits: Der Nord-Ost-Ring „in offener Trassenführung zerschneidet die Landschaft“, sagt Stihl – es sei „sehr verständlich, dass viele Menschen sich dagegen wehren. Intakte Landschaften dürfen nicht der Verkehrsoptimierung zum Opfer fallen.“ Andererseits: Im Großraum Stuttgart stehe der Autofahrer pro Jahr im Schnitt 40 Stunden im Stau, der volkswirtschaftliche Schaden liege bei fast einer Milliarde Euro pro Jahr – „wir brauchen eine Entlastung“. Also was denn nun? „Die Landschaft retten“? Den Stau auflösen? Stihl will aus diesem Entweder-oder ein Sowohl-als-auch machen – „der Verkehr verschwindet in den Tunnelröhren“. Das könne ein „Modell für alle Ballungsräume Europas“ werden.

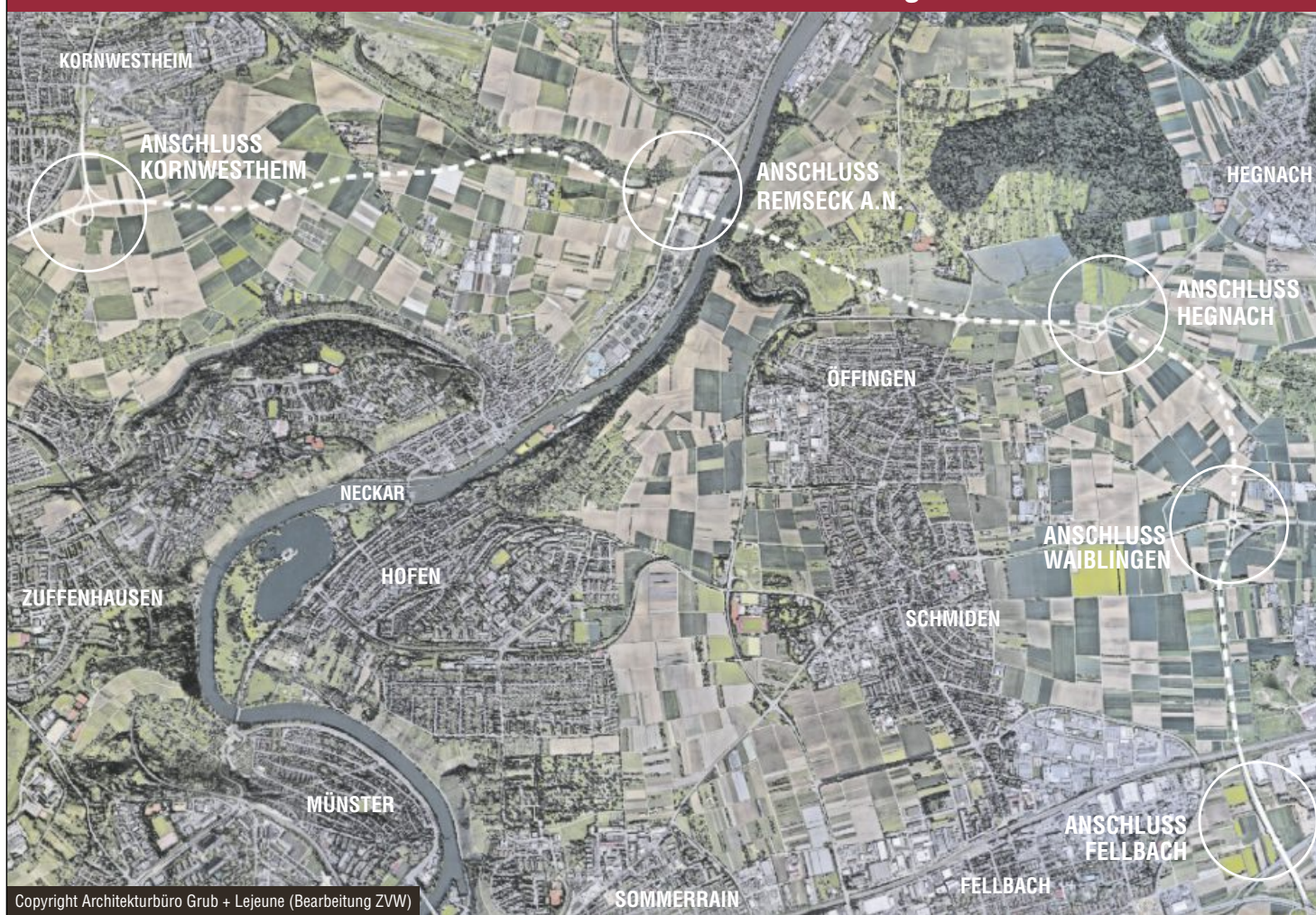
Wie ausgegoren ist der Plan?

„Um die Idee zum Tragen zu bringen, brauchen wir eine richtig gute Machbarkeitsstudie“ – das war Rüdiger Stihl früh klar. Deshalb hat er 250 000 Euro aufgetrieben bei den Firmen Bosch, Daimler, Kärcher, Lapp, Mahle, Stihl und Trumpf. Die bundesweit renommierte Münchner Planungsgesellschaft Obermeyer wurde beauftragt, ein detailliertes Konzept zu erarbeiten – es ersetze zwar keine konkrete Planung, taue aber als „vertiefte Machbarkeitsstudie“, sagt Helmuth Ammerl vom Büro Obermeyer.

Wie sieht die Straße im Detail aus?

Siehe Grafik. Die vierspurige Straße verläuft auf fast elf Kilometern weitestgehend unterirdisch, nur ab und zu erblickt der Autofahrer das Tageslicht, wenn er die Anschluss-Stellen bei Waiblingen, Hegnach und Remseck passiert. Die Tunnel sollen teilweise in offener, teilweise in bergmännischer Bauweise angelegt werden. Offen, das heißt: Die Trasse wird nur leicht tieferge-

So sieht die Trasse des Nord-Ost-Rings aus



Hinweise zum Lesen dieser Grafik: Überall, wo der Trassenverlauf gestrichelt eingezeichnet ist, soll er unterirdisch verlaufen, als Tunnel. Das Tageslicht erblickt der Autofahrer nur, wenn er die Anschlüsse in Remseck, Hegnach und Waiblingen passiert. Der Abschnitt, der genau auf der Route der Waiblinger Westumfahrung verläuft (auf dem Foto rechts unten zwischen Anschluss Fellbach und Anschluss Waiblingen), soll auch versenkt werden – ein Teil der Westumfahrung verschwände quasi von der Erdoberfläche.

legt und dann mit einem Grün-Deckel versehen. Bergmännisch, das heißt: Hier wird richtig ins Erdreich hineingebohrt. Der spektakulärste Abschnitt ist die Neckar-Unterquerung bei Remseck: Die Strecke soll in 30 bis 40 Metern Tiefe unter dem Fluss hindurchführen. Charmantes Detail: Der nordwärts führende Teil der Waiblinger Westumfahrung soll ebenfalls versenkt werden. Hier würde also ein etwa einen Kilometer langes Stück Straße quasi renaturiert, aus Grau würde Grün.

Was soll das kosten?

Knapp 1,2 Milliarden Euro. Macht etwa 110 Millionen Euro pro Kilometer Straße. Zum Vergleich: Der Nord-Ost-Ring oberirdisch wurde bisher mit gut 200 Millionen Euro ausgepreist. Es geht also etwa um eine Versechsfachung der Kosten.

Was steht dem als Nutzen entgegen?

Die Machbarkeitsstudie rechnet mit Zeiteinsparungen im Personen- wie Güterverkehr und weniger Abgas- und Lärmbelastung für die umliegenden Gemeinden. Der

„Nutzen-Barwert“ sei höher als die Baukosten. Kernbotschaft: Es lohne sich.

Ist Stihls Vorgehen legitim?

Sagen jetzt schon Wirtschaftsbesse der Politik, was gebaut wird? Diese böse Frage wird sicher aufgären – der Vorwurf ist in diesem Falle aber ungerecht. Stihl hat nicht den Weg des Hinterzimmer-Gekungels gewählt – er legt eine Diskussionsgrundlage öffentlich auf den Tisch. Um „gleichen Informationsstand“ zu schaffen, habe er auch die ringkritische Initiative Arge Nordost angeschrieben. „Wir sind offen für den Dialog. Wir suchen einen konsensfähigen Weg, um die Diskussion voranzubringen.“

Entsteht hier eine Ersatz-Autobahn?

Wenn der Nord-Ost-Ring – egal ob ober- oder unterirdisch – kommt, kann man vierspurig von Kornwestheim über Waiblingen und Schorndorf bis Gmünd fahren; und hinter Gmünd ist der Abschnitt bis Aalen auch schon teilweise autobahnähnlich ausgebaut. So entsteht Puzzelstück um Puzzelstück eine für den Fernverkehr attraktive

Alternative zu A 6 und A 8. Und dann werde die B 29 endgültig zugemüllt mit Lastwagen, sagen Kritiker. Helmuth Ammerl vom Planungsbüro Obermeyer räumt dazu sympathisch ehrlich ein: Ja, der Nord-Ost-Ring werde „verkehrsanziehende Wirkung haben“. Genaue Aufschlüsse könne nur eine „weitere Untersuchung“ geben.

Wird das wirklich kommen?

Falls die Politik „heute beschließen“ würde, diese Straße so zu bauen – dann, schätzt Rüdiger Stihl, würden immer noch „zehn Jahre bis zum ersten Spatenstich“ vergehen. Aber das ist graue Theorie. Erst mal müsste der Bund – zuständig für die Finanzierung – mit Brief und Siegel bestätigen: Ja, wir machen 1,2 Milliarden statt 200 Millionen locker. Dann müsste das Land – zuständig für die Planung – sagen: Ja, das packen wir jetzt gerne an. Wird es je dazu kommen? „Ich bin vorsichtig optimistisch“, sagt Rüdiger Stihl.

Wo gibt es mehr Infos?

www.landschaftsmodell-nordoststring.de.

Kommentar

Gegen den Nord-Ost-Ring: Mehr Straßen, mehr Autos

VON PETER SCHWARZ



Wir ersticken in Blechlauten? Kein Problem – bauen wir einfach mehr Straßen! Wie super das klappt, sieht man an der Waiblinger Westumfahrung: Dank ihr sollte alles reibungslos flutschen; in Wahrheit klemmt es fast täglich. Das Phänomen ist nicht neu und vielfach gut beschrieben, man nennt es induzierten Verkehr: Wenn es mehr Straßen gibt, führt das nicht dazu, dass der bestehende Autoverkehr sich besser verteilt und anders sortiert; sondern dazu, dass mehr Leute ins Auto steigen als bisher. Wozu sich auch in die überfüllte, unpräzise S-Bahn zwängen, wenn's auf Asphalt vierspurig geht? Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten – der Spruch mag abgedroschen sein; richtig ist er allemal. Noch eine Binsenweisheit: Wo neue großräumige Straßenverbindungen entstehen, wird der Fernverkehr angelockt. Eine Quasi-Autobahn von Kornwestheim über den Nord-Ost-Ring und weiter über eine bald wohl auch ab Gmünd vierspurig ausgebaute B 29 nach Aalen wäre eine attraktive Alternative zu A 6 und A 8. Folge: Die Anwohner im Remstal

hätten den Lkw-Lärm und die Abgase zu fressen. Und dann? Tempo 100 einführen? Oder gleich Tempo 80? Darf's noch etwas weniger sein? Den Verkehr, den wir hier fröhlich ködern, da verzweifelt wieder einbremsen? Schräg.

Die Pkw auf deutschen Straßen sind im Durchschnitt mit 1,4 Personen pro Fahrzeug besetzt – und da sind all die Väter und Mütter, die ihre Kinder nebst deren Freunden irgendwohin fahren, schon mit eingerechnet! Im Berufsverkehr liegt der mittlere Besetzungsgrad gar nur bei etwa 1,1 Personen. Ein Auto pro Nase ... Man kann, um diesem automobil-autistischen Unsinn auch noch den roten Tunnel-Teppich auszurollen, natürlich für 1,2 Milliarden Euro elf unterirdische Kilometer bauen – oder man kann endlich ähnlich viel Fantasie und Power in echte Alternativen stecken. Ständig zunehmender Autoverkehr nämlich ist kein Naturgesetz. Helfen würden, um nur ein einziges Beispiel zu nennen, unter anderem Tangential-Linien bei der S-Bahn, Strecken also, die nicht durchs Nadelöhr Stuttgart führen, sondern Städte in der Peripherie direkt verbinden. Das würde Pendler von der Straße auf die Schiene locken. Liebe Unternehmen, ich bitte um Geld für Machbarkeitsstudien.

Kommentar

Für den Nord-Ost-Ring: Ein Signal gegen den Stauwahnsinn

VON FRANK NIPKAU



Wer neue Straßen ablehnt, der kämpft in Wirklichkeit für einen ökologischen und ökonomischen Wahnsinn: den Status quo in der Stauregion Stuttgart. Mehr als 100 Stunden haben die Autofahrer 2018 im Stuttgarter Stauwahnsinn verloren. Verkehrsexperten bewerten dies mit Kosten von mehr als 900 Euro pro Fahrer. Stuttgart ist allein deshalb nicht mehr Stauhauptstadt in Deutschland, weil es in Berlin und Hamburg noch schlimmer geworden ist. Jetzt liegt ein neuer Vorschlag für den Nord-Ost-Ring von Waiblingen nach Kornwestheim auf dem Tisch. Dieser Vorschlag bringt eine völlig neue Qualität in die Debatte um Straßenneubau. Denn zum ersten Mal plädieren prominente Wirtschaftsvertreter klar und deutlich für den Gleichklang von Landschaftsschutz und Straßenbau. Dieser Vorschlag entschärft nicht nur die unmöglichen Dauerstaus vor der Wilhelmma Richtung Pragsattel, im lärmgeplagten Hegnach oder in Remseck. Er verbessert sogar die ökologische Lage, indem ein Großteil der Waiblinger West-

umfahrung unter der Erde verschwindet. Das Schmidener Feld bleibt als Freifläche erhalten. Natürlich kommt jetzt noch das Standard-Gegenargument, dass der Lkw-Schleichverkehr von der A 7 über die B 29 zunimmt, wenn der Nord-Ost-Ring kommt. Aber auch das lässt sich lösen, etwa durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 29 mit Tempo 80. Die Anwohner im Remstal würden das begrüßen. Das Problem, das jetzt entsteht, ist: Ein qualitativ neuer Vorschlag stößt auf eine ritualisierte Debatte. In Fellbach, einer reichen Stadt, die die Solidarität der Region nicht braucht, pflegt man weiter seine Feindbilder. Die Grünen werden im Vorfeld der Landtagswahl den Vorschlag ablehnen. Die CDU wird ihn unterstützen und dabei unterschlagen, dass der Straßenbau nicht zuletzt an der Fellbacher CDU gescheitert ist. Vermutlich wird die politische Vernunft erst nach der Landtagswahl im kommenden Jahr zurückkehren. Und dann hätte dieser neue Plan vielleicht doch eine Zukunft. Denn es ist in unser aller Interesse, den ökologischen und ökonomischen Wahnsinn in der Stauregion Stuttgart zu beenden.