

Nord-Ost-Ring soll komplett in den Tunnel

Die von vier Unternehmen der Region getragene Initiative für einen in den Untergrund verlegten Bypass hat nach einer Corona-Atempause ein überarbeitetes Konzept präsentiert. Es setzt auf weniger Flächenverbrauch, soll aber 1,6 Milliarden Euro kosten. Von Sascha Schmierer

Den großen Traum vom Tunnelbau unter dem Neckar wollen Rüdiger Stihl und seine Mitstreiter noch nicht aufgeben. Mit einer Vorstellungstour durch die Rathäuser der Region wirbt der Unternehmer seit dem vergangenen Frühjahr für seine Idee, mit einem in den Untergrund verlegten Nord-Ost-Ring eine Lösung für die viel beklagten Verkehrsprobleme am Rand des Stuttgarter Kessels zu schaffen. Begeisterung freilich hat die Initiative für einen vierspurigen Bypass für täglich 70 000 Autos und Lastwagen vor Ort eher wenig ausgelöst – was erstens an den offenen Fragen zu der von dem Waiblinger Motorsägenhersteller vorgelegten Machbarkeitsstudie und zweitens an der ungeklärten Finanzierung liegt.

Jetzt, nach einer auch dem Corona-Lockdown geschuldeten Atempause, will Stihl mit einem stellenweise nachgeschärften Konzept einen neuen Anlauf nehmen. Wohl nicht ohne Grund ein knappes halbes Jahr vor der Bundestagswahl und mitten in den grün-schwarzen Koalitionsgesprächen in Stuttgart fand er am Mittwoch beim württembergischen Ingenieurverein ein Podium. Bei der per Online-Livestream aus dem VDI-Haus übertragenen Runde präsentierte der Unternehmer leicht überarbeitete Pläne

„Mit dem verlängerten Tunnel ergibt sich sogar ein Zugewinn an Boden.“

Rüdiger Stihl, Unternehmer

Untergrund minimieren wollen. „Wir müssen massive Verkehrsprobleme lösen und wollen gleichzeitig wertvolle Landschaftsräume erhalten“, heißt das bei Stihl. Das vom Dauerstau auf der Neckarbrücke geplagte Remseck soll durch einen Nord-Ost-Ring dem Berufsverkehr entgehen, im von Straßen durchschnittenen Kornwestheim soll für die Spaziergänger eines schönen Tages ein freier Zugang in die umgebende Natur entstehen.

Neu ist bei den Plänen ein Bonbon, das sich die neben Stihl auch vom Elektronik-Konzern Bosch, dem Kabelhersteller Lapp und dem Lasertechnik-Weltmarktführer Trumpf getragene Initiative für den Startpunkt der 10,7 Kilometer langen Trasse zwischen Fellbach und Waiblingen ausgedacht hat: Im Gegensatz zur ersten Version der Machbarkeitsstudie soll nun nicht nur der größte Teil des Nord-Ost-Rings im Boden verschwinden, sondern tatsächlich die gesamte Strecke mit einem Deckel versehen werden.

Der Vorteil der neuen Variante ist aus Sicht von Rüdiger Stihl, dass durch die Verlängerung des Tunnels um weitere 800 Meter oberirdisch sogar ein Flächenplus entsteht. „Teile der derzeit oberirdischen und häufig von Stau geplagten Westumfahrung könnten rückgebaut werden. Das

für den – mit Abstand – längsten Straßentunnel der Republik.

Geblieden ist bei der als „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“ apostrophierten Tunnelidee, dass Stihl und seine Mitstreiter den Flächenverbrauch durch die Verlegung der Straße in den



FELLBACHER
ZEITUNG

16. April 2021

Stau auf dem Feld: Protestaktion mit auf der Nord-Ost-Ring-Trasse geparkten Autos und Lastwagen

Foto: Gottfried Stoppel

macht einen Zugewinn an Landschaft und wertvollen Böden möglich“, sagt der ehemalige Justiziar der Waiblinger Weltfirma.

Die Kehrseite der Medaille ist, dass die Verlängerung des Tunnels noch mal mehr Geld verschlingt, als der Vorschlag mit der Röhre ohnehin schon kosten würde. Auf 1,6 Milliarden Euro katapultiert der kleine Zusatzdeckel die Kostenschätzung für den tiefergelegten Nord-Ost-Ring. Der für die erste Machbarkeitsstudie verantwortliche Verkehrsplaner Helmuth Ammerl weist darauf hin, dass in der Prognose durchaus Luft ist. Er spricht von einem „Sicherheitszuschlag“ von 20 Prozent, auch Kosten für Planung und fachkundige Begleitung seien in der Schätzung eingearbeitet.

Mit ein Kostentreiber dürfte bei einem Bau auch das Modell sein, das der in der Schweiz lebende Bodenkundler Matias Laustela auch einem Projekt wie dem Nord-Ost-Ring ans Herz legt. Der unter anderem bei einem im Tagbau entstandenen 55-Kilometer-Tunnel der Schweizer Bundesbahnen tätige Experte sieht einen getrennten Abtrag und die anschließende Lagerung von oberen und unteren Bodenschichten als logistisch aufwendig, aber technisch lösbar an. Allerdings müsse nicht nur beim Bau mit auf Stahlplatten fahrenden Kettenbaggern ein hoher Aufwand gelten, auch acht Jahre lange Nachsorge sei nötig: „Da muss man auf die Landwirtschaft zugehen – und einen Verdienstausfall finanziell ausgleichen.“

Kommentar

Röhre mit Sollbruchstelle

Von einem das Schmidener Feld oberirdisch durchschneidenden Nord-Ost-Ring redet inzwischen kein Mensch mehr – nicht zuletzt dank Rüdiger Stihl. Von Sascha Schmierer

Mangelndes Durchhaltevermögen muss sich Rüdiger Stihl sicher nicht nachsagen lassen. Obwohl seine Lösung für einen unter den Erdboden verlegten Nord-Ost-Ring auf ein recht gemischtes Echo gestoßen ist, setzt er sich weiter für den Tunnel zwischen Fellbach und Kornwestheim ein. Aufgebagert quer durchs Schmidener Feld, bergmännisch durchgebohrt unterm Neckar soll die Idee eine drei Jahrzehnte alte Dauerdebatte um eine leistungsfähige Verbindung im Norden von Stuttgart endlich beenden.

Aus Sicht der Wirtschaft ist der Drang nach mehr Verkehrsfluss nachvollziehbar: Motorsägen-Schwerter und Hightech-Laser werden nun mal nicht per Lastenrad transportiert, die wenigsten Berufspendler in der Region verzichten für die Fahrt zum Arbeitsplatz auf ihr Auto. Und zumindest Stihl glaubt nicht, dass sich das so schnell ändert – zumal die Bahn etwa im Güterverkehr eher zurück-



baut als modernisiert. Der Unternehmer warnt offen vor einer Abwanderung von Firmen aus der Region, wenn sich am Dauerstau nichts ändert.

Die mit dem Tunnel präsentierte Lösung freilich hat neben offenen Fragen in Sachen Bo-

denqualität, Artenschutz und der Magnetfunktion für zusätzlichen Verkehr auch in der überarbeiteten Version zwei große Sollbruchstellen. Am Kritikpunkt, dass ein Nord-Ost-Ring auch unterirdisch ein Stück Straße ohne vernünftige Anbindung wäre, hat sich nichts geändert. Und die Frage, wer 1,6 oder noch mehr Milliarden zahlen soll, ist nicht beantwortet. Der Bund hat bereits signalisiert, für die Röhre nicht mehr Geld geben zu wollen als die 800 Millionen Euro, die bisher für die oberirdische Trasse kalkuliert sind. Von der übrigens, egal ob zweistreifig, vierbahng oder achtspurig, redet in der Politik kein Mensch mehr. Und das ist – dank Rüdiger Stihl – doch auch schon mal was.