

# Nord-Ost-Tunnel? Nicht die Lösung

So sieht es die Arge Nord-Ost – sie hat am Freitag bei einer Pressekonferenz begründet, warum sie Rüdiger Stihls Idee ablehnt

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED PETER SCHWARZ

## Rems-Murr.

Der Nord-Ost-Ring als Tunnel? Eine vier-spurige Straße, rund elf Kilometer lang, weitgehend unterirdisch, für 1,2 Milliarden Euro? Die Idee, die Rüdiger Stihl im Januar präsentiert hat, „ist ehrenwert“, sagt Joseph Michl vom Verein Arge Nord-Ost.

Erstmals, lobt er, erkennen damit wichtige Akteure aus der Industrie in aller Deutlichkeit an, dass die für Naturschützer, Landwirte, Erholungssuchende kostbaren Grünflächen zwischen Kornwestheim und Waiblingen unbedingt erhaltenswert sind: das Schmidener Feld östlich und das Lange Feld westlich des Neckars, „mit die besten Böden in Deutschland“. Sie zu schonen, indem man die Trasse tieferlegt – ein „mutiger Vorschlag“, der von „gesellschaftlichem Verantwortungsbewusstsein“ zeuge.

Die Arge habe sich deshalb fast einen Monat Zeit genommen, um das Konzept gründlich zu prüfen. „Das sind wir den Machern auf jeden Fall schuldig.“

Das Ergebnis: Auch als Tunnel sei der Nord-Ost-Ring „keine Lösung. Ohne Wenn und Aber.“

Dies sind Joseph Michls Haupt-Einwände, die er am Freitag bei einer Pressekonferenz durchdeklinierte.

### Einwand eins: Der Ring zerstöre auch als Tunnel wertvolle Flächen.

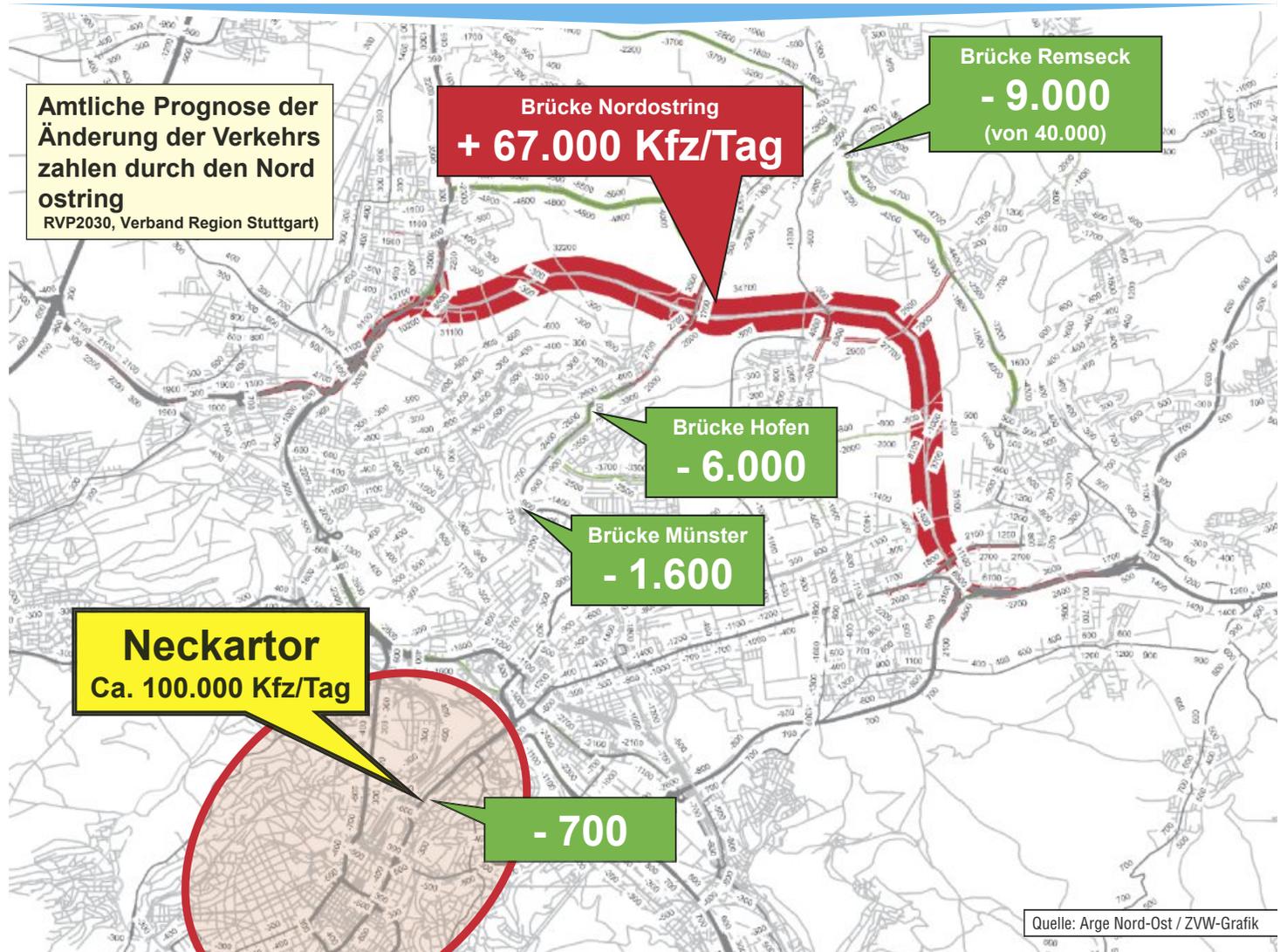
Die Tunnel-Variante gehe mit den Freiflächen zwar sanfter um als eine freiliegende Straße, wäre aber auch ein drastischer Eingriff in die Landschaft, sagt Michl, und würde „wertvolle Ackerböden vernichten“.

Denn nur ein kleiner Teil der Strecke würde schonend in bergmännischer Bauweise tief unter der Erde gebohrt. Der Rest würde entweder in offener Bauweise realisiert – dafür müssten breite Gräben ausgehoben werden, um die betonierte Tunnelröhre hineinlegen zu können; oder würde gar als bloße „Einhausung“ umgesetzt – hier würde die Betonröhre nicht oder kaum versenkt, ragte heraus, bis zu elf Meter hoch, und würde nur übergrünt). „Gewaltige Erdmassen müssten bewegt“, ganze Landschaftsabschnitte neu modelliert werden. Die Initiative „Bauern miteinander“ schreibt dazu in einer Stellungnahme: „Der seit 10 000 Jahren dort entstandene Boden, der zu den wertvollsten und fruchtbarsten zählt, die in Mitteleuropa vorkommen, würde in seiner natürlich gewachsenen Struktur vollständig und irreversibel zerstört.“

### Einwand zwei: Der Ring werde Fernverkehr anlocken.

Von Bruchsal im Westen bis Nördlingen im Osten, von der B 35 über die B 10 bis zur B 29 – überall sind Bundesstraßen-Ausbauten geplant oder schon fertig; „durchgehend Autobahnstandard“ wird das Ergebnis sein. Der Nord-Ost-Ring aber – egal, ob er ober- oder unterirdisch verlief – würde die vierspurigen Pisten im Westen und im Osten vierspurig verknüpfen. Eine attraktive West-Ost-Linie für den Fernverkehr entstünde, eine Alternative zu A 6 und A 8.

## Entlastung von Stuttgart durch den Nord-Ost-Ring?



### Einwand drei: Der Ring werde zusätzlichen Verkehr auslösen.

Neue Straßen führen nicht nur zu einer Umverteilung des bestehenden Verkehrs, sondern lösen auch neuen, den sogenannten induzierten Verkehr aus. Oder wie der Volksmund sagt: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Joseph Michl: „Selbst das Bundesverkehrsministerium geht von 63 Millionen zusätzlichen Fahrzeugkilometern pro Jahr durch den Nordostring aus“.

In die Machbarkeitsstudie zu Rüdiger Stihls Tunnel-Konzept aber sei dieser Zusatz-Verkehr nicht mit eingeflossen – sie unterschätze deshalb die künftigen Autoströme. Wie konnte es dazu kommen?

„Die Macher der Studie können nichts dafür“, glaubt Joseph Michl. „Aus irgendwelchen Gründen hat man ihnen das falsche Verkehrsmodell gegeben.“ Offenbar habe die Region Stuttgart Rüdiger Stihls Planer mit Verkehrsprognosen versorgt, die den zu erwartenden Zuwachs ignorieren. Dabei verfüge die Region längst über Datensätze, die auch den induzierten Verkehr berücksichtigen.

### Einwand vier: Der Ring werde Stuttgart kaum entlasten.

Nach den aktuellsten Prognose-Zahlen der Region Stuttgart werden auf dem Ring täglich 67 000 Kfz fahren – eine gewaltige Blechlawine. Welche Entlastungen aber ergeben sich dadurch, dass Verkehr via Ring gebündelt wird, an anderer Stelle?

Auf der weitest des Rings liegenden Neckarbrücke in Remseck wäre die Entlastung zwar deutlich spürbar, aber nicht gerade fulminant: 31 000 Fahrzeuge statt bisher 40 000 am Tag. Kaum entfernt man sich indes vom Ring, beginnt auch dieser moderate Effekt zusehends zu verpuffen.

In Stuttgart am Neckartor – dort, wo aus Luftreinhaltungsgründen Linderung am bittersten nötig wäre – ergibt sich aus dem Zahlenwerk der Region nur noch ein nachgerade homöopathisches Minus von 700 Fahrzeugen pro Tag; kaum spürbar bei derzeit rund 100 000 Kfz. „Für die Luftreinigung“ in Stuttgart sei der Ring „völlig ungeeignet“, folgert Michl – und das sei nicht seine Privatmeinung, „das sind die offiziellen Zahlen der Region Stuttgart“.

### Joseph Michls Fazit: Es geht auch ganz anders.

Staus auflösen durch neue Straßen? „Das funktioniert weltweit nicht“, sagt Michl. In Los Angeles gebe es an wichtigen Einfallsschneisen mittlerweile bis zu 23 Spuren – auch sie seien allmorgendlich verstopft.

Würden die 1,2 Milliarden Euro nicht in einen Nord-Ost-Tunnel, sondern ins öffentliche Mobilitätssystem – Busverbindungen und neue Bahnlinsen – investiert, „könnte ein erheblicher Anteil des Kfz-Verkehrs verlagert werden. Das wäre nicht nur gut für das Klima“, sondern würde „auf den vorhandenen Straßen“ auch wieder mehr Platz schaffen und zuverlässiges Vorankommen ermöglichen.

Und auch das Fahrrad werde als Teil der Lösung noch immer unterschätzt. Bei rund der Hälfte aller Autofahrten in Stuttgart handle es sich um Strecken „unter fünf Kilometern“; jeder dieser Pkw sei im Durchschnitt mit 1,2 Personen besetzt; und führe „2,5 Kilo Gepäck“ mit. Da, glaubt Michl, schlummern „enorme Potenziale“, die sich mit vernünftigen Radwegen bergen ließen.