



## ► Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

### NORD-OST-RING

# „Die richtige Idee zur richtigen Zeit“

Rüdiger **Stihl** will mit seiner Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring die Diskussion über die Entlastungsstraße noch einmal in Gang bringen. Die ganze Strecke soll untertunnelt werden. Die Kosten dafür belaufen sich auf 1,2 Milliarden Euro.

#### WAIBLINGEN

VON STEPHAN WOLF

**Stihl** kennt die Verkehrsproblematik in der Region aus eigener Erfahrung: „Ich stehe jeden Morgen im Stau, wenn ich von meinem Wohnort in Remseck nach Waiblingen ins Unternehmen fahre.“ Was für ihn gilt, das ist auch Alltag für Tausende Pendler. 2017 verbrachten Autofahrer im Großraum Stuttgart durchschnittlich 44 Stunden im Stau. Der entstandene volkswirtschaftliche Schaden liegt laut einer Studie bei 918 Millionen Euro. Die Alternativrouten und der ÖPNV sind überlastet, die Folge sind: Zeitverlust, Lärm, Abgas und Feinstaub.

Aber nicht nur das. „Das Wirtschaftswachstum der vergangenen 50 Jahre hatte eine enorme Siedlungsentwicklung zur Folge“, erklärt Rüdiger **Stihl**, Gesellschafter der **Stihl** AG in Waiblingen, bei einem Pressegespräch. Wirtschaftlicher Erfolg und Wohlstand locken immer mehr Menschen in die Region. Seit den 1980er Jahren verlagert sich das Siedlungs-

Verkehrswachstum auch in ländliche Regionen. Der Landschaftsverbrauch ist für die Region Stuttgart und die Menschen zunehmend ein Problem.

Für **Stihl** ist klar: Es muss etwas passieren. „Die Zeit ist gekommen umzudenken“, sagt er. Deshalb hat er gemeinsam mit dem Münchner Stadtplaner Hermann Grub einen Lösungsansatz für eine alte Idee: Der Nord-Ost-Ring soll komplett untertunnelt werden. „Das ist die richtige Idee zur richtigen Zeit“, begründet Grub, der schon in München den dortigen Gemeinderat überzeugt hat, die Stadtautobahn Isarring in einen Tunnel zu versenken und damit den Englischen Garten wieder zu vereinen. Und sie haben in der Trumpf AG, der Lapp Holding und der Robert-Bosch GmbH renommierte Mitstreiter aus der Wirtschaft gefunden. Gemeinsam haben sie ein Alternativmodell entwickelt, das vor allem den Flächenverbrauch im Vergleich zur oberirdischen Variante deutlich verringern würde. Bei der Oberflächentrasse würden etwa 46,5 Hektar Fläche benötigt. Bei einer Tunnelvariante könnte diese auf ein Drittel reduziert werden. Außerdem gäbe es deutlich weniger Lärm. Lärmbelastungen gebe es lediglich im Bereich der Anschlüsse an das bestehende Straßennetz südöstlich von Kornwestheim, den Tunnelportalen sowie zwischen Waiblingen und Fellbach. „Außerdem würden die Abgasbelastungen deutlich verringert“, erklärt Helmuth Ammerl

vom Planungsbüro Obermeyer, das die Studie in knapp einem Jahr erstellt hat.

Durch den Nord-Ost-Ring würde der Durchgangsverkehr deutlich entlastet. Der Autoverkehr würde auf der vierspurigen Trasse gebündelt, wovon insbesondere die Ortsdurchfahrten von Remseck (minus 16000 Kfz pro Tag), Waiblingen (minus 3500 Kfz) und Fellbach (minus 3000 Kfz) profitierten. Auch Kornwestheim könnte durch eine Bündelung der Verkehrsströme entlastet werden, „wodurch sich das Verkehrsaufkommen nördlich des Ringanschlusses nicht signifikant erhöhen würde“, heißt es in der Studie.

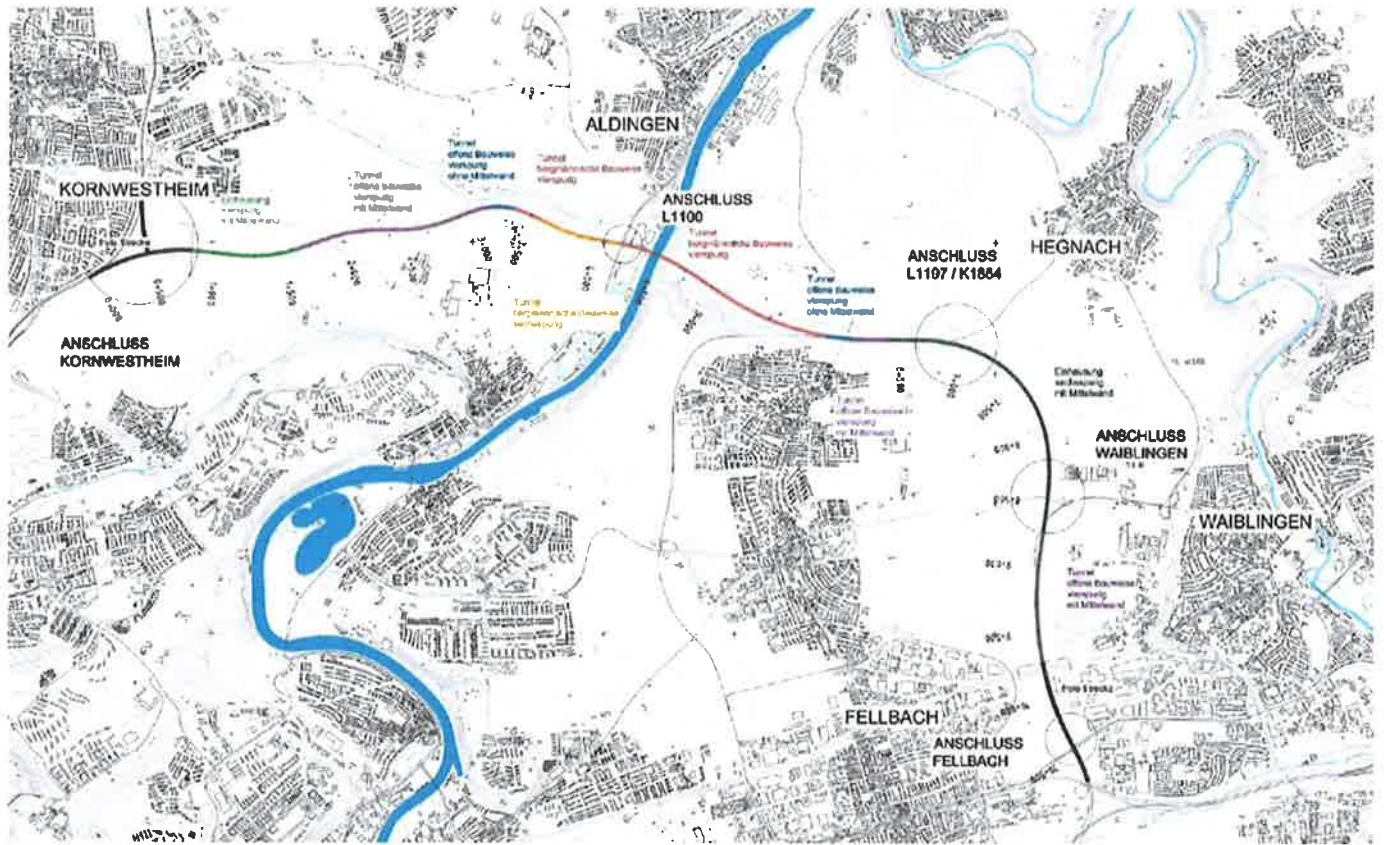
Spannung verspricht die Idee einer unterirdischen Neckarquering. „Da nur maximal vier Prozent Steigung erlaubt sind, ist die Zufahrt sehr lang, weshalb der Tunnel unter dem Neckar über drei Kilometer umfassen wird“, erklärt Ammerl. Da sein Unternehmen Erfahrung mit Tunnelbauten – unter anderem am Brenner – hat, sei dies aber leistbar.

Initiator Rüdiger **Stihl** hofft, dass nun eine Diskussion in Gang kommt, um den Nord-Ost-Ring doch noch zu bauen. „Die ökologischen Bedenken gegen das Projekt können durch den Alternativvorschlag aufgefangen werden“, sagt **Stihl** mit Blick auf die Arge Nord-Ost-Ring. Er habe auch positive Rückmeldungen von Bund, Land und betroffenen Kommunen bekommen. Die Kosten von 1,2 Milliarden Euro schrecken ihn

nicht: „Wenn es ein wirtschafts-  
starker Raum wie die Region  
Stuttgart nicht hinkommt,  
solch ein Projekt zu stemmen,  
wer dann?“ Die Unternehmen  
wären jetzt schon in Vorleistung  
gegangen, indem sie die Kosten

der Studie von 250 000 Euro be-  
zahlt hätten.

**INFO:** Weitere Informationen zu dem  
Projekt unter [landschaftsmodell-  
nordostring.de](http://landschaftsmodell-<br/>nordostring.de)



Der geplante Verlauf der Tunnelvariante für den Nord-Ost-Ring. Er sieht Anschlüsse in Waiblingen, Hegnach, Remseck/Aldingen und Kornwestheim vor. Der Neckar soll bei Remseck mit einem Tunnel in bergmännischer Bauweise gequert werden. Die Strecke ist 10,7 Kilometer lang.

Karte: Obermeyer Planen + Beraten





# Nord-Ost-Ring unterirdisch

**Straßen** Eine Initiative von Industrievertretern schlägt einen Tunnel zwischen Fellbach und Kornwestheim vor. Die Kosten werden auf 1,2 Milliarden Euro geschätzt. *Von Uwe Roth*



Vier Spuren in Tunneln sollen den Landschaftsverbrauch gering halten. Foto: Uwe Roth

Seit Jahren ist eine Nordumfahrung von Stuttgart, die die Bundesstraße 27 mit der B 14 verbindet, in der politischen Diskussion. Wegen gegensätzlicher Positionen der betroffenen Städte und fehlender Finanzierungsmittel verlief diese ergebnislos. Am Dienstag gingen die Konzerne Lapp Holding, Andreas Stihl, Trumpf und Robert Bosch in die Offensive, „um den gordischen Knoten doch noch zu durchschlagen“, wie Initiator Rüdiger Stihl in Waiblingen sagte.

Stihl schlug gemeinsam mit dem Architekten Hermann Grub Vertretern betroffener Kommunen den Nord-Ost-Ring als eine Variante vor, „die praktisch von der Oberfläche verschwinden soll“, so der Stihl-Gesellschafter. Damit sind nach ihrer Auffassung Gegenargumente wie Lärmbelästigung, Schadstoffbelastung und Landschaftsverbrauch hinfällig. Das Quartett der großen Arbeitgeber hat eine viertel Million Euro teure Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.

Darin fordern sie, auf eine durchgängige Umfahrung keinesfalls zu verzichten. Die Gutach-

ter kommen zum Schluss, dass die Tunnelvariante im Vergleich zur oberirdischen mit 1,2 Milliarden Euro sechsmal teurer sei. Für die Summe müsste größtenteils der Bund aufkommen. Das Bundesverkehrsministerium sieht die Kosten für einen konventionellen Ring bei 210 Millionen Euro. Bei einer Untertunnelung würden im Gegenzug aber 46,5 Hektar weniger Landschaft verbraucht.

Stihl hat seine Initiative mit „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“ überschrieben, um zu unterstreichen, dass es nicht darum gehe, dem Verkehr mehr Fläche einzuräumen. „Das Konzept ist im Sinne der Nachhaltigkeit, um die Landschaft zu retten“, sagte er.

## Trasse unter dem Neckar

Laut den vorgelegten Plänen verbindet eine elf Kilometer lange vierspurige Röhre die Städte Fellbach im Osten und Kornwestheim im Westen. Die vom Stuttgarter Büro Obermeyer erstellte Studie sieht vor, für knapp 360 Millionen Euro die Trasse unter den Neckar zu legen anstatt auf eine Brücke. Die Trasse kommt in Waiblingen, Waiblingen-Hegnach und in Rem-

seck kurz an die Oberfläche, um örtliche Straßen anzuschließen. Käme eine Nordumfahrung zustande, wäre das Remstal ab Schwäbisch Gmünd durchgängig vierspurig mit dem Autobahnanschluss Stuttgart-Zuffenhausen verbunden. Gegner des Nordoststrings argumentieren, dass der Ring Verkehr anziehe.

Stihl berichtete, dass das Projekt bei einem Treffen mit Oberbürgermeistern und Bürgermeistern „auf eine positive Resonanz“ gestoßen sei. Im Staatsministerium habe es ebenfalls ein gutes Gespräch gegeben, an dem ein Vertreter des Verkehrsministeriums dabei gewesen sei. Auf Anfrage äußerte sich ein Sprecher des Ministerium zurückhaltend: „Das ist ein neuer aber auch sehr teurer Vorschlag. Gleichwohl werden wir ihn in unseren Faktencheck einbeziehen.“ Am Montag hatte Minister Winfried Herrmann (Grüne) angekündigt, „die zentralen Fragen des Verkehrsraums im Nord-Osten von Stuttgart“ einem „öffentlichen Faktencheck“ zu unterziehen.

## Positive Resonanz

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Region Stuttgart bewertet den Vorstoß als positiv, wie es in einer Mitteilung heißt. Die neue Variante könne die Diskussion positiv beleben, so die Präsidenten der IHK Bezirkskammern Ludwigsburg und Rems-Murr, Albrecht Kruse und Claus Paal. Die Präsidentin der IHK Region Stuttgart, Marjoke Breuning, betont, dass diese Frage auch innerhalb der Mitgliedsunternehmen der IHK ein kontrovers diskutiertes Thema sei.



Rüdiger Stihl, Planer Helmut Ammrl vom Büro Obermeyer und Architekt Hermann Grub (von links) präsentieren die Pläne für einen möglichen Nord-Ost-Ring.  
*Foto: Uwe Roth*

## Städte hoffen auf Entlastung

**Die Initiative** Landschaftsmodell führt einige Vorteile des Nord-Ost-Rings an.

**Stuttgart** zählt zu den staureichsten Regionen Europas: 44 Stunden verbrachten Autofahrer im Großraum Stuttgart

im Jahr 2017 zu Stoßzeiten im Stau.

**60 Prozent** aller Beschäftigten in Stuttgart sind Pendler; ihre Zahl ist in den vergangenen zehn Jahren um 15 Prozent auf 235 000 Personen gestiegen.

**Gemeinden** nördlich und südlich der geplanten Verbindung sowie Stuttgart profitieren von einer Verkehrsentslastung: Remseck (minus 16 000 Fahrzeuge in 24 Stunden), Waiblingen (minus 3500) und Fellbach (minus 3000). *uro*

Dieser Artikel wurde außerdem veröffentlicht in:

Haller Tagblatt: 17661

Geislinger Zeitung: 13049

Metzinger Uracher Volksblatt / Der Ermstalbote: 6597

Alb Bote Münsingen: 5212

Reutlinger Nachrichten: 6597

Rundschau für den Schwäbischen Wald: 4778

Hohenzollerische Zeitung: 7117

Hohenloher Tagblatt: 14927





STUDIE

# Nord-Ost-Ring kann komplett untertunnelt werden



Graphik: Architekturbüro Grub + Lejeune

Ein Firmenkonsortium um den Unternehmer Rüdiger **Stihl** hat gestern eine neue Studie zum Nord-Ost-Ring vorgestellt. Danach soll die 10,7 Kilometer lange Strecke komplett untertunnelt werden. Die geschätzten Kosten liegen bei etwa 1,2 Milliarden Euro.

VON STEPHAN WOLF

**WAIBLINGEN.** An der Initiative „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“ beteiligen sich neben der Andreas **Stihl** AG noch die Lapp Holding,

Trumpf und Bosch. Die Idee zur Untertunnelung stammt von Stadtplaner und Mitinitiator des Projektes Hermann Grub, der in München die Untertunnelung des Mittleren Rings im Englischen Garten durchgesetzt hat und maßgeblich bei der Renaturierung des Neckars in der Region beteiligt war. „Die Tunnelvariante des Nord-Ost-Rings soll gleichzeitig für Verkehrsentslastung sorgen, den Landschaftsschutz gewährleisten und weniger Emissionen freisetzen“, nennt Rüdiger **Stihl** die Anforderungen an das „Alternativkonzept“. Damit sollen vor allem die ökologischen Bedenken der bisherigen Gegner des

Verkehrsprojektes aufgenommen werden. „Das Modell kann als Vorbild in Mitteleuropa dienen“, so **Stihl**. Die Machbarkeitsstudie, die sich die Unternehmen 250 000 Euro kosten ließen und vom Planungsbüro Obermeyer erstellt wurde, folgt im Wesentlichen dem Verlauf der zuletzt diskutierten und 11,5 Kilometer langen Vorzugsvariante aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 von Kornwestheim bis nach Fellbach. Mit 10,7 Kilometer ist die Tunnelvariante etwas kürzer. Geplant sind vierspurige Fahrbahnen.

Die Verknüpfung der Tunnelstrecke mit dem vorhandenen Straßennetz erfolgt über flächenreduzierte Knoten an der Oberfläche. Diese befinden sich in Kornwestheim, Remseck/Aldingen, Hegnach, Waiblingen und Fellbach. Dort sollen die Zufahrten über Rampen in das Tunnelsystem erfolgen. Zum Teil werden die vierspurigen Straßen mit einem Deckel eingehaust oder wie im Bereich der Neckarquerung in einem echten Tunnel unter dem Fluss entlanggeführt. „Dies ist technisch am aufwendigsten“, er-

klärte Helmut Ammerl vom Planungsbüro Obermeyer, das über große Erfahrung beim Tunnelbau (Brennertunnel) verfügt. Trotz der Kosten von 1,2 Milliarden Euro werde ein Kosten-Nutzen-Faktor von 1,35 erreicht.



**„Das Modell kann als Vorbild in Mitteleuropa dienen.“**

**Rüdiger Stihl**  
Gesellschafter Stihl AG

**Stihl** sieht ungebrochen die Notwendigkeit für den Nord-Ost-Ring, der sich derzeit im Planungsstadium aus dem Jahr 2005 befindet. „Die Unternehmen benötigen diese Verkehrsachse dringend“, so **Stihl**. Es könnten mit der Untertunnelung „signifikante Verkehrsentlastungen für die betroffenen Kommunen erzielt werden“ und gleichzeitig „bleiben wertvolle Nutzflächen und Naherholungsgebiete erhalten“. Die Schall-, Abgas- und Feinstaubbelastungen würden dabei auf ein Minimum reduziert. In einer ersten Reaktion sagte das Landesverkehrsministerium zu,

den Vorschlag in den anstehenden Faktencheck zu nehmen. Auch Staatssekretär Steffen Bilger aus dem Bundesverkehrsministerium reagierte offen: „Es ist gut, wenn Bewegung in die Debatte kommt.“