

Ausgabe 464

Nordost-Ring reloaded

Von Jürgen Lessat

Datum: 19.02.2020

Die Idee einer Nordost-Umfahrung, um den Verkehr aus dem staugeplagten Stuttgart auszulagern, war immer umstritten und längst begraben. Der Motorsägen-Industrielle Rüdiger Stihl hat sie wieder aus der Versenkung geholt und möchte den Nordost-Ring jetzt für 1,2 Milliarden im Tunnel vergraben. Aber wird das Projekt besser, wenn man es vergräbt?



Der Stau ...



... soll einfach eingetunnelt werden? Fotos: Joachim E. Röttgers

Rüdiger Stahl stand Zeit seines Unternehmerlebens im Schatten seines Bruders. Es war immer der einige

Jahre ältere Hans Peter, der die Firma aus dem schwäbischen Waiblingen, heute Weltmarktführer von Motorsägen, repräsentierte. Letzterer brachte es auch als einflussreicher Arbeitgeberpräsident zu mehr Bekanntheit. Rüdiger dagegen führte zuletzt den Aktionskreis gegen Produkt- und Markenpiraterie (APM). Beide zusammen schafften es, ihr Familienunternehmen, das 2016 sein 90-jähriges Bestehen feierte, zum Weltmarktführer von Motorsägen zu machen. Die kreischenden Gerätschaften bringen heute nicht nur Urwaldriesen in Amazonien und Indonesien zu Fall. Sie gelten als Lifestyle-Produkt.

Vor Jahren schon haben sich die beiden Brüder aus Altersgründen aus ihrem Unternehmen zurückgezogen. Jetzt sorgt Rüdiger Stihl aus dem Nichts für Aufsehen. Indem er ein altes heißes Eisen anpackt: den Nordost-Ring, ein heftig umstrittenes Straßenprojekt nördlich von Stuttgart. Der Firmenpatriarch, heute 77 Jahre alt, will, dass nach jahrzehntelangem Für und Wider endlich die Bagger anrücken. Damit die täglichen Staus in der Region, in denen auch Stihl-Laster stecken, ein Ende haben. Freilich ohne eine Asphaltchneise der Verwüstung im letzten unverbauten Landschaftsraum des dicht bevölkerten Speckgürtels zu hinterlassen. Das unterscheidet Stihl von anderen Nordost-Ring-Verfechtern.

Was einer Quadratur des Kreises gleichkommt, hat der Unternehmer gemeinsam mit Hermann Grub erdacht. Der renommierte Landschaftsarchitekt, heute 80 Jahre alt, machte sich einen Namen durch Umgestaltungskonzepte für städtebauliche Probleme. 2010 unterbreitete er zusammen mit Ehefrau Petra Lejeune den Vorschlag, den Mittleren Ring in München im Bereich des Englischen Gartens in einen Tunnel zu verlegen und damit die Wiedervereinigung des Gartendenkmals zu ermöglichen. Im Juli 2017 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München einstimmig beschlossen, das Projekt umzusetzen.



Inzwischen fast fertig: der Rosensteintunnel.

Eine ähnliche Lösung schwebt Grub nun auch in Stuttgart für den rund elf Kilometer langen Nordost-Ring

vor, der die Bundesstraße B 27 bei Kornwestheim im Norden mit der B 29 bei Fellbach im Osten verbinden soll. Die künftige Querspange soll als vierspurige Trasse größtenteils in Tunneln verlaufen. Bislang muss der Verkehr einen Umweg über die äußeren Stuttgarter Stadtbezirke Zuffenhausen und Bad Cannstatt nehmen. Dieser ist heute längst autobahnähnlich ausgebaut. Die betreffenden Bundesstraßen wurden in den vergangenen Jahrzehnten mit Hunderten von Millionen Euro nahezu komplett kreuzungsfrei umgestaltet. Als letztes Teilstück steht der vierspurige Rosensteintunnel kurz vor der Fertigstellung.

Schon eine Viertelmillion Euro lockergemacht

Dennoch sind die beiden Ideengeber fest davon überzeugt, dass es den Nordost-Ring braucht. Und dass von einer unterirdischen Umfahrung alle profitierten. Was Stihl und Grub auch veranlasste, ihre Vision wohlklingend "Initiative Landschaftsmodell Nordost-Ring" zu taufen. Unter dem Slogan "Gemeinsam für eine attraktive Region" sei man "offen, sachlich und dialogbereit" und wolle mit der Politik und weiteren Akteuren mit unterschiedlichen Interessen "konstruktiv zusammenarbeiten", [wie es auf dem eigens eingerichteten Internetportal heißt](#).

Namhafte Mitstreiter sitzen bereits mit im Boot der Initiative. Unternehmen, "die fest in der Region Stuttgart verwurzelt sind und sich mit ihr identifizieren": Träger sind die Robert Bosch GmbH, der Kabelhersteller Lapp, der Maschinenbauer Trumpf und selbstredend der Sägenhersteller Stihl. Auffällig: Die eigentlichen Verursacher der Stuttgarter Stau- und Feinstaubkrisen fehlen – die heimischen Autobauer Daimler und Porsche glänzen hier durch Abwesenheit.



Alles so schön grün hier. Screenshot: www.landschaftsmodell-nordosttring.de, [Link](#)

Bosch & Co. haben derweil eine Viertelmillion Euro lockergemacht, um die Vision einer unsichtbaren Autobahn gutachterlich überprüfen zu lassen. Wie so oft bei Auftragsstudien bescheinigen die Münchner Gutachter von Obermeyer Planen + Beraten GmbH dem Nordost-Ring nur positive Effekte. Stuttgart sowie die umliegenden Gemeinden würden signifikant vom Verkehr entlastet, sagen die Prüfer. Wertvolle Nutz- und Naherholungsflächen für Menschen und Natur blieben erhalten. Emissionen durch Schall, Abgase und Feinstaub würden entlang der vorgesehenen Streckenführung auf ein Minimum reduziert.

Tunnelprobleme ausgeklammert

Als einzigen Wermutstropfen identifiziert die Machbarkeitsstudie die Baukosten. Sie betragen "voraussichtlich 1,2 Milliarden Euro", schätzen die Prüfer. Zum Vergleich: für die oberirdische Variante waren zuletzt 210 Millionen Euro im Gespräch. Bekommen die Schwaben nach Stuttgart 21 ein weiteres Milliardengrab?, könnten Kritiker prompt fragen. Auch, weil beim derzeit größten Straßenprojekt am Neckar ebenfalls die Baukosten aus dem Ruder liefen. Für den 1,2 Kilometer langen Rosensteintunnel und den Leuzeknoten, der die Bundesstraßen 10 und 14 miteinander verbindet, summieren sie sich mittlerweile auf rund 393 Millionen Euro. Beim Baubeschluss 2012 waren es noch 193,5 Millionen Euro.

Von Kostenexplosionen und hohen Tunnel-Betriebskosten ist bei den Münchner Prüfern keine Rede. Sie errechnen für die Tunnelautobahn ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von eins zu 1,35. "Damit gilt das Landschaftsmodell als sinnvolle Investition", behaupten die Initiatoren. Angesichts der großen Vorteile dieses Modells seien die höheren Kosten im Vergleich zu bislang diskutierten Vorschlägen zu vertreten, ergänzt Grub: "Es ist die richtige Idee zur richtigen Zeit."



Matthias Lieb, VCD, will lieber Bussen und Bahnen Vorfahrt geben.

Was überzeugen soll, verfängt bei den Kritikern nicht. "Das Bestreben der Industrie, die natürlichen Ressourcen ebenso zu schonen wie die hier lebenden Menschen, ist ehrenwert", sagt Joseph Michl, Vorsitzender der [ARGE Nord-Ost, die sich für den Erhalt der Freiflächen im Nordosten der Landeshauptstadt einsetzt](#). "Doch auch bei einem Tunnel überwiegen viele Nachteile die wenigen Vorteile", lehnt der Verein das unterirdische Landschaftsmodell ab.

So sei die vorgeschlagene Trasse nicht im gesamten Verlauf als Tunnel realisierbar, sondern würde gerade in wichtigen Naherholungsbereichen weiter oberirdisch verlaufen. Auch könnten große

Tunnelabschnitte nicht bergmännisch vorangetrieben werden, sondern müssten in offener Bauweise erstellt werden. Da die Straße teilweise über dem bestehenden Geländeprofil liege, seien riesige Einhausungen notwendig, die bis zu elf Meter über die jetzige Oberfläche hinausragten. "Gewaltige Erdmassen müssen bewegt werden, Bodengefüge dadurch vernichtet, und am Ende geht doch wertvolle Ackerfläche verloren und die Landschaft verändert sich", kritisiert Michl.

Zusatzverkehr: "vergessen"

Auch hätten die Münchner Gutachter mit falschen Zahlen gerechnet. Verwendet wurde eine veraltete Verkehrsprognose des Verbands der Region Stuttgart (VRS) aus dem Jahr 2016, in welcher der durch neue oder breitere Straßen entstehende Zusatzverkehr zunächst "vergessen" wurde. Erst auf Kritik der ARGE hin hatte der VRS ein Verkehrsmodell "mit Nachfrage" berechnet – mit dem Ergebnis, dass der Nordost-Ring mit Abstand den meisten Zusatzverkehr aller Straßenplanungen in der Region Stuttgart erzeugen würde.

Egal ob oben oder unten, das Straßenprojekt würde weder die Vororte noch die hochbelastete Innenstadt der Landeshauptstadt spürbar entlasten, kritisiert die ARGE. Stattdessen würde die neue Querspange die letzte Lücke zwischen einer weiträumigen Ost-West-Verbindung zwischen Bayern und dem Rheintal schließen. "Wir bekommen eine neue Fernstraße parallel zur Autobahn A 8", befürchtet Michl. Selbst das Bundesverkehrsministerium geht von 63 Millionen zusätzlichen Fahrzeugkilometern pro Jahr aus, ergänzt er. Das bedeute einen zusätzlichen klimaschädlichen CO₂-Ausstoß von 5.700 Tonnen jährlich. "Das Büro Obermeyer unterschätzt zusätzliche Belastungen, während es Entlastungen überschätzt – so kann man keinen Tunnel planen", betont Michl.



... und nicht für Fußgänger und Radfahrer.

"Straßenneubau ist keine Lösung für Verkehrsprobleme", sagt auch Matthias Lieb. Jede neue Straße

induziert mehr Verkehr, zitiert der Landesvorsitzende des ökologischen Verkehrsclubs VCD den Standardsatz der Verkehrswissenschaft. Der gilt zwar seit Jahrzehnten, hat sich aber offenbar unter Straßenbau-Befürwortern bis heute nicht herumgesprochen.

Es bedürfe also anderer Lösungen, gerade auch um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, betont Lieb. Alternative Verkehrsträger sollen gestärkt werden, so ein Ansatz. Sprich, Bussen und Bahnen müsste Vorfahrt eingeräumt werden. Gerade auch beim Ausbau von neuen Schienentrassen und Linienangeboten. Neben der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs gelte es, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen.

Umdenken und umsteuern gefordert

Würden die 1,2 Milliarden Euro, die der Tunnel-Nordost-Ring mindestens kosten soll, in den öffentlichen Verkehr und in Rad- und Fußverkehr investiert, könnte ein erheblicher Anteil des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund verlagert werden. "Das wäre nicht nur gut für das Klima, sondern würde auch die Staus auf den vorhandenen Straßen auflösen", so Michl.

Doch nicht nur hinsichtlich der Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger bedürfe es eines Umdenkens, ergänzt Lieb. Um effizient das Klima zu schützen, müsse das gesamte Verkehrsaufkommen reduziert werden. Nur so lasse sich der Energiebedarf des Mobilitätssektors spürbar minimieren. Erreichbar wäre dies, wenn Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten wieder räumlich zusammenkommen, also kürzere Wege zurückzulegen sind. Die bisherige Entwicklung provoziere lange und große Pendlerströme, Sorge für unzählige Einkaufsfahrten und kilometerlange Staus vor Ausflugszielen. "Hier umzusteuern ist Aufgabe der Stadt- und Raumplanung, was eine größere Herausforderung als bislang darstellt", so Lieb.

Und was sagt die grün-schwarze Landesregierung, in der die Straße heftig umstritten ist, zur Tunnelidee? Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) kündigte einen öffentlichen Faktencheck an, der "nicht allein straßenseitig auf den sogenannten Nordost-Ring fokussiert" sei. Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Bürgerinitiativen und Verbänden würden befragt und eine Plattform für eine öffentliche Diskussion geschaffen. "Es kann nur darum gehen, wie der Nordost-Ring schnell und verträglich umgesetzt wird", erklärte dagegen Thomas Dörflinger, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Landtagsfraktion. Es stehe "enorm viel Geld" für Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Der Bund habe signalisiert, dass er "für Tunnellösungen offen ist, was viele Probleme vor Ort lösen würde."