



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: presse@region-stuttgart.org

Aktuell im Internet:
www.region-stuttgart.org

Presse-Information vom 24.09.2020

Region diskutiert über Nord-Ost-Ring als Tunnelvariante

Die Initiative „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“ hat in der Regionalversammlung des Verbands einen Vorschlag zum Nord-Ost-Ring präsentiert.

STUTTGART: Knapp elf Kilometer unterirdisch zwischen Kornwestheim und Fellbach: Das ist der Nord-Ost-Ring als Tunnelvariante, der in der gestrigen Sitzung der Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart durch Dr. Rüdiger Stihl von der Initiative „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“ vorgestellt und im Gremium diskutiert wurde.

- 10 Die Tunnelstrecke folgt im Wesentlichen der bekannten Streckenführung an der Oberfläche – von Kornwestheim nördlich bis nach Fellbach östlich von Stuttgart. Ergänzt werden die Tunnel durch zwei Einhausungen an der Oberfläche, die mit Grünflächen überdeckt werden – bei Kornwestheim sowie zwischen Waiblingen und Fellbach. Vorgesehen ist eine vierspurige Gestaltung.

Die Gemeinden Kornwestheim, Hegnach, Remseck/Aldingen, Waiblingen und Fellbach sollen in Form von kurzen Rampen im Landschaftsmodell an den Nord-Ost-Ring angebunden werden. Die geschätzte Gesamtsumme der Baukosten beträgt voraussichtlich 1,4 Mrd. Euro.

- 20 Die Initiative „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“ wird durch vier Unternehmen (Lapp, Stihl, Trumpf und Robert Bosch) aus der Region getragen. Unternehmer Dr. Rüdiger Stihl hat die Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring gemeinsam mit dem Architekten Hermann Grub ins Leben gerufen.

Stimmen aus den Fraktionen

- 30 Laut Roland Schmid (CDU/ÖDP) „ist und bleibt der Nord-Ost-Ring für die CDU eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte der regionalen Verkehrspolitik.“ In der Vergangenheit sei das Land aufgrund von Fakten zu dem Schluss gekommen, dass der Nord-Ost-Ring dringend erforderlich sei und keine Straße so viel Verkehr bündele. Inzwischen sei man da ganz anderer Meinung, obwohl sich an den Fakten nichts geändert habe. Bei diesem Hin und Her sei der Verband Region Stuttgart mit einer stabilen Mehrheit ein Fels in der Brandung. Ein leistungsfähiges Straßennetz bleibe für die Region von großer Bedeutung. „Wer die Region als attraktiven Lebens- und Wohnort erhalten, die Wirtschaft in der Region stärken und Arbeitsplätze erhalten will, der darf nicht auf einem

Auge blind sein, sondern muss Mobilität auch auf der Straße ermöglichen“, so Schmid. Die ÖDP lehnte den Nord-Ost-Ring ab, da sie die verkehrlichen Wirkungen in Frage stellen und ökologische Nachteile befürchten.

40 Für Michael Lateier (GRÜNE) richte sich das Engagement der Initiative zum Nord-Ost-Ring auf „das falsche Ziel zur falschen Zeit und am falschen Ort“. Angesichts knapper Ressourcen in den Planungsabteilungen sei es wichtiger, realisierbare und finanzierbare Projekte wie den Ausbau der A81 umzusetzen. Die Diskussion zum Nord-Ost-Ring sei sogar kontraproduktiv, da sie zumindest mittelbar eine Konkurrenz zum Schienenausbau darstelle. „Auch wenn ein Tunnel eine Verbesserung gegenüber der ursprünglichen Planung ist, erzeugt er immer noch erhebliche Zusatzbelastungen.“ Das Projekt sei „weder mit den Klimazielen des Landes vereinbar noch mit dem Ziel der Landesregierung, die Flächenversiegelung zu verlangsamen.“ Zudem zerschneide es einen wichtigen Naherholungsraum, weshalb die Grünen das Projekt mit oder ohne Tunnel ablehnten.

50 „Es gelingt mit dem Landschaftsmodell Ökologie und Ökonomie zu vereinen“, so Andreas Hesky (Freie Wähler). Dennoch hätte er sich gewünscht, dass der Verkehrsminister diese Planung vorgestellt hätte. „Es darf doch nicht Schule machen, dass die Unternehmen in den eigenen Geldbeutel greifen müssen, um Infrastrukturprojekte voranzubringen, weil die zuständige Politik dies nicht tut.“ Die Freien Wähler hofften, dass das Landschaftsmodell als Denkanstoß und Planungsvariante die weiteren Überlegungen befördere und deutlich mache, dass gehandelt werden müsse. „Und wir hoffen auch, dass das Landschaftsmodell nicht in einem Schrank im Verkehrsministerium verschwindet, der die Aufschrift trägt: ‚Notwendige, aber ungeliebte Straßenprojekte‘“, so Hesky.

60 Harald Raß (SPD) erschienen weder die verkehrliche Wirkung noch die technische und bauliche Machbarkeit und finanzielle Machbarkeit schlüssig. So gelte: „Je bequemer die Straßenverbindungen sind, desto mehr wird gefahren.“ Zudem gebe es bei Fachleuten erhebliche Bedenken bezüglich der attestierten Effekte für die Landschaft. Nicht zuletzt sei unklar, wer die Kosten tragen würde. „Der Nord-Ost-Ring wäre nach Ansicht der Auftraggeber und Verfasser die einzige machbare Variante und ist trotzdem nicht machbar, weil es niemanden gibt, der sich ernsthaft dafür erwärmen kann.“ Weder der Bund noch das Land ließen erkennen, dass es seine Planungschance gäbe.

70 Laut Klaus Mauch (AfD) unterstütze die AfD-Fraktion alle Projekte, die den Menschen in der Region, der Umwelt, aber auch der Entwicklung und Stabilität der regionalen und überregionalen Wirtschaft dienen und förderlich seien. Dazu gehöre auch der Nord-Ost-Ring. Die verkehrliche Belastung resultiere zum Teil aus dem wirtschaftlichen Erfolg der Region. Der Hauptgrund sei aber eine „völlig unzureichende, geradezu sträflich vernachlässigte Verkehrspolitik der Parteien, die in den vergangenen Jahrzehnten in unserem Land in Regierungs- und Parlamentsverantwortung gestanden haben.“

80 Kai Buschmann (FDP) betonte: „Wenn in Deutschland eine neue Straße gebaut werden solle, dann doch diese.“ Man könne wirtschaftlich ohne Straßen nicht leben und benötige ökologisch verträgliche Lösungen, daher müsse mit der Planung jetzt begonnen

werden. Notfalls müsste das Ministerium gezwungen werden. Er forderte Minister Hermann auf, vor dem 15. November verbindlich und öffentlich zu erklären, dass mit den Planungen begonnen werde und so den Weg für eine gemeinschaftliche Lösung frei zu machen.

90 „Der Nordoststring löst keine Verkehrsprobleme“, konstatierte Peter Rauscher (DIE LINKE/PIRAT). Zudem sei es angesichts der Erfahrungen aus der Pandemie unverantwortlich, gute landwirtschaftliche Böden zu zerstören. Rauscher appellierte: „Setzen wir uns dafür ein, dass die 1,2 Mrd. Euro, die der Nordoststring-Tunnel mindestens kosten würde, in den öffentlichen Verkehr oder den Rad- und Fußverkehr eingesetzt werden.“

Donnerstag, den 24.09.2020/tmi/aa
