

PRESSEINFORMATION

Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring stellt neuen Anschluss bei Kornwestheim vor

Tunnelvariante fördert Lebensqualität und legt Basis für neuen Landschaftspark

Waiblingen, 23. Juni 2020 – Das Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring ist mehr als ein Tunnel: Es zeigt, dass Naherholungsgebiete und Straßenbauprojekte keine Gegensätze sind. Moderne Verkehrsplanung verbessert Infrastruktur und erhält gleichzeitig ökologisch wertvolle Landschaft. Die zu Jahresbeginn vorgestellte Tunnelvariante des Nord-Ost-Rings wurde nun weiterentwickelt und um einen neuen, unter der Erde geführten Anschluss bei Kornwestheim ergänzt. Durch die Neuerungen profitieren die Bürger in Kornwestheim nicht nur von weniger Verkehrslärm, sondern erhalten einen neuen direkten, ebenerdigen Zugang ins Grüne.

Weniger Verkehrslärm bei Kornwestheim

Die neuen Planungen der Initiative sehen bei Kornwestheim eine Integration der bestehenden B 27 in die unterirdisch verlaufende Anschlussstelle des Nord-Ost-Rings vor. Ab Höhe des Stadtparks entsteht so in südliche Richtung ein rund 900 Meter breiter Zugang auf die angrenzenden Landschaftsflächen. Auf diesen Flächen könnte im nächsten Schritt ein großzügiger Landschaftspark entstehen, der mit dem bestehenden Stadtpark verbunden wird – frei von Straßenlärm und Abgasen.

„Mit dieser Neuerung des Landschaftsmodells Nord-Ost-Ring kann auf bestehenden Ackerflächen ein attraktives Naherholungsgebiet geschaffen werden. Dies kommt in erster Linie den Bürgern Kornwestheims, aber auch der ganzen Region zugute“, resümiert Dr. Rüdiger Stihl, Geschäftsführer der Initiative „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“. „Indem die B 27 bei Kornwestheim von der Oberfläche verschwindet, verschwinden auch die daraus resultierenden Belastungen der Anwohner“, ergänzt Hermann Grub, Ko-Initiator der Initiative. „Durch eine Verbindung des Stadtparks mit der Grünfläche an der Theodor-Heuss-Realschule sowie weiteren Pflanzungen an den frei gewordenen Flächen im Süden erschließen wir enorme ökologische Potenziale zur Verbesserung der Lebensqualität der Menschen“, so Grub. Die geschätzten Kosten für den Bau des Nord-Ost-Rings als Tunnelvariante inkl. des neuen Anschlusses bei Kornwestheim betragen nach heutigem Stand rund 1,4 Mrd. Euro.

LANDSCHAFTSMODELL NORD-OST-RING EIN ALTERNATIVKONZEPT

Nord-Ost-Ring führt insgesamt zu Verkehrsentlastungen

Der Bau des Nord-Ost-Rings führt dabei insgesamt zu effektiven und dringend notwendigen Verkehrsentlastungen für die Region Stuttgart. Dies bestätigt eine Analyse vom April 2020 der renommierten PTV Group, Weltmarktführer für Verkehrsmodellierung mit Sitz in Karlsruhe. Nach Berechnungen der Experten ist die Entlastungswirkung des Nord-Ost-Rings höher als der induzierte Verkehr. Mit einer deutlich spürbaren Zunahme des Fernverkehrs ist laut den Experten nicht zu rechnen, da der Nord-Ost-Ring in seiner geplanten Streckenführung keine zeitattraktive Alternative für eine Verbindung zwischen den zentralen Punkten im großräumigen Autobahnnetz darstellt.

Hohe Bodenqualität bleibt erhalten

Das Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring wirkt nicht nur den täglichen Staus entgegen. Mit dem nahezu vollständigen Verschwinden der Trasse unter der Oberfläche bleiben darüber hinaus die wertvollen zusammenhängenden Landschafts- und Ackerflächen erhalten. Die Tunnelabschnitte werden mit einer mindestens zwei Meter dicken Schicht wertvollen Mutterbodens wieder bedeckt, sodass die hohe Qualität und Fruchtbarkeit des Bodens gewährleistet bleibt. „Von einer irreversiblen Zerstörung bestehender Böden durch mögliche Tunnel-Baumaßnahmen ist mithilfe bodenkundlicher Baubegleitung nicht auszugehen. Durch einen adäquaten Umgang mit dem ausgehobenen Boden und dem Wiederaufbringen der Erde in der früheren Schichtung wird der Ackerbau weiterhin ohne Einschränkungen möglich sein“, so Karl Stahr, Professor für Bodenkunde der Universität Hohenheim.

Das Alternativkonzept für den Nord-Ost-Ring ist über die Webseite der Initiative www.landschaftsmodell-nordoststring.de öffentlich zugänglich. „Wir sind seit Gründung unserer Initiative im Dialog, führen viele Gespräche mit und in den Gemeinden und berücksichtigen neue Ideen und Bedürfnisse in unserem Konzept. Dabei arbeiten wir mit unabhängigen Experten zusammen, um das verkehrlich und ökologisch bestmögliche Ergebnis für unsere Region zu entwickeln“, so Stihl. „Wir möchten allen vermitteln, dass es hier um mehr als einen Tunnel geht.“

Über die Initiative „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“:

Dr. Rüdiger Stihl hat die Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring zusammen mit Architekt Hermann Grub ins Leben gerufen. Die Initiative setzt sich für einen Bau des Nord-Ost-Rings als Tunnelvariante ein – konstruktiv, sachlich und dialogbereit. Damit wird eine deutliche Verkehrsentlastung für die Region Stuttgart mit den umliegenden Gemeinden erreicht. Gleichzeitig wird die Lebensqualität der Anwohner verbessert und die Umwelt geschont. Dr. Rüdiger Stihl ist Geschäftsführer der Initiative. Hermann Grub unterstützt bei der Ideenentwicklung und Konzeption. Getragen wird die Initiative durch die vier fest in der Region Stuttgart verwurzelten Unternehmen Lapp Holding AG, ANDREAS STIHL AG & Co. KG, TRUMPF GmbH & Co. KG und Robert Bosch GmbH.

Mehr Informationen finden Sie im Internet unter: www.landschaftsmodell-nordoststring.de

LANDSCHAFTSMODELL NORD-OST-RING EIN ALTERNATIVKONZEPT

Kontakt für Anfragen

Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

Dr. Rüdiger Stihl

info@landschaftsmodell-nordoststring.de

Bildmaterial (©Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring)

LANDSCHAFTSMODELL *Logo*
NORD-OST-RING
EIN ALTERNATIVKONZEPT



Neuer Anschluss bei Kornwestheim



Landschaftspark Kornwestheim