LANDSCHAFTSMODELL NORD-OST-RING
EIN ALTERNATIVKONZEPT

Pressekonferenz

Waiblingen, 21. Januar 2020

Pressekonferenz zum Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

Vorstellung des Podiums

- Dr. Rüdiger Stihl, Initiator Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring
- Hermann Grub, Architekturbüro Grub+Lejeune (Idee und Konzeption)
- Helmuth Ammerl, Obermeyer Planen + Beraten GmbH (Machbarkeitsstudie)

Pressekonferenz zum Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

Agenda

1. Vorstellung der Initiative
2. Bestehende Planungen
3. Vorstellung Alternativkonzept Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring
4. Ihre Fragen

Über uns

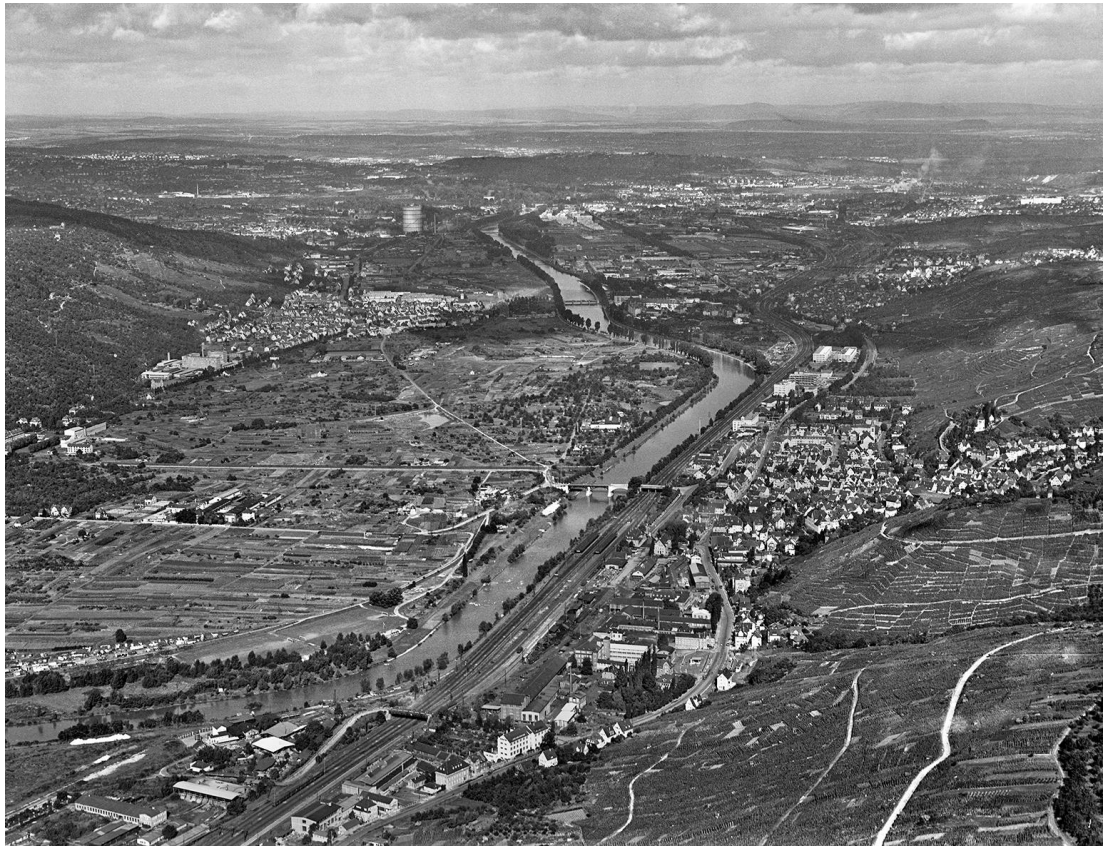
Die Initiative stellt sich vor

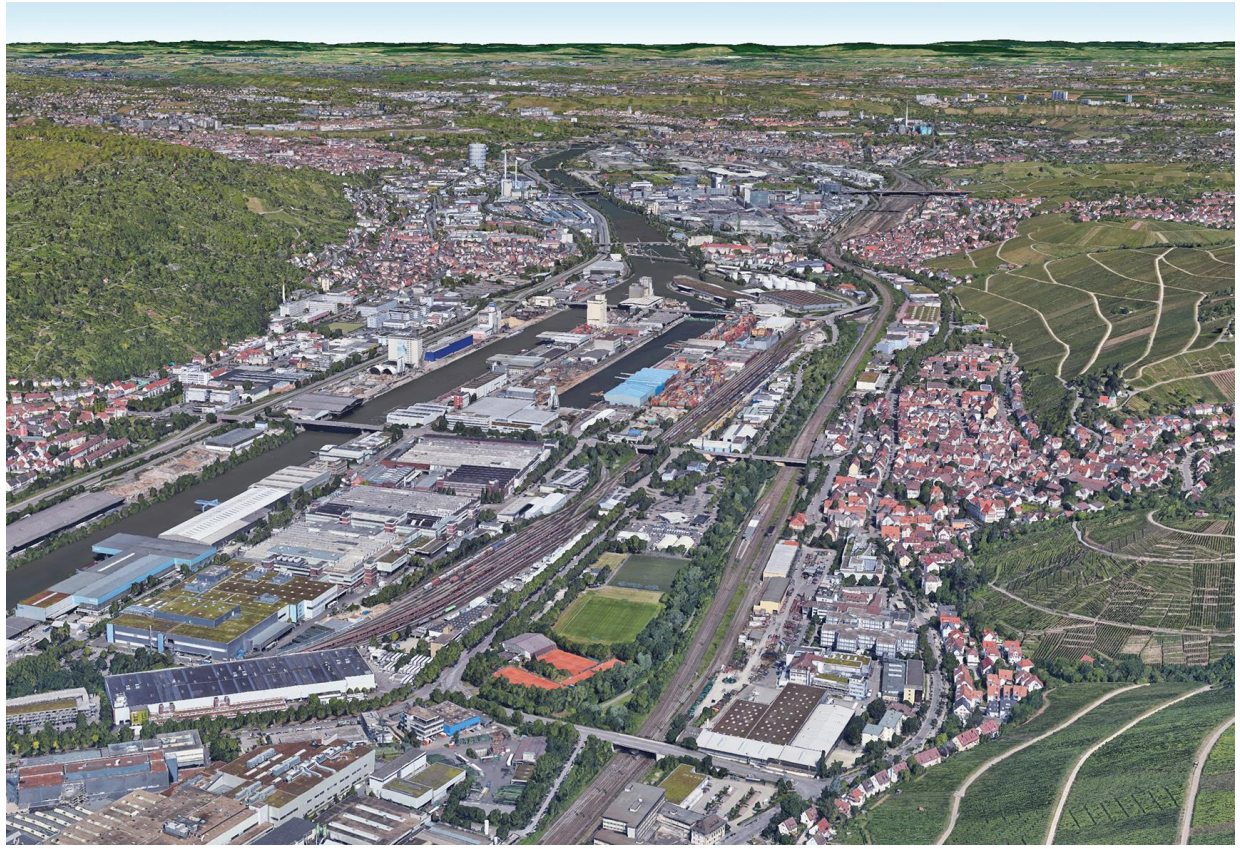
- Die Initiative „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring GbR“ wird durch vier Unternehmen getragen, die fest in der Region Stuttgart verwurzelt sind:
  - ANDREAS STIHL AG & Co. KG,
  - TRUMPF GmbH & Co. KG,
  - Lapp Holding AG,
  - Robert Bosch GmbH
- Die Initiative ist offen für den Dialog und möchte konstruktiv mit der Politik und weiteren Akteurinnen und Akteuren zusammenarbeiten

Region Stuttgart
Raumentwicklung

- Die Region Stuttgart ist einer der erfolgreichsten Wirtschaftsstandorte Europas
- Automobil- und Maschinenbauindustrie prägen den Standort
- Der wirtschaftliche Erfolg hat zu Verkehrswachstum und Gewerbeansiedlung geführt
- Das rasante Wachstum der Region hat Auswirkungen auf die Freiflächen
- Ausbau der Verkehrsverbindungen und Zunahme von Gewerbe bedingen sich gegenseitig

Region Stuttgart
Raumentwicklung





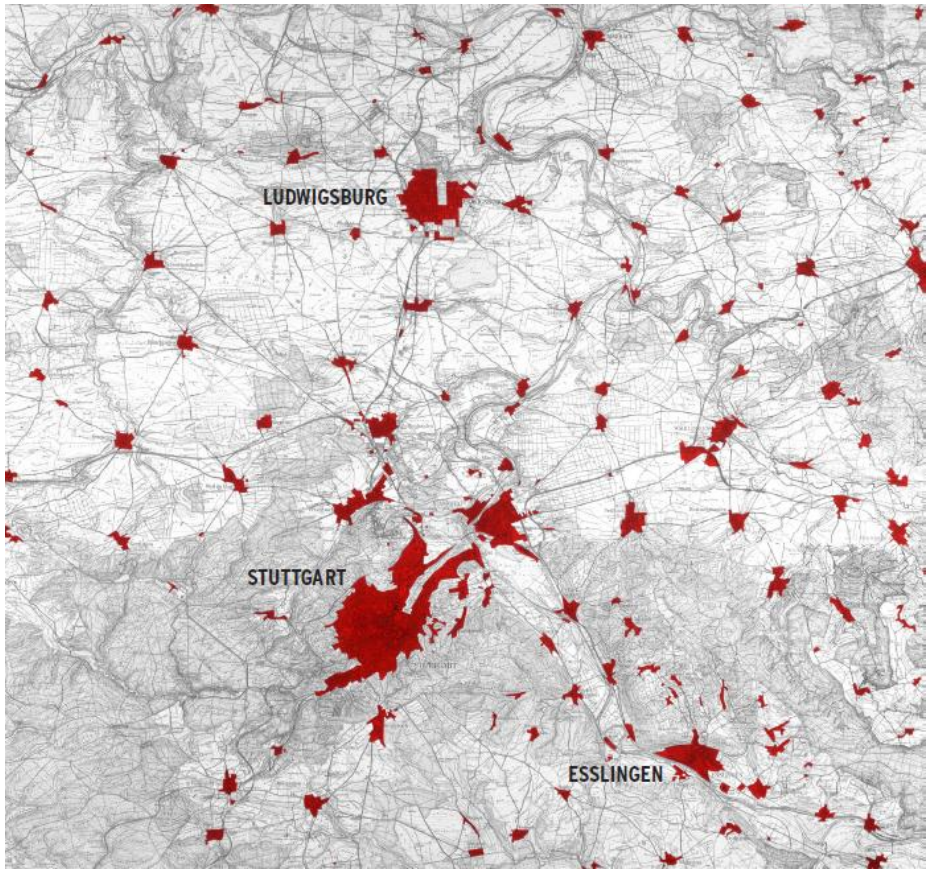
1954 Obertürkheim 2019

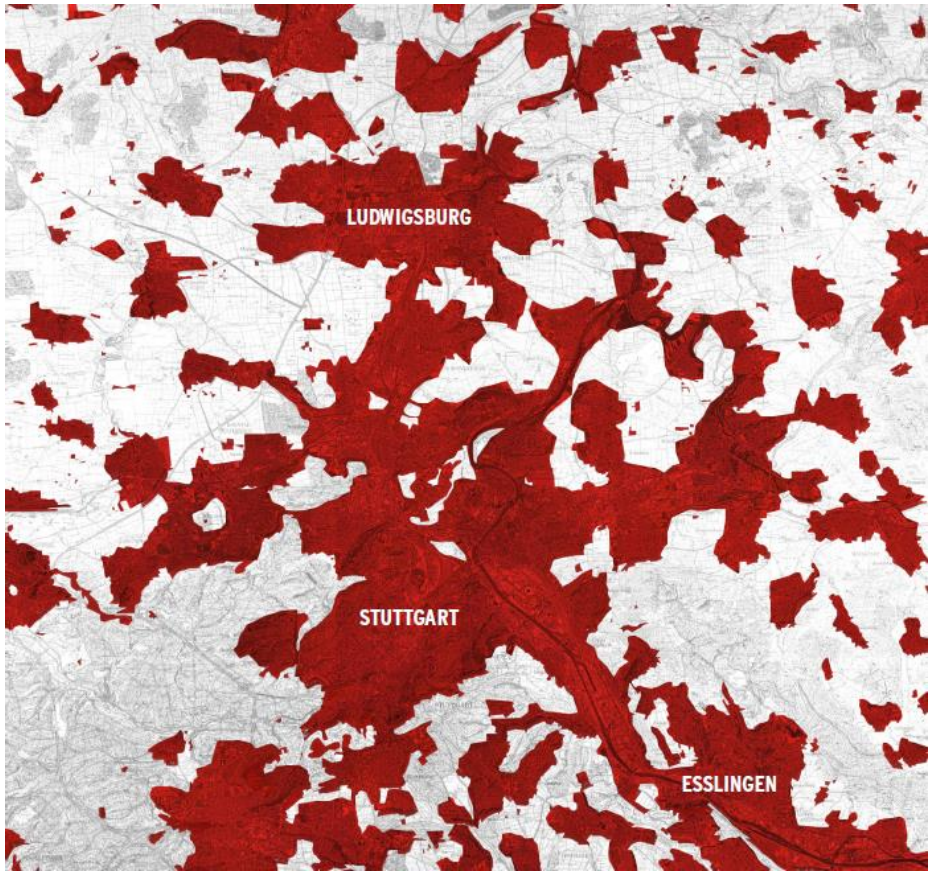
Bedrohte Landschaft
Lebensräume schwinden

- Pflanzen, Tiere und Landschaft in der Region sind gefährdet
- Bodenversiegelung, hohes Verkehrsaufkommen und intensive Landwirtschaft bedrohen Streuobstwiesen, Feldraine, Hecken und Alleen
- Schneisen beschädigen den Landschaftsraum und vernichten ökologische Verbundsysteme
- Der Erhalt von Naherholungsflächen muss Teil der Zukunftsvorsorge sein!
- Intakte Landschaften dürfen nicht der Verkehrsoptimierung zum Opfer fallen

Bedrohte Landschaft

Lebensräume schwinden





1939

Siedlungsentwicklung Großraum Stuttgart

2019

Siedlungsentwicklung in der Region

Die Grenzen des Wachstums

- Das Wirtschaftswachstum der vergangenen 50 Jahre hatte eine enorme Siedlungsentwicklung zur Folge
- Wirtschaftlicher Erfolg und Wohlstand locken immer mehr Menschen in die Region
- Seit den 1980er Jahren verlagert sich das Siedlungs- und Verkehrswachstum auch in ländliche Regionen
- Der Landschaftsverbrauch ist für die Region Stuttgart und die Menschen zunehmend ein Problem!

Verkehr in der Region

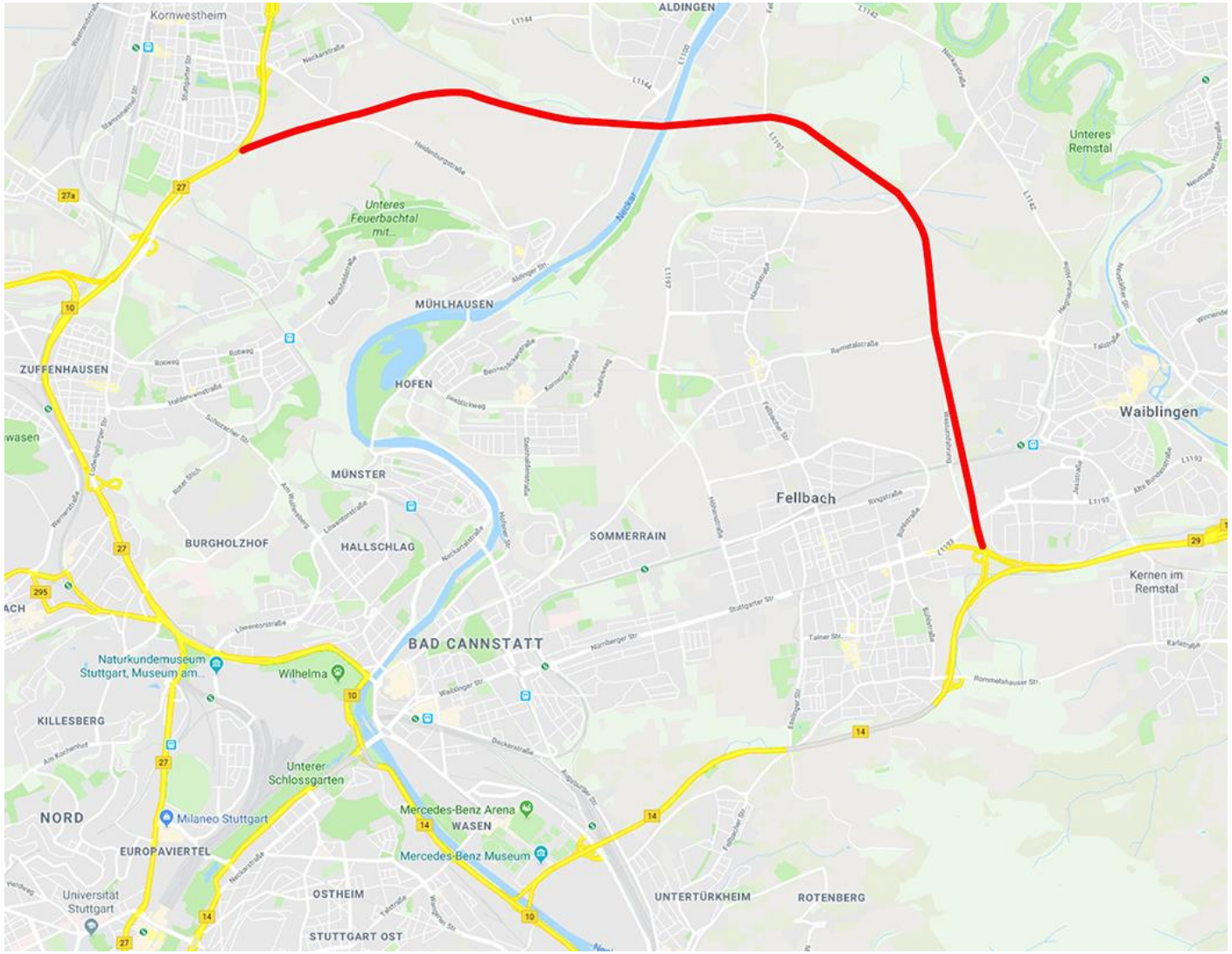
Ein Dauerthema

- Die Region Stuttgart zählt zu den staureichsten in Europa
- 2017 verbrachten Autofahrer im Großraum Stuttgart durchschnittlich 44 Stunden im Stau
- Der entstandene volkswirtschaftliche Schaden beträgt 918 Millionen Euro (vgl. Studie INRIX)
- Alternativrouten und der ÖPNV sind überlastet
- Zeitverlust, Lärm, Abgas und Feinstaub als Folge

Nord-Ost-Ring

Bedeutung für die Region

- Ein ringförmiger Ausbau der Hauptverkehrswege im Stuttgarter Nordosten wirkt entlastend.
- Klassifizierung als Bundesstraße unterstreicht die überregionale Bedeutung.
- Die Trasse soll im Nordosten Stuttgarts die B27 mit der B14 verbinden und auf 11,5 km Länge neu- bzw. ausgebaut werden.

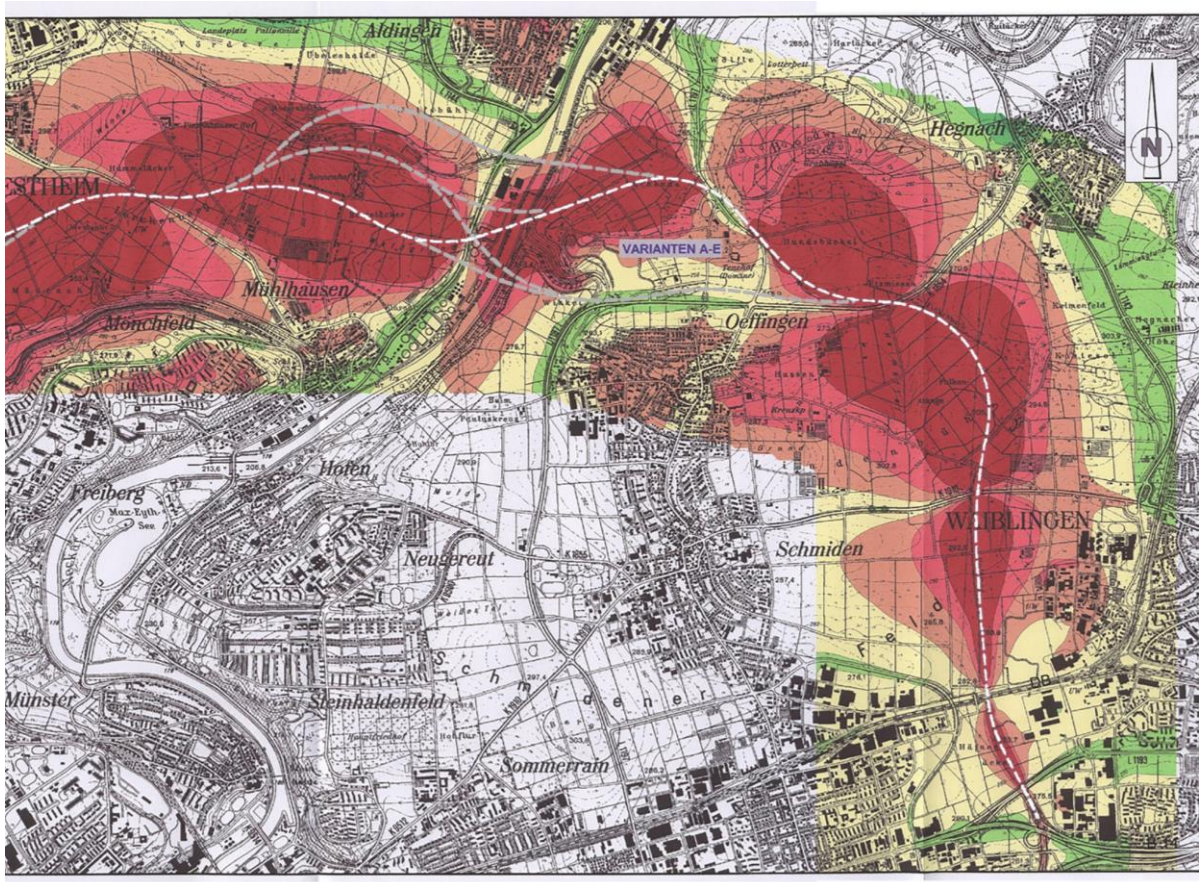


Nord-Ost-Ring
Bundesverkehrswegeplan 2030

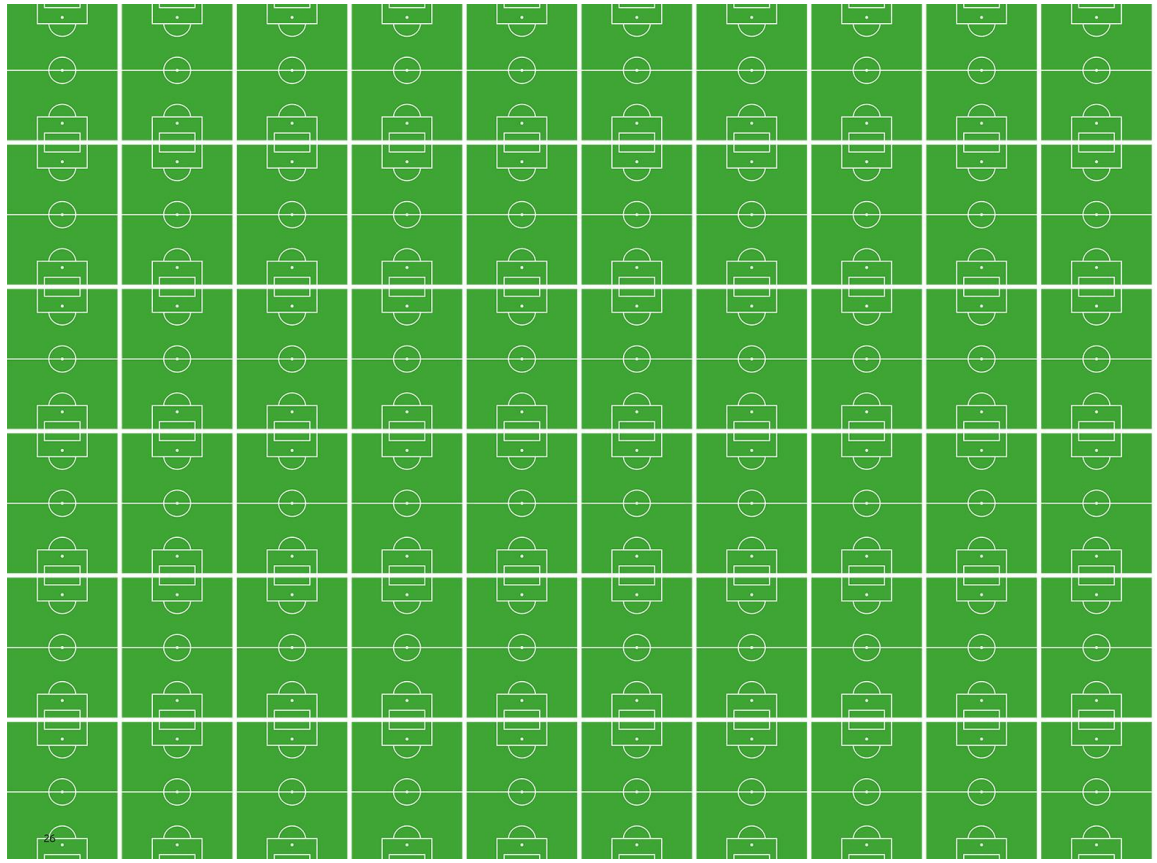
- Die bereits in der Öffentlichkeit diskutierte oberirdische Trasse hat beim Bundesverkehrsministerium den Status „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“.
- Die geplante Schnellstraße soll fast vollständig an der Oberfläche verlaufen, also über landwirtschaftliche Flächen und Naherholungsgebiete.
- Geplant sind beidseitig je zwei Fahrspuren, ein Mittelstreifen sowie Standspuren.
- Das vorhandene Straßennetz soll über großflächige Knotenpunkte angeschlossen werden: Fellbach, Waiblingen, Hegnach, Aldingen und Kornwestheim.
- Diese Variante hätte eine weitere Verdichtung zwischen Gemeinden zur Folge.

Lärmemissionen an der Oberfläche

Verschallung würde zunehmen



Landschaftsflächen und Wohngebiete wären von mehr Lärm belastet.



Der Landschaftsverbrauch würde mit 46,5 ha etwa 60 Fußballfeldern entsprechen.

Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

Ein Alternativkonzept

Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

Ein Alternativkonzept

- Das Angebot an Natur- und Erholungsflächen muss selbstverständlicher Bestandteil der Siedlungs- und Verkehrsplanung sein. Für Mensch, Ökosystem und Klima!
- Eine unterirdische Verkehrsführung würde das Verkehrsproblem lösen und die wertvollen Lebensräume und Freiflächen erhalten
- Eine einmalige Chance, im Sinne der Nachhaltigkeit Landschaft zu retten!
- So könnte das Projekt zum Modell für alle Ballungsräume Europas werden

Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

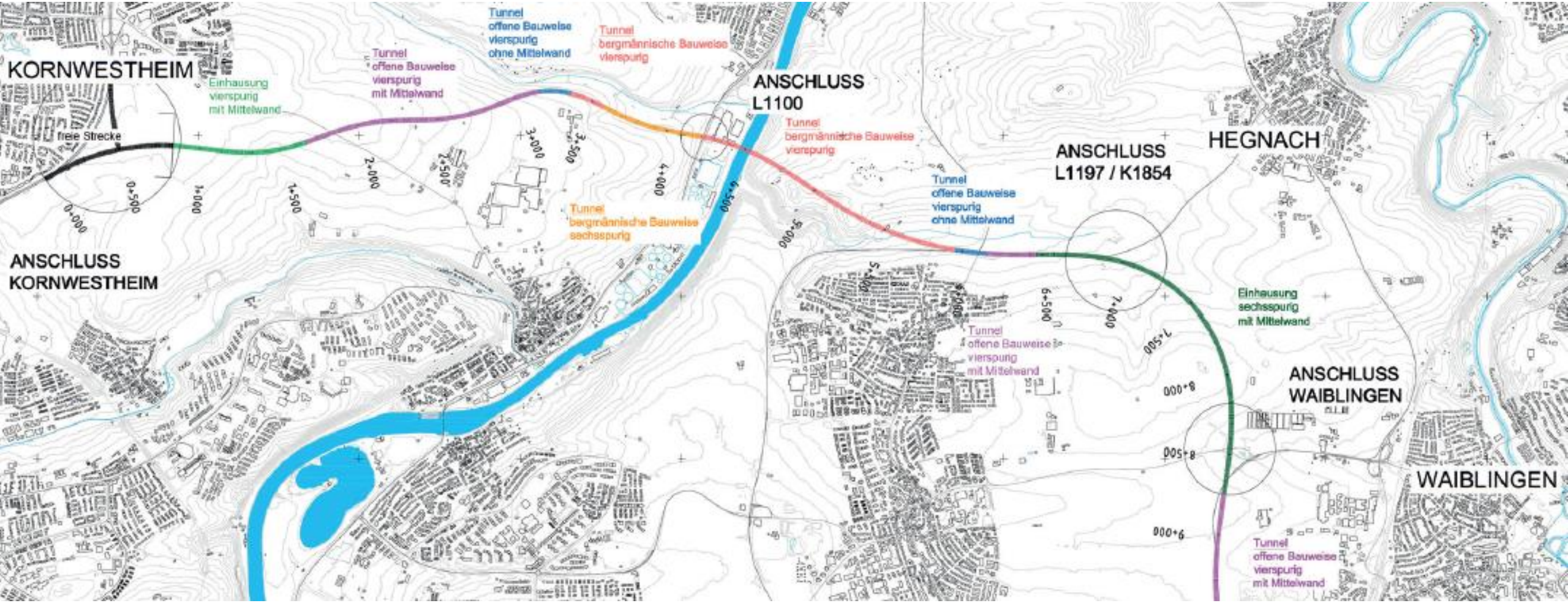
Weniger Flächenverbrauch

- Durch die unterirdische Trassenführung können große, zusammenhängende Landschaftsflächen erhalten werden.
- Die Tunnelstrecke folgt im Wesentlichen dem Vorschlag der Trassenführung an der Oberfläche.
- Mit kurzen Zufahrts-Rampen kann die Anbindung vorhandener Straßen flächensparend konzipiert werden.
- Lärm-, Abgas- und Feinstaubbelastung können so auf einen Bruchteil der Oberflächen-Lösung reduziert werden.

LANDSCHAFTSMODELL
NORD-OST-RING
EIN ALTERNATIVKONZEPT

Das Alternativkonzept

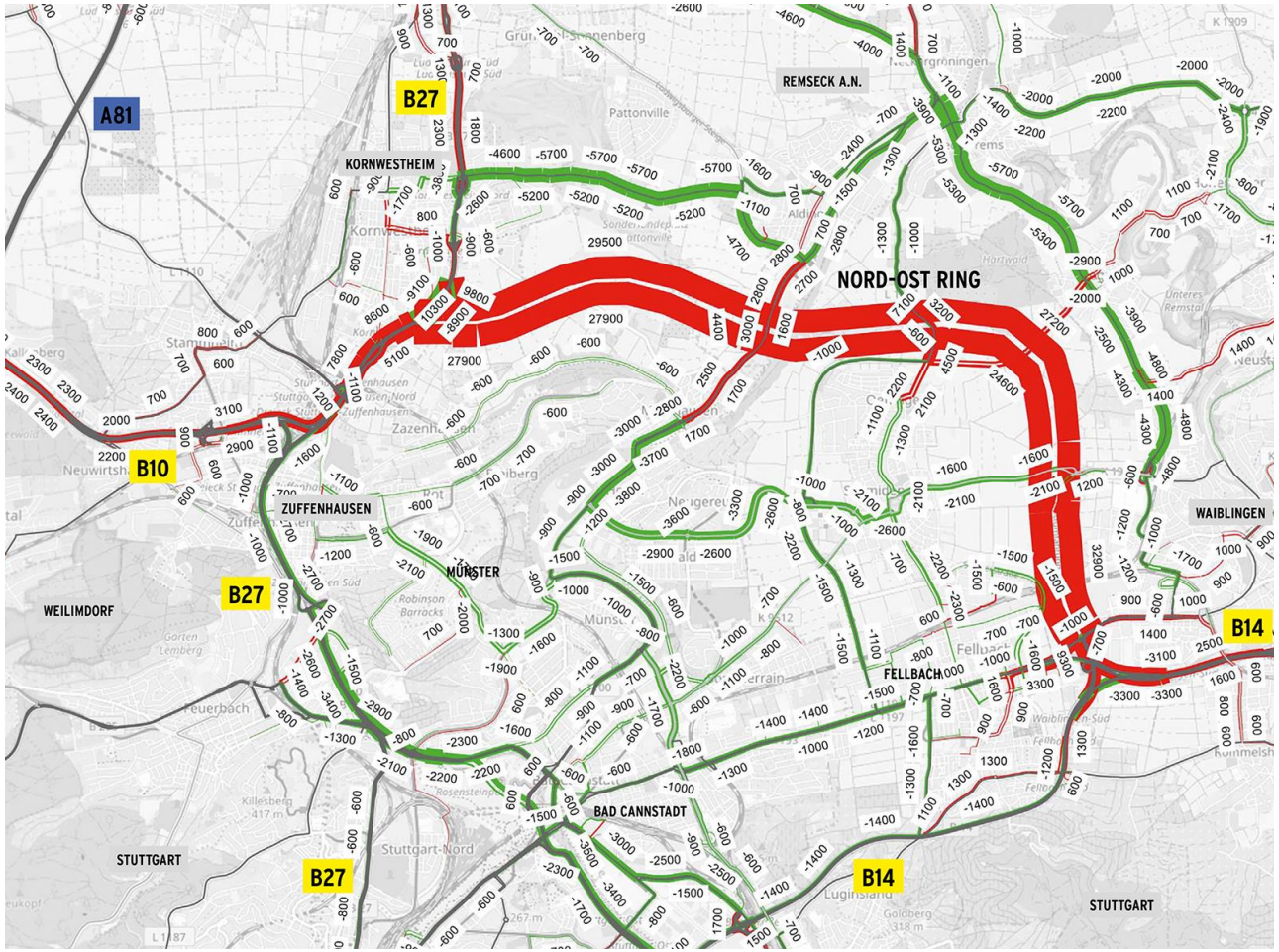
Ein detaillierter Blick



Verkehrliche Entlastung

Deutliche Verbesserungen

- Ringschluss bringt für die Gemeinden nördlich und südlich der gesamten Verbindung eine deutliche Verkehrsentlastung
- Ortsdurchfahrten von Remseck (-16.000 Kfz/24h), Waiblingen (-3.500 KfZ/24h) und Fellbach (-3.000 Kfz/24h) werden deutlich entlastet
- Obwohl bei Kornwestheim der Anschluss des Nord-Ost-Rings verläuft, können durch eine Bündelung der Verkehrsströme Teile Kornwestheims gleichzeitig entlastet werden



Strecken

- Autobahnen
- Bundesstraßen
- Landesstraßen
- Kreisstraßen

Streckenbalken

0 5.000 10.000 20.000

- Verkehrsabnahme (-)
- Verkehrszunahme (+)

LANDSCHAFTSMODELL
NORD-OST-RING
EIN ALTERNATIVKONZEPT

Nutzen-Kosten-Untersuchung

Die Tunnelvariante ist bauwürdig

- Bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Straßen wird der durch den Bau erzeugte Nutzen monetarisiert und den Baukosten gegenübergestellt. Ist der Nutzen größer als die Kosten (Faktor 1 oder mehr), gilt die Maßnahme als bauwürdig.
- Das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Landschaftsmodells „Nord-Ost-Ring“ beträgt 1,35.
- Die Kosten belaufen sich auf rund 1,2 Milliarden Euro.
- Die künftige mittlere Verkehrsbelastung des Nordostrings wird laut Machbarkeitsstudie etwa 60.000 Kfz/24h betragen.
- Darüber hinaus bringt die Tunnelvariante Vorteile mit sich, die bei der Berechnung noch gar nicht berücksichtigt sind: Erhalt von Erholungs- und Siedlungsflächen, keine Landschaftszerschneidung, weniger Auswirkungen auf Ökologie und Umwelt.

Website

Weitere Informationen

Weitere Informationen über das Landschaftsmodell und die Initiative finden Sie unter:

www.landschaftsmodell-nordostring.de

Oder schreiben Sie uns eine E-Mail, an info@landschaftsmodell-nordostring.de

Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

Eine Investition in die Zukunft

- Landschaft ist eine endliche Ressource. Jedes Jahr wird in Europa eine Fläche von der Größe Berlins neu versiegelt. In Deutschland sind es ca. 60 ha – am Tag!
- Städte und Ballungsräume wachsen, Freizeit und Naherholung rücken immer weiter in die Ferne. Das Ergebnis: Der Verkehr nimmt weiter zu.
- Umgehungsstraßen sind wichtig, dürfen aber nicht auf Kosten letzter Landschafts- und Ackerflächen gehen!
- Die gefährdeten Flächen müssen geschützt werden. Die Politik hat jeden Tag die Chance, im Sinne der Nachhaltigkeit zu entscheiden.
- So können wir mit dem Erhalt von Landschaft und Lebensqualität nachfolgenden Generationen Möglichkeiten offenhalten.

Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

Ein Alternativkonzept und eine Investition in die Zukunft

LANDSCHAFTSMODELL NORD-OST-RING
EIN ALTERNATIVKONZEPT

Pressekonferenz

Waiblingen, 21. Januar 2020