

# Tunnel-Pläne stoßen auf große Skepsis

Mit seinen Vorschlägen für einen in den Untergrund verlegten Nord-Ost-Ring löst der Unternehmer Rüdiger Stihl im Fellbacher Gemeinderat keine Begeisterung aus. Ein Grund ist, dass mit offenbar falschen Zahlen hantiert wird – und viele Fragen offen bleiben. *Von Sascha Schmierer*

Eine in den Untergrund verlegte Autobahn könnte aus Sicht des Unternehmers Rüdiger Stihl die Verkehrsprobleme im Nordosten von Stuttgart lösen – und einen Ringschluss zwischen der B 27 im Kreis Ludwigsburg und der B 29 durchs Remstal schaffen. Erste Pläne für den 10,7 Kilometer langen Mega-Tunnel zwischen Fellbach und Kornwestheim hat der Gesellschafter des Waiblinger Motorsägenherstellers bereits im Januar öffentlich präsentiert.

Schon wegen der verhärteten Fronten in der Diskussion um den Nord-Ost-Ring – nach einer jahrzehntelangen Debatte um Lärm, Feinstaub und Flächenverbrauch – waren die Vorschläge durchaus auf Interesse gestoßen. Dass eine vierspurige Autobahn übers Schmidener Feld nicht nur die besten Ackerböden Deutschlands vernichten würde, sondern in einer dicht besiedelten Region auch für Mensch und Natur eine extreme Belastung darstellt, ist schließlich eine nicht nur unterm Kappelberg geteilte Erkenntnis.

Kürzlich durften Stihl und seine Mitstreiter die Idee von der für etwa 1,4 Milliarden Euro in den Erdboden versenkten Doppelröhre auch den Fellbacher Stadträten ausführlich vorstellen. Der

**Rüdiger Stihl,**  
Tunnel-Befürworter

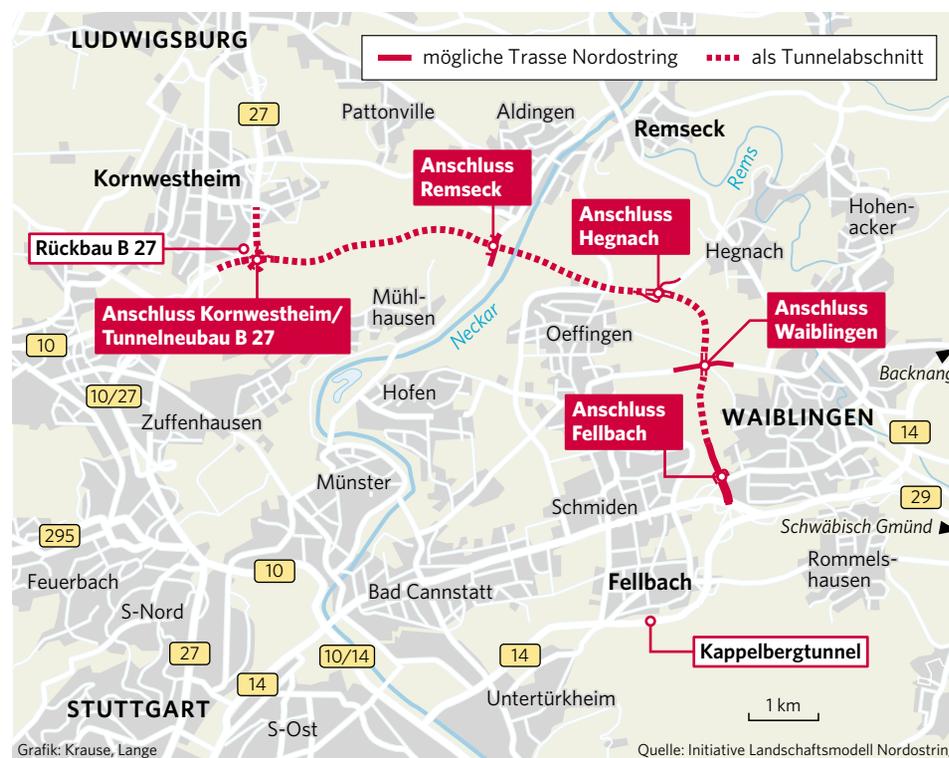
Unternehmer sprach von einer großen Chance, den Dauerstau in der Region zu lindern und gleichzeitig den Landschaftsverbrauch im Rahmen zu halten. Seine Initiative „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“ wird auch von den Firmen Bosch, Lapp und Trumpf unterstützt. „Wir wollen mehr als nur einen Tunnel, wir streben die Versöhnung von Ökologie und Ökonomie an“, warb er bei der Sondersitzung im Mörikesaal der Schwabendlandhalle für seine Idee. Rüdiger Stihl bezeichnete sich als entschlossenen Gegner eines oberirdisch geführten Nord-Ost-Rings und nannte den in den Untergrund versenkten Ringschluss ein „Leuchtturm-Projekt“ mit einem bundesweiten Vorbildcharakter.

Begeisterung freilich löste der Unternehmer mit seinem Vorschlag in Fellbach nicht aus. Sowohl die Stadtverwaltung als auch die Bürgervertreter reagierten am Dienstag ausgesprochen skeptisch auf die Idee mit der Tunnellösung. Das fängt bei den Vertretern der Landwirtschaft an, die große Sorge haben, dass der fruchtbare Ackerboden auf einer Großbaustelle buchstäblich unter die Räder kommt. Nur ein Teilabschnitt der 10,7 Kilometer langen Tunneltrasse – die unter dem Neckar bis



Allen Protestplakaten zum Trotz: Der Nord-Ost-Ring wurde bereits mehrfach totgesagt, taucht aber seit Jahrzehnten immer wieder aus der Versenkung auf. Foto: Gottfried Stoppel

## DIE TUNNEL-TRASSE FÜR DEN NORD-OST-RING



kurz vor der Oeffinger „Todeskreuzung“ vorgesehene Doppelröhre – soll tatsächlich in bergmännischer Bauweise gebohrt werden. Ausgerechnet im Bereich des Schmidener Felds, aber auch vor Kornwestheim, sehen die Planer eine offene Bauweise vor. Der Graben für den Tunnel wird ausgebagert und nach dem Bau der Röhre wieder verfüllt, beziehungsweise mit einem Betonkasten eingehaust.

Dass über dem Tunnel dereinst wieder Kartoffeln, Mais und Weizen gedeihen, bezweifelten die Stadträte Peter Treiber (FW/FD) und Richard Kauffmann (CDU) stark – auch wenn der von der Initiative angebotene Hohenheimer Bodenkundler Karl Stahr eine schonende Trennung der Erdschichten und einen Verzicht auf parallel laufende Baustraßen versprochen hatte. Kritik am aus seiner Sicht „nicht realistischen“ Bauablauf äußerte neben den Landwirten auch der Architekt Andreas Möhlmann (SPD). Er stellte die Idee vom Tunnel aber auch grundsätzlich infrage: „Sie wollen eine neue Straße bauen – planerisch ist das der gleiche Dinosaurier wie der oberirdische Nord-Ost-Ring, auch wenn da ein paar Grünflächen drüber sind“, sagte er.

Ebenfalls grundsätzlich wurde Ulrich Lenk in seinem Wortbeitrag: Der FW/FD-Fraktionschef merkte an, dass es auch bei einem untertunnelten Nord-Ost-Ring ein Kardinalfehler bleibe, dass der Kappelbergtunnel schon jetzt an der Kapazitätsgrenze sei und eine Filderauffahrt fehle. Lenk nannte die Vorschläge zwar einen „deutlichen Fortschritt“ im Vergleich zu den bisherigen Plänen, sah sich aber mit seiner SPD-Kollegin Sybille Mack auf einer Linie: Noch seien zu viele Fragen offen, als dass man sich wirklich eine abschließende Meinung bilden könne. Vor allem aber stützt sich die Machbarkeitsstudie der Initiative offenbar auf Zahlenmaterial, das aus Fellbacher Sicht grob fehlerhaft und längst überholt ist.

Seit Jahren mahnt die Stadt Fellbach bei der Region an, unstimme Daten über die Verkehrsentwicklung und vor allem die angebliche Entlastungswirkung korrigieren zu lassen – jetzt wird erneut mit dem Rechenmodell argumentiert. „Die Zahlen können so nicht stimmen, für uns ist unverständlich, dass Sie so etwas präsentieren“, sagte die Baubürgermeisterin Beatrice Soltys. Über den Nord-Ost-Ring sollen täglich 67 000 Fahrzeuge rollen, die Entlastung für Remseck wird mit 16 000, für Waiblingen mit 3500, für Fellbach mit 3000 und für den Pragsattel mit 7000 Fahrzeugen angegeben. Zugleich wiederholen Stihl und seine Mitstreiter die Behauptung, dass die neue Trasse angeblich keine überregionale Magnetwirkung hat.

## Stihl macht sich die Kette stumpf



Wer trägt denn die Kosten? Für den Nord-Ost-Ring-Tunnel braucht es viel Überzeugungsarbeit. *Von Sascha Schmierer*

Es muss Rüdiger Stihl klar gewesen sein, dass er in Fellbach mit seinen Vorschlägen für den überdeckelten Nord-Ost-Ring ein besonders dickes Brett zu sägen hat. Überrascht war der Unternehmer aber schon, wie viel Misstrauen ihm entgegenschlägt. Zweifel an Verkehrsprognosen, Skepsis beim Bodenschutz, kritische Nachfragen zu Lärmentwicklung, Auffahrtrampen und zum Schwerkverkehr – Fellbachs Stadträte nahmen die Machbarkeitsstudie fraktionsübergreifend nach allen Regeln der Kunst auseinander. Wie groß der Argwohn ist, zeigte sich bei Richard Kauffmann, der dem Bodenschutz-Experten seine eigenen Zitate um die Ohren schlug. Grünen-Fraktionschefin Agata Ilmurzynska wiederum dachte über die Kosten nach – und ob der oberirdische Nord-Ost-Ring kommt, wenn für die Tunnel-Variante das Geld ausgeht. „Wir nehmen zur Kenntnis, dass sie hochsensitiv auf die Fragen reagieren“, räumte Stihl am Ende der ursprünglich für März angesetzten, wegen der Corona-Krise aber verschobenen Vorstellungsrunde ein.

Ob die Überzeugungsarbeit sich gelohnt hat, ist eher zweifelhaft. Denn auf den ersten Blick hat die Idee, lieber einen landschaftsschonenden Tunnel zu graben als die Verkehrsprobleme der Region mit einer neuen Autobahn lösen zu wollen, ja durchaus Charme. Doch für die Stadträte bleiben noch zu viele Fragen offen. „Der Wille ist erkennbar. Aber wir tun uns schwer, das mit der Realität zusammenzubringen“, brachte es Oberbürgermeisterin Gabriele Zull auf den Punkt. Die Stadt will die Studie dennoch von unabhängigen Gutachtern prüfen lassen. 8000 Euro ist Fellbach eine seriöse Einschätzung wert.

Auf einem anderen Blatt steht, ob die Expertise unterm Strich überhaupt gefragt ist. Motorsägen-Gigant Stihl hat sich bei der Präsentation selbst die Kette stumpf gemacht – und von einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium erzählt. Für einen Tunnel, das ergab der Plausch in Berlin, würde der Bund nicht mehr zahlen als die 600 bis 800 Millionen Euro, die aktuell für den Nord-Ost-Ring kalkuliert sind. Für den ähnlich großen Rest der Baukosten müsste sich jemand anderes finden. Die Überzeugungsarbeit bei Land, Kreis, Kommunen und vielleicht sogar Firmen dürfte ähnlich aufwendig sein, wie die Klärung der offenen baulichen Fragen.