

▶ Wirtschaft wirbt für „Grünen Tunnel“

Reaktionen aus den Rathäusern



„Stihls Pläne sind nicht neu. Der ‚Grüne Tunnel‘ würde die letzten zusammenhängenden Flächen auf unserer Gemarkung – das Schmidener Feld – vernichten. Bauzeit und Bauweise würden die besten Böden Deutschlands zerstören und die Existenz unserer Landwirte nachhaltig beeinträchtigen. Ich bedaure, dass Herr Stihl seine Pläne wieder aufleben lässt. Ich bin sicher, dass die Initiative gut und aufwendig vorbereitet wurde. Allerdings sind die vielen grünen Bilder in den Werbematerialien trügerisch – grüner wird die Landschaft nach dem Bau einer mehrspurigen Straße sicher nicht. Eine Abstimmung, in der nur ein ‚Ja!‘ möglich ist, halte ich nicht für geeignet, um ein Meinungsbild zu erhalten. Die Haltung der Stadt Fellbach zum Nord-Ost-Ring ist eindeutig – wir lehnen dieses Jahrzehnte alte Projekt ab.“

Gabriele Zull
OB von Fellbach



„Gerade in diesen wirtschaftlich anspruchsvollen Zeiten ist es nötig, den Standort attraktiv zu halten. Hierzu gehört eine gute Verkehrsinfrastruktur. Die bessere Verknüpfung der Wirtschaftsräume Waiblingen und Ludwigsburg muss uns ein Anliegen sein. Den Tunnel halten wir für einen wichtigen Impuls, um die Diskussion zum Thema Verkehrsinfrastruktur weiterzuführen. Natürlich wissen wir, dass die Haushaltslagen angespannt sind. Doch derartige Entwicklungen haben einen langen Vorlauf.“

Sebastian Wolf
OB von Waiblingen

NORD-OST-RING

Stihl geht auf Stimmenfang für seine Tunnelpläne

Gut drei Jahre war es still um die Pläne von Rüdiger Stihl, den umstrittenen Nord-Ost-Ring in einen Tunnel zu verlegen. Jetzt startet der in Remseck lebende Gesellschafter des gleichnamigen Waiblinger Motorsägenherstellers eine neue Werbekampagne – mit Unterstützung zahlreicher bekannter Firmen aus der Region.

KORNWESTHEIM/REMSECK/WAIBLINGEN/FELLBACH

VON KRISTINA WINTER

Über eine Entlastungsstraße für den staugeplagten Nordosten Stuttgarts wird seit Jahrzehnten gestritten. Zigmal wurde die Trasse beerdigt, die von der B27 in Kornwestheim kommend bei Aldingen den Neckar quert und weiter nach Waiblingen sowie Fellbach führt. Genauso oft wurde die Idee wiederbelebt. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 steht der sogenannte Nord-Ost-Ring recht abgeschlagen unter „weiterer Bedarf“. Zuletzt hatte ein Vorschlag von Rüdiger Stihl Anfang 2020 für Diskussionsstoff gesorgt: Er will den Nord-Ost-Ring vierspurig in einen Tunnel verlegen. Der wäre fast elf Kilometer lang, hätte fünf Anschlüsse und würde aus heutiger Sicht 1,6 Milliarden Euro kosten. Eine Machbarkeitsstudie bescheinige dennoch ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis, sagt Stihl.

Mit im Boot hatte er von Beginn an die Unternehmen Trumpf, Lapp und Bosch. Inzwischen sind es mehr als 30 Firmen: Mercedes, Kärcher, Mahle, W&W, Mann & Hummel, Züblin, Wolf & Müller, LBBW, Scholpp und viele andere unterstützen Stihl bei einer großangelegten Werbekampagne für den sogenannten „Grünen Tunnel“. So nennt die Initiative den tiefergelegten Nord-Ost-Ring jetzt. Den beteiligten Unternehmen gehe es um die Sicherung des Wirtschaftsstandorts Stuttgart, wird verkündet. Seit Jahren kämpfe man in der Region mit Dauerstaus, die alle belasten. Mitarbeiter seien gestresst, Warentransporte unkalkulierbar. Der „Grüne Tunnel“ sei eine Lösung, die Pendlern, Anwohnern und Unternehmen doppelt zugutekomme. „An der Oberfläche erhalten wir das Grüne, unter der Erde fließt der



So soll der „Grüne Tunnel“ die Landkreise Ludwigsburg und Rems-Murr verbinden.

Grafik: Grüner Tunnel

Verkehr“, verspricht Stihl. Eine mindestens drei Meter dicke Erdschicht über der gesamten Tunnelstrecke gewährleiste auch nach dem Bau fruchtbare Flächen für die Landwirtschaft, ist auf der Homepage der Initiative zu lesen. Durch eine bodenkundliche Baubegleitung würden die Flächen geschützt und in ihrer ursprünglichen Funktion erhalten. Bodenschichten würden sorgfältig abgetragen und nach dem Bau wieder in derselben Reihenfolge und Stärke aufgetragen. Zudem werde etwa die Hälfte der Strecke in bergmännischer Bauweise erstellt, die Erdoberfläche in diesem Bereich bleibe gänzlich unberührt.

Unter dem Titel „Der Grüne Tunnel. Gut für uns alle“ wollen Stihl und seine Mitstreiter jetzt möglichst viele Stimmen aus der Bevölkerung für ihr Projekt sammeln – per Online-Voting. Sie hoffen sich, dadurch auch die politischen Entscheidungsträger davon überzeugen zu können. Unter anderem lehnt der grüne Verkehrsminister Winfried Herrmann den Nord-Ost-Ring – auch die Tunnelvariante – bisher strikt ab. Beim Online-Voting hat er übrigens keine Chance, seine Meinung kundzutun: Da kann man nur mit „Ja“ stimmen. Ob der Vorsitzende der FDP/DVP-Landtagsfraktion, Hans-Ulrich Rülke, das tun wird, ist nicht bekannt. Allerdings hat er bereits via Pressemitteilung verkündet, dass der „Grüne Tunnel“ volle Unterstützung verdiene.

■ **Was bewegt Stihl und seine Mitstreiter, gerade jetzt wieder aktiv zu werden?** Seit dem ersten Vorstoß habe sich an den massiven verkehrlichen Problemen im Nordosten Stuttgarts nichts verändert. Die politische Debatte sei erneut ins Stocken geraten, obwohl es sich um drängende verkehrliche Probleme handele, lässt Stihl seine Presseabteilung mitteilen. Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur müsste manches dringend in Ordnung gebracht werden, um Rahmenbedingungen zu schaffen, welche die Region attraktiv hielten. Ziel sei es, die einsetzende schleichende Abwanderung von Unternehmen zu stoppen.

■ **Woher nimmt die Initiative die Zuversicht, an eine Realisierung ihres Vorschlags zu glauben?** Der „Grüne Tunnel“ sei ein langfristiges Projekt. Es gehe nicht um kurzfristige wirtschaftliche oder politische Überlegungen. Der Nutzen des Tunnels sei sehr groß, weshalb vom Planungsrecht, das mit der Einstufung im Bundesverkehrswegeplan ja einhergehe, so schnell wie möglich Gebrauch gemacht werden sollte, finden die Unternehmer.

■ **Was bedeutet das Projekt für die Westrandbrücke, die Remseck plant?** Der „Grüne Tunnel“ bringe Remseck laut Regionalverkehrswegeplan eine Entlastung von rund 9.000 Fahrzeugen täglich. Aus verkehrlicher Sicht wäre somit eine neue Neckarquerung nicht erforderlich, meint Rüdiger Stihl.

Reaktionen aus den Rathäusern



„Die Stadt Kornwestheim nimmt den Vorschlag des ‚Grünen Tunnels‘ als potenzielle Alternative zum Nord-Ost-Ring zur Kenntnis. Bevor eine abschließende Position zu diesem Konzept bezogen werden kann, muss es jedoch ausführlich im Gemeinderat vorgestellt und diskutiert werden. Die Bewertung eines so weitreichenden Infrastrukturprojekts erfordert eine sorgfältige Prüfung aller Vor- und Nachteile sowie eine umfassende Einbindung der politischen Gremien und der Bürgerinnen und Bürger.“

Nico Lauxmann
OB von Kornwestheim



„Die Stadt Remseck steht dem Konzept des ‚Grünen Tunnels‘ grundsätzlich positiv gegenüber. Das Projekt bietet eine vielversprechende Möglichkeit, moderne Infrastrukturprojekte mit dem Schutz der Umwelt in Einklang zu bringen. Neben den ökologischen Vorteilen sehen wir auch die Bedeutung einer verbesserten Verkehrs- und Logistikinfrastruktur. Trotz der vielen Vorteile dürfen wir die Frage der Finanzierung nicht außer Acht lassen. Die Kosten für den Grünen Tunnel und die begleitenden Maßnahmen sind erheblich, und es muss sichergestellt werden, dass diese Last nicht auf die Kommunen abgewälzt wird. Die geplante Westrandbrücke wird durch den Tunnel nicht überflüssig. Vielmehr kann er diese gut ergänzen. Der Nord-Ost-Ring alleine bringt keine ausreichende Entlastung für Remsecks Neue Mitte.“

Dirk Schönberger
OB von Remseck

„Augenwischerei zählt mehr als Argumente“

Die Arge Nord-Ost, die seit 30 Jahren gegen die Pläne kämpft, räumt dem „Grünen Tunnel“ wenig Chancen ein

KREIS LUDWIGSBURG

VON SUSANNE MATHES

Nach der ersten Überraschung über die neue vehemente Werbekampagne für den „Grünen Tunnel“ zeigen sich Joseph Michl, Vorsitzender der Arge Nordost, und seine Mitstreiter gelassen. „Inhaltlich gibt es bei diesen Plänen nichts Neues“, sagt er. „Aber es stehen Wahlen an.“ Also werde nun Aktionismus an den Tag gelegt, „nach dem Motto: Wir fischen zwar im Trüben, aber irgendeine Partei wird es schon aufnehmen“, so Michl. Leider verfange Augenwischerei aber oft mehr als sachliche Argumente.



„Wie kommt eine LBBW dazu, den Tunnel zu propagieren?“

Joseph Michl
Arge Nord-Ost

„Jetzt sei der Zeitpunkt für eine Kampagne noch schlechter: „Wenn schon der oberirdische Nord-Ost-Ring für 270 Millionen Euro in Zeiten, in denen es dem Land besser ging, nicht finanziert wurde, kann sich doch jeder ausrechnen, wie jetzt, wo sogar Brücken einstürzen, die Chancen für ein 1,6-Milliarden-Euro-Projekt stehen“, sagt der Agraringenieur. Er kämpft mit mehr als 200 Mitstreitern von Anfang an gegen das Verkehrsprojekt und für die Erhaltung der Böden, Landschaft und Natur nördlich Stuttgarts. Dass Hans-Ulrich Rülke, Vorsitzender der FDP-Landtagsfraktion, per Presseerklärung gleich auf den „Grünen Tunnel“-Zug aufsprang, wundert Michl daher: „Sein Chef in Berlin erklärt ja andauernd, dass kein Geld da ist.“



Entlang der Trasse warnen Plakate vor dem Projekt.

Foto: Susanne Mathes

Ein weiterer Fakt stößt Michl auf. „Dass große Firmen die Kampagne unterstützen, ist die eine Sache. Aber ich frage mich, wie eine LBBW dazu kommt, die große Teile vom Land, den Landesbeteiligungen und der Landeshauptstadt getragen wird, gegen deren Interessen den ‚Grünen Tunnel‘ zu propagieren.“

Neue Argumente braucht Michl gegen den Nord-Ost-Tunnel nicht – die seitherigen seien unwiderlegbar, nun kämen „wahnsinnige

Erbewegungen, Bodenzerstörung und ein noch massiverer Eingriff als beim reinen Straßenbau“ hinzu. „Dass Herr Stihl den hohen Wert von Freiflächen erkannt hat, eint ihn ja mit uns.“ Nicht aber die Ansicht, dass das Projekt große Entlastung bringe. Allein wo der Tunnel im Südosten Kornwestheims auf die B27 trafe „und sich erhebliche Verkehrsmengen mischen und entflechten müssten“, seien deutlich mehr Autos und Lkws zu erwarten.

Fachmann Brust: Keine Lobby für beste Böden

STUTTGART

VON SUSANNE MATHES

Jochen Brust aus Stuttgart ist Landwirt mit Flächen auf der „Grünen-Tunnel“-Trasse. Er ist aber auch Agrarwissenschaftler mit Dokortitel, der an der Uni lehrt, und Berater für nachhaltigen Pflanzenbau.

Die Idee, Böden mit exquisiten Parabraunerden für den Tunnel in Schichten ab- und später wieder aufzutragen, ja überhaupt der Umgang mit dieser Ressource, lässt sich für ihn in einem einzigen Wort zusammenfassen: „Frevel“.

„Diese Böden, vor allem in Kornwestheim, sind die hochwertigsten in ganz Baden-Württemberg. Sie haben eine unglaublich lange Zeitspanne gebraucht, um sich zu entwickeln, und leben stark von ihrer inneren Struktur und durchgängigen Poren, die Wasser und Nährstoffe speichern und die Pflanzen auch in schwierigen Zeiten hervorragen versorgen.“ Trage man sie

ab, könne man sie zwar theoretisch neu auftragen. „Aber diese innere Durchporung, die Lebendigkeit und Durchsetzung sind dann weg“, sagt Brust. „Alle Erfahrungen zeigen: Rekultivierungsböden haben nichts mehr mit dem zu tun, was sie vorher waren. Alles andere ist ein Mythos.“

Auch eine Dichte und Mächtigkeit von zehn bis 20 Metern sei über einem Tunnel nie mehr erreichbar. „Diese Böden sind ein Naturmonument und ein komplexes Ökosystem, vergleichbar mit dem Regenwald. Nur haben viele Menschen leider kein Bewusstsein mehr dafür und keinen Bezug mehr dazu. Die Böden haben keine Lobby.“

Komme der „Grüne Tunnel“, seien die Äcker nicht mehr ertragsfähig. Es gehe aber um noch vieles mehr. Hochwasserschutz, Kaltluftsenken, Biodiversität: All die gewachsenen Strukturen auf der Trasse, so Jochen Brust, seien einmalig und nicht rekonstruierbar.