

Nichts Neues zum Nordoststring-Tunnel

Eine überraschungsarme Podiumsdiskussion zur umstrittensten Straßenbau-Idee der Region mit Dr. Rüdiger Stihl und Winfried Hermann

VON PETER SCHWARZ

REMS-MURR-KREIS. Was gibt es Neues zum „Grünen Tunnel“, einem tiefergelegten Nordoststring über das Schmidener Feld? Nichts, nada, niente. Das offenbarte mit zermürbender Eindringlichkeit eine Podiumsdiskussion am Montagabend im Mercedes-Benz-Businesscenter der Stuttgarter MHP-Arena. Landesverkehrsminister Winfried Hermann (gegen den Ring), Steffen Bilger, Parlamentarischer Geschäftsführer der CDU/CSU-Bundestagsfraktion (dafür), Beatrice Soltys, Baubürgermeisterin von Fellbach (dagegen) und Dr. Rüdiger Stihl, Geschäftsführer der „Initiative Grüner Tunnel“, debattierten durchaus munter, aber weitestgehend überraschungsfrei. Es bleibt, wie es ist: Die einen sagen so, die anderen sagen so.

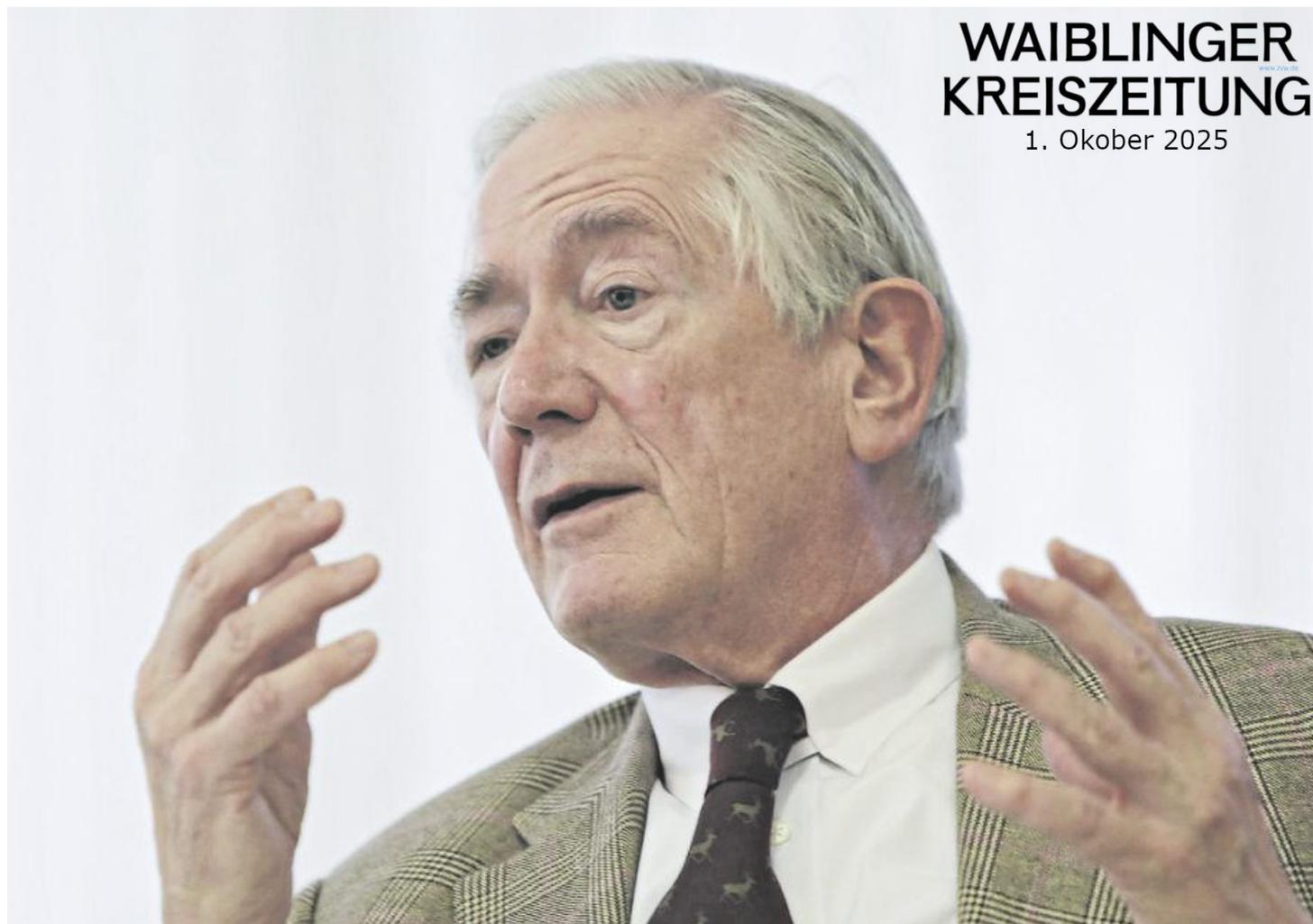
Nordoststring für Anfänger: Die Vorgeschichte

Die Idee des Nordoststrings – eine vierspurige Straße von Fellbach/Waiblingen übers Schmidener Feld nach Kornwestheim, um die B14/B29 mit der B27 zu verbinden – kursiert seit einem halben Jahrhundert. Dann gäbe es keine Staus mehr, verheißen die Befürworter. Das würde nur noch mehr Verkehr anlocken und das Schmidener Feld zerstören, unken die Gegner.

Vor sechs oder sieben Jahren schien die Debatte mehr oder weniger durch: zu teuer, das Ding, zu unökologisch. Bis im Jahr 2020 Dr. Rüdiger Stihl vorschlug, die knapp elf Kilometer lange Passage unterirdisch zu realisieren, um die Wiesen und Äcker darüber zu schonen. Die Gegner hielten routiniert dagegen: Auch ein Tunnelbau werde kostbare Ackerböden aufreißen – und überdies statt gut 200 Millionen Euro 1,6 Milliarden kosten. Landesverkehrsminister Hermann organisierte einen mehrtägigen „Faktencheck“ mit Experten und bedankte sich am Ende für den „konstruktiven Austausch“. Das Ergebnis allerdings ließ sich trotz vieler langer Vorträge recht kurz zusammenfassen: Die Befürworter blieben dafür, die Gegner dagegen. Daran än-



Landesverkehrsminister Winfried Hermann.
Foto: Sofija Shahaievskva



WAIBLINGER
KREISZEITUNG
1. Oktober 2025

Dr. Rüdiger Stihl, Vater der "Grüner Tunnel"-Idee: Er wirbt für einen tiefergelegten Nordoststring übers Schmidener Feld. Foto: Benjamin Büttner

derte sich auch nichts, als die einen Riesenplakate kleben und sogar die Trikots von Handball-Bundesligist TVB Stuttgart mit dem „Grüner Tunnel“-Logo verzieren ließen – die anderen nämlich höhnten nur: Wenn man ihn wie Waschmittel anpreise, werde der Unsinn auch nicht vernünftiger.

Nun also mal wieder eine Podiumsdiskussion. Zum Einstieg gibt es einen Imagefilm, den eine Werbeagentur im Auftrag der Projektbefürworter erstellt hat. Markanteste Formulierung darin: Der „Grüne Tunnel“ sei ein „Leuchtturmprojekt für Deutschland“. Danach argumentiert Rüdiger Stihl: Der „Wohlstand in der Region Stuttgart“ sei gefährdet wegen all der Staus – aber die letzten Freiflächen in der Region zu „zersiedeln und versiegeln“, sei auch keine Lösung. Der „Grüne Tunnel“ werde dafür sorgen, dass es unten rollt und „oben grün, lebenswert und fruchtbar bleibt“, werde „Ökonomie und Ökologie versöhnen“.

Der grüne Landesverkehrsminister Winfried Hermann kontert, auch für die Tunnelvariante müssten immense Erdmengen bewegt werden, zurück bleibe erst mal „toter Boden“. Gegen Staus empfehle er „kleinräu-

mige Lösungen“ wie eine Brücke in Remseck oder die Ertüchtigung des Autobahnzubringers von Backnang nach Mundelsheim. Selbst wenn der Ring käme, wäre er frühestens in 25 Jahren fertig – bis dahin wären aus den 1,6 Milliarden Kosten „drei oder vier geworden“. Kurzum: eine „unterirdische Fata Morgana“.

Ein interessanter Schlenker zum Zustand der Bahn

CDU-Mann Steffen Bilger argumentiert vergleichsweise dezent – er finde es „total positiv, wenn es so einen innovativen Vorschlag gibt“ –, schafft es aber en passant, die einzige verbale Überraschungsrakete des Abends zu zünden: In allen Verkehrsbereichen müsse sich was tun, auch auf der Straße; immerhin, „im Bereich der Schiene sind wir jetzt sehr gut unterwegs“. Als aus dem Publikum Gepruste ertönt, schiebt Bilger nach: „Wer darüber lacht, hat echt einiges nicht mitbekommen.“ Sicher, derzeit gebe es Erschwernisse, aber wenn Stuttgart 21 erst mal fertig ist, „wird das richtig gut“.

Die Fellbacher Baubürgermeisterin Beatrice Soltys tadelt: Die Bauarbeiten würden eine „100 Meter breite Schneise“ auf elf Kilo-

metern durchs Schmidener Feld pflügen, „feinsten, gewachsenen Boden ruinieren“, die Landwirtschaft „auf sehr, sehr lange Zeit“ um ihre Erträge bringen – und jede der fünf Ein- und Ausfahrten verbrauche „sechs Hektar noch dazu. Was ist da bitteschön noch ökologisch dran?“

Sie sind höflich zueinander; einigen können sie sich auf nichts. Soltys nennt es eine „Mär“, dass der Ring überhaupt Entlastung bringe, er werde nur noch mehr Fernverkehr anziehen – das wiederum bezeichnet Stihl als „Mythos“. Soltys sagt, bei Winfried Hermanns „Faktencheck“ hätten „profunde Fachleute aus ganz Deutschland“ nachgewiesen, dass der Ring auch verkehrstechnisch keine kluge Lösung sei – Stihl bezeichnet die Experten, die damals tagten, als „Versammlung handverlesener Gegner des Nordoststrings“.

Fazit: Die Fronten sind betonhart gegen jede Einsickerung von Argumenten der anderen Seite flächenversiegelt. Bevor sich daran etwas ändert, wird der Schiefe Turm von Pisa begradigt, das Hofbräuhaus zu einer Entzugsklinik umgewidmet und die Formel-1-WM als Lastenradrennen ausgetragen.