

# Region: „Grüner Tunnel“ kein Thema

Der Verkehrsausschuss des Regionalverbands hat sich mit der von großen Unternehmen getragenen Initiative befasst. Doch die Zustimmung wird woanders gesehen.

REMSECK/KORNWESTHEIM/  
FELLBACH/WAIBLINGEN

VON JULIA SCHWEIZER

Auto an Lastwagen an Lastwagen und wieder an Auto – die Bilder sind eindrücklich, die Dr. Rüdiger Stihl am Mittwoch abspielen lässt. Aufgenommen wurden die Szenen des Videos auf beiden Seiten der Neckarbrücke bei Neckarrems. Solche Bilder gäbe es laut Stihl nicht mehr, wenn der „Grüne Tunnel“ gebaut würde, der zwischen Waiblingen und Fellbach in den Untergrund geführt und bei Kornwestheim-Süd an die B 27 angeschlossen wird. Und man würde nur so der Wirtschaft in den Kreisen Ludwigsburg und Rems-Murr gerecht, die eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur benötige – die „desolate Bahn“ schaffe das nicht. Wer nicht wolle, dass noch mehr Unternehmen wegzögen und „arme Pendler und Anwohner“ leiden, müsse für den Tunnel stimmen. All dessen ist sich der Neckarremser sicher, der nach seiner Tätigkeit im Vorstand von Stihl seit 20 Jahren pensioniert ist und nun „genügend Zeit hat, sich für dieses Projekt zu engagieren“.

Und es, nach einer großen Werbekampagne seit Herbst 2024 und einer Podiumsdiskussion im VIP-Bereich des VfB Stuttgart im Stadion am Montagabend, nun den Regionalräten im Verkehrsausschuss präsentierte. Anlass war ein Antrag der Fraktionen von CDU, FW und FDP. Der „Respekt vor den großen Arbeitgebern“ hinter der Kampagne – aktuell sind es laut Rüdiger Stihl rund 50, von seinem Unternehmen, Automobilzulieferern und Logistikern bis zu Lotter und Dürr aus Bietigheim – gebiete es, dass sie im Verkehrsausschuss ihre Idee präsentieren könnten. Und dass der Regionalverband das Projekt „politisch begleitet“, hatte damals der Freie Wähler und Waiblinger Ex-OB Andreas Hesky gesagt. Damals, das war bereits im Dezember.

## Das Thema Geld

Doch auf einige Monate kommt es eh nicht an. Ausgangspunkt ist zum einen die jahrzehntealte Debatte um den Nord-Ost-Ring, um auch auf der anderen Seite der A8 und A 81 eine Umfahrung von Stuttgart zu schaffen. Und zum anderen die bereits vor fast sechs Jahren von Stihl in die Diskussion gebrachte Tunnel-Variante – deren Genehmigung und Realisierung geschätzt zehn Jahre benötigen würde. 1,2 Milliarden Euro wurden im Januar 2020 für den Bau des Tunnels mit zwei zweispurigen Röhren auf 10,7 Kilometern Länge und mit fünf Anschlüssen genannt, schon länger aber ist man bei 1,6 Milliarden. „Die Kosten wurden uns immer wieder um die Ohren gehauen“, griff Stihl das



LUDWIGSBURGER  
KREISZEITUNG  
4. Oktober 2025

Der „Grüne Tunnel“ soll in zwei Röhren je zwei Spuren aufweisen und die B 27 mit der B 14/B 29 verbinden.

Grafik: Initiative Landschaftsmodell

nun auf. Doch die seien nach Vorliegen der von seiner Initiative beauftragten Machbarkeitsstudie „reell“. Und dem Tunnel werde mit 1,4 ein „exzeptionelles“ Kosten-Nutzen-Verhältnis attestiert, sagte er über die Maßeinheit – allerdings: Für die oberirdischen Varianten wäre dieser Wert teils bei fast 10, schreibt die Verbandsverwaltung in ihrer Einschätzung.

Selbst wenn man noch die Kosten für Betrieb und Instandhaltung hinzurechnet: „Auch das wäre noch zu machen“, sprang Gabriele Heise (FDP) Stihl bei. Zumal ja jüngst der Bund ein Infrastrukturpaket aufgelegt habe.

## Kritik an Landesregierung

Doch sie nannte ebenso den wohl größten Knackpunkt: die Politik. Im Bundesverkehrswegeplan ist der (oberirdische) Nord-Ost-Ring nur im „erweiterten Bedarf“ enthalten und es sei Aufgabe der CDU, dass dies auch nach der Fortschreibung 2026 der Fall bleibe. Vor allem aber müsse „das Land in die Puschen kommen“, und die auch hier mitregierende CDU dafür entsprechend sorgen, sagte sie zu Fraktionssprecher Elmar Steinbacher.

Der hatte zuvor Bezug genommen auf die Podiumsdiskussion am Montagabend, mit Stihl und dem CDU-Bundestagsabgeordneten Steffen Bilger auf Befürworterseite. Dabei wurde unter anderem kritisiert, dass das Land die Planungen nicht vorantreibe. Doch solange der Nord-Ost-Ring nicht im „vordringlichen Bedarf“ stehe, womit auch die Finanzierung durch den Bund gesicherter wäre, brauche das Land nichts planen, so Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne), bekanntermaßen ein Gegner von Straßenneubauten.

## Ökologische Argumente

Weiteres Gegenargument vor allem der Grünen: Zusätzliche Straßen ziehen zusätzlichen Verkehr an, und nicht nur die S-Bahn, auch diese Infrastruktur sei in einem desolaten Zustand, verwies Regionalrat Michael Lateier auf sanierungsbedürftige

Brücken und den Engelbergstunnel. Und das allein sei nicht schuld an der schwächelnden Konjunktur. Ebenso verbraucht auch der Tunnel Fläche, sagte er.

„Damit befinden wir uns in guter Gemeinschaft mit der einen oder anderen Kommune“ – etwa Fellbach, bei der VfB-Veranstaltung am Montag vertreten durch die Baubürgermeisterin Beatrice Soltys, die zudem einen Verkehrskollaps auf den Straßen vor und hinter den Enden des Tunnels fürchtete. Auch aus Kornwestheim waren aus diesen Gründen kritische Töne gekommen.

Am Mittwoch waren diese kein Thema, Stihl hatte eingangs aber auf einen möglichen „Landschaftspark“ im Südosten der Salamanderstadt verwiesen, wenn im Zuge des Anschlusses die B 27 auf rund einem Kilometer verschwenkt würde. Ebenso würde der Tunnel knapp 50 Hektar weniger Fläche verbrauchen als die oberirdische Variante. Stihl ging auch auf Kritik vom Montag ein, dass das Projekt wertvolle Böden zerstöre. Bei einer richtigen „Umsetzung“ könne die Leistungsfähigkeit erhalten bleiben, Vorbild sei ein Schienenbau zwischen Zürich und Bern.

## Folgen des Antrags

Doch wie geht es nun weiter? Mit einem Antrag auf Abschaffung der 1. Klasse in der S-Bahn zog Thomas Leinertz (SPD) einen Vergleich zu einem Thema, das im Verkehrsausschuss fast genauso lange und erfolglos immer wieder diskutiert wird. Doch bei dem „Show-Antrag“ zur 1. Klasse hätte der VRS wenigstens eine Handhabe.

Ebenso wenig habe es in Sachen Tunnel Neues gegeben – eine Bewertung nicht nur von Gegnern, wenngleich alle mehr Professionalität und das große Engagement Stihls würdigten.

Auch die Geschäftsstelle des VRS, die vorschlug, die Tunnelpläne lediglich zur Kenntnis zu nehmen anstatt etwas zu be-

schließen, sieht aufgrund der Kosten, der Widerstände und des Planungsthemas keine kurz- oder mittelfristige Realisierung des Tunnels. „Wir sollten uns stattdessen auf das Machbare konzentrieren, wie die Westrandbrücke, anstatt uns im Kreis zu drehen und in fünf Jahren das Thema nochmals zu debattieren“, so Leinertz.

„Setzen wir auf die Straße, schwächen wir die Bahn – sowohl jetzt als auch in Zukunft. Der Grüne Tunnel ist ein Relikt aus der Vergangenheit.“

Philip Königter  
Linke/Piraten/SÖS

Auch Hesky, der zunächst den Antrag nicht wie die Verwaltung als erledigt ansehen wollte, musste konstatieren, dass ein Engagement der Regionalpolitik derzeit keinen Sinn mache. Aber immerhin sei der Tunnel weiter im Gedächtnis.

Nach rund einer Dreiviertelstunde blieb Rüdiger Stihl nicht viel mehr übrig, als den Räten zuzurufen, dass man freilich nicht angetreten sei, sämtliche Verkehrsprobleme zu lösen. „Aber wenn Sie in Kauf nehmen wollen, dass noch mehr Firmen wegziehen...“

## ► Vorplanung für Westrandbrücke

Die geplante und in einem Bürgerentscheid knapp abgeseignete Brücke soll als „kleinräumige Verkehrslösung“ die Landesstraßen und den Hauptknoten an der Neuen Mitte bei Neckarrems entzerren und weiter nach Westen schieben. Vor rund einem Jahr hatte der Remsecker Gemeinderat zugestimmt, dass von sechs Varianten – darunter auch Pläne von Gegnern, nicht zu bauen – drei weiter untersucht werden. Das sollte laut damaligem Zeitplan bis Ende 2025 erfolgen. Auf Anfrage nun heißt es, dass die Vorplanung bis Mitte 2026 abgeschlossen sein werde. Erst danach gebe es auch Angaben zu den Kosten. (jsw)