

Detailarbeit gegen den Nord-Ost-Ring

Mit den Gedankenspielen für eine teilweise im Tunnel verlaufende Trasse hat der Unternehmer Rüdiger Stihl in Fellbach wenig Begeisterung ausgelöst. Von Gutachtern überprüfen lässt die Stadt die Idee aber dennoch – auch wegen der Entwicklung in Remseck. Von Sascha Schmierer

Für die Landtagswahl im März hat sich Paul Rothwein schon mal Geld für eine kleine Anzeigenkampagne zur Seite gelegt. „Remstal in Gefahr“ soll der Slogan heißen, mit dem der Oeffinger Bauunternehmer vor allem Kandidaten aus dem bürgerlichen Lager zu einem Bekenntnis gegen den Nord-Ost-Ring zwingen will. Von Fellbach bis Schwäbisch Gmünd sollen die Wähler vor dem Urnengang in Zeitungsannoncen und Amtsblatt-Insertaten ermahnt werden, ihr Kreuzchen auch an der richtigen Stelle zu machen – und Befürwortern des seit Jahrzehnten durch die politische Landschaft geisternen Projekts keine Stimme zu schenken.

Schon 2016 hatte Paul Rothwein, für die CDU seinerzeit pikanterweise noch mit Sitz und Stimme im Fellbacher Gemeinderat vertreten, die Stimmung gegen den Nord-Ost-Ring geschürt. Und bei der Bundestagswahl bekam Parteifreund Joachim Pfeiffer den Zorn des Lokalpolitikers zu spüren. Dass der CDU-Kreisvorsitzende sich wiederholt als Fan der befürchteten Bypass-Autobahn outete, kostete ihn zwar nicht das Direktmandat. Am lokalen Wahlergebnis ablesbar war es aber durchaus, dass sich die Fellbacher von ihrem Bundestagsabgeordneten in Verkehrsfragen nicht gut vertreten fühlen.

„Auch ein Tunnel hat schwerste Folgen für die Ackerböden.“

Ökologie-Gutachten

ten Bypass-Autobahn outete, kostete ihn zwar nicht das Direktmandat. Am lokalen Wahlergebnis ablesbar war es aber durchaus, dass sich die Fellbacher von ihrem Bundestagsabgeordneten in Verkehrsfragen nicht gut vertreten fühlen.

Dass in die Diskussion um den längst beerdigt geglaubten Nord-Ost-Ring erneut Bewegung geraten ist, liegt freilich nicht allein an der Landtagswahl. Denn die von Wirtschaftsgrößen geförderten Gedankenspiele um eine zumindest teilweise im Tunnel verlaufende Trasse haben für ein neues Kapitel einer fast unendlichen Geschichte gesorgt. Seit dem vergangenen Frühjahr zieht der Unternehmer Rüdiger Stihl mit der Idee durch die Region, die für die Logistik wünschenswerte Trasse in die Erde zu legen.

Im Schlepptau hat der Gesellschafter des Waiblinger Motorsägenherstellers renommierte Planer wie den Münchner Landschaftsarchitekten Hermann Grub, unterstützt wird der Vorschlag mit der unterirdischen Röhre auch von Firmen wie dem Laser-Produzenten Trumpf, dem Kabelhersteller Lapp und dem Elektrokonzern Bosch. Auch in Fellbach ließ das unter dem Begriff „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“ vermarktete Alternativkonzept durchaus aufhorchen. Die befürchtete Zerstörung landwirtschaftlicher Flächen wäre bei einer Tunnellösung wohl erstens nicht ganz so groß wie bei einer oberirdisch verlaufenden Trasse. Und auch die drohende Zerschneidung der in einer dicht besiedelten Region auch als Naherholungsgebiet wichtigen Landschaft wäre möglicherweise ebenfalls nicht so eklatant wie bei der vierspurigen



FELLBACHER
ZEITUNG
10. Februar 2021



Das Nein in Fellbach zum Nord-Ost-Ring steht – auch wenn es durch die Ideen für eine unterirdische Trasse und die Entscheidung für eine neue Neckarquerung in Remseck neue Entwicklungen in der Endlosdiskussion gibt.



Fotos: Gottfried Stoppel/Simon Granville/Stihl

Originalvariante. Begeisterung ausgelöst hat der Vorschlag dennoch nicht, weder in Fellbach noch in Kornwestheim wurde die Tunnelidee bejubelt. Das liegt vor allem daran, dass die unterirdische Lösung nur ein Fragment wäre: Wie die von den Verkehrsplanern schon nach vorsichtiger Schätzung erwarteten 70 000 Autos und Lastwagen täglich durch den überlasteten Kappelbergtunnel oder über die kaum weniger stark befahrene B 29 abfließen sollen, wird in der Stihl-Studie ausgespart.

Zwei weitere Kritikpunkte hat das Fellbacher Rathaus sogar durch Kurzgutachten untermauern lassen: Verkehrsexperten aus Dresden stellten im Auftrag der Stadt fest, dass sich eine ernsthafte Beschäftigung mit der Tunnelvariante schon deshalb verbietet, weil es bei der Datenbasis hapert – die Zeichnung sieht zwar gut aus, es fehlen aber die Zahlen. Ein Büro für Ökofragen wiederum bestätigt nicht nur, dass sich beim Stichwort Artenschutz akute Gefährdungen von Feldlerchen, Rebhühnern, Amphibien und Reptilien ergeben. Die Stuttgarter Gutachter betonen zudem, dass auch bei einer Tunnellösung „schwerste Beeinträchtigungen“ der landwirtschaftlichen Böden durch Verdichtung und Durchmischung zu erwarten

sind – mit Blick auf die hervorragenden Qualitätskennziffern des Schmidener Felds ein nicht unerheblicher Punkt.

Nicht überblickbar ist überdies auch die Frage nach den Kosten: Obwohl die unterirdische Verkehrsröhre selbst bei einem günstigen Baupreis mit Kosten von 1,2 Milliarden Euro und mehr zu Buche schlagen würde, will das Bundesverkehrsministerium kein finanzielles Füllhorn ausschütten. Bei einem Gespräch in Berlin ist dem Ideengeber Stihl bereits vor Monaten signalisiert worden, dass Vater Staat für eine Tunnellösung nicht mehr Geld ausgeben will als die 600 bis 800 Millionen Euro, die aktuell für den Nord-Ost-Ring kalkuliert sind. Schon aus diesem Grund erwarten nicht wenige Beobachter, dass sich die Gedankenspiele um eine tiefergelegte Verkehrsstrasse übers Schmidener Feld bereits weit im Vorfeld erledigt haben. Die Stadt Fellbach hat das ursprünglich für die Sitzungsrunde im Dezember geplante Thema kurz vor Weihnachten kurzerhand von der Tagesordnung genommen. Bekräftigt werden sollte im Gremium, dass Fellbach auch bei einem vierspurigen Tunnel mit diversen Knotenpunkten zu seiner ablehnenden Haltung steht.

Seit Jahren mahnt die Stadt bei der Region an, unstimmmige 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 ziemlich unverständlich, dass so etwas überhaupt präsentiert wird“, ätzt Fellbachs Baubürgermeisterin Beatrice Soltys.

Schließlich muss sich die Verwaltung auch zu einem zweiten Punkt erst noch eine Meinung bilden: Mitte November ist in der Nachbarstadt Remseck mit einem Bürgerentscheid festgelegt worden, dass es mit der sogenannten Westrandbrücke eine zweite Neckarquerung geben soll, um die Ortsmitte zu entlasten. Das könnte ein Signal sein, dass statt einer vierspurigen Monstertrasse vielleicht tatsächlich die viel beschworene kleinräumige Lösung in greifbare Nähe rückt. Mit der Prognose, was eine zweite Brücke über den Neckar mit einer verbesserten Leistungsfähigkeit für das Verkehrsaufkommen in Fellbach bedeuten würde, tut sich die Stadt freilich schwer. Die Untersuchung des Knotenpunkts und die Abstimmung mit den Fellbacher Verkehrszahlen wird eine Aufgabe in der mehrjährigen Planungsphase sein.