

Nordosttunnel: Genie oder Wahnsinn?

Rüdiger Stihl wirbt weiter für seine Idee – und bezirzt die skeptischen Kornwestheimer mit einem sensationellen Vorschlag

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
PETER SCHWARZ

Rems-Murr.

Der Nordosttring ist tot, es lebe der Nordosttunnel: Diese visionäre Idee hat Dr. Rüdiger Stihl im Februar vorgestellt – und am Dienstag bei einer zweiten Pressekonferenz um einen sensationellen Verfeinerungsvorschlag bereichert ...

Was macht Stihls Idee charmant?

Straßenbau? Landschaftsschutz? Jahrzehntlang stand die Nordosttring-Debatte unterm Motto „Entweder-oder“: Wir brauchen diese Straße, wir ersticken im Stau, riefen die Befürworter, „rettet das Schmidener Feld!“, skandierten die Gegner. Stihl macht daraus ein „Sowohl-als-auch“: Der Nordosttunnel würde die Räume Ludwigsburg und Rems-Murr durch eine vierspurige Straße von der B 27 bei Kornwestheim zur B 14/29 bei Waiblingen verbinden – dank des unterirdischen Verlaufs aber würden wertvolle Freiflächen wie das Schmidener Feld nicht überbaut. „Es tut weh, noch offene Landschaften zerschneiden zu wollen durch Straßenbautrassen“, sagt Stihl, „die Landschaft muss unbedingt erhalten werden.“

Was würde die Tunnellösung kosten?

Der Ring ist im Bundesverkehrswegeplan mit 210 Millionen bepreist – die Tunnelvariante, hieß es im Februar, wäre fast sechsmal so teuer: 1,2 Milliarden für rund elf Kilometer vierspuriger Straße. Am Dienstag war von 1,4 Milliarden die Rede, denn die Pläne wurden spektakulär ergänzt.

Wie lautet die neue Zusatz-Idee?

Die Anbindung der Nordosttrasse an die B 27 bei Kornwestheim sollte ursprünglich oberirdisch gebaut werden. In der Neufassung wird sie komplett versenkt – und auch die auf den Anschluss zuführende B 27 soll auf 900 Metern Länge unter der Grasnarbe

verschwinden. Derzeit klotzt sich dieser Straßenabschnitt wie ein Riegel zwischen den Kornwestheimer Ortsrand und das östlich davon liegende Ackerland. Die Anwohner hätten künftig keinen Asphalt und kaum Verkehrslärm vor der Haustür und könnten direkt aus der Siedlung ins Grüne wandern. Kosten: 200 Millionen Euro.

Ist das Projekt zukunftsweisend?

Umstritten. Manche sagen: Aha, wir sollen also die ökologische Verkehrswende schaffen, indem wir eine weitere Riesenstraße bauen für den sagenhaften Preis von rund einhundertdreißig Euro pro Millimeter?

Stihl wirbt: Wenn es gelänge, hier bei uns Verkehrsbedürfnisse und Landschaftsschutz zu versöhnen, könnte das ein „Leuchtturmprojekt für Deutschland“ sein. Der Architekt Hermann Grub aus Stihls Beraterteam drückt es nicht ganz so bescheiden aus: Er spricht von einem „Modellprojekt für viele, viele Verdichtungsräume in Europa – Mailand, Paris, Madrid“.

Wie geht Stihl mit Einwänden um?

Dr. Rüdiger Stihl, ein Mensch von leisem Wesen und altmeisterlicher Höflichkeit, scheint es ernst zu meinen mit seinem Versprechen, auf die Skeptiker zuzugehen. Auch ein Tunnel, haben die nach der Vorstellung im Februar gesagt, zerstöre die Böden: Gelände würde umgegraben, gewachsene Strukturen würden womöglich irreversibel zerstört. Stihl hat deshalb den Bodenkundler Prof. Karl Stahr von der Uni Hohenheim mit ins Team geholt. Stahr schwärmt zunächst mal vom Schmidener Feld – „wirklich sehr wertvoll, ursprüngliche Schwarzerde!“ –, bevor er ausführt: Die Straße müsse natürlich unter „bodenkundlicher Baubegleitung“ realisiert werden: Schicht um Schicht sorgsam abtragen, danach in derselben Reihenfolge wieder aufbringen; überall mindestens zwei Meter Mutterboden auf die Tunnelröhre packen. Architekt Grub ergänzt: Das Vorbild sei der Kappelbergtunnel – dort gebe es obenauf „wunderschöne Weinberge“.

So sieht die Trasse des Nord-Ost-Rings aus



Angebot an Kornwestheim: Wie wäre es, wenn man die B 27 (sie verläuft zwischen der grau gezeichneten Besiedlung links und der Grünfläche rechts) auf 900 Metern Länge unter die Erde verlegen würde? Die lärmige Straße wäre weg – auch die Nordosttrasse (als doppelt gestrichelte Linie von rechts kommend) verlief unterirdisch, genau wie der Anschluss an die B 27 (doppelt gestrichelter Kreis am unteren Bildrand).

Wie verlaufen die Streit-Fronten?

Das unionsgeführte Bundesverkehrsministerium ist für eine Nordoststraße (ob ober-

oder unterirdisch), das grün geführte Landesverkehrsministerium dagegen. Waiblingen und Remseck: mehrheitlich dafür. Fellbach: voll dagegen. Und Kornwestheim? Bisher ablehnend – aber Stihls Vorschlag,



Rüdiger Stihl.

Foto: Palmizi

am Ortsrand die B 27 vom Erdboden verschlucken zu lassen, könnte einige Verführungskraft entfalten.

Wer soll das bezahlen?

Rüdiger Stihl berichtet, er sei neulich zu einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium gewesen. Man habe ihm signalisiert: Selbst wenn man den Ring oberirdisch bauen würde, sei die Kostenschätzung von 210 Millionen Euro nicht mehr aktuell, man gehe eher von 600 bis 800 aus – und mit einer Summe in dieser Größenordnung, so die allerdings unverbindliche Auskunft, könnte sich Berlin vielleicht engagieren. Damit bliebe eine Finanzierungslücke von weit mehr als einer halben Milliarde. Stihl hofft, dass sich vielleicht auch das Land beteiligen könnte.

Diese Einschätzung zeugt allerdings, dezent formuliert, von rührendem Optimismus, wenn man bedenkt, dass das Land bislang gegen die Nordosttrasse ist, selbst wenn es gar nichts bezahlen müsste.

Kommt der Tunnel? Wenn ja, wann?

Gesetzt den Fall, Bund, Land und alle Anliegerkommunen würden sich morgen darauf einigen, dann wäre, sportlich kalkuliert, mit zehn bis 15 Jahren Planungs- und allermindestens fünf Jahren Bauzeit zu rechnen. Das erste Auto würde demnach frühestens Anfang der 40er Jahre durch den Tunnel fahren. Daran aber glaubt offenbar nicht mal der tapfer zuversichtliche Rüdiger Stihl: „Es wird sicher einige Jahre benötigen, bis wir alle überzeugt haben.“