

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	98
		TOP:	7a
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	30.03.2021		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Wallisch (ASW)		
Protokollführung:	Frau Klemm / fr		
Betreff:	Schwabtunnel zum Fuß- und Radverkehr - Sachstand "Schwabtunnel für Zufußgehende u. Radfahrende aufwerten", - Antrag Nr. 48/2019 ..., "Einrichtungsverkehr im Schwabtunnel ermöglichen", ... (vollständiger Betreff siehe unten) - mündlicher Bericht -		

Da aus technischen Gründen der Betreff nicht in ganzer Länge im oberen Feld wiedergegeben werden kann, wird er hier vollständig aufgeführt:

Betreff: Schwabtunnel zum Fuß- und Radverkehr - Sachstand "Schwabtunnel für Zufußgehende u. Radfahrende aufwerten",
- Antrag Nr. 48/2019 vom 05.02.2019 (90/GRÜNE)
"Einrichtungsverkehr im Schwabtunnel ermöglichen"
- Antrag Nr. 483/2020 vom 23.11.2020 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei)
- mündlicher Bericht -

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 23.03.2021, öffentlich, Nr. 78

Ergebnis: Zurückstellung

Die im Betreff genannten Anträge sind dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei-anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier-form angehängt.

Herr Wallisch (ASW) erläutert einleitend, anlässlich des 125-jährigen Jubiläums des Schwabtunnels in 2021 würden seit 2020 in Etappen hauptsächlich die Portale, das Gewölbe, die Fliesen sowie die Beleuchtung renoviert. Anhand seiner Präsentation stellt er die Gegebenheiten und Möglichkeiten des Tunnels im Zusammenhang mit den beiden Anträgen dar. Keine der überprüften Möglichkeiten zur Entlastung des Schwab-tunnels vom Kfz-Verkehr, und damit zur verbesserten Nutzbarkeit durch den Fuß- und Radverkehr, sei faktisch bzw. rechtlich umsetzbar. Ebenso habe sich der mit Antrag Nr. 483/2020 der Fraktionen Die FrAKTION LINKE SÖS Piraten Tierschutzpartei und PULS vorgeschlagene Verkehrsversuch - auch aus finanziellen Gründen - als nicht durchführbar erwiesen.

In den Sommerferien 2020 sei der Schwabtunnel aufgrund der Renovierungsarbeiten für sechs Wochen gesperrt und der Busverkehr unterbrochen gewesen. Die Zufußge-henden hätten den Tunnel umgangen. Entgegen allen Vermutungen sei der umgeleitete Ausweichverkehr der Kraftfahrzeuge relativ geräuschlos von statten gegangen. Man habe daher einen alternativen Verkehrsversuch als Kompromiss in Erwägung gezogen, bei dem der Autoverkehr dauerhaft in Süd-West-Richtung über die Böheim-, Hauptstät-ter-, Paulinen- und Rotebühlstraße umgeleitet würde. Schleichwegnutzung über die Wohnstraßen am Hasenberg könnte seiner Auffassung nach mit entsprechenden Maß-nahmen verhindert werden, so Herr Wallisch weiter. Die Zahl der täglich querenden Fahrzeuge im Tunnel würde so um die Hälfte auf ca. 5.000 reduziert und die frei wer-dende Spur bliebe dem Rad- und Busverkehr vorbehalten. Die West-Süd-Befahrung würde für den Kfz-Verkehr erhalten. Ihr Gefälle erlaube es dem Radverkehr, die Tun-neldistanz von 125 Metern rasch und ohne Behinderung durch den Autoverkehr zu überwinden.

Ihren Dank für die Präsentation äußern StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE), StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei), StR Dr. Vetter (CDU), StR Schrade (FW), StR Goller (AfD) sowie StRin Köngeter (PULS).

Zustimmung zum vorgeschlagenen Kompromiss signalisieren StRin Dr. Lehmann, StR Ozasek und StRin Köngeter. StR Körner (SPD) hingegen möchte diese Variante zunächst ergebnisoffen fraktionsintern diskutieren.

Begeistert zeigt sich StRin Dr. Lehmann vom Versuch, im Schwabtunnel eine Lösung für den Rad- und Fußverkehr anzugehen, wenngleich es nur ein "halber Gewinn" für den Radverkehr sei. Sie sehe darin ein Signal in die richtige Richtung, sowohl an die Autofahrer*innen als auch an die Radfahrer*innen.

StR Ozasek betont, man wolle die Radmobilität und damit den Umweltverbund mit Fin-gerspitzengefühl und Kreativität - besonders auf dieser wichtigen Verkehrsader - nach-haltig stärken. Er sehe im Gegensatz zur Verwaltung mit einer Finanzierung über ent-

sprechende Förderprogramme den Schwabtunnel nach wie vor als versuchsweise Möglichkeit eines Einrichtungsverkehrs der Buslinie 42 über Signaltechnik und wolle über diesen Vorschlag weiterhin verhandeln. In dem Zusammenhang stellt er die Taktverlängerung der Buslinie 42 (derzeit fünf Minuten) in den Raum. Den Versuchsvorschlag der Verwaltung begrüße er als einen Zwischenschritt, dessen Ergebnisse man nach sechs Monaten evaluieren müsse. Gleichwohl stelle seine Fraktion die Vorrangstraßenfunktion im Schwabtunnel durchaus infrage und befürworte eine Kfz-freie Modellierung unter Berücksichtigung der Verkehrslage während der Tunnelsperrung im Sommer 2020 und der jetzt anstehenden elftägigen Sperrung in den Osterferien als Basis für einen Umweltverbundtunnel zwischen den beiden Bezirken.

StR Dr. Vetter betont, der Schwabtunnel sei seit jeher die direkte und kürzeste Straßenverbindung zwischen Stuttgart-Süd und -West. Den durch eine Umleitung von vier Kilometern entstehenden zusätzlichen CO₂-Ausstoß bezeichnet er des Weiteren selbst bei einseitigem Kfz-Vorrang im Tunnel als unverhältnismäßig. StR Goller kann dem zustimmen. Die Umleitungsstrecke betrage lediglich 1,5 Kilometer, stellt Herr Wallisch richtig, während StR Ozasek betont, der Schwabtunnel sei historisch gesehen als Straßenbahntunnel und somit für den Umweltverbund konzipiert gewesen. Die Unannehmlichkeiten einer Fahrzeitverlängerung bei einer Umleitung verstärkten seiner Meinung nach zudem die Motivation der Autofahrer*innen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Fortfahrend schlägt StR Dr. Vetter eine dauerhafte Umgehung für die Fußgänger*innen über den Tunnel vor, wie bei der Sperrung im Sommer 2020, sodass neben dem Kfz- und Bus- auch der Radverkehr und Menschen mit Handicap ausreichend Bewegungsfläche im Tunnel hätten.

Herr Wallisch stellt dem entgegen, in Anbetracht der Steigung des umgehenden Fußwegs könne er sich eine solche Fußgängerumleitung als Dauerinstallation nicht vorstellen. Auch StRin Königeter stellt die Auslagerung der Zufußgehenden mit Verweis auf bspw. Menschen mit Kinderwagen infrage. Der gleichen Meinung ist StR Ozasek, der zudem die Notwendigkeit einer sicheren Verkehrsführung für die Schüler*innen der Schickhardt-Gemeinschaftsschule betont.

Eine Komplettsperrung für den Kfz-Verkehr lehne er, wie StR Dr. Vetter, ab, sagt StR Serwani (FDP). Seinen Informationen zufolge sei der Großteil des Verkehrs während der Tunnelsperrung im Sommer 2020 über das Wohngebiet am Hasenberg ausgewichen, was neben Staubildung auch zu Anwohnerbeschwerden geführt habe. Er sowie StR Schrade sprechen sich auch gegen die Durchführung des Versuchs gemäß dem Verwaltungsvorschlag aus. Letzterem und StR Goller gegenüber beziffert Herr Wallisch die tägliche Zahl der Radfahrenden im Tunnel auf aktuell ca. 500. Diese Zahl sehe er jedoch nicht als belastbar an, genauso wenig wie die ca. 1.100 Fußgänger*innen, vielmehr gehe er von einer zunehmenden Zahl von Radfahrenden und Zufußgehenden bei einer Reduzierung des Fahrzeugverkehrs aus.

Auch StR Goller spricht sich sowohl gegen den Vorschlag der Verwaltung wie auch gegen eine Komplettsperrung für den Kfz-Verkehr aus den bereits von seinen Vorrednern genannten Gründen aus. Hingegen sieht er unter Beibehaltung des Status quo die Möglichkeit für den Radverkehr, das Fahrrad über den Gehweg durch den Tunnel zu schieben - dabei interessiere ihn der tatsächlich dadurch entstehende Zeitverlust. Die geplante Entfernung des Spritzschutzes zwischen Fahrbahn und Fußgängerweg im Tunnel sieht er kritisch. Abschließend lenkt er den Blick vom gewollten Ziel "Radmobilität" der Antragsteller auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer*innen.

StRin Köngeter zufolge geht es im Grundsatz um den Ausbau eines Fuß- und Radwegenetzes in der Stadt und damit letztlich um eine Motivation der Menschen in Richtung alternativer, komfortabler und sicherer Mobilität. Sie hoffe auf eine Mehrheit im Ausschuss für den Kompromiss der Verwaltung.

Einem Vorschlag von StR Körner und StR Serwani folgend sagt der Vorsitzende zu, das Thema nochmals in die Bezirksbeiräte der betroffenen Stadtteile einzubringen und anschließend erneut im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik zu behandeln.

BM Pätzold stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat vom mündlichen Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Klemm / fr

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. Referat T
Tiefbauamt (2)
 5. BV Süd, BV West
 6. Stadtkämmerei (2)
 7. Rechnungsprüfungsamt
 8. L/OB-K
 9. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS