

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	200
		<b>TOP:</b>	6a
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	334/2021
		<b>GZ:</b>	T
<b>Sitzungstermin:</b>	29.06.2021		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Thürnau		
<b>Berichterstattung:</b>	-		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Klemm / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Umbau Knotenpunkt B10/B27 Direktauffahrt Friedrichswahl - Bericht über den Stand der Planungen</b>		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 15.06.2021, öffentlich, Nr. 159  
Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 22.06.2021, öffentlich, Nr. 182  
jeweiliges Ergebnis: Zurückstellung

Beratungsunterlage ist die Mitteilungsvorlage des Technischen Referats vom 10.06.2021, GRDRs 334/2021. Sie ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei beigelegt.

StR Peterhoff (90/GRÜNE), StRin Kletzin (SPD) und StR Serwani (FDP) bedanken sich für die Mitteilungsvorlage (GRDRs 334/2021).

Für die Vorzugsvariante (kurzer Tunnel mit 135 m Länge, stadtauswärts) 8b V spricht sich die Fraktion 90/GRÜNE, die Die FrAKTION LINKE SÖS Piraten Tierschutzpartei sowie die Fraktion PULS aus, während die Fraktionen der CDU, der SPD, der FDP, der FREIEN WÄHLER sowie der AfD für die Variante 8b.4a mit einem 600 m langen Tunnel, stadtein- und stadtauswärts plädieren.

Sowohl StR Peterhoff als auch StR Kotz (CDU) und StR Körner (SPD) sehen noch einige Fragen ungeklärt, was StR Peterhoff zunächst zu der Bitte veranlasst, die heutige Mitteilungsvorlage nicht "zustimmend zur Kenntnis" zu nehmen, wie im 1. Absatz vorgeschlagen, sondern lediglich "zur Kenntnis" zu nehmen und die Darstellung der offe-

nen Punkte in einer anschließenden Beschlussvorlage zu berichten. Dem schließen sich sowohl StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS Piraten Tierschutzpartei) als auch StRin Königeter (PULS) an, wohingegen StRin Kletzin und StR Goller (AfD) zustimmende Kenntnisnahme signalisieren.

Den vorliegenden Sachverhalt fasst StR Peterhoff zusammen und betont die sehr hohen Kosten aller vorgestellten Varianten. Offen geblieben sei für seine Fraktion zunächst die Frage der Notwendigkeit aller geplanten Querverbindungen, z. B. der Anschluss an die Ludwigsburger Straße in allen Richtungen. Zudem bitte er um jeweils eine Kostenberechnung mit und eine ohne einen Mea-Brücken-Neubau. Der Bitte schließt sich StR Ozasek an. Entscheide man sich für den Neubau der Mea-Brücke, fährt StR Peterhoff in seinen Ausführungen fort, müsse damit ein begleitender Straßenrückbau, der die Stadtteile Feuerbach und Zuffenhausen deutlich vom Durchgangsverkehr entlaste und auch im Gesamtkontext verkehrliche Vorteile zur Folge habe (Schwieberdinger, Ludwigsburger Straße, Siegelbergdurchlass), einhergehen. Unklar seien des Weiteren die dem Projekt zugrunde gelegten Planungsprämissen, d. h. ob vom verkehrlichen Status quo, von weiterem Verkehrswachstum oder bereits von den städtischen Verkehrszielen (minus 20 %) unter Einbeziehung eines bereits jetzt mit der zunehmenden Tendenz zum Homeoffice reduzierten Individualverkehrs ausgegangen worden sei.

Dass das Rampenohr weichen müsse, stehe außer Frage, so StR Ozasek. Auch befürworte seine Fraktion die Stadtbahnführung wie in der Vorzugsvariante dargestellt. Jedoch benötige man mehr Klarheit nicht nur in Bezug auf die Kosten für die Mea-Brücke, sondern auch auf die mit einer Direktverbindung zum Gewerbegebiet kritisch zu sehenden höheren Verkehrsmengen und den damit verbundenen Verkehrsfluss. Die Gesamtplanung müsse sich auch an den Zielen des Modal Split für die Innenstadt orientieren. Des Weiteren sei die Radverkehrs- und Fußweg-Infrastruktur noch nicht detailscharf genug dargestellt. Man wolle hier einen hohen Qualitätsstandard für das Passieren des neuen Knotenpunktes. Während auch er einen Rückbau der Schwieberdinger Straße, eine Zuflussdosierung und eine Temporeduzierung für unabdingbar hält, meint StR Schrade (FW), über solche Begleitmaßnahmen könne man erst nach dem Umbau und den damit einhergehenden tatsächlichen Konsequenzen sprechen.

Neben den sozialen Aspekten, die er durchaus sehe, fährt StR Ozasek in seinen Ausführungen fort, dürfe man keinesfalls die Klimafolgekosten so großer Verkehrsinfrastrukturen wie Tunnelbauten außer Acht lassen. Im Klimamobilitätsplanbeschluss, so erinnert er die Verwaltung, habe man eine klare Botschaft mit einem Maßnahmensetting formuliert, den Autoverkehr in der Stadt kontinuierlich zu reduzieren, und wolle dies auch bei diesem Projekt umgesetzt wissen.

Er hinterfragt abschließend einen sich eventuell ergebenden Konflikt mit einem möglichen weiteren Tunnelzulauf im Zuge des Deutschlandtaktes in dem Korridor des Umbaubereichs am Knotenpunkt B10/B27.

StR Mörseburg (CDU) verweist auf die Dringlichkeit des Umbaus, vor allem angesichts der Belastung der Anwohnenden. Er befürwortet den Neubau der Mea-Brücke und zeigt sich überrascht, dass die Fraktion 90/GRÜNE diesen in der heutigen Aussprache zur Disposition stellt. Mit Blick auf die sehr hohen Kosten konstatiert der Stadtrat, eine nachhaltige Lösung, die möglichst viele Anwohner\*innen vor Lärm und Emission

schützt, sei eine solche Investition wert, zumal die Stadtbezirke besser verbunden würden.

Die wesentlichen Punkte der seit 2008 währenden Planung fasst StRin Kletzin mit dem Schutz der anliegenden Wohngebiete und der Beseitigung der städtebaulichen Barriere im Stadtteil Zuffenhausen durch einen Langtunnel zusammen und verweist in diesem Zusammenhang auf die GRDRs 47/2019 "Strukturkonzept Nord" vom 29.10.2019. Aus dieser gehe klar hervor, dass die lange Tunnelvariante den Stadtteil Zuffenhausen aufwerte, während die kurze Variante des Tunnels nur kurzfristig und teilweise Entlastung bringe. Zudem weise die kurze Tunnelvariante eine erheblich stärkere Steigung auf als ein Tunnel, der durch den Siegelberg führe und durch den die CO<sub>2</sub>- und Lärmemissionen erheblich verbessern könne. StR Schrade folgt zwar ihrer Auffassung bei der Steigung im Tunnel und der Entlastung der Anwohnenden, sieht hingegen Zuffenhausen auch bei einem Langtunnel noch durch Bahngleise und die weiterführende B10/B27 geteilt. Dies teilt auch StRin Königeter. Auch die Mea-Brücke, ergänzt StRin Kletzin ihre Erläuterungen, bringe für Zuffenhausen eine wesentliche Entlastung und entlaste die Schwieberdinger Straße.

Zusammenfassend stellt sie anhand des Beispiels des Tunnels unter der B295 dar, wie eine "Stadtreparatur" so gestaltet werden könnte, dass Wohngebiete aufgewertet werden könnten. Dem folgt StR Serwani. Seiner Ansicht nach bringt die Langtunnelvariante am meisten Entlastung für die betroffenen Stadtbezirke. Auch die Mea-Brücke halte er für notwendig, da sie nicht zuletzt auch eine Verbesserung für die Fußgänger\*innen und Radfahrenden bringe. Gleichwohl sehe er die damit verbundene Bündelung des Autoverkehrs, wobei er Zweifel an der Erreichbarkeit des Ziels habe, den Verkehr in Stuttgart um 20 % bis 2030 zu reduzieren. Er und StR Schrade freuen sich, dass die Öffentlichkeit in den Stadtbezirken frühzeitig in die Planungen eingebunden werde.

StR Schrade berichtet, er habe bei einer Vor-Ort-Besichtigung weniger den Straßenlärm als vielmehr den Stadtbahnlärm als störend empfunden, ohne den Verkehrslärm in Abrede stellen zu wollen. Er weist auf das Argument u. a. des Bürgervereins Zuffenhausen für einen längeren, beidseitigen Tunnel hin: Dieser reduziere den überörtlichen Verkehr auf der Kreuzung Heilbronner/Ludwigsburger Straße, die durch den Umbau deutlich näher an den Stadtteil Zuffenhausen deutlich rücke.

Die Mea-Brücke sei bereits jetzt stark frequentiert und sollte auch aufgrund ihrer Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen Feuerbach und Zuffenhausen in der weiteren Planung eine Rolle spielen, zumal die Kombination zwischen einem langen Tunnel und der Brücke für den Rad- und Fußverkehr zu deutlichen Verbesserungen führe.

StR Goller bittet um Nennung des Anteils der Kostensteigerung für die Planung der Radwege vor dem Hintergrund der immensen Kostensteigerungen bei Bauprojekten in den letzten 10 bis 15 Jahren. Er kann StR Schrade in dessen Ausführungen weitgehend folgen. Zweifel äußert er an der Argumentation der Fraktion Die FRAKTION LINKE SÖS Piraten Tierschutzpartei hinsichtlich der Klimafolgekosten und bezieht klar Stellung zum Automobil, das viele Bürgerinnen und Bürger für ihre Lebensqualität benötigten, zum Tunnelbau im Allgemeinen und zum Neubau der Mea-Brücke. Infrastruktur sei unabhängig von der Antriebsart des Individualverkehrs zu sehen, zumal Untertunnelungen per se CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzierten.

Dem widerspricht StRin Köngeter. Die mit einem langen Tunnel vermeintlich eingesparten Kilometer würden ohnehin durch den Wegfall des sogenannten "Ohrs" an der Friedrichwahl gespart. Ihre Abwägungen bewegten sich zwischen einem teuren und CO<sub>2</sub>-intensiven Bauwerk zulasten des Ziels, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und einem weniger teuren und weniger CO<sub>2</sub>-lastigen Bauwerk. Vielleicht könne man den Anwohnenden auf eine andere Weise eine deutlich bessere Lebensqualität ermöglichen.

StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS Piraten Tierschutzpartei) mahnt eine Bewertung und Abwägung vor dem Hintergrund strategischer Ziele an. Natürlich wünschten sich betroffene Einwohner\*innen Lärmentlastung, zu glauben aber, dass Tunnelbau die ursächliche Lösung für unbestritten vorhandenes, menschengemachtes Leid sei, stehe nicht im Sinne einer zielgerichteten Entwicklungs Idee der Stadt. Der Auftrag des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) zur Klimaverantwortung für künftige Generationen weise eindeutig auf die Wahrung des Bürgerwohls hin. Eigentlich unter der Perspektive der Klimagerechtigkeit gedachte Stadtentwicklung zementiere man ohne Not in Form von unterirdischen Bauwerken, die wiederum das Nutzerverhalten in eine ganz bestimmte, Auto-orientierte Richtung beeinflusse. Tunnelbau sei nicht mehr zeitgemäß, und die hohen Kosten dafür seien nicht zu rechtfertigen, wenn auf der anderen Seite Finanzmittel dringend für soziale Belange und nachhaltige Mobilität benötigt würden.

StR Körner bestätigt, strategische Stadtentwicklungsplanung stehe auch für ihn im Fokus. Gerade deshalb plädiere seine Fraktion stets für Wohnungsneubau in Stuttgart in Arbeitsplatznähe, wobei man mehr Ehrgeiz für dieses Ziel vermisse. Bedenken gegen ein langes Tunnelbauwerk hätten bereits im Rahmen der Diskussion über das Strukturkonzept Nord (2019) geäußert werden können und müssen, erinnert er StR Rockenbauch. Anschließend liest er einen Brief des damaligen Umweltministers von Baden-Württemberg, Franz Untersteller, an die SPD-Fraktion aus dem Jahr 2020 vor, in dem sich dieser ebenfalls für eine längere Tunnelvariante ausspricht und damit die Haltung der Fraktion der SPD unterstützt. Dem Vorstoß des vormaligen Ministers sei nichts entgegenzusetzen, meint StR Peterhoff, jedoch lägen nunmehr die Kosten für die verschiedenen Varianten und somit mehr Fakten vor, die wiederum verschiedene Bewertungen auslösten.

Die Veränderung in der Mobilitätsentwicklung durch u. a. vermehrte Homeoffice-Tätigkeit sehe er durchaus, wirft StR Kotz ein. Gleichwohl sei eine Bündelung des sicher auch langfristig weiterbestehenden Verkehrsstroms auf wenig bewohnte Straßenachsen und auf Tunnel mit dem Ziel der Entlastung von Anwohnenden durchaus sinnvoll. Am Beispiel des Heschlacher Tunnels und der Böblinger Straße im Stuttgarter Süden legt er die so zu gewinnende Lebensqualität dar. Ihm gegenüber bekräftigt StR Rockenbauch nochmals klar seine Haltung zu seiner Verkehrspolitik und der Notwendigkeit von Investitionen in soziale Belange.

Basierend auf der sich in der heutigen Aussprache gezeigten klaren Richtung für die Weiterverfolgung des Projekts mit der großen Lösung und unter Verweis auf den Grundsatzbeschluss Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung (GRDRs 393/2017 vom 29.06.2017) bittet StR Kotz abschließend um Information durch die Verwaltung zum weiteren Vorgehen und eventuellen Möglichkeiten der Bundes- oder Landesförderung. Dem schließt sich StR Körner ebenso an wie StR Peterhoff. Letzterer bringt noch die

durch einen langen Tunnel verlagerte Zuflussdosierung in Wohngebietsnähe mit Stau-  
folgen ins Spiel und bittet, diesen Aspekt in einer Beschlussvorlage zu berücksichtigen.

Die Verwaltung habe gehofft, heute zu einer Entscheidung für eine der Varianten zu  
kommen, so fasst BM Thürnau zusammen, angesichts des heterogenen Stimmungsbil-  
des werde die Verwaltung jedoch die angesprochenen Punkte jeweils für die kleinste  
(Vorzugsvariante 8b V) und die umfangreichste (8b.4a) der drei Varianten aufarbeiten  
und gegenüberstellen. Die Variante 8b.4 (kurzer Tunnel (135 m, stadtein- und -aus-  
wärts) stehe nicht mehr zur Debatte. Herr Mutz (TiefbA) betont, wichtig sei zunächst die  
Entscheidung für die Weiterplanung einer der beiden Varianten. Die Beauftragung von  
Planungsaufträgen könne im Herbst 2021 erfolgen.

Anschließend sagt der Vorsitzende eine Beschlussvorlage im Sinne der heutigen De-  
batte zu und stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von der GRDRs 334/2021  
Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Klemm / pö

## Verteiler:

- I. Referat T  
zur Weiterbehandlung  
Tiefbauamt (5)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)  
Liegenschaftsamt (2)
  3. Referat SWU  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
  4. BezA Zuffenhausen
  5. Rechnungsprüfungsamt
  6. L/OB-K
  7. 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