

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	59
		<b>TOP:</b>	3a
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	05.03.2024		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Frau Trachte (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Zetzsche / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>Machbarkeitsstudie "Radverkehr im Flughafentunnel"</b> <b>- Antrag Nr. 23/2024 vom 02.02.2024 (CDU)</b> <b>- mündlicher Bericht -</b>		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar 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 ist sie in Papierform beigelegt.

Frau Trachte (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg) berichtet über den aktuellen Untersuchungsstand bei baulichen Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr im Flughafentunnel, geht zunächst auf die Ausgangslage ein und erläutert anschließend die Machbarkeitsstudie hinsichtlich der baulichen Möglichkeiten. Es sei untersucht worden, ob ein eigenständiger Tunnel für Fuß- und Radverkehr möglich sei, bzw. welche Möglichkeiten im Bestandstunnel bestünden. Anschließend werden die ersten Ergebnisse einer Verkehrsuntersuchung im Bestandstunnel dahingehend erläutert, welche Auswirkungen eine Voll- bzw. Teilsperre dort für den Kfz-Verkehr habe. Im Anschluss erfolgt ein zeitlicher Ausblick (vgl. Folie 2).

Zur Ausgangslage führt sie aus, der Stuttgarter Flughafen stelle eine Barriere zwischen dem südlichen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen dar, mittig verlaufe die Bundesstraße B312 mit dem Flughafentunnel (vgl. Folie 3). Die Fahrbahn sei in beide Richtungen 3 m breit und für den Radverkehr nicht zugänglich. Rad- und Fußverkehr

teilten sich einen 1 m breiten Gehweg, was sehr unattraktiv sei (vgl. Folie 4). Auch Alternativen für Radfahrer seien in der Führung Ost und West nicht realistisch (vgl. Folie 5). Es sei ein Potenzial von 4.800 Radfahrten pro Tag ermittelt worden; diese Zahl fuße auf einer Anfang 2023 veröffentlichten Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen des Landkreises Esslingen, die im Internet abrufbar sei. Zudem liege ihr der Leitfaden zur Potenzialanalyse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zugrunde, der bundesweit angewandt werde, woraus sich eine Vergleichbarkeit ergebe. Das ermittelte Potenzial korrespondiere auch mit der Machbarkeitsstudie der Stadt Stuttgart von 2020. Eine Radschnellverbindung im Bundesland sei ab einer Anzahl von 2.000 Radfahrenden angezeigt, dies sei auf der Streckenrelation von Filderstadt nach Stuttgart-Plieningen über den Flughafentunnel gegeben. Die Untersuchung von Varianten eines eigenständigen Tunnels für den Fuß- und Radverkehr, vor dem Hintergrund der Überprüfung der Sicherheitsmaßnahmen der Flughafen GmbH, einen Rettungsstollen zu generieren, seien aus diversen Gründen vom Verkehrsminister verworfen worden (vgl. Folie 6). So seien im Rückgriff auf den Bestandstunnel Varianten diskutiert worden, die auf eine Verbreiterung des Fuß-/Radwegs in diesem abzielten (vgl. Folie 7), wobei mindestens eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr gesperrt werden müsse. Hinsichtlich einer möglichen Sperrung in Fahrtrichtung Nord (Stuttgart) bzw. Süd sei eine Verkehrsuntersuchung beauftragt worden, die noch nicht abgeschlossen worden sei. Diese Untersuchung zeige die Charakteristik der Verlagerung und lasse bereits jetzt Schlussfolgerungen zu: Folie 8 zeige die Verkehrsbelastung des werktäglichen Verkehrs bei geöffnetem Tunnel, unter Berücksichtigung der Südumfahrung Plieningen auf Grundlage der Zahlen von 2018 (vor Corona). Bei Sperrung in Fahrtrichtung Süd stelle sich die Verkehrsbelastung wie auf Folie 9 dar. Dazu müsse man sich bewusst machen, woher die Fahrzeuge kämen, die im Tunnel in Fahrtrichtung Süd unterwegs seien. Es gelte: je dicker die jeweilige Linie, desto höher/niedriger sei die zu erwartende Belastung (rot) bzw. Entlastung (grün). Auf der A8 komme der Verkehr sowohl aus Fahrtrichtung Stuttgart/Karlsruhe sowie aus Fahrtrichtung München. Bei Sperrung des Tunnels verließen diese Fahrzeuge - aus München kommend - die A8 bereits bei Neuhausen und würden weiter auf der Landesstraße fahren. Aus Richtung Westen kommend würden sie die A8 früher verlassen und wählten die B27, ergo beobachte man ein früheres Verlassen der Autobahn sowie eine Wahl der südlich versetzten Parallelwege. Die konkreten Zahlen der Verlagerung, sowie die aussagefähigere Zunahme in Prozent zeige Folie 9: problematisch sei die Zunahme östlich von Filderstadt (42,5 %) sowie innerorts (19,4 %).

Vorausgesetzt, der Verkehr wolle zur Anschlussstelle Degerloch, würde eine Sperrung in Fahrtrichtung Nord (vgl. Folie 10) ergeben, dass ein Großteil der Fahrzeuge auf die B27 ausweichen würde, die tatsächlich auch für überregionalen Verkehr gedacht sei. Daraus ergebe sich eine Zunahme von 6,6 % auf der B27, im Osten von nur 5,1 %. Grund sei, dass unmittelbar nördlich vom Tunnel nur ein Halbschluss vorhanden sei; eine Auffahrt auf die A8 in Richtung München sei somit nicht direkt möglich. Viele Filderstädter, die nach Osten möchten, würden bereits jetzt auf der Landesstraße fahren, daher zeige sich die Verkehrsverlagerung wie dargestellt. Ergo sei entschieden worden, dass eine mögliche Teilspernung nur in Fahrtrichtung Nord in Frage käme. Busse und Einsatzfahrzeuge würden trotz einer Teilspernung in beide Fahrtrichtungen einfahren können (auf Anforderung mit Umlauf von 95 Sekunden).

Das Zwischenfazit formuliere Folie 11, auch hinsichtlich des weiteren Vorgehens sei anzumerken, dass eine Verbesserung für die Situation der Radfahrenden sowie die zu

Fuß Gehenden mit einer baulichen Umgestaltung des Bestandstunnels erreicht werden könne (vgl. Folie 11). Einen Radschnellwegestandard könne man nur mit einer Vollsperrung erreichen, was der Minister aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ablehne. Daher werde die Verkehrszählung nun für die Teilspernung in Fahrtrichtung Nord fortgesetzt. Zwar sei die Charakteristik der Verlagerung durch die bisherige Untersuchung nun bekannt, es fehle jedoch der Nachweis, dass das Konzept auch zukünftig funktioniere (Prognosezahlen), die Prüfung der Leistungsfähigkeit des nachgelagerten Netzes sowie der Nachweis über die CO<sub>2</sub>-Bilanz. Für 2026/2027 sei der Umbau des Bestandstunnels für den Radverkehr sowie die betriebliche Sanierung des Tunnels (Flughafen GmbH) geplant. Zum Abschluss gibt Frau Trachte einen Überblick über die Zeitschiene (vgl. Folie 13) und dankt für die Aufmerksamkeit.

StR Dr. Vetter (CDU) kritisiert, die vorgestellte Lösung sei ideologisch gefärbt und gehe zulasten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Es habe seitens seiner Fraktion pragmatische Lösungsvorschläge gegeben, wie das Zusammenfahren von Radfahrenden mit dem MIV in beide Richtungen unter Einhaltung von Tempo 30, gesichert durch eine Trennung mittels Baken, gelingen könne. In Bezug auf die präsentierten Studien verblüffe ihn der Satz auf Seite 8 der Machbarkeitsstudie. Er hätte es vorgezogen, dass zunächst die Untersuchungen abgeschlossen worden wären und man sich erst im Anschluss mit der Machbarkeitsstudie an die Öffentlichkeit gewandt hätte. So sei etwa eine Zunahme von 10 % in der Echterdinger Straße in Stuttgart-Plieningen vor dem Hintergrund der neuen Umgehungsstraße LF 92 nicht hinnehmbar. Dies werde er im Wahlkampf zukünftig zu verarbeiten wissen. Eine Kosten-Nutzen-Analyse habe 2020 nach der Untersuchung von 13 Fällen zur Verbesserung des Radwegs hinsichtlich des Radschnellstandards einen Wert von 1,1 ergeben. Dieser stünde nicht in Relation zu den erwarteten Kosten. Den Ergebnissen stünden 9.600 Kfz entgegen, die zukünftig nicht mehr durch den Tunnel fahren könnten, was 85.000 umsonst gefahrene Kilometer täglich ergeben würde, damit potenziell 4.800 Radfahrende durchfahren könnten, wovon Freizeitradler auszunehmen seien, da diese den "Flugzeugen beim Starten und Landen zusehen und daher den Tunnel nicht nutzen werden." Der Stadtrat ist der Meinung, dass der Tunnel von Berufsradlern nur morgens und abends genutzt werde und weist auf einen Vertrag der Stadt Stuttgart und der damals selbstständigen Kommune Bernhausen aus den 1960er-Jahren hin, die im Innenministerium einzusehen und weiterhin rechtsgültig sei. Zu guter Letzt sei kürzlich im Bezirksbeirat Plieningen-Birkach der einstimmige Beschluss gefasst worden, dass der Flughafentunnel weiterhin beidseitig für den MIV befahrbar werden sollte. Ferner werde er einen Beschluss im Aufsichtsrat des Flughafens herbeiführen. Auch sei es naiv, den Tunnel für Rettungswägen auf Anforderung zu öffnen.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) schlägt seinem Vorredner einen Perspektivwechsel vor, die Situation der Radfahrenden sei eine Zumutung, wovon er sich bei einem gemeinsamen Radel-Termin gerne persönlich überzeugen könne. Basierend auf den gemeinsam formulierten Zielen, den Radverkehr sowie die Pendlerstrecken stärken zu wollen, sei er dankbar, dass das Thema nun vorankomme. Die Schlüsse des Verkehrsministeriums seien nachvollziehbar formuliert. Hinsichtlich des angesprochenen Beschlusses im Bezirksbeirat sei eine deutliche Kritik an der "Antragsprosa" der CDU auszumachen, die nicht ergebnisoffen formuliert worden sei. Die Bündnis 90/DIE GRÜNEN hätten dem Beschluss nur zustimmen können, da formuliert worden sei, dass auch Varianten wie Tempo 30 oder ein Pulkstart zu prüfen seien. Er weist darauf hin, dass man bei nördlicher Ausfahrt aus dem Tunnel auf die Mittlere Filderstraße fahre, die anschließend in die Jahnstraße münde, die zum Radschnellweg ausgebaut werde. Seine Fraktion

würde der Stadt gern mitgeben, die Mittlere Filderstraße als Lückenschluss zeitnah in Betracht zu ziehen, um eine attraktive Pendlerstrecke ausbauen zu können. Alles in allem schlage er zur Gesamtabwägung der Maßnahme vor, zusammen mit ADFC und ADAC im UA Mobilität darüber zu debattieren. Als konstruktiven Vorschlag formuliert er einen Antrag, der am Ende der Sitzung zur Abstimmung gestellt wird.

Dieser lautet: "Für eine fundierte politische Entscheidung über die zukünftige Radverkehrsführung im Flughafentunnel wird das Land gebeten, in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung, **die weiteren**, infrage kommenden Varianten zu untersuchen und eine verkehrliche und verkehrsrechtliche Bewertung vorzunehmen."

StRin Schanbacher (SPD) stellt klar, es sei ein parteiübergreifendes Anliegen, vor Ort eine Lösung zu finden. Das Thema treibe die Betroffenen seit Langem um. Sie betont, es müsse eine Entscheidung gefällt werden, die alle mitnehme, daher seien jegliche Optionen zur Diskussion zu stellen. Sie bittet darum, die verkehrlichen Vor- und Nachteile des Pulkstarts und von Tempo 30 darzustellen, auch wenn ihr bewusst sei, dass Letzteres aufgrund ungünstiger rechtlicher Rahmenbedingungen zeitnah wenig erfolgsversprechend sei. Wenn alle Vorschläge vorliegen würden, könne man im Unterausschuss zusammen mit Vertretern vom Fuß- und Radverkehr, Gewerkschaften, ADAC etc. eine gemeinsame Lösung im Dialog finden. Die Stadträtin bittet um Aufklärung eines Missverständnisses hinsichtlich der Rettungswägen und übt Kritik an StR Dr. Vettters Aussage, den Flughafentunnel zum Wahlkampfthema machen zu wollen. Dies zeige, dass seinerseits kein Interesse am Dialog bestünde, was dem Thema nicht gerecht werde.

StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) wirft StR Dr. Vetter vor, selbst ideologisch zu argumentieren, ohne sich zur konkreten Problemstellung konstruktiv zu äußern. Stand der Wissenschaft sei, dass eine klimagerechte Mobilitätswende nur gelingen könne, wenn Fuß- und Radverkehr bevorteilt würden. Teile der CDU-Fraktion hätten, zumindest bis vor einem Jahr noch, Beschlüsse gefasst, die dieser Logik gefolgt wären. Er begrüße die Vorschläge sowie die Kompromissbereitschaft des Ministeriums und schlage vor, auch die Variante eines gänzlich autofreien Tunnels zu prüfen. Er sei der Ansicht, der MIV könne den Umweg sehr wohl in Kauf nehmen, nicht aber der Fuß- und Radverkehr. Für diesen sei das Durchfahren des Tunnels zusammen mit dem MIV aufgrund der Schadstoffe sowie angesichts mangelnder Sicherheit unverantwortlich. Ihm fehle zudem das Gedankenspiel der Verkehrsveränderung hin zum Fahrrad gänzlich: dies werde möglich, wenn der Verkehr verlagert werde und infolgedessen mehr Menschen aufs Fahrrad steigen würden.

Einer notwendigen Bevorteilung für Fuß- und Radverkehr kann StRin Köngeter (PULS) beipflichten, auf lange Sicht sei jedoch eine klare Trennung der Verkehrswege notwendig. Sie schließe sich dem Antrag von StR Peterhoff zwar an, bezweifle jedoch eine Einhaltung von Tempo 30 im Tunnel und befürchte ein zu enges Überholen. Von Interesse sei die Frequenz der Busse, und ob Einsatzfahrzeuge auf Rad- bzw. Fußwege ausweichen könnten, falls der Tunnel nicht befahrbar sei.

StR Serwani (FDP) wünscht eine Zusendung der Präsentation im Vorfeld. Die im Bezirksbeirat Plieningen-Birkach getroffene Entscheidung sollte in die Diskussion mit einfließen. Er pflichtet Dr. Vetter bei, dass die Anzahl von 4.800 Radfahrenden viel zu hoch sei und die 85.000 km Umweg zusätzlich für den MIV beachtlich seien. Die

Vorschläge in Bezug auf Tempo 30 und den Pulkstart seien spannend, hinsichtlich der Rettungswägen sei eine Wartezeit von 95 Sekunden nicht hinnehmbar. Er unterstütze den Antrag von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und schaue positiv auf eine Diskussion in Abstimmung mit der Stadtverwaltung im Unterausschuss Mobilität.

In der Tat sei die Situation für Radfahrer aktuell sehr unbefriedigend, er bitte um Prüfung eines Kompromisses, der den MIV in beide Richtungen zuließe und Verbesserungen für Radfahrende schaffe, führt StR Schrade (FW) aus. Eine einseitige Sperrung des Tunnels für den MIV sei nicht zu erwägen.

StR Dr. Mayer (AfD) betont abschließend, er bezweifle, dass mehr Radwege mehr Radfahrende zur Folge hätten. Die einspurige Lösung lehne er ab, ein gut durchdachtes Konzept für Shared Space verschiedener Verkehrsteilnehmer sei an dieser Stelle zu formulieren.

Zur Beantwortung der Fragen führt Frau Trachte aus, die bauliche Machbarkeitsstudie sei Ende 2023 abgeschlossen worden, man habe sich für deren frühzeitige Bekanntgabe entschlossen, auch wenn die Prognosedaten des Bundes noch fehlten. Bereits Anfang der 2000er-Jahre habe es Überlegungen gegeben, wie der Radverkehr im Tunnel gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr sicher geführt werden könne. Dies sei sogar im Verwaltungsgericht Stuttgart behandelt worden mit dem Ergebnis, dass hier keine verkehrssichere Lösung möglich sei. 2021 sei ein erneuter Vorstoß der Stadt Filderstadt unter Beteiligung der Verkehrsbehörden gemacht worden, an der Rechtslage habe sich dahingehend jedoch nichts geändert. Trotzdem werde auch diese Variante noch einmal diskutiert. Vom Verkehrsrecht her erwarte sie jedoch kein anderweitiges Ergebnis. Es führen fünf Busse pro Stunde, was laut Verkehrsgutachter von den nördlichen und südlichen Knotenpunkten ausgehend durch die Ampel gewährleistet werden könne. Ausweichverkehre gebe es nicht, da die Umlaufzeit die Räumzeit (Zeit, die der Verkehr benötige, um den Tunnel zu räumen) enthalte. Im Regelfall sei nicht vorgesehen, dass große Einsatzfahrzeuge den Radweg als Rettungsweg nutzen; sie nutzen die Fahrbahn des MIV. Sollte sich im Tunnel ein Unfall ereignen, könne ein kleines Einsatzfahrzeug über den Radweg zur Unfallstelle gelangen und der entstehende Rückstau unter polizeilicher Absicherung über den Radweg ausgeleitet werden.

Zu StR Dr. Vetter führt sie aus, der Vertrag aus den 1960er-Jahren sei ihr bekannt, seitdem habe sich jedoch sehr viel verändert (Straßennetz, Kfz-Verkehr, Radverkehr). Ein stures Festhalten an diesen alten Regeln sei ihrer Ansicht nach nicht mehr zeitgemäß.

StRin Schanbacher erbittet erneut eine Aussage hinsichtlich Tempo 30 und Pulkstart. Dazu äußert Frau Trachte, im Urteil des Verwaltungsgerichts sei eine Ampellösung thematisiert worden. Nichtsdestotrotz sollten im Sinne der Dialogbereitschaft alle Möglichkeiten erneut zur Diskussion gestellt werden, wobei die Lösung einer einseitigen Sperrung mit mehr Raum für einen getrennten Radweg der Favorit sei.

StR Peterhoff bittet trotz der Erläuterungen darum, in der Diskussion die Optionen Tempo 30 und Pulkstart aus dem Bezirksbeirat als gleichwertige Optionen mitzudiskutieren und dazu Informationen bereitzustellen. StR Dr. Vetter unterstützt diesen Vorschlag ausdrücklich: zur Gewährleistung der Sicherheit der Radfahrer könnten Poller angebracht werden, sodass kein Überholen durch Kfz möglich sei. Er

regt an, die angesprochenen Tunnelvarianten für Radfahrende örtlich etwas versetzt erneut zu prüfen, eventuell durch Nutzung bereits bestehender Wegeverbindungen, um eleganter in die Tiefe zu kommen.

BM Pätzold stellt zusammenfassend fest, die Präsentation werde den Stadträten bereitgestellt, ferner werde das Land die Anregungen in ihre Überlegungen mit aufnehmen. Die Nachfrage von StR Pantisano, ob die im Antrag erwähnten Varianten auch die Option eines autofreien Tunnels beinhalte, wird bejaht.

BM Pätzold stellt den Antrag von StR Peterhoff zur Abstimmung:

"Für eine fundierte politische Entscheidung über die zukünftige Radverkehrsführung im Flughafentunnel wird das Land gebeten, in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung, **die weiteren**, infrage kommenden Varianten zu untersuchen und eine verkehrliche und verkehrsrechtliche Bewertung vorzunehmen."

BM Pätzold stellt fest:

Dem mündlichen Antrag wird einstimmig zugestimmt. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Zetsche / fr

## Verteiler:

- I. Referat SWU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. S/OB  
S/OB-Mobil  
Stabsstelle Klimaschutz
  3. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)
  4. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  5. *BezA Plieningen-Birkach*
  6. Amt für Revision
  7. L/OB-K
  8. Hauptaktei
  
- III.
  1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
  2. CDU-Fraktion
  3. SPD-Fraktion
  4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION  
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
  5. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
  6. FDP-Fraktion
  7. Fraktion FW
  8. AfD-Fraktion
  9. *StRin Yüksel (Einzelstadträtin)*

*kursiv = kein Papierversand*