

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	605
		TOP:	1a
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	13.12.2016		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Oehler (ASS)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / pö		
Betreff:	Ostheimer Tunnel - Sachstandsbericht - - Antrag Nr. 329/2016 vom 28.10.2016 der CDU-Gemeinderatsfraktion - mündlicher Bericht -		

Vorgang: Ausschuss für Umwelt und Technik vom 22.11.2016, öffentlich, Nr. 544

Ergebnis: Zurückstellung

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt. Dies gilt auch für den gleichzeitig aufgerufenen Antrag Nr. 374 der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 22.11.2016.

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 Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier- form angehängt.

Herr Oehler (ASS) erläutert den Sachverhalt mithilfe einer Präsentation.

StR Kotz (CDU) dankt für diesen Bericht, der in ähnlicher Form bereits im UA Mobilität vorgetragen worden ist. Er unterstreicht, die CDU sehe im Ostheimer Tunnel nicht "die eierlegende Wollmilchsau". Man wisse sehr wohl, dass er nicht hilfreich sei im Blick auf den 01.01.2018 und die Feinstaubproblematik, da ein solcher Tunnel mit einer längeren

Bauzeit verbunden wäre und mit einer großen Investition, auf die danach noch Unterhaltskosten entfallen. Für ihn hat der Bericht dennoch deutlich gemacht, dass die Idee es Wert ist, sie einer Vor- und Nachteile-Betrachtung zu unterziehen, zu bilanzieren, um dann eine Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Für ihn überwiegen "gefühlsmäßig" aus heutiger Sicht die Vorteile.

Die neue Kurzstrecke durch den Ostheimer Tunnel wäre ca. 1 km kürzer als die bisherige Route. Bei der Situation Friedrichswahl in Zuffenhausen werde die Strecke mit einer Direktaufahrt anstatt des heutigen "Ohrs" um 460 m kürzer. Er meint, "wenn wir die Feinstaubentlastung beim Ohr - 1 t Feinstaub im Jahr und 5,7 t Stickoxid nach Vorlage der Verwaltung - innerstädtisch im Kessel einsparen könnten, dann würden wir glaube ich nicht mehr darüber diskutieren, wann wir das Ohr abreißen, sondern dann wäre der Bagger schon am Fahren".

Mit dem Ostheimer Tunnel hätte man ein Projekt, das von der Größenordnung her das Doppelte der genannten Schadstoffe einsparen würde - dies sei rechnerisch nachweisbar. Das Ganze würde zudem genau an der Hauptverkehrsachse mit der größten Luftschadstoffproblematik wirken. Schon aus dieser umweltpolitischen Sicht halte man den Tunnel zumindest mittelfristig für eine sinnvolle Lösung. Zudem könnte man einen Stauschwerpunkt entkräften, indem der Verkehr auf zwei Achsen verteilt wird. Damit sei der Verkehr weniger störungsanfällig was Baustellen, Leitungsschäden etc. angeht. Die Präsentation habe weiter die Thematik "Entlastung des Ostens" gezeigt (S. 10). Sicherlich hätte ein Ostheimer Tunnel nicht nur Vorteile für die Wohnbevölkerung dort, sondern auch für den ÖPNV, der dann leichter fließen könnte.

Hinsichtlich der auf S. 12 der Präsentation aufgezeigten weiteren Maßnahmen, die man tun müsste, um die volle Wirkung des Ostheimer Tunnels zu entfalten, macht er deutlich: "Für uns ist das ein ganz zentrales Element der Stadtentwicklung in Nachfolge zu S 21 - Entwicklung der S 21-Flächen, - dass wir die Schillerstraße bis auf Taxi, ÖPNV und das bisschen Anliegerverkehr in die Tiefgaragen autofrei machen." Er bittet Herrn Oehler um eine Antwort hinsichtlich der nicht vollständig beantworteten Antragsziffer 1, wonach auch berichtet werden soll, welche Alternativen die Verwaltung zum Ostheimer Tunnel für die Verkehrsberuhigung der Schillerstraße und die Verlegung des City-Rings sieht und wie diese umgesetzt werden können. Er geht davon aus, dass auch dieser Berichtsteil intensiv sein wird, da nach seiner Erkenntnis momentan keine tragfähige alternative Planung in der Verwaltung vorliegt, wie der Linksabbieger in der Cannstatter Straße zur Wolframstraße aussehen soll. Nach Überzeugung seiner Fraktion muss der City-Ring so, wie er geplant ist, umgesetzt werden. Die Art der Anmutung müsste seines Erachtens so aussehen wie die Querspange am oberen Ende der Königstraße.

Selbstverständlich sehe man außerdem, dass außerhalb des City-Rings der Autoverkehr an der einen oder anderen Ecke mehr reduziert werden könnte. Hierzu habe die GRÜNEN-Fraktion einen Antrag formuliert. Der City-Ring soll den Verkehr abwickeln, der für eine Herzkammer der Region mit 2 Mio. Menschen notwendig ist, er soll optimale Anbindungen an Parkierungsmöglichkeiten haben und er müsse ein Parkleitsystem haben. Innerhalb des City-Rings müsse man noch schauen, wie das urbane Stadtgefühl - "dass der Fußgänger entsprechend laufen kann, Dinge, die wir im Hospitalviertel usw. miteinander umgesetzt haben" - hergestellt werden kann. Diese Qualität innerhalb des City-Rings zu bekommen setze voraus, dass der City-Ring funktioniert. Entscheidend dabei sei, wie gut die Schillerstraße funktioniert.

Aus seiner Sicht kann ein großer Reigen an Vorteilen generiert werden. Weil dies mit einer großen Investition verbunden wäre, brauche es eine vertiefte Untersuchung. Er beantragt, diese Mittel einzusetzen, um mit externer Unterstützung zu einer tragfähigen und objektiven Einschätzung zu kommen, auf dessen Basis der Gemeinderat eine Entscheidung treffen kann.

StRin Rühle (90/GRÜNE) betont, auch ihre Fraktion sei sich der Verkehrsprobleme in der Stadt bewusst, die vor allem durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) verursacht werden. Man setze sich deswegen dafür ein, dass der Pkw-Verkehr in der Stadt verringert wird. Anstatt aber immer neue Tunneln für Pkws zu graben, welche die Stadtkasse auf lange Zeit hin belasten und die GVFG-Mittel für andere Objekte binden, wolle man andere Wege prüfen lassen. Der Ostheimer Tunnel würde die Verkehre verlagern und mehr Verkehr in die Stadt ziehen. Cannstatter Straße und Ostheim würden zwar entlastet, doch könne die Konrad-Adenauer-Straße keine 10 % mehr Verkehr verkraften. Außerdem bestehe die Gefahr einer Verlagerung zur Hauptstätter Straße, was die Anwohner dort weiter belasten würde. Weil es nur eine Verlagerung sei, werde man zudem keine GVFG-Mittel erhalten.

Die Stadträtin stellt anschließend den Antrag Nr. 374/2016 ihrer Fraktion vom 22.11.2016 vor und wirbt um Zustimmung.

StR Körner (SPD) erinnert an die in den letzten Monaten mehrfach erfolgten Diskussionen und Beratungen über die Luftproblematik in Stuttgart. Aus zahlreichen Einwohnerversammlungen und Bürgergesprächen wisse man zudem, dass die Themen Verkehr und Stau die Menschen in Stuttgart umtreibt. Grundsätzlich hält er es angesichts des großen Handlungsbedarfs für sinnvoll, sich Gedanken darüber zu machen, wie man mit dem Problem umgeht. Es sei daher gut, sich auch mit der Idee eines Ostheimer Tunnels zu beschäftigen, weil man damit eine Reihe der Themen angehen könnte. Er beleuchtet anschließend ein paar der Vor- und Nachteile, die besonders hervorstechen.

So bekäme man mit dem Ostheimer Tunnel eine starke Entlastung in der Cannstatter Straße, was für das Neckartor wichtig wäre. Sehr attraktiv sei auch die Vorstellung, ebenerdig vom Stöckach zum Schlossgarten gehen zu können. Positiv wären auch die Folgen für den Knotenpunkt Cannstatter Straße/Wolframstraße. Er bittet ebenfalls darum, hierfür den Stand der Planungen vorzustellen. Weiter hätte man eine starke Entlastung der Ost-West-Verbindung aus der Innenstadt zur Tal-/Wagenburgstraße hinunter zum Neckar. Bisher führe alles, was an verkehrsbeschränkenden Maßnahmen am Neckartor diskutiert wurde, unweigerlich zu mehr Verkehr auf der oben genannten Verbindung sowie auf der Hack-/Rotenbergstraße. Neben der Frage, wie man die Knoten Gebhard-Müller-Platz und Gaisburger Brücke lösen will, sieht er als gravierendsten Nachteil eines solchen Tunnels die Kostenfrage. Trotzdem seien die Argumente pro Tunnel so gewichtig, dass man weitere Untersuchungen für richtig erachte.

Herrn Oehler bittet er zu erläutern, weshalb die Verwaltung der Meinung ist, es werden keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen, da die Kapazitätsbegrenzungen bereits durch die Zulaufstrecken stattfänden. Schließlich habe der Bundesverkehrsminister einen Bundesverkehrswegeplan auf den Weg gebracht, der insofern irritiere, als vorgesehen werde, die B 10 auszubauen. Spätestens dann hätte man eine deutliche Kapazitätserweiterung. Außerdem bittet er darum, die Einschätzung des Vorsitzenden was einen Ostheimer Tunnel angeht auch in Bezug zu setzen zum Rosensteintunnel und dessen Wirkungen.

StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) hält es für sehr bedauerlich, "dass trotz der ständig wiederkehrenden verkehrspolitischen Diskussionen der Denkhorizont bei der CDU noch immer an der Windschutzscheibe endet". Diese schlage eine gigantische Investition in den Straßenausbau in Stuttgart vor und wolle damit eine weitere riesige Großbaustelle mitten in der Stadt aufreißen. Ein solches Projekt würde völlig die Bemühungen konterkarieren, den Modal Split in der Stadt zugunsten des Umweltverbands zu verschieben. Stattdessen würde ein Bypass gelegt, der es erleichtert, direkt und ohne Störungen mit dem Auto unmittelbar auf den City-Ring einzufahren. Damit werde die Verkehrsmittelentscheidung bzw. "ein automobiles Verhalten" der Bevölkerung und der Pendler entscheidend gefördert. Es erstaunt ihn, wie mit dem Ziel umgegangen wird, den regionalen Autoverkehr zwangsweise um 20 % zu reduzieren, und sei kontraproduktiv zur Luftreinhalteplanung insbesondere auf die Stickoxid-Emissionen.

Die Fraktionsgemeinschaft betrachte Kosten in Höhe von 600 Mio. € als absolute Untergrenze eines solchen Projekts und sie gehe davon aus, dass die Kosten völlig aus dem Ruder laufen würden. Würde man 600 Mio. € investieren in den ÖPNV-Ausbau, in Radwege und in eine fußgängerfreundliche Stadt, so könnte man erheblich höhere Effekte erzielen was die Zukunftsfähigkeit der innerstädtischen Mobilität anbelangt. Aus diesem Grund lehne man eine vertiefte Untersuchung des Ostheimer Tunnels ab. Vielmehr müsste der bestehende City-Ring in seiner Leistungsfähigkeit um 50 % reduziert werden, denn damit hätte man ein verträgliches Maß an Autoverkehr in der besonderen topografischen Lage in Stuttgarts City, um die Ziele der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes zu realisieren.

Wollte man dem Bau eines Ostheimer Tunnels nähertreten, so stellten sich erhebliche Fragen zur Geologie - "Stichwort Tunnelbau im Anhydrit" - wo er auf das Beispiel Engelberg-Tunnel verweist, und an ein Gutachten von KPMG für den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn in Bezug auf die erheblichen Risiken beim Tunnelbau zu S 21 erinnert. Weiter müsste man den Querschnitt der B 14 deutlich reduzieren, damit sich keine verkehrsinduzierende Wirkung einstellt. StR Körner habe bereits auf den laut Bundesverkehrswegeplan geplanten Ausbau der B 10 zur parallelen Stadtautobahn hingewiesen. Darüber hinaus stelle sich die Frage, wer das Ganze bezahlt. Er erwarte diesbezüglich eine Aussage der CDU-Fraktion, wie sie sich dies vorstellt.

Was den Stuttgarter Osten angeht, so vertrete die Fraktionsgemeinschaft die Auffassung, dass die Begleitmaßnahme zum Rosensteintunnel in der Wagenburgstraße umgesetzt werden muss. Man habe dies bereits zum letzten Haushalt beantragt, jedoch keine Mehrheit dafür erhalten. Zu den nächsten Haushaltsplanberatungen werde man dies wieder tun und werbe schon heute um Zustimmung. Für den gelungenen Rückbau der Talstraße spricht er dem Technischen Referat seinen herzlichen Dank aus.

StR Zeeb (FW) dankt der Verwaltung für den Bericht, der viele gute Ansätze und konstruktive Gedanken aufzeige. Mit Blick auf seinen Vorredner merkt er an, eine Sichtweise, bei der reflexartig Probleme heraufbeschworen werden, sobald das Wort Tunnel auftaucht, führe nicht weiter. Vielmehr müsse man nach vorne sehen. Daher spreche er sich ebenfalls dafür aus, die Option eines Ostheimer Tunnel wertfrei weiter zu prüfen. Möglicherweise bringe sie Vorteile für alle Verkehrsteilnehmer und eine bessere Wohnqualität im betreffenden Gebiet. Er geht davon aus, dass die CDU-Gemeinderatsfraktion entsprechende Haushaltsanträge stellen wird.

Herrn Oehler bittet er zu beantworten, ob künftig von einer Sperrung der Schillerstraße für den Kfz-Verkehr auszugehen ist, oder ob auch Lösungen infragekommen, bei denen die Schillerstraße vielleicht noch teilweise befahrbar ist.

StR Klingler (AfD) erklärt, seine Fraktion sei froh, wenn die Großbaustelle im Zentrum von Stuttgart endlich vorbei sein wird. Diese Baustelle sei erheblich verantwortlich für die Feinstaubproblematik. Er sehe es daher äußerst kritisch, wollte man danach gleich die nächste Großbaustelle über die nächsten 10 bis 15 Jahre aufmachen. Außerdem könne momentan der Verkehr auf der Cannstatter Straße nicht abfließen wegen der Baustellen am Schwanentunnel und durch den Bau des Rosensteintunnels. Diese Situation werde sich wieder verbessern. Wichtig sei, die Verkehre der B 10 besser in die Stadt hinein und aus ihr heraus fließen zu lassen.

Da Tunnelbaumaßnahmen in Stuttgart ein extremes Risiko bergen, sollte man nicht schon wieder ein weiteres Tunnelprojekt starten - zumal nur eine Spur pro Richtung vorgesehen sei. Damit hätte man die Situation wie beim Heschlacher und beim Feuerbacher Tunnel, wo sich an der Einfahrt vor den Tunnelröhren Staus bilden. Wenn es darum geht, die Luftqualität zu verbessern, so gebe es "rund um den Gaskessel erhebliche Flächen, auch mit der Neuordnung der EnBW, um dort eine P&R-Anlage zu bauen und damit ein Umsteigen auf den ÖPNV erheblich attraktiver zu machen".

Ihm stelle sich außerdem die Frage, ob mit den Handels- und Gewerbevereinen vor Ort Gespräche geführt wurden. "Wie stehen deren Vertreter dazu, dass der Verkehr dann in der Gablenberger Hauptstraße und am Ostendplatz vorbeigeht?" Er sieht das Kosten-Nutzen-Verhältnis für ein solches Tunnelbauwerk nicht gegeben, zumal es in Stuttgart andere Stadtteile gebe, wie z. B. Zuffenhausen, "die geschunden sind". Dort könnte man von der Friedrichswahl bis zur Zabergäubrücke einen Deckel herstellen, damit der Stadtbezirk wieder zusammenwächst. Aus seiner Sicht kann jegliche Planung für einen Ostheimer Tunnel sofort eingestellt werden.

Nach Auffassung von StR Conz (FDP) handelt es sich um eine interessante Idee. Ohnehin sollten angesichts der gigantischen Verkehrsprobleme in Stuttgart und der Finanzierungsproblematik keine Denkverbote ausgesprochen werden. Vielmehr müsse man den Mut haben, eine Vision zu entwickeln, die auch mittel- und langfristig Sachen anpackt. Insbesondere langfristig müsse man noch Visionen entwickeln. Der Ostheimer Tunnel ist seines Erachtens eine Vision, die den massiven Stau in der Innenstadt bekämpfen kann. Zudem sei Stuttgart eine der Städte mit den meisten Erfahrungen im Tunnelbau. Eine vertiefte Untersuchung würde er begrüßen und erwarte gespannt den Antrag der CDU-Fraktion für den nächsten Doppelhaushalt.

Noch keine große Begeisterung für ein solches Projekt kann StR Dr. Schertlen (STd) bei sich entdecken. Er begrüßt aber, dass Denkanstöße daraus abgeleitet werden können. Ein Ostheimer Tunnel wäre eher für die überregionalen Verkehrsbeziehungen geeignet und keine "Stuttgart-Ost-spezifische Sache". Auch er geht davon aus, dass die Baukosten mit 600 Mio. € eher am unteren Rand angesetzt sind. Zudem müsse berücksichtigt werden, dass Tunnel hohe Betriebs- und Folgekosten haben. Er habe sich noch keine abschließende Meinung gebildet. Sollte man sich zu einer solchen Investition entschließen, wäre für ihn zwangsläufig damit verbunden, an anderer Stelle das Fahrradbudget für Radwegeplanung und -ausbau deutlich zu erhöhen. Ein Vorteil des Ostheimer Tunnels wäre es, den Wagenburgtunnel dann für Fahrräder und Fußgänger freigeben zu können.

Herr Oehler fragt er, ob es angesichts dessen, dass die Schillerstraße für den gewöhnlichen Kfz-Verkehr geschlossen werden soll, Sinn macht, am Gebhard-Müller-Platz aus dem Tunnel zu kommen. Vielleicht würde sich anbieten, entweder längs in die Konrad-Adenauer-Straße einzufädeln oder am Charlottenplatz einzufädeln oder dies gesplittet am Charlottenplatz und am Platz bei der Wolfram-/Cannstatter Straße zu tun. Ihn interessiert ferner, ob es Sinn machen würde, die Ostendstraße mit einer Zu- und Abfahrt anzubinden. Was den vorgestellten Einstiegspunkt an der B 10 angeht, so könne er sich vorstellen, es wäre besser, den Einstiegspunkt in irgendeiner Form mit dem Brückenbauwerk der B 14 zu kombinieren.

BM Pätzold stellt klar, die Verwaltung habe einen Vorschlag der CDU-Gemeinderatsfraktion vorgestellt, nicht aber eine Planung der Stadt. Er verweist auf das Konzept Nachhaltig mobil in Stuttgart, mit dem andere Schwerpunkte gesetzt wurden. "Für uns ist es natürlich gesetzt, dass die Schillerstraße verkehrsberuhigt wird bzw. dort nur noch Taxen oder ÖPNV durchgehen. Allein schon deshalb, weil Sie 2013 auch einen Zielbeschluss gefasst haben, dies zu untersuchen und vorzuschlagen, das ist das Thema City-Ring. Wir werden Ihnen dieses Thema getrennt vorstellen und darstellen, was das alles bedeutet. Denn natürlich hat das alles Auswirkungen auf mehrere Knotenpunkte bzw. was damit verbunden ist." Die Umgestaltung der Schillerstraße zu einem Bahnhofsvorplatz habe für die Verwaltung Priorität und sei eine wichtige Ergänzung des Projekts Stuttgart 21. Die Planung und Umgestaltung der Schillerstraße stehe aus Sicht der Verwaltung in der Priorität noch vor einem Ostheimer Tunnel. Genauso sei man dabei, das Thema Kulturmeile/B 14 zu planen und umzugestalten. Daher sei die Betrachtung der Haushaltsmittel durchaus wichtig. Der Diskussion habe er entnommen, dass es auch Bestrebungen gibt, die Nord-Süd-Straße auszubauen. Folglich müsse der Gemeinderat eine gewisse Prioritätenliste aufstellen bzw. überlegen, wie eine mittelfristige Finanzplanung dann aussehen müsste.

Einig sei man sich über die Idee, die Cannstatter Straße städtebaulich zu verbessern und auch die Querung zu verbessern. Auch hier stelle sich die Frage, mit welchen Mitteln erreichen wir das? Es liege in der Entscheidung des Rates, welche Projekte er einer tieferen Betrachtung oder einer Machbarkeitsstudie unterzieht. Neben der Finanzierung müsse man dabei weitere Dinge betrachten. So wisse er nicht, ob nach 10 Jahren Tunnelbau die Bürgerinnen und Bürger begeistert sind, weitere Tunnelbaustellen über sich ergehen zu lassen. Dennoch sei man selbstverständlich gehalten, die Frage des Verkehrs weiter zu betrachten. Dazu gehören auch die Themen Ausbau des ÖPNV, das Thema Ersatzinvestitionen und Sanierung der Infrastrukturen des ÖPNV und das gerade aktuelle Thema "Wie gehen wir mit dem Tarifsystem, wie gehen wir mit dem Zonensystem um?". Über all diese Themen werde man sich in diesem Kontext unterhalten müssen und jeweils deren Vor- und Nachteile abwägen. Mit Planung und Machbarkeitsstudien allein werde man das reale Verkehrsproblem nicht in den Griff bekommen. Hierfür bedürfe es der oben erwähnten mittelfristigen Finanzplanung.

Herr Oehler sagt gegenüber StR Dr. Schertlen zu, die von ihm aufgeworfenen Fragen in die weitere Untersuchung aufzunehmen, wenn es dafür Projektmittel gibt. Zu der Frage des Ausbaus der B 10 teilt er mit, natürlich kenne die Verwaltung den Bundesverkehrswegeplan. Sie sei von der Bestandssituation ausgegangen, weshalb eine Realisierung des Ausbaus natürlich Konsequenzen hätte.

Die jetzt gerade im Bau befindliche "Über-Eck-Beziehung" aus Richtung Neckartal in Richtung Innenstadt würde durch das Projekt entlastet, dennoch werde sie nicht unnötig. Selbst wenn das Projekt schon vor dem Rosensteintunnel da gewesen wäre, hätte man diese Verbindung trotzdem bauen müssen - möglicherweise eine Idee kleiner.

Aus Sicht der Verkehrsbehörde und den für das Verkehrsmanagement Zuständigen erklärt BM Dr. Schairer: "Wenn man diesen durchaus spannenden Entwurf in einer Untersuchung in Auftrag gibt, dann muss man sehen - Herr Oehler hat es schon angedeutet -, dass wir dann auch in der Innenstadt und auch außerhalb erhebliche Einflüsse auf die bisherigen Netzbeziehungen haben. Es wird starke Verschiebungen geben, es wurde ja angedeutet in dem einen Chart, wo plus-minus der Verkehr dargestellt wird, auch wenn noch die Schillerstraße wegfällt. Auch im Hinblick auf den ÖPNV hätten wir nach unserer Einschätzung im Talkessel praktisch ganz andere Netzbeziehungen. Die müssten dann, weil wir auch ein ganz anderes Verkehrsmanagement betreiben müssten, sowohl was die positiven als auch die negativen Auswirkungen betrifft, unbedingt in einer Verkehrsmanagement-Studie begleitend in Auftrag gegeben werden. So habe ich auch die CDU, den Herrn Kotz, verstanden, damit man dann ein komplettes Bild hat."

StR Körner thematisiert erneut die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Schillerstraße stehende Wolframstraße und bittet darum, den Stand der Planungen für diesen Knoten darzustellen. Der Vorsitzende sagt zu, den Stand dieser Planungen im neuen Jahr vorzustellen. Die Heilmannstraße sei dabei ein Thema, wo es verschiedene Varianten gebe, je nachdem, welche Begleitmaßnahmen man dort umsetzt. Dieser Knotenpunkt wäre einfacher zu lösen, wenn auf der Cannstatter Straße weniger Verkehr wäre. Er geht davon aus, diese Betrachtung im Rahmen der Gesamtschau City-Ring zu geben.

Völlig losgelöst von der Frage Ostheimer Tunnel sei diese Fragestellung entscheidend auch für die städtebauliche Entwicklung dieser Stadt, findet StR Kotz. Auch diese Umgestaltungen und Bauwerke können nicht von heute auf morgen gemacht werden. Es könne daher nicht im Sinne der Verwaltung sein, dass die Schillerstraße erst zehn Jahre nach der Inbetriebnahme von S 21 endlich verkehrsberuhigt sein wird. Er stelle fest, die Verwaltung habe noch keine Antworten, wie sie das Thema City-Ring und Wolframstraße baulich und verkehrlich zu lösen gedenkt und fordert die Verwaltung dazu auf, sich dem Thema "kräftig und zeitnah" anzunehmen.

Grundsätzlich bestehe das gemeinsame Bestreben, den Umstieg auf Fahrrad, Fußgänger und ÖPNV kräftig voranzutreiben, unterstreicht der Stadtrat. Er hält es nicht für angemessen und nicht gerecht, wenn StR Ozasek der CDU-Fraktion vorwirft, nur an Autos und an Tunnel zu denken und eine einseitige Verkehrspolitik zu machen. Er führt dies weiter aus und betont, es müsse darum gehen, die Zahl der mit Kfz gefahrenen Kilometer in der Stadt zu reduzieren. Dies sei entscheidend für die Themen Abgase, Luftreinhaltung, Reifen- und Bremsabrieb sowie Luftaufwirbelung. Durch einen Ostheimer Tunnel lasse sich ca. 50 % Fahrleistung einsparen der Fahrzeuge, die vom Knotenpunkt Gaisburger Brücke zur Innenstadt fahren. Dies entspreche etwa 15.000 Fahrzeugen pro Tag anstatt wie bisher 30.000, "und zwar ohne betteln zu müssen, dass jemand vom Auto in die Stadtbahn umsteigt und ohne restriktive Maßnahmen ergreifen zu müssen." Selbstverständlich könne er nicht vorhersagen, dass die CDU-Fraktion nach erfolgter Untersuchung am Ende dafür stimmt, den Tunnel tatsächlich zu bauen. Man wolle diese Möglichkeit aber beleuchten.

Hinsichtlich der Finanzierung weist er auf die am Nachmittag stattfindende Aufsichtsratssitzung der SSB AG hin, wo man gemeinsam dafür werben und kämpfen werde, dass es zusätzliche Förderprogramme für Busse, für Bahnen, für den Ausbau des ÖPNV gibt. Es wäre deshalb falsch, jetzt schon zu sagen, man soll sich diesem Projekt gar nicht erst nähern, nur weil es noch kein Förderprogramm dafür gibt. Er geht davon aus, dass, wenn es erst einen politischen Willen dafür gibt, weil die Vorteile die Nachteile deutlich überwiegen, sich Möglichkeiten finden lassen. Er fordert die Vertreter der Fraktionsgemeinschaft dazu auf, sich für die Idee zu öffnen. Denn die Realität, die von den Fachleuten der Verwaltung in persönlichen Gesprächen zu hören sei, laute, selbst wenn 20 % Umstieg vom MIV erreicht wird - was eine große Leistung wäre -, so werde man damit den Anstieg des Individualverkehrs nur mit Glück auf dem Status quo halten. Würde man nichts tun, so würde der MIV deutlich zunehmen. Der Ostheimer Tunnel wäre deshalb nach seiner festen Überzeugung keine schlechte Lösung, weswegen er vertieft untersucht werden soll, um dann, wenn alles auf dem Tisch liegt, zu entscheiden.

Nach Einschätzung von StR Winter (90/GRÜNE) unterstützt seine Fraktion die CDU-Fraktion in der Frage von Feinstaub und Mobilität. Noch heute werde man bei TOP 11 sehen, wie dies im Konkreten geschieht. Was den Ostheimer Tunnel angeht, so rede man vom Zeitraum 2030. StR Kotz gehe in seinen Ausführungen von Einsparungen der heutigen Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Mengen und von heutigen Antriebsarten aus, wie auch von heutigem Mobilitätsverhalten. "Wir alle wissen nicht genau, wie wird die Mobilität im Jahr 2030 aussehen. Ich bin überzeugt davon, sie wird ganz anders aussehen als heute. Auch laut den Statistischen Heften der Landeshauptstadt Stuttgart wird das Mobilitätsverhalten von jungen Leuten, die 2030 sicher auch mobil sein werden, ganz andere Verhaltensmuster und andere Dinge haben."

Er ist dafür, Dinge prüfen zu lassen, wenn eine große Fraktion dies beantragt, und dann erst eine Entscheidung zu treffen. Daher bittet er auch den Blick zu richten auf den GRÜNEN-Antrag Nr. 374/2016. Er erläutert die darin geforderte Prüfung eines Null-Emission-Tunnels, der auf einer bereits vorhandenen Röhre stattfinden soll und die weiteren Punkte in diesem Zusammenhang. Was den inneren Ring des City-Rings angeht und die dort gewünschte urbane Flanierzone, so glaubt er, dass man gemeinsam zu guten Überlegungen und Lösungen kommen wird. Durch einen Ostheimer Tunnel würde allerdings eine ganze Lawine an Verkehr auf diese Stelle zukommen. Der Stadtrat plädiert dafür, all diese Dinge zu besprechen nach einer vertieften Prüfung. Die Finanzierung von 400 bis 600 Mio. € für ein solches Projekt, welches zudem gigantische Folgekosten haben werde, sei nicht geklärt. Daher gehöre auch diese Frage mit geprüft, sodass am Ende beide Planungen bzw. Ideen unter Berücksichtigung der Frage, wie wird Mobilität im Jahre 2030 aussehen, einander gegenübergestellt werden können.

StR Ozasek geht ein auf den Wortbeitrag von StR Kotz und fragt, bei welcher Gelegenheit die CDU verkehrspolitisch an der Seite der Fraktionsgemeinschaft gestanden hat. Alle Anträge der letzten Jahre seien vielmehr von der "Automobilfraktion im Rat" abgeschmettert worden. Der Rosensteintunnel sei ein CDU-Projekt, dem nun u. a. der Ausbau der Nord-Süd-Straße und die Filderauffahrt folgen sollen. Dies sei eine völlig andere Politik als die Fraktionsgemeinschaft will.

"Beim Thema Radverkehr schüren die CDU-Ortsverbände wenn es konkret wird den Widerstand", obwohl die Gemeinderatsfraktion den Grundsatzbeschlüssen zu den Hauptradrouten zugestimmt habe. Darüber hinaus habe die CDU-Fraktion beim Nah-

verkehrsplan lediglich den Status quo fortgeschrieben, aber keine Anträge gestellt. Was die ÖPNV-Finanzierung anbelangt, so sei es der CDU-Finanzminister Schäuble, der die Mittel kürzt und streicht beim Bundes-GVFG und den Regionalisierungsmitteln. Er schlage vor, dass die CDU sich beim nächsten Landeshaushalt darum kümmert, dass die ÖPNV-Finanzierung sichergestellt wird und Fördermaßnahmen für Ersatzinvestitionen und neue Stadtbahnen bereitgestellt werden. Der Stadtrat weist außerdem darauf hin, dass es im Wirkungsgutachten heißt, es **müssen** regional minus 20 % Autoverkehr erreicht werden. Ansonsten entscheiden die Gerichte.

StR Klingler wiederholt seine Ansicht und unterstreicht, angesichts 600 Mio. € Kosten, wo es keine Bundes- und Landesfördermittel gibt und dessen, dass die Cannstatter Straße eine Bundesstraße ist, für die Fördermittel beantragt werden können, wäre es sinnvoller, dort etwas zu machen. Ihn stört, dass im UTA in jeder Sitzung erneut Grundsatzdiskussionen und ein Kampf gegen das Automobil geführt werden.

Er erkundigt sich, wann die "gefühl seit zwei bis drei Jahren" gesperrte Spur im Planie-Tunnel wieder aufgemacht wird und bittet um baldige Antwort.

StR Conz bedauert die "über weite Strecken ideologiegetriebene Diskussion", wo es doch um eine verkehrstechnische Idee gehe, die man objektiv vom Kosten-Nutzen-Aspekt her betrachten könnte. Da die Strecke durch den Tunnel um 1 km kürzer ist, erspare man der Stadt viele hunderttausend gefahrene Kilometer, sofern dieser Tunnel realisiert werden würde. Angesichts der Zeitspanne, von der man bei diesem Projekt redet, habe man alle Muße der Welt, sich vernünftige Gedanken zu machen", so der Stadtrat.

BM Pätzold hält abschließend fest, die Verwaltung werde den Bericht zum City-Ring noch vorstellen. Es gebe weitreichende Überlegungen, welche noch aufbereitet werden müssen. Zum Planie-Tunnel müsste die Straßenverkehrsbehörde eine Aussage treffen.

Zur Beurkundung

Faßnacht / pö

Verteiler:

- I. Referat StU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (5)

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

- III.
 1. CDU-Fraktion
 2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 3. SPD-Fraktion
 4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
 5. Fraktion Freie Wähler
 6. AfD-Fraktion
 7. Gruppierung FDP
 8. Die STAdTISTEN