

MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
BADEN - WÜRTTEMBERG

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart  
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de  
FAX: +49 (711) 89686-9020

An die  
Präsidentin des Landtags  
von Baden-Württemberg  
Frau Muhterem Aras MdL  
Haus des Landtags  
Konrad-Adenauer-Str. 3  
70173 Stuttgart

Stuttgart **12. April 2023**  
Name [REDACTED]  
Telefon +49 (711) 896 [REDACTED]  
Geschäftszeichen VM2-0141.3-23/28/3  
(Bitte bei Antwort angeben)

nachrichtlich

Staatsministerium

Antrag der Abgeordneten Friedrich Haag und Dennis Birnstock u.a. FDP/DVP

- Bestandstunnel zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen im Zuge der B 312 sowie Radverkehrsführung
- Drucksache 17/4440

Ihr Schreiben vom 22. März 2023

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen*

*I. zu berichten,*

- 1. welche verschiedenen Tunnelvarianten für Radfahrerinnen und Radfahrer zur Herauslösung des Radverkehrs aus dem Bestandstunnel das Regierungspräsidium Stuttgart im Einzelnen mit welchen Kostenergebnissen geprüft hat;*

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat im Jahr 2022 eine Machbarkeitsstudie für den Bau einer Radwegverbindung zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen mit einem Tunnelbauwerk unter dem Flughafen Stuttgart beauftragt. Im Dezember 2022 wurden in einem Zwischenbericht die ersten Ergebnisse dargestellt. Bei allen sechs Varianten waren neben den bautechnischen Randbedingungen (Setzungsanforderungen bei der Unterfahrung der Start- und Rollbahnen, Anbindungen, Platzverhältnisse etc.) auch die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen (umwegfreie Linienführung) sowie die Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zu berücksichtigen.

Bei vier Varianten hat sich gezeigt, dass sich der Anschluss des Tunnels an das Bestandsradwegenetz aufgrund der erforderlichen Tiefenlage des Tunnels in konventioneller bergmännischer Bauweise als schwierig darstellt. Vor allem auf der Nordseite des Flughafengeländes sind die in offener Bauweise nutzbaren Flächen deutlich zu klein, um eine Anbindung an den Bestandsradweg ohne Zuhilfenahme eines Spindelbauwerks für die Radfahrenden sowie eines Aufzugs für die Fußgängerinnen und Fußgänger zu überwinden.

Insofern wurden nur noch zwei weitere Varianten betrachtet. Diese unterqueren zusätzlich die Autobahn A 8 und die Bahnlinie Stuttgart – Ulm. Eine erste Grobkostenschätzung ergab für die beiden als machbar ermittelten Varianten 5 und 6 Kosten zwischen ca. 103 und 110 Mio. Euro.

2. *weshalb ein zusätzlicher Tunnel für Radfahrerinnen und Radfahrer im Vergleich zur bisherigen Nutzungsmöglichkeit im Bestandstunnel zu ungünstigen Höhenverhältnissen sowie einer fraglichen sozialen Akzeptanz und Sicherheit führen soll;*

Bei einem Vergleichsprojekt „Frankfurter Flughafen Gepäckstunnel“ wurde eine Überdeckung von mindestens zwei Tunneldurchmessern als erforderlich angesehen, um die Gefahr von Setzungen bei der Unterquerung der Start- und Landebahn zu minimieren. Bei einem Ausbruchsquerschnitt mit einem Durchmesser von ca. 7 m würde sich somit eine Mindestüberdeckung von rund 14 m ergeben.

Eine hohe Überdeckung bedeutet eine große Tiefenlage und lange Entwicklungslängen der Rampen. Neben einer größeren Tunnellänge wirkt sich der große Höhenunterschied negativ auf den Fahrkomfort der Radfahrerinnen und Radfahrer aus, was auch zwangsläufig zu einer Reduzierung der Attraktivität (Akzeptanz, Sicherheitsgefühl etc.) führt.

3. *zu welchen Umwegen die von ihr in die Diskussion eingebrachte Teil- oder Vollsperrung des Tunnels für den Kraftfahrzeugverkehr je Variante über Neuhausen oder Echterdingen führen würde;*

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart ein Verkehrsgutachten beauftragt. Die Ergebnisse sind abzuwarten.

4. *welches Verkehrsaufkommen an Kraftfahrzeugen sowie Radfahrerinnen und Radfahrern der Tunnel unter der Start- und Landebahn des Landesflughafens Stuttgart zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen im Zuge der B 312 aufweist;*

Nach den Verkehrszählungen aus dem Jahr 2019 liegt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) bei rund 16.700 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 6,24 Prozent. Zahlen zum Radverkehrsaufkommen für den Tunnel unter der Start- und Landebahn des Flughafens Stuttgart zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen im Zuge der B 312 liegen nicht vor. Eine Erhebung des aktuellen Radverkehrsaufkommens im Flughafentunnel wird auch nicht als zielführend angesehen, da wegen der derzeit nicht attraktiven Führung des Radverkehrs im Flughafentunnel über den vorhandenen ein Meter breiten Hochweg der aktuell vorhandene Radverkehr nicht das zu erschließende Potential an Radfahrenden abbildet.

5. *mit welchem Zuwachs an Radfahrerinnen und Radfahrern sie jeweils bei einer Teil- oder Vollsperrung für Kraftfahrzeuge ausgeht;*

In der Machbarkeitsstudie „Radschnellweg Fildern“ vom Januar 2023 im Auftrag des Landkreises Esslingen wird auf der Nordseite des Flughafens Stuttgart von

Stuttgart-Degerloch bis zum Flughafen Stuttgart ein Potenzial von ca. 4.300 Radfahrenden/Tag ausgewiesen und auf der Südseite des Flughafens Stuttgart von Filderstadt aus von ca. 4.800 Radfahrenden/Tag. Dies korrespondiert mit der Machbarkeitsstudie der Landeshauptstadt Stuttgart vom Juni 2020, die für den Zu-  
lauf von Norden her auf den Flughafentunnel für den untersuchten Radschnellver-  
bindungs-Trassenkorridor Nr. 7 „Stuttgart – Filderstadt“ ein Potenzial von ca. 4.800  
Radfahrenden/Tag ausgewiesen hat.

6. *von welchen Mehremissionen an CO<sub>2</sub> sie durch die Teil- oder Vollsperrung an-  
hand der vorgenannten Daten ausgeht;*
7. *aus welchen Gründen sie plant, bei einer möglichen Sperrung den ÖPNV von die-  
ser auszunehmen;*

Zu den Ziffern 6 und 7 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stel-  
lung genommen.

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen wurde vom Regierungspräsidium  
Stuttgart ein Verkehrsgutachten beauftragt. Die Ergebnisse sind abzuwarten.

8. *anhand welcher Überlegungen sie davon ausgeht, dass der Bund eine Vereinba-  
rung zur Abstufung der Bundesstraße zur Landesstraße schließen sollte, was  
nach ihren Ausführungen Voraussetzung für die Teil- oder Vollsperrung des Be-  
standstunnels für den Kraftfahrzeugverkehr wäre;*

Die Abstufung der B 312 zur Landesstraße im Bereich des Flughafentunnels ist  
unabhängig von den Überlegungen einer Teil- oder Vollsperrung des Bestandstun-  
nels für den Kraftfahrzeugverkehr. Ausschlaggebend ist die veränderte Verkehrs-  
bedeutung der B 312 im Bereich Filderstadt-Bernhausen, wonach die B 312 ihre  
Funktion als Bundesstraße verloren hat. Der Netzkonzeption wurde vom Fernstra-  
ßen-Bundesamt bereits dem Grunde nach zugestimmt.

9. *ob sie geprüft hat, einen zusätzlichen Fahrradtunnel unter der Start- und Landebahn des Landesflughafens Stuttgart als Radschnellweg mit Bundesförderung von bis zu 75 Prozent zu realisieren;*

Für die untersuchten Varianten im Rahmen der Machbarkeitsstudie für einen Rettungsstollen/Radwegtunnel in unmittelbarer Lage zur B 312, Flughafentunnel, wurde eine mögliche Bundesförderung von bis zu 75 Prozent auf Basis der Verwaltungsvorschrift Radschnellwege 2017 – 2030 angenommen.

II.

1. *dem Landtag ihre Machbarkeitsstudie für den Bau bzw. die Herauslösung des Rad- und Fußverkehrs aus dem Bestandstunnel zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen im Zuge der B 312 – ggf. nichtöffentlich – zur Kenntnis zu geben;*

Aktuell liegt die Machbarkeitsstudie nur als Zwischenbericht vom Dezember 2022 vor. Hierbei fehlen noch die Aussagen zu den nachträglich in die Machbarkeitsstudie aufgenommenen Varianten zur Nutzung des Bestandstunnels (erweiterte Machbarkeitsstudie). Nach der Finalisierung kann die gesamte Machbarkeitsstudie an den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr übermittelt werden.

2. *weitere Möglichkeiten zu prüfen, die den Bestandstunnel für den Kraftfahrzeugverkehr erhält sowie die Situation der Radfahrerinnen und Radfahrer verbessert und hierüber zeitnah zu berichten.*

Das Ergebnis der erweiterten Machbarkeitsstudie und des Verkehrsgutachtens sind abzuwarten.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. des Ministers



Berthold Frieß

Ministerialdirektor