

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
BADEN - WÜRTTEMBERG**

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

Stuttgart **18. Okt. 2023**

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

nachrichtlich

Staatsministerium

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dennis Birnstock und Friedrich Haag FDP/DVP

- Radverkehrsführung im Bestandstunnel zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen
- Drucksache 17/5479

Ihr Schreiben vom 28. September 2023

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie ist der aktuelle Stand im Hinblick auf die Planung nach einer geeigneten Lösung für die Radverkehrsführung im Bestandstunnel zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen?*
9. *Zu welcher Bewertung kommt das vom Regierungspräsidium Stuttgart beauftragte Verkehrsgutachten über die von der Landesregierung in die Diskussion eingebrachte Teil- oder Vollsperrung des Tunnels für den Kraftfahrzeugverkehr, insbesondere im Hinblick auf die daraus resultierenden Umwege und Auswirkungen auf den Verkehr in der unmittelbaren Umgebung?*

10. *Zu welchen Ergebnissen hat ihre Verkehrszählung geführt?*

Die Fragen 1, 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Regierungspräsidium Stuttgart führt eine Machbarkeitsstudie zu einer möglichen Radwegverbindung zwischen Stuttgart-Plieningen und Bernhausen durch. Primär sollte dabei die Querung des Flughafengeländes mit einem Tunnelbauwerk betrachtet werden. Zwischenzeitlich wurde der Umfang der Machbarkeitsstudie erweitert, um auch Varianten unter Nutzung des Bestandstunnels zu untersuchen. Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen einer Teil- oder Vollsperrung des Flughafentunnels für den allgemeinen Kfz-Verkehr wird aktuell eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse der erweiterten Machbarkeitsstudie und des Verkehrsgutachtens zu den Auswirkungen der derzeitigen Verkehrssituation werden bis Ende 2023 erwartet.

2. *Inwiefern war die Flughafen Stuttgart GmbH bei der Durchführung der Machbarkeitsstudie aus dem vergangenen Jahr zur Herauslösung des Radverkehrs aus dem Bestandstunnel und mögliche Integration in den Rettungstollen beteiligt und falls nicht, weshalb nicht?*

3. *Hat sie im Vorfeld oder während des weiteren Prozesses ihrer Überlegungen zur veränderten Verkehrsführung im Bestandstunnel zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen im Zuge der B 312 zur verbesserten Radverkehrsführung die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligt?*

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Flughafen Stuttgart GmbH hat nach einem gemeinsamen Startgespräch im Zuge der Erstellung der Machbarkeitsstudie die Bestandsunterlagen zum B 312 Straßentunnel sowie des betroffenen Flughafenbereichs dem planenden Ingenieurbüro zur Verfügung gestellt. Überlegung war eine Bündelung von Radverkehrstunnel und Rettungstollen für den bestehenden B 312

Straßentunnel. Zeitgleich hat der Flughafen entsprechend den Anforderungen der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) eine Risikoanalyse für den Betrieb des Bestandstunnels erstellt. Dabei wurde festgestellt, dass der Bestandstunnel auch ohne die Anbindung an einen Rettungstollen durch den Einbau von Sicherheitseinrichtungen entsprechend der gesetzlichen Vorgaben betrieben werden kann. Die Flughafen Stuttgart GmbH hat sich zwischenzeitlich dafür entschieden, die vorgeschriebene Tunnelsicherheit ohne die Schaffung eines Rettungstollens sicherzustellen.

4. *Ist ihr bekannt, ob die Flughafen Stuttgart GmbH eine Untertunnelung für den Radverkehr an anderer Stelle als im Zuge der B 312 als für mit weniger Aufwand realisierbar erachtet (weniger Überdeckung erforderlich)?*

Nein, dies wurde seitens der Flughafen Stuttgart GmbH bislang nicht thematisiert.

5. *Trifft es zu, dass derzeit eine Machbarkeitsstudie zur Sanierung des Bestandstunnels durchgeführt wird (falls ja, bitte mit Nennung des Veröffentlichungstermins und Nennung ihr bereits vorliegender Zwischenergebnisse)?*

Ergänzend zu der durchgeführten Risikoanalyse (vgl. Antwort zu Frage 3) wurde im Jahr 2021 turnusmäßig durch eine von der Flughafen Stuttgart GmbH beauftragten Untersuchungsstelle eine Bestandsuntersuchung vorgenommen. Soweit der Landesregierung bekannt ist, beabsichtigt die Flughafen Stuttgart GmbH in einem mehrstufigen Sanierungskonzept den Bestandstunnel im Hinblick auf die in die Jahre gekommene betriebstechnische Ausstattung und Sicherheitstechnik zu sanieren. Eine Zeitschiene ist nicht bekannt.

6. *Sind ihr Pläne bekannt, welche den Bau eines neuen Tunnels unter dem Stuttgarter Flughafen für die Nutzung des Radverkehrs an anderer Stelle vorsehen?*
7. *Wie sehen die Pläne aus Frage 6 konkret aus?*
8. *Wie bewertet sie die Pläne aus Frage 6?*



Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden vom Regierungspräsidium Stuttgart sechs Tunnelvarianten unter dem Stuttgarter Flughafen für den Radverkehr untersucht. 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 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 Fußgänger zu überwinden. Insofern wurden im Weiteren nur noch zwei Varianten betrachtet. Diese unterqueren zusätzlich die Autobahn A 8 und die Bahnlinie Stuttgart – Ulm. Aufgrund der sehr hohen Kosten von über 100 Millionen Euro werden auch diese beiden Varianten nicht weiterverfolgt.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL  
Minister für Verkehr