

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 **19. März 2024**  
Name  
Telefon  
Geschäftszeichen  
(Bitte bei Antwort angeben)

nachrichtlich

Staatsministerium

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

- Ampellösung am Flughafentunnel für den Radverkehr
- Drucksache 17/6243

Ihr Schreiben vom 16. Februar 2024

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie bewertet sie eine Verkehrsführung für Fahrradfahrer und Fußgänger auf dem separaten Fuß- und Radweg mittels einer Ampelschaltung im Tunnel, um Gegenverkehr zu vermeiden?*

Der Flughafentunnel hat eine Länge von insgesamt 509 m. Bei einer Ampelschaltung für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger auf dem separaten hochgesetzten Fuß- und Radweg bestimmt die anzusetzende sogenannte Räumzeit die sich ergebende maximale Wartezeit. Es ist

dabei mit einer maximalen Wartezeit von bis zu 20 Minuten zu rechnen.<sup>1</sup> Damit ist davon auszugehen, dass eine solch lange Wartezeit weder für den Fuß- noch für den Radverkehr akzeptabel ist und es zur Missachtung des Rotsignals kommt. Die Signalschaltung ist damit unwirksam und eine Attraktivierung für den Radverkehr ausgeschlossen.

2. *Warum hat sie eine solche Ampellösung – ebenso wie den Vorschlag des Filderstädter Oberbürgermeisters, die Straße für den Fahrradverkehr unter geänderten Rahmenbedingungen freizugeben – in ihren Überlegungen zum Thema nie öffentlich in Erwägung gezogen bzw. im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht?*

Der vorhandene hochgesetzte Notgehweg ist mit einer Breite im alten Tunnelteil von rund 1,0 m als Geh- und Radweg völlig ungeeignet und scheidet bei der Nutzung für eine attraktive Radwegführung aus. Alle Überlegungen, den Radverkehr im fließenden Verkehr mitfahren zu lassen, sind bisher aus Sicherheitsgründen nicht weiterverfolgt worden, ebenso wie Ampellösungen für die Radfahrerinnen und Radfahrer mit für den Radverkehr geschalteten Phasen. Schlussendlich erfüllen keine dieser angeführten Lösungen die Qualitätsstandards für das RadNETZ BW oder für die Radschnellverbindungen des Landes, welche insbesondere auch der Verkehrssicherheit dienen.

Die Benutzung der Fahrbahn des Flughafentunnels für den Radverkehr wurde in den Jahren 2002 bis 2006 umfassend und wiederkehrend beraten, diskutiert und geprüft. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat mit einem Urteil vom Januar 2006 die verkehrsbehördliche Entscheidung aus dem Jahr 2001 des Verbotes von Radverkehr auf der Fahrbahn des Flughafentunnels aus Verkehrssicherheitsgründen bestätigt. Im Rahmen der Prüfung der Verhältnismäßigkeit dieses Verkehrsverbotes hat das Verwaltungsgericht das mildere Mittel einer "Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h" als ungeeignet zur Beseitigung der Gefahrenlage bewertet, da

---

<sup>1</sup> Maßgeblich für die Räumzeit ist der Fußverkehr. Hier wird nach den einschlägigen Vorschriften eine Räumgeschwindigkeit von 1,2 m/s angesetzt. Für die 509 m werden demgemäß gut 7 Minuten benötigt. Hinzu kommt dann eine Mindestfreigabezeit für die Gegenrichtung. Die maximale Wartezeit ergibt sich aus dem Szenario, dass eine Person die Ampel in dem Moment erreicht, als diese gerade auf Rot umschaltet und Grün anfordert. Zunächst läuft dann die Räumzeit ab, bis die Gegenrichtung Grün erhält. Nach dem Ablauf einer Mindestfreigabezeit erhält die Gegenrichtung Rot. Bevor die Person jetzt Grün erhält, muss sie aber noch ein zweites Mal die Räumzeit, dieses Mal der Gegenrichtung abwarten. Zweimal mehr als 7 Minuten Räumzeit und eine Mindestfreigabezeit von rund 5 Minuten ergeben somit die genannten 20 Minuten maximale Wartezeit.

nach Ansicht des Gerichts diese Maßnahme rechtswidrige Überholvorgänge faktisch nicht verhindern könne.

Mit Schreiben vom 21. Juni 2021 hat Herr Oberbürgermeister Traub, Stadt Filderstadt dies nochmals aufgegriffen und zusätzlich den Einbau einer baulichen Mittel-trennung zwischen den beiden Fahrtrichtungen vorgeschlagen.

Zu diesem Vorschlag wurden die zuständigen Straßenverkehrsbehörden, die Stadt Filderstadt und die Landeshauptstadt Stuttgart angehört. Nachdem sich weder die rechtlichen Vorgaben noch die baulichen und verkehrlichen Verhältnisse im Flughafentunnel seit damals relevant geändert haben und eine bauliche Mittel-trennung allein schon aus Platzgründen, sowie Gründen des Betriebsdienstes und der Tunnelsicherheit nicht erfolgen kann, konnte der Vorschlag nicht weiterverfolgt werden. Dies wurde Herrn Oberbürgermeister Traub mit Schreiben von Herrn Regierungspräsident Reimer vom 23. August 2021 mitgeteilt.

3. *Welche Erfahrungen sind ihr von nationalen oder internationalen Tunnellösungen für kombinierten Pkw- und Radverkehr unter Nutzung von Ampelschaltungen bekannt?*

Dem Land sind keine Erfahrungen zu nationalen und internationalen Tunnellösungen für kombinierten Pkw- und Radverkehr unter Nutzung von Ampelschaltungen bekannt.

4. *Wie will sie die Befahrbarkeit des Flughafentunnels für den ÖPNV und Einsatzfahrzeuge (zum Beispiel Feuerwehr, Notarzt) von beiden Seiten gewährleisten, wenn eine Fahrbahnspur zu Gunsten des Rad- und Fußgängerwegs umgebaut werden soll?*

5. *Werden sich der ÖPNV, der Schwerlastverkehr und die Einsatzfahrzeuge den Bereich des neu geplanten Radwegs oder die für den Kfz-Verkehr verbliebene Fahrbahnspur im Tunnel teilen müssen?*

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Führung des Schwerlastverkehrs ist nur in Richtung Filderstadt (Süd) durch den Tunnel auf der verbleibenden Fahrspur vorgesehen. Busse und Einsatzfahrzeuge können weiterhin in beiden Fahrtrichtungen auf der verbleibenden Fahrspur fahren.

Damit ein Bus von Filderstadt kommend Richtung Plieningen (Nord) durch den Tunnel fahren kann, muss der Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Filderstadt (Süd) für ca. 95 Sekunden gestoppt werden. Diese Zeit wird für die Räumung des Tunnels und die Durchfahrt des Busses benötigt. In dieser Zeit kann der Verkehr von der Flughafenstraße und von Plieningen kommend nicht in den Tunnel einfahren. Für Einsatzfahrzeuge wird eine Vorrangschaltung der Lichtsignalanlage über Funk oder von der Leitstelle im Einsatzfall geprüft.

6. *Wie lange wird der Ausbau der B 27 andauern, bis die zusätzlichen Fahrzeuge, die nicht mehr durch den Tunnel fahren dürfen, aus ihrer Sicht keine negativen Belastungen für die Anwohnerkommunen mehr darstellen?*

Das Ausbauprojekt der B 27 zwischen der AS Leinfelden-Echterdingen Süd und AS Leinfelden-Echterdingen Nord übernimmt mit dem aktuellen Abschluss der Vorplanung die DEGES. Erfahrungsgemäß ist bei Projekten dieser Größenordnung für die sich nun anschließenden Projektschritte bis zum Bau mit einem Zeitbedarf von sechs bis acht Jahren zu rechnen.

7. *Werden die Baumaßnahmen im Flughafentunnel bis zum fertigen Ausbau der B 27 zurückgestellt, um eine weitere Belastung der B 27 zu vermeiden?*

Es ist nicht vorgesehen, den Umbau im Flughafentunnel bis zum Ausbau der B 27 zurückzustellen.

8. *Wie wird sie die angekündigte Beteiligung der betroffenen Kommunen gestalten (bitte unter Nennung, welche Gemeinden und welche zugehörigen Gremien beteiligt werden sollen)?*
9. *Wird den Bürgerinnen und Bürgern der betroffenen Gemeinden eine besondere Rolle bei der Beteiligung zugestanden?*

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zunächst sollen die Gemeinden bzw. Bürgerinnen und Bürger über den aktuellen Untersuchungsstand informiert werden. Dies kann sowohl in Form einer Bürgerinformationsveranstaltung als auch im Rahmen einer öffentlichen Gemeinderats- oder Ausschusssitzung stattfinden. Entsprechende Zusagen wurden gegenüber den Städten Stuttgart, Leinfelden-Echterdingen und Filderstadt gemacht.

Die Stadt Filderstadt initiiert nun einen Runden Tisch, der nach Möglichkeit zeitnah unter Beteiligung der betroffenen Gemeinden sowie des Regierungspräsidiums Stuttgart stattfinden soll. Hierbei wird das Regierungspräsidium die Machbarkeitsstudie vertieft vorstellen und es können die weiteren Beteiligungsschritte erörtert werden. Auch die Vorschläge der betroffenen Gemeinden können dabei nochmals diskutiert werden. Zudem ist bislang eine Anhörung der betroffenen Kommunen nach Fertigstellung der Verkehrsuntersuchung bis Herbst 2024 vorgesehen.

10. *Wie wird sie sich verhalten, wenn die betroffenen Gemeinden oder die Bürgerinnen und Bürger die Pläne des Verkehrsministeriums (Teilspernung Flughafentunnel) ablehnen?*

Bislang sind sich alle einig, dass die derzeitige Situation für den Fuß- und Radverkehr im Tunnel untragbar ist. Alle Überlegungen, den Radverkehr im fließenden Verkehr mitfahren zu lassen, sind bisher aus Sicherheitsgründen nicht weiterverfolgt worden. Natürlich führt eine Sperrung oder Teilspernung des Tunnels für den Kfz-Verkehr aufgrund von Verkehrsverlagerungen und Umwegen zu Bedenken und Diskussionen in der Raumschaft. Solch eine Maßnahme muss für die betroffenen Kommunen und Anlieger zumutbar sein und bleiben. Gleichzeitig hat das Land mit Blick auf das RadNETZ BW und auf eine Radschnellverbindung die Aufgabe, auf direkten Wegen zwischen Filderstadt-Bernhausen und Stuttgart-Pließingen nach sicheren und attraktiven Lösungen für den Radverkehr zu suchen. Das Land behält im weiteren Verfahrensverlauf beide Belange im Blick.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading 'Winfried Hermann'. The signature is written in a cursive style with a long, sweeping horizontal line at the end.

Winfried Hermann MdL

Minister für Verkehr