

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

18. MRZ. 2024

Stuttgart

Name

Telefon

Geschäftszeichen

(Bitte bei Antwort angeben)

nachrichtlich

Staatsministerium

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

- Vereinbarungen über den Bestandstunnel zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen
- Drucksache 17/6292

Ihr Schreiben vom 23. Februar 2024

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Dokumente liegen ihr vor aus den Jahren 1951 bis 1961 über eine Vereinbarung bzgl. des Straßentunnels L. I. O. 1205 unter der Startbahn des Flughafens und der Freigabe des Tunnels zwischen Plieningen und Bernhausen?*
2. *Welche Dokumente liegen ihr vor über eine Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Flughafen Stuttgart GmbH, der Stadt Stuttgart sowie der Stadt Filderstadt aus dem Jahr 1961 darüber, einer damals diskutierten Verlängerung des Flughafentunnels nur unter Einhaltung der Prämisse zuzustimmen, dass*

*die Verbindung Flughafentunnel B 312 Filderstadt/Bernhausen – Stuttgart/Plieningen/BAB 8 immer in beide Richtungen für den Straßenverkehr stets geöffnet und gewährleistet sein muss?*

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Landesregierung liegt die zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart, dem Landkreis Esslingen, der Gemeinde Bernhausen und der Flughafen Stuttgart GmbH 1960/61 geschlossene „Vereinbarung über die Planung und den Bau einer Unterführung der Landstraße I. Ordnung Nr. 1205 Plieningen-Bernhausen unter der verlängerten Startbahn des Verkehrsflughafens Stuttgart“ vor.

In § 1 der Vereinbarung heißt es: „Zur vorübergehenden Aufnahme des Verkehrs Stuttgart-Reutlingen bis zum Bau einer Umgehungsstraße Bernhausen-Plieningen durch das Land Baden-Württemberg und zur dauernden Erhaltung einer Ortsverbindung zwischen der Stadt Stuttgart und den jenseits der Autobahn liegenden Fildergemeinden des Landkreises Esslingen soll die geplante Startbahn im Zuge der heutigen Straße unterführt werden, wobei anstelle der bisherigen Brücke über die Autobahn eine Unterführung unter der Autobahn bis zur Einmündung an der bestehenden Kreuzung Mittlere Filderstraße – Landstraße I. Ordnung Nr. 1205 notwendig wird“.

Seitdem hat sich das Straßennetz im Großraum um Filderstadt deutlich erweitert. Die B 27 als Verbindung zwischen Stuttgart und Reutlingen bzw. Tübingen ist hergestellt, darüber hinaus wurde östlich von Filderstadt die L 1209 in Richtung Autobahn und erst in den letzten Jahren die Südumgehung von Plieningen als letzter Bauabschnitt einer großräumigen Ortsumfahrung zwischen Leinfelden-Echterdingen und Esslingen gebaut. Die in der Vereinbarung verwendete Formulierung der „dauernden Erhaltung einer Ortsverbindung zwischen (..) Stuttgart und den (..) Fildergemeinden“ lässt überdies Gestaltungsmöglichkeiten zu und ist nicht reduziert auf eine Befahrbarkeit des Tunnels in beide Richtungen durch den Kfz-Verkehr. Bei einer halbseitigen Sperrung des Flughafentunnels für den Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Stuttgart Plieningen (Nord) wäre die Ortsverbindung für den Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Filderstadt (Süd) weiterhin gegeben. Ebenso die Ortsverbin-

derung für den ÖPNV, Einsatzfahrzeuge, sowie Rad- und Fußverkehr in beide Fahrtrichtungen. Für die Ortsverbindung in Fahrtrichtung Stuttgart Plieningen (Nord) sind für den Kfz-Verkehr aufgrund des zwischenzeitlich ausgebauten Straßennetzes mehrere Verbindungen auf klassifizierten Straßen (B 27 und Landesstraßen) vorhanden.

3. *Welche konkreten Vereinbarungen wurden außerdem im Zuge der in Fragen 1 und 2 genannten Unterlagen (und darüber hinaus) mit den betroffenen Kommunen und den Grundstücksbesitzern in Filderstadt-Bernhausen geschlossen (bitte um Auflistung)?*
4. *Wurden diese Vereinbarungen vertraglich festgehalten (bitte unter Angabe des jeweiligen Vertragsdatums und der Gültigkeitsdauer)?*

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 4 der in Frage 1 und 2 erwähnten Vereinbarung erfolgte der Grunderwerb durch das Liegenschaftsamt der Stadt Stuttgart.

Der Landesregierung liegen keine Unterlagen dazu und auch keine weiteren Vereinbarungen vor.

5. *Inwiefern wurden die betroffenen Kommunen Filderstadt und Stuttgart befragt, ob derartige Vereinbarungen bei einer Sperrung, Herabstufung oder Umwidmung des Flughafentunnels bedacht werden müssen?*
6. *Inwiefern müssen die genannten Kommunen sowie die Flughafen Stuttgart GmbH einer Änderung dieser Vereinbarungen zustimmen, sollte die Entscheidung seitens des Landes für eine einseitige Sperrung des Flughafentunnels Richtung Norden fallen?*

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Straßenbaulastträger für die B 312 ist derzeit noch der Bund und nach der Abstufung zur Landesstraße, die voraussichtlich in der 1. Jahreshälfte 2024 erfolgen wird, das Land. Diesem obliegt gemäß § 5 der in Frage 1 und 2 erwähnten Vereinbarung die Straßenbaulast für die Fahrbahn, Gehwege und Bankette einschließlich Entwässerungseinrichtungen inner- und außerhalb der Unterführungen von der Einmündung in die alte Straße nach Bernhausen bis zur Einmündung der Mittleren Filderstraße in die bestehende Landstraße I. Ordnung Nr. 1205.

Rechtlich kann das Land als Straßenbaulastträger die Straße teilweise einziehen, wenn die Voraussetzungen des § 7 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG) vorliegen; insbesondere ist eine Teileinziehung möglich, wenn die Straße ihren Status als öffentlicher Verkehrsweg zwar behält, aber nachträglich bestimmte Nutzungsarten herausgenommen werden (so BVerwG, BayVBl. 1975 S. 677; OVG Münster, NJW 1977 S. 2179), wie z. B. bei einer halbseitigen Sperrung des Flughafentunnels für den Kfz-Verkehr. § 7 Abs. 1 Satz 2 StrG fordert, dass überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Einziehung oder Teileinziehung erforderlich machen. Die Durchgängigkeit des Wegenetzes auch des nicht-motorisierten Verkehrs erhält dabei in Zeiten der zu erreichenden Verkehrs- und Klimawende besondere Bedeutung. Anderer Voraussetzungen bedarf es rechtlich nicht. Das Land hat als Straßenbaulastträger die Hoheit, unter den Voraussetzungen des § 7 StrG über die Teileinziehung zu entscheiden.

Entgegenstehende Vereinbarungen mit Bindungswirkung in die heutige Zeit sind der Landesregierung nicht bekannt.

7. *Welchen Einfluss hat die öffentlich geäußerte Kritik des Oberbürgermeisters der Stadt Filderstadt sowie der Stadträte aus dem Stuttgarter Gemeinderat (Stuttgarter Zeitung vom 2., 9. sowie 16. Februar 2024) auf ihre Entscheidungsfindung bezüglich einer einseitigen Sperrung des Flughafentunnels?*
8. *Zu welchem Zeitpunkt plant sie die angekündigte Beteiligung der betroffenen Kommunen am weiteren Entscheidungsprozess (bitte unter Angabe, in welcher Form diese Beteiligung stattfinden soll)?*

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle Überlegungen und auch die Vorschläge der Stadt Filderstadt, den Radverkehr im fließenden Verkehr mitfahren zu lassen, sind bisher geprüft, aber aus Sicherheitsgründen nicht weiterverfolgt worden, ebenso wie Ampellösungen für die Radfahrerinnen und Radfahrer mit für den Radverkehr geschalteten Phasen. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat mit einem Urteil vom Januar 2006 die verkehrsbehördliche Entscheidung der Stadt Filderstadt aus dem Jahr 2001 des Verbotes von Radverkehr auf der Fahrbahn des Flughafentunnels aus Verkehrssicherheitsgründen bestätigt. Schlussendlich erfüllen keine dieser angeführten Lösungen die Qualitätsstandards für das RadNETZ BW oder für die Radschnellverbindungen des Landes, welche auch der Verkehrssicherheit dienen. Vor diesem Hintergrund wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, in der eine eigenständige Führung des Radverkehrs über eine Tunnellösung untersucht wurde. Aufgrund der extrem hohen Kosten von bis über 100 Mio. Euro und den für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrern unattraktiven und sozial nicht akzeptablen Bedingungen wurde diese nicht weiterverfolgt. Zudem zerschlug sich ein Ansatz, einen Rettungsstollen für den Flughafentunnel mit zu nutzen. Ein separater Flucht- und Rettungsstollen ist nach der zwischenzeitlich vorliegenden gutachterlichen Bewertung nicht erforderlich. Die Machbarkeitsstudie wurde daher um die Untersuchung von Varianten im Bestandstunnel erweitert.

Seit Frühjahr 2022 stand das VM immer wieder im Austausch mit der Stadt Filderstadt. Die Kommunikation zum aktuellen Untersuchungsstand mit den Rathauspitzen der betroffenen Filderkommunen Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen, sowie dem Stadtplanungsamt der Stadt Stuttgart erfolgte durch das Ministerium für Verkehr Anfang Januar 2024.

Im Weiteren sollen die Gemeinden bzw. Bürgerinnen und Bürger über den aktuellen Untersuchungsstand informiert werden. Dies kann sowohl in Form einer Bürgerinformationsveranstaltung als auch im Rahmen öffentlichen Gemeinderats- oder Ausschusssitzungen 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.

9. *Bis wann rechnet sie mit einer Anlieferung der fehlenden Verkehrsdaten bzgl. des Kfz- sowie Fahrrad-Verkehrsaufkommens am Flughafentunnel?*

Bei der Verkehrsuntersuchung stehen die Erstellung der Verkehrsprognose 2035/2040 und die Untersuchung der Auswirkungen auf die Knotenpunkte im nachgelagerten Netz noch aus. Die Grundlagendaten zur Verkehrsprognose werden vom Bund voraussichtlich im Sommer 2024 zur Verfügung gestellt und werden dann in die Verkehrsuntersuchung eingearbeitet.

Die Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen der Stadt Stuttgart aus dem Jahr 2020 sowie des Landkreises Esslingen vom Januar 2023 weisen im Bereich des Flughafentunnels ein hohes Potenzial von bis zu 4.800 Radfahrerinnen und Radfahrern pro Tag aus. Die Potenzialermittlung erfolgte nach dem Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse der Bundesanstalt für Straßenwesen. In Baden-Württemberg wird ab einem Potenzial von 2.000 Radfahrten pro Tag eine Verbindung als Radschnellverbindung eingestuft.

Auch im RadNetz BW ist eine Verbindung über den Flughafentunnel als Radzielnetz enthalten. Ebenso ist diese Route im Regionalverkehrsplan (2018) als Zielnetz enthalten.

Eine weitere Untersuchung des Radverkehrsaufkommens ist daher nicht erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL

Minister für Verkehr