

**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

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

Stuttgart **16. April 2024**  
Name  
Telefon  
Geschäftszeichen

nachrichtlich

Staatsministerium

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

- Alternative zur Sperrung des Flughafentunnels
- Drucksache 17/6494

Ihr Schreiben vom 26. März 2024

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wurde die Unterführung am östlichen Ende der Start- und Landebahn des Stuttgarter Flughafens als konkrete Alternative zur halbseitigen Sperrung des Flughafentunnels bewertet?*
2. *Wurde eine Machbarkeitsstudie für den Tunnel am östlichen Ende der Start- und Landebahn des Stuttgarter Flughafens in Erwägung gezogen?*

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

In der Machbarkeitsstudie des Landkreises Esslingen zum Radschnellweg Fildern wird auf eine östliche Umfahrung des Flughafens eingegangen. Sie wurde aufgrund des langfristigen Zeithorizonts, den ein Umbau des Flughafentunnels nach sich ziehen würde, als Alternativverbindung überprüft. Aufgrund der etwa doppelten Distanz im Vergleich zur Empfehlungsvariante und der in Teilen intensiven landwirtschaftlichen Nutzung ist diese Verbindung für den Radverkehr jedoch wenig attraktiv und stellt nur eine eingeschränkt annehmbare Lösung dar.

3. *Wie wirkt sich ihrer Kenntnis nach die geplante halbseitige Sperrung des Flughafentunnels auf die Einzelhändler in der Bernhäuser Mitte im Vergleich zu einer Nutzung und Ausweitung der Unterführung im östlichen Teil des Stuttgarter Flughafens aus?*

Hierzu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

4. *Welche Kosten würden für die Integration der Wegstrecke am östlichen Ende des Stuttgarter Flughafens entstehen, um die dortige Unterführung als Radschnellweg gemäß RadNetz BW zu integrieren?*

Radschnellverbindungen haben einen höheren Standard als das RadNETZ BW. Die anzusetzenden Kosten unterscheiden sich dabei je nach Ausbaustandard. Um den Standard einer Radschnellverbindung mit zugelassenem Fuß- und landwirtschaftlichem Verkehr zu erreichen, müssten ca. 5,5 km Wirtschaftsweg als Radschnellweg auf 5 m Breite ausgebaut werden. Die Landesregierung schätzt die Baukosten hierfür auf rd. 4 - 5 Mio. Euro.

Die östliche Umfahrung entspricht bereits dem Standard des RadNETZ BW. Bauliche Maßnahmen wären somit nicht erforderlich, für Beschilderung und Markierung können geringfügige Kosten anfallen.

5. *Wie viele Radfahrer nutzen die Unterführung am östlichen Ende des Stuttgarter Flughafens aktuell im Vergleich zum Flughafentunnel zwischen Plieningen und Bernhausen?*

Für die Nutzung der Unterführung liegen der Landesregierung keine Zähl- und Zählstellen vor. Zur Überwachung der Verkehrsentwicklung und zur Ermittlung der Verkehrs-

stärken finden auf dem klassifizierten Straßennetz regelmäßig Verkehrszählungen statt. Für den Radverkehr gibt es dieses Instrument nicht.

Wegen der derzeit nicht zumutbaren Führung des Radverkehrs im Flughafentunnel über den vorhandenen einen Meter breiten Hochgehweg, wäre ein Vergleich der östlichen Unterführung und der derzeitigen Radverkehrsführung durch den Flughafentunnel auch nicht zielführend.

6. *Welche Vor- und Nachteile sieht die Landesregierung bei einer Weiterentwicklung der Unterführung am östlichen Ende des Stuttgarter Flughafens im Vergleich zur halbseitigen Sperrung des Flughafentunnels?*
  
7. *Wie bewertet sie die Möglichkeiten eines Ausbaus der östlichen Routenführung unter Berücksichtigung der Positionierung der betroffenen Gemeinden gegen die vom Verkehrsministerium favorisierten halbseitigen Sperrung des Flughafentunnels?*

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für eine östliche Umfahrung des Flughafens können unter anderem die folgenden Vorteile gesehen werden:

- Die Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr können im Flughafentunnel in beiden Fahrtrichtungen erhalten bleiben.
- Die Führung des Radverkehrs erfolgt getrennt vom allgemeinen Kfz-Verkehr.
- Die Verbindung Plieningen - Neuhausen wird direkter angebunden.

Dem stehen unter anderem die folgenden Nachteile entgegen:

- Die Umfahrung hat für die Radfahrerinnen und -fahrer einen Umweg von ca. 3 km. Die Fahrzeit erhöht sich damit bei einer angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h um ca. 12 Minuten.
- Es entstehen Nutzungskonflikte mit dem landwirtschaftlichen Verkehr.

- Radschnellwege haben schnelle und direkte Verbindungen zum Ziel. Der Umweg und die indirekte Linienführung widersprechen diesen Zielen. Die Verbindung Stuttgart/Plieningen – Filderstadt/Bernhausen ist nicht auf direktem Weg erreichbar. Damit widerspricht die östliche Routenführung dem Ziel der Radschnellwege mit einer direkten und zeitoptimierten Führung.
- Keine Entlastung der Ortsmitte Bernhausens vom Durchgangsverkehrs Richtung Stuttgart

8. *Wie sieht die Streckenführung des geplanten Radschnellwegs im Detail aus?*

Die Empfehlungsvariante aus den Machbarkeitsstudien des Landkreises Esslingen und der Stadt Stuttgart führt nördlich bzw. südlich auf den Flughafentunnel zu und kann der Machbarkeitsstudie Radschnellweg Fildern Anlage 12 „Übersicht der Untersuchungsergebnisse“ entnommen werden:

[https://www.landkreis-esslingen.de/site/LRA-Esslingen-ROOT/get/params\\_E-989441183/20704630/Machbarkeitsstudie%20-Abschlussbericht\\_MST\\_Radschnellweg\\_Fildern\\_TEXT%2BPlan9.pdf](https://www.landkreis-esslingen.de/site/LRA-Esslingen-ROOT/get/params_E-989441183/20704630/Machbarkeitsstudie%20-Abschlussbericht_MST_Radschnellweg_Fildern_TEXT%2BPlan9.pdf)

bzw.: <https://rv-k.de/Radschnellweg-Fildern/Final/WebGIS.html>

9. *Welche Kosten entstehen durch die Errichtung des Radschnellwegs aus dem Landkreis Esslingen in den Stadtkreis Stuttgart?*

Auf der Basis der vorhandenen Machbarkeitsstudien liegen nur grobe Kostenschätzungen vor. Für die Strecke zwischen Stuttgart und Filderstadt ergeben sich aus den Machbarkeitsstudien Kosten in Höhe von insgesamt rd. 22 Mio. Euro.

Belastbare Kosten liegen erst nach Konkretisierung der Planung vor.

10. *Wie sieht der Zeitplan für die Umsetzung des Projekts Radschnellweg aus dem Landkreis Esslingen in den Stadtkreis Stuttgart von der Planung bis zur vollständigen Fertigstellung aus?*

Der Zeitplan ist noch nicht finalisiert. Die Routenführung im Bereich des Stuttgarter Flughafens stellt eine wichtige Schlüsselfrage dar.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Winfried Hermann', written in a cursive style.

Winfried Hermann MdL  
Minister für Verkehr