



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR
PRESSESTELLE

PRESSEMITTEILUNG

19. Januar 2024

Land prüft Optionen für Fuß- und Radverkehr im Flughafentunnel

Die Situation im Stuttgarter Flughafentunnel ist für den Fuß- und Radverkehr unzureichend. Das Land untersucht deshalb, wie sich hier eine Verbesserung erreichen lässt. Dabei sind vielfältige Lösungsansätze gefragt.

Der Stuttgarter Flughafen mit seinen langen Landebahnen bildet einen fast fünf Kilometer breiten Riegel in der Filderebene südlich von Stuttgart. Wer mit dem Fahrrad oder zu Fuß mittig am Rand der Landebahn ankommt und ohne zeitaufwändigen Umweg auf die andere Seite möchte, dem bleibt nur der Weg durchs Nadelöhr: den Tunnel unter dem Flughafen im Zuge der B 312. Dessen höher gelegter Gehweg für den Fuß- und Radverkehr weist oft nur eine Breite von rund einem Meter auf. Kommt jemand entgegen, heißt es folglich: absteigen, Lenker hochheben und sich irgendwie aneinander vorbeidrücken. Das soll sich ändern, deshalb untersucht das Land derzeit verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten – mit einer klaren ersten Tendenz.

Radverkehr hat an Bedeutung gewonnen

Verkehrsminister Winfried Hermann hob hervor: „Beim Bau des Tunnels Anfang der 1960er Jahre ist dem Fuß- und Radverkehr keine Bedeutung beigemessen worden – das hat sich glücklicherweise inzwischen geändert. Wegen der unzumutbaren Situation für Radelnde, Fußgängerinnen und Fußgänger im Tunnel war uns die Suche nach möglichen Lösungen wichtig.“

Zukünftig ist auf der Strecke zudem eine Radschnellverbindung vorgesehen. Die Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen der Stadt Stuttgart und dem

Landkreis Esslingen weisen hier ein erschließbares Potenzial von bis zu 4.800 Radfahrten pro Tag auf. Ab einem Potenzial von 2.000 Radfahrten pro Tag wird eine Verbindung als Radschnellverbindung eingestuft. Es ist offensichtlich, dass das im jetzigen Zustand im Tunnel nicht machbar ist. Minister Hermann machte deutlich: „Das Land sieht großen Handlungsbedarf für Verbesserungen, und mit Blick auf eine zukünftige Führung als Radschnellverbindung sind diese Verbesserungen dann umso dringlicher.“

Separater Tunnel für den Fuß- und Radverkehr verworfen

Die fehlende Raddurchfahrt ärgert viele schon seit Jahrzehnten. Ein separater Tunnel für den Fuß- und Radverkehr wurde zwischenzeitlich als Lösung verworfen. Um den Flugverkehr nicht zu beeinträchtigen oder durch Setzungen gar zu gefährden, hätten laut Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2022 alle möglichen untersuchten Tunnelvarianten so tief liegen müssen, dass sie für den Fuß- und Radverkehr unattraktiv gewesen wären – und das bei sehr hohen Kosten von zum Teil mehr als 100 Millionen Euro.

Sperrung in Richtung Nord (nach Stuttgart/Plieningen) vielversprechend

Mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr kann durch Umbau des Tunnels und den Verzicht auf einen Auto-Fahstreifen geschaffen werden. Damit verbunden wäre eine Teilspernung in eine Fahrtrichtung. Minister Hermann sagte hierzu: „Da ein eigener Rad- und Fußverkehrstunnel vor allem aus Kostengründen nicht realisiert werden kann, muss ein Kompromiss gesucht werden, der alle Verkehrsarten ermöglicht. Eine Einschränkung für den Autoverkehr muss für die betroffenen Kommunen sowie Anliegerinnen und Anlieger zumutbar sein. Ebenso muss aber die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ausreichend erhalten bleiben. Im Moment haben eindeutig die Fußgängerinnen, Fußgänger und Radfahrenden das Nachsehen. Eine Überprüfung macht Sinn.“ Wichtig in diesem Zusammenhang: Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und Einsatzfahrten von Rettungskräften im Tunnel sollen selbstverständlich auch zukünftig in beide Fahrtrichtungen möglich bleiben.

Seit Jahresende 2023 liegen Konzepte für eine bauliche Machbarkeit sowie erste Ergebnisse über die Verlagerungseffekte vor. Demnach erscheint eine Teilspernung in Fahrtrichtung Nord vielversprechend. Ein Großteil der Verkehre verlagert

sich in diesem Fall auf die B 27 zwischen Leinfelden-Echterdingen Süd und dem Echterdinger Ei. Dem Ausbau genau dieses Abschnitts nimmt sich das Land ohnehin mit hoher Priorität an. Er ist im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen und wurde erst Ende 2023 zur weiteren Planung an die Planungs- und Baugesellschaft DEGES übergeben. Eine Kapazitätssteigerung ist somit absehbar.

Deutlich ungünstiger stellen sich die Verkehrsverlagerungen bei einer Vollsperrung oder einer Teilspernung in Fahrtrichtung Süd dar. Die weiteren Untersuchungen für den Flughafentunnel konzentrieren sich daher jetzt auf eine Teilspernung in Fahrtrichtung Nord.

Prognose für 2035/40 steht noch aus

Im nächsten Schritt ist allerdings noch nachzuweisen, dass das Straßennetz bei einer Teilspernung für eine zukünftige Verkehrsbelastung (Prognose 2035/2040) ausreichend leistungsfähig ist, beziehungsweise welche Maßnahmen zur Leistungsfähigkeit notwendig werden würden. Die betroffenen Gemeinden werden im weiteren Planungsverlauf beteiligt.

Parallel plant die Flughafen Stuttgart GmbH die Sanierung der Tunnelbetriebstechnik und den Einbau einer automatischen Brandbekämpfungsanlage. Diese Betriebssicherheitsmaßnahmen sind in jedem Fall notwendig, damit der Straßenverkehr zukünftig noch durch den Tunnel fahren darf. Ein möglicher Umbau zugunsten des Fuß- und Radverkehrs wird auf die Planungen der Flughafen Stuttgart GmbH abgestimmt. Die Gesamtbauzeit – voraussichtlich 2026/27 – soll höchstens ein Jahr betragen. Der Tunnel wird währenddessen für eine längere Zeit voll gesperrt werden müssen.

Weitere Informationen zur baulichen Umsetzung:

Für den Umbau des Bestandstunnels im Zuge der B 312 zugunsten des Fuß- und Radverkehrs wurden zwei Varianten entwickelt, die den Tunnelquerschnitt in einen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr sowie in einen kombinierten Geh- und Radweg aufteilen. In beiden Fällen würde der Fahrstreifen in Fahrtrichtung Nord (Plieningen) umgebaut, um den Rad- und Fußverkehr optimal an die vorhandene Infrastruktur außerhalb des Tunnels anzubinden. Beide Varianten sehen eine Verbreiterung des bestehenden Weges zu einem gemeinsamen Geh- und

Radweg vor. Bei einer Variante bliebe der gemeinsame Weg auf Höhe des jetzigen Hochwegs erhalten, bei der anderen wird der Weg tiefer gelegt.

Seit Ende 2023 liegen erste Ergebnisse zu den Verkehrsverlagerungen bei einer Sperrung beziehungsweise Teilspernung des Flughafentunnels vor. Für die weiteren Untersuchungen wird der Fokus auf die Teilspernung in Fahrtrichtung Nord gelegt.

Entlastung von Bernhausen bei Sperrung der Nordroute

Der Kfz-Verkehr, der sich im Flughafentunnel in Fahrtrichtung Nord bewegt, strömt zum größten Teil auf die A 8 in Richtung Echterdinger Ei. In Fahrtrichtung München ist an der Anschlussstelle unmittelbar nördlich des Flughafentunnels keine Auffahrt auf die A 8 möglich. Bei einer Teilspernung in Fahrtrichtung Nord wird Bernhausen entlastet, die Verkehre verlagern sich deshalb vor allem im Westen auf die B 27 bei Echterdingen und ihre Zubringer in Richtung Echterdinger Ei. Die Verlagerungseffekte im Osten auf die L 1209 bei Neuhausen auf den Fildern sind gering, und auf der Nürtinger Straße innerorts von Filderstadt nimmt die Belastung ab.

Der Verkehr, der im Flughafentunnel in Richtung Süd fährt, kommt zu größten Teilen von der Autobahn A 8, sowohl aus Fahrtrichtung München als auch aus Fahrtrichtung Karlsruhe. Bei einer Teilspernung in Fahrtrichtung Süd verlagern sich die Verkehre deshalb im Westen auf die B 27 und ihre Zubringer sowie im Osten auf die Landesstraße L 1209 bei Neuhausen auf den Fildern und im weiteren Verlauf auch auf die Nürtinger und Neuhäuser Straße innerorts von Filderstadt. Die Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner wäre in diesem Fall erheblich höher.