

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Dennis Birnstock und Friedrich Haag FDP/DVP**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Fahrraddurchfahrt am Flughafentunnel zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen**

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Lösungsfindung zur Verbesserung der beengten Radverkehrssituation im Flughafentunnel zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen?
2. Zu welchen Ergebnissen ist die Risikoanalyse aus dem Herbst 2021 im Hinblick auf den in Frage 1 genannten Flughafentunnel gekommen, insbesondere auch in Bezug auf die Möglichkeit der Nutzung des angedachten Rettungstollens für den Radverkehr (vgl. Drucksache 17/222)?
3. Wie bewertet sie die Ergebnisse der Risikoanalyse?
4. Wann rechnet sie mit einer abschließenden Bewertung und ggf. ersten Maßnahmen?
5. Welche weiteren Maßnahmen prüft sie oder gedenkt sie zu prüfen, um die Radverkehrsverbindung zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen zu verbessern?
6. Wie viele Fahrradunfälle hat es an der benannten Stelle in den letzten fünf Jahren gegeben (bitte ggf. aufgeschlüsselt nach Jahren)?

23.6.2022

Birnstock, Haag FDP/DVP

## Begründung

Die aktuelle Radverkehrssituation im Zuge der B 312 im Flughafentunnel zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen ist unzureichend und gefährdet die Verkehrssicherheit der Fahrradfahrenden. Diese Kleine Anfrage soll klären, zu welchen Schlüssen die von der Flughafen Stuttgart GmbH durchgeführte Risikoanalyse gekommen ist und welche Schlüsse und Maßnahmen die Landesregierung daraus zieht.

## Antwort\*)

Mit Schreiben vom 19. Juli 2022 Nr. VM2-0141.3-12/97/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

### *1. Wie ist der aktuelle Stand der Lösungsfindung zur Verbesserung der beengten Radverkehrssituation im Flughafentunnel zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen?*

Es gibt Überlegungen für den Bau eines gesonderten Geh- und Radwegtunnels parallel zum bestehenden B 312-Straßentunnel. Es ist vorgesehen, den Rad- und Fußverkehr aus dem Bestandstunnel herauszulösen und in einem neuen, gesonderten Tunnel mit den in den Regelwerken vorgegebenen Fahrbahnbreiten zu führen. Da die Anbindung an das örtliche Radwegenetz und die geringe Überdeckung der Start- und Landebahn eine besondere Herausforderung darstellen, hat das Regierungspräsidium hierfür eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen im November 2022 vorliegen.

### *2. Zu welchen Ergebnissen ist die Risikoanalyse aus dem Herbst 2021 im Hinblick auf den in Frage 1 genannten Flughafentunnel gekommen, insbesondere auch in Bezug auf die Möglichkeit der Nutzung des angedachten Rettungsstollens für den Radverkehr (vgl. Drucksache 17/222)?*

Das Ergebnis der von der Flughafen Stuttgart GmbH beauftragten Risikoanalyse liegt inzwischen vor. Die Risikoanalyse stellt die Gefährdungssituationen anhand der Eigenheiten des Bestandstunnels dar. Ziel der Risikoanalyse ist es, Möglichkeiten aufzuzeigen, wie der Bestandstunnel dahingehend verbessert werden kann, dass er den heutigen Sicherheitsstandards genügt. Hierzu gehören neben betriebstechnischen auch bauliche Maßnahmen. Eine gesonderte Betrachtung einzelner Verkehrsteilnehmer/-innen (Kfz, Fußgänger/-innen, Radfahrer/-innen etc.) erfolgte im Rahmen der Risikoanalyse nicht.

Die vorhandene Risikoanalyse weist u. a. darauf hin, dass durch die Schaffung eines Rettungsstollens in einem maximalen Abstand von 300 m zu den Tunnelportalen die Sicherheit des Bestandstunnels erhöht werden könnte. Vor diesem Hintergrund wird geprüft, ob ein Rettungsstollen als neuer Geh- und Radweg genutzt werden könnte. Inwiefern die Kombination Rettungsstollen – Geh-/Radweg planerisch und baulich umsetzbar ist, kann erst nach Abschluss der Machbarkeitsstudie beurteilt werden.

Mit Schreiben vom 10. Mai 2022 hat die Flughafen Stuttgart GmbH mitgeteilt, dass sie aus Gründen der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit die RABT/EABT-konforme elektromaschinelle Ausstattung (Ertüchtigung und Ergänzung der Tunneltechnik) mit zusätzlicher automatischer Brandbekämpfungsanlage präferiert, um sowohl das Kollisions- als auch das Brandrisiko deutlich zu reduzieren. Ein zusätzlicher Notausgang in der Tunnelmitte und auch ein parallel verlaufender Rettungstunnel mit Anschluss über einen Rettungsstollen ist ihres Erachtens gemäß dem vorliegenden Gutachten nicht notwendig.

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Die zuständige Fachabteilung des Verkehrsministeriums wird sich in einem nächsten Schritt mit dem Regierungspräsidium Stuttgart und der Flughafen Stuttgart GmbH in Verbindung setzen, um das weitere Vorgehen abzustimmen.

*3. Wie bewertet sie die Ergebnisse der Risikoanalyse?*

Die Risikoanalyse wurde von der Flughafen Stuttgart GmbH beauftragt. Die Beurteilung der vorgeschlagenen Ertüchtigungsmaßnahmen obliegt der Flughafen Stuttgart GmbH als Tunnelbaulasträger. Es ist Aufgabe der Flughafen Stuttgart GmbH, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um einen sicheren Betrieb des Straßentunnels zu gewährleisten. Die Maßnahmen sind von der unabhängigen Verwaltungsbehörde Tunnel beim Regierungspräsidium Stuttgart zu genehmigen.

*4. Wann rechnet sie mit einer abschließenden Bewertung und ggf. ersten Maßnahmen?*

Die geplanten Untersuchungen und Bewertungen zum Bestandstunnel, die Prüfung durch eine Untersuchungsstelle und die Erstellung einer Risikoanalyse sind abgeschlossen. Seitens der Flughafen Stuttgart GmbH wurde eine 3-stufige Maßnahmenliste zur Ertüchtigung des Bestandstunnels vorgelegt. Nach der uns bekannten Planung der Flughafen Stuttgart GmbH soll der erste Maßnahmenabschnitt im Jahr 2026 fertig gestellt werden.

*5. Welche weiteren Maßnahmen prüft sie oder gedenkt sie zu prüfen, um die Radverkehrsverbindung zwischen Stuttgart-Plieningen und Filderstadt-Bernhausen zu verbessern?*

Im Landesnetz RadNETZ BW verläuft im Zielstandard eine Verbindung zwischen Filderstadt und der Landeshauptstadt durch den Tunnel im Zuge der B 312. Weiterhin endet eine mögliche Radschnellverbindung der Stadt Stuttgart am Tunneleingang der Landeshauptstadt und könnte von dort in Richtung Filderstadt weitergeführt werden. Die vom Landratsamt Esslingen beauftragte Machbarkeitsstudie „Radschnellweg Fildern“ untersucht mögliche Korridore für eine Radschnellverbindung zwischen Kirchheim u. T. und Stuttgart. In diesem Zusammenhang soll auch eine mögliche Weiterführung der Stuttgarter Radschnellverbindung von Plieningen bis nach Filderstadt untersucht werden. Die Ergebnisse dieser Studie werden frühestens im Herbst 2022 erwartet.

*6. Wie viele Fahrradunfälle hat es an der benannten Stelle in den letzten fünf Jahren gegeben (bitte ggf. aufgeschlüsselt nach Jahren)?*

Nach Mitteilung des Polizeireviers Flughafen Stuttgart sind im Zeitraum von 2017 bis 2022 keine Unfälle mit Beteiligung eines Fahrradfahrers/einer Fahrradfahrerin im Bereich des Bernhäuser Tunnels bekannt. Auch die Jahre zuvor sind in der Verkehrsstatistik keine entsprechenden Unfälle ausgewiesen.

Hermann  
Minister für Verkehr