

Kleine Anfrage

der Abg. Dennis Birnstock und Friedrich Haag FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Alternative zur Sperrung des Flughafentunnels

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

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?
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?
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?
5. Wie viele Radfahrer nutzen die Unterführung am östlichen Ende des Stuttgarter Flughafens aktuell im Vergleich zum Flughafentunnel zwischen Plieningen und Bernhausen?
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?
8. Wie sieht die Streckenführung des geplanten Radschnellwegs im Detail aus?

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

25.3.2024

Birnstock, Haag FDP/DVP

Begründung

Die Diskussion um eine mögliche halbseitige Sperrung des Flughafentunnels hat verschiedene Alternativen ins Spiel gebracht. Die mediale Berichterstattung verweist auf eine Unterführung des Flughafengeländes im östlichen Teil des Stuttgarter Flughafens. Um die Situation hinsichtlich der Unterführung im östlichen Bereich aufzuklären, wird diese Kleine Anfrage gestellt.

Antwort

Mit Schreiben vom 16. April 2024 Nr. VM2-0141.3-27/42/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr 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 bis 5 Mio. Euro.

Die östliche Umfahrung entspricht bereits dem Standard des RadNETZ BW. Bau-liche Maßnahmen wären somit nicht erforderlich, für Beschilderung und Markie-rung 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-daten 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 Flug-hafentunnel auch nicht zielführend.

6. Welche Vor- und Nachteile sieht die Landesregierung bei einer Weiterentwick-lung der Unterführung am östlichen Ende des Stuttgarter Flughafens im Ver-gleich 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 Flug-hafentunnels?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beant-wortet.

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 Durch-schnittsgeschwindigkeit von 15 km/h um ca. 12 Minuten.
- Es entstehen Nutzungskonflikte mit dem landwirtschaftlichen Verkehr.
- Radschnellwege haben schnelle und direkte Verbindungen zum Ziel. Der Um-weg und die indirekte Linienführung widersprechen diesen Zielen. Die Verbin-dung Stuttgart/Plieningen–Filderstadt/Bernhausen ist nicht auf direktem Weg erreichbar. Damit widerspricht die östliche Routenführung dem Ziel der Rad-schnellwege mit einer direkten und zeitoptimierten Führung.
- Keine Entlastung der Ortsmitte Bernhausens vom Durchgangsverkehrs Rich-tung 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
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.

Hermann
Minister für Verkehr