



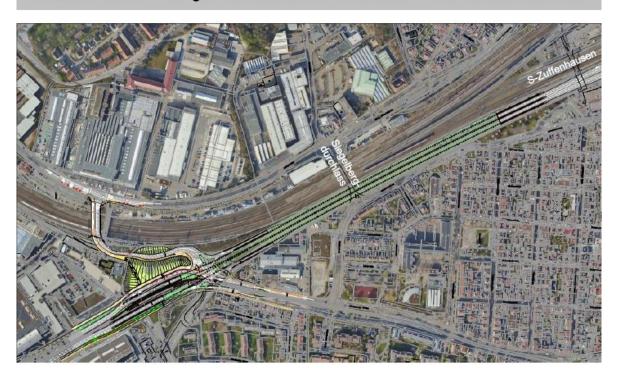
70178 Stuttgart Fon 0711/46 90 92-79 info@vcd-stuttgart.de www.vcd-stuttgart.de

23. März 2022

Alternative zum Bundesstraßentunnel Zuffenhausen / Friedrichswahl

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat am 25. Januar 2022 die Verwaltung mit den vertieften Planungen für einen 645 m (stadteinwärts) und 715 m (stadtauswärts) langen zweiröhrigen Tunnel der B10 / B27 in Zuffenhausen beauftragt. Die Entscheidung wurde mit knapper Mehrheit gefällt.

Variante 8b.4a - langer Straßentunnel stadtein- und stadtauswärts



Um Zuschussmittel in Millionenhöhe nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu bekommen, wurde zusätzlich ein Anschluss an die Meabrücke / Wernerstraße mitgeplant. Die Verkehrswirksamkeit wird dadurch nachgewiesen, dass mehr Kfz-Verkehr abgewickelt wird. So entsteht an der Krailenshalde ein riesiger Knotenpunkt mit Rampenbauwerken, der Unterführung der Bundesstraßen in beiden Fahrtrichtungen und mit Vollsignalisierung der niveaugleichen Straßenäste.





Variante 8b.4a – langer Straßentunnel stadtein- und stadtauswärts



Der VCD hält diese Entscheidung für falsch und setzt sich für eine ökologische und kostengünstigere Alternative ein.

Hauptkritikpunkte an dieser Variante 8b.4a sind:

- Sehr hohe Kosten von geschätzten knapp 400 Mio €
- Sehr hohe Unterhaltskosten in Höhe von 640.000 € pro Jahr
- Hohe Klima-Belastung durch den Bau der beiden Tunnelröhren in der Größenordnung von 15.000 t CO₂
- keine Berücksichtigung der Radschnellwegeplanung und keine sichere Radwegeführung im Knotenpunktsbereich Krailenshalde
- Statt Reduzierung der Leistungsfähigkeit und damit des Verkehrsaufkommens um mindestens 20 % wie im VEK 2030 vorgesehen ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorgesehen (Entfall der Signalanlage an Zufahrt zur Heilbronner Straße)
- Gefahr von zusätzlicher Verkehrsbelastung durch Fremdverkehr von Feuerbach durch Anschluss der Meabrücke
- Der Nutzen f
 ür Bewohner von Zuffenhausen ist minimal, da
 - Die Zerschneidung aufgrund von Straßen (Wernerstr. / Schwieberdinger Str. und Burgunder Straße) und Bahntrasse bestehen bleibt,
 - hauptsächlich eine Gewerbefläche und eine Mischgebietsfläche angrenzen,
 - der bestehende Lärmschutzwall im Tunnelbereich entfällt und somit auch kein Schutz gegenüber Bahnlärm mehr gegeben ist und
 - für die Fläche über dem Tunnel kaum eine sinnvolle Nutzung möglich und auch nicht vorgesehen ist.





Der VCD Stuttgart setzt sich dagegen dafür ein, dass:

- der überdimensionierte Straßenquerschnitt der B10 / B27durchgängig von 6 auf 4 Fahrspuren reduziert wird,
- ein sparsamer, umwelt- und klimaverträglicher Rückbau der Auffahrtsrampe erfolgt.
 Das Geld wird für den Klimaschutz und nicht für den Straßenbau benötigt.
- die Radwegebeziehungen und Wege des Radschnellwegs Stuttgart Kornwestheim berücksichtigt werden und die Geh- und Radwegeverbindungen am Knotenpunkt verbessert werden und
- die Meabrücke nur für Radfahrer und Fußgänger angebunden wird, nicht für den Kfz-Verkehr

Unser Vorschlag geht davon aus, dass die Schleifenrampe abgebrochen wird und stattdessen die beiden auswärts führenden Fahrspuren auf einer direkten Rampe von der
Heilbronner Straße (ab Höhe Seat-Zentrum) über die Ludwigsburger Straße und die
Stadtbahn auf die zurückgebaute Bestandstrasse geführt werden. Die Rampe hat eine
Steigung von maximal 6 % auf 150 m und liegt dann an deren Querung mit ca. 8 m über
der Ludwigsburger Straße. Westlich neben der Rampe gibt es eine Fahrspur ebenerdig
von der Heilbronner Straße zur Ludwigsburger Straße.

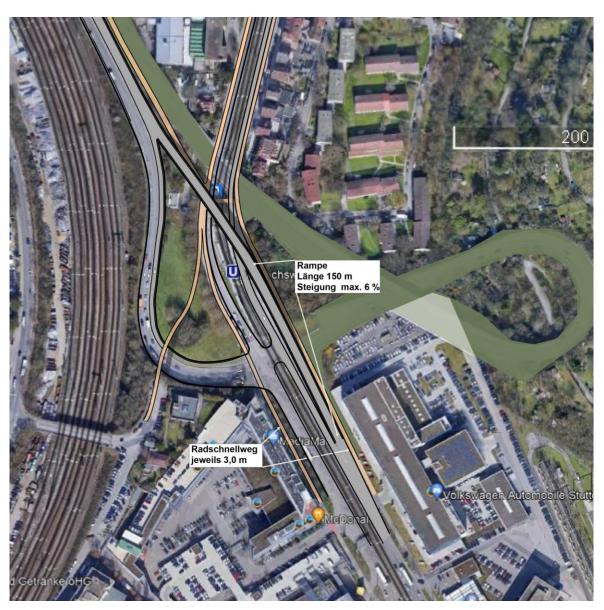
Die Fahrbahn der B10 / B27 einwärts bleibt im Bestand erhalten mit der Pförtnerampel an der Heilbronner Straße. Mit der Pförtnerampel kann die Zufahrt nach Stuttgart dosiert werden. Das Abbiegen in Richtung Zuffenhausen wird hier nach wie vor ermöglicht. Das Auffahren von Zuffenhausen kommend auf die B10 / B27 Nord wird durch eine zusätzliche Fahrspur neben der Abfahrtsschleife ermöglicht. So kann Ziel- und Quellverkehr von Zuffenhausen weiterhin auf kurzem Weg angebunden werden.

Parallel östlich der auswärts führenden Rampe der Heilbronner Straße verläuft der Radschnellweg Richtung Zuffenhausen mit 3,0 m Breite ohne Behinderung durch querende Straßen. Die Gegenrichtung des Radschnellwegs liegt auf der Westseite der Ludwigsburger und Heilbronner Straße; sie quert signalgeregelt die B10 /B 27 an der Pförtnerampel.

Darüber hinaus ist vorgesehen, den Radweg entlang der Ludwigsburger Straße an die Meabrücke über eine Fußgänger- und Radwegebrücke anzubinden. Vorgeschlagen wird, den Radschnellweg von/nach Kornwestheim nicht wie bisher geplant durch die Ortsmitte von Zuffenhausen, sondern entlang der zurückgebauten B10 / B27 zu führen. Dann wäre entlang der Ludwigsburger Straße ein einfacher Radfahrstreifen ausreichend. Nördlich der Stadtbahnhaltestelle Friedrichswahl soll eine Querungsmöglichkeit über die Fahrbahnen der Ludwigsburger Straße und die Stadtbahn für den Radverkehr eingerichtet werden. Hier wird der Anschluss an die Radwegeverbindung zur Meabrücke und von/nach Zuffenhausen entlang der Bundesstraße geschaffen.



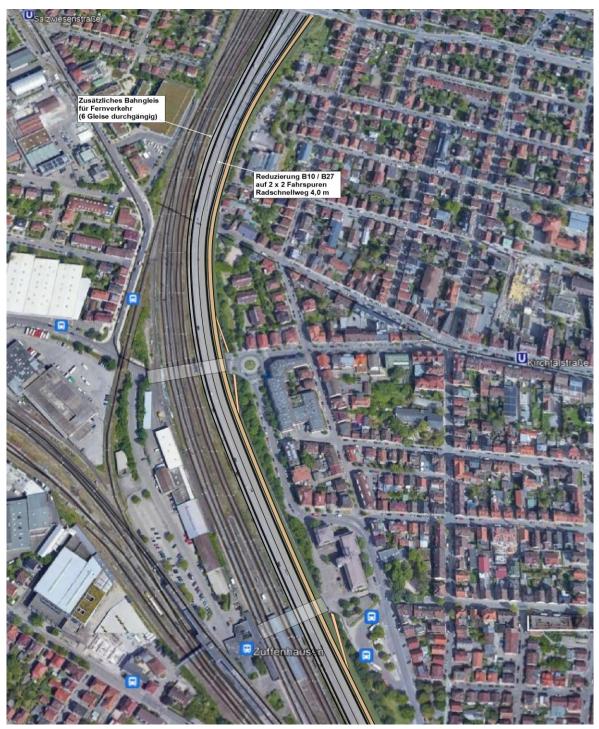




Planungsvorschlag VCD zum Umbau des Knotenpunkts Krailenshalde / B10 / B 27



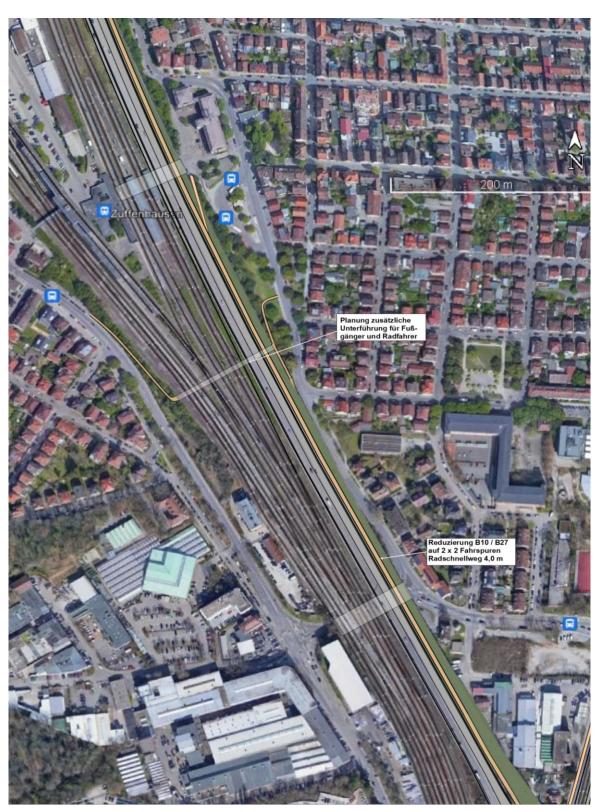




Planungsvorschlag VCD zum Rückbau B 10 / B 27 mit Radschnellweg und Bahntrasse nördlicher Abschnitt







Planungsvorschlag VCD zum Rückbau B 10 / B 27 mit Radschnellweg und Bahntrasse südlicher Abschnitt





Der Rückbau der B10 / B27 ermöglicht, auf der Ostseite der Bundesstraße einen Radschnellweg anzulegen, der die geplante Führung durch Zuffenhausen ersetzt. Der Radschnellweg hat eine Regelbreite von 4 m und erhält Anbindungen an den Bahnhof Zuffenhausen und an die Unterländer Straße. Im Norden wird er entlang der B 27 bis Kornwestheim / Ludwigsburg weitergeführt.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart ist geplant, den Nordzulauf auf durchgängig 6 Gleise (zwei Fernverkehrsgleise, zwei Nahverkehrsgleise und zwei S-Bahn-Gleise) auszubauen. Teilweise sind schon 6 Gleise vorhanden, teilweise ist ein Ausbau auf vorhandener Bahnfläche möglich. Im Bereich zwischen Zabergäustraße und Bahnhof Zuffenhausen wird für ein 6. Gleis aber zusätzlich Fläche benötigt, die nach unserem Vorschlag durch den Rückbau der B10 / B27 verfügbar wird. Im Abschnitt zwischen Zabergäustraße und Bahnhof Zuffenhausen wird die Fläche des rechten, einwärtsführenden Fahrbahnstreifens zugunsten der Bahntrasse aufgegeben. Durch Verkürzung der Ein- bzw. Ausfädelungsspuren kann der Straßenquerschnitt von 8 Fahrspuren auf 4 Fahrspuren zurückgenommen werden, so dass ausreichend Fläche sowohl für das zusätzliche Bahngleis als auch für den Radschnellweg zur Verfügung steht.

Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs zugunsten von Bahn und Rad entspricht unserem Verständnis von Verkehrswende, die für einen wirksamen Klimaschutz schnell erforderlich ist.

Christoph Link

1. Vorsitzender VCD Kreisverband Stuttgart e.V.
Telefon (07 11) 699 37 56
link@vcd-stuttgart.de