



Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland



27. Januar 2021

Offener Brief an den  
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur  
der Bundesrepublik Deutschland  
Herrn Andreas Scheuer

Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

per E-Mail an: [buengerinfo@bmvi.bund.de](mailto:buengerinfo@bmvi.bund.de)

Sehr geehrter Herr Minister,

mit der Vorlage der Ausbaupläne der B 27 südlich von Stuttgart, basierend auf dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan, ist in der Öffentlichkeit und in der Presse eine breite Diskussion um die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme entbrannt. Die Diskussion wird über Parteigrenzen hinweg geführt und stellt die Frage, ob die Maßnahme nicht grundsätzlich allen Nachhaltigkeitszielen widerspricht. Beispielhaft zitieren wir den Oberbürgermeister von Filderstadt, Christoph Traub (CDU): „Ich tue mich schwer mit dem Gedanken, dass heute eine Straße geplant wird, die 2030 fertig sein soll, während gleichzeitig das politische Ziel der Verkehrswende verfolgt wird, den Individualverkehr im gleichen Zeitraum um 50 Prozent zu reduzieren.“ (Stuttgarter Zeitung 29.12.2020)

Die unterzeichnenden Verkehrs- und Umweltverbände sehen den geplanten Straßenausbau nach dem Bundesverkehrswegeplan ebenfalls kritisch. Wenn wir die Pariser Klimaschutzziele umsetzen, können wir nicht die aus dem letzten Jahrhundert fortgeschriebenen Straßenausbaupläne weiter verfolgen. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) hat im letzten Jahr die erforderlichen Maßnahmen nochmals konkretisiert: „Lägen auch künftig in Deutschland die CO<sub>2</sub>-Emissionen so hoch wie im Jahre 2019, wäre das maximale Budget bereits 2029 aufgebraucht. Bei linearer Reduktion müsste Deutschland ab dem Jahre 2038 CO<sub>2</sub>-neutral wirtschaften, also nicht erst im Jahre 2050“ (SRU, Berlin Mai 2020).

Sowohl das Wuppertal-Institut („Verkehrswende für Deutschland“) als auch die Baden-Württemberg Stiftung („Mobiles Baden-Württemberg“) zeigen in ihren Gutachten auf, dass ein klimaneutraler Verkehr nur mit deutlich weniger individuellem Kfz-Verkehr möglich ist. Von daher kommt es darauf an, die Verkehrsentwicklung entsprechend zu steuern, anstatt auf Basis von Trendfortschreibungen Straßenausbau für zusätzlichen motorisierten Individualverkehr zu betreiben, wie es im Bundesverkehrswegeplan gemacht wurde.



Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland



So sind im Stuttgarter Raum folgende Straßenbaumaßnahmen des Bundes vorgesehen:

- 4-streifiger Ausbau der B 10 zwischen Schwieberdingen und Enzweihingen mit Verlegung der B 10 bei Enzweihingen und 6-streifiger Ausbau zwischen A 81 und Neuwirtheim. Kosten ca. 130 Mio. €.
- 6-streifiger Ausbau der B 27 zwischen Aich und Echterdingen. Kosten 60 Mio. €.
- 6-streifiger Ausbau der B 10 zwischen Stuttgart und Plochingen. Kosten 110 Mio. €.
- 6-streifiger Ausbau der A 81 zwischen Böblingen und Autobahnkreuz Stuttgart. Kosten über 240 Mio. €.
- 8-streifiger Ausbau der A 8 zwischen Autobahnkreuz Stuttgart und Wendlingen. Kosten ca. 190 Mio. €.
- 8-streifiger Ausbau der A 81 zwischen Pleidelsheim und Zuffenhausen. Kosten rund 150 Mio. €.

Das heißt, im Zulauf auf Stuttgart wird die Straßenkapazität massiv erhöht, Kosten in Höhe von fast einer Milliarde Euro sollen bis zum Jahre 2030 dafür investiert werden. Darüber hinaus ist der Rosensteintunnel / Leuzettunnel im Bau mit Kosten von fast 400 Mio. €, u.a. mit der Folge, dass damit auch die Stadtdurchfahrt im Zuge der B 10 beschleunigt wird und somit auch der innerstädtische Kfz-Verkehr zunehmen wird.

Die Stadt Stuttgart hat sich in ihrem Verkehrsentwicklungskonzept 2030 zum Ziel gesetzt, den Kfz-Verkehr um 20 Prozent zu reduzieren und den Radverkehr den Fußgängerverkehr und den ÖPNV deutlich zu stärken. Dieses Ziel ist nicht nur dem Klimaschutz geschuldet, sondern auch um die Grenzwerte bei Feinstaub und Stickoxiden im Kessel der Stadt einhalten zu können. Eine 20-prozentige Minderung des Kfz-Verkehrs am Stadtrand von Stuttgart heißt, 160 000 MIV-Fahrten auf den ÖPNV oder das Fahrrad zu verlagern. Dies erfordert nahezu eine Verdoppelung der Kapazitäten bei Bus und Bahn (etwas mehr als plus 80 %). So werden zusammen mit dem Land Baden-Württemberg Anstrengungen unternommen, die Kapazität im öffentlichen Nahverkehr bis zum Jahre 2030 zu verdoppeln.

Die aufgeführten Ausbauplanungen des Bundesverkehrswegeplans widersprechen allen Nachhaltigkeitszielen in Bezug auf Klimaschutz, Flächennutzung, Lärmschutz und Luftreinhaltung. Diese Ziele sind nachgewiesenermaßen auch nicht alleine durch den Ersatz fossiler Energiequellen in den Fahrzeugen zu erreichen. Auch der Straßenausbau selbst ist extrem klimaschädigend und zerstört wertvolle landwirtschaftliche Flächen. Wir fordern deshalb, dass der Bundesverkehrswegeplan unter Berücksichtigung der Klimaschutzziele und der Nachhaltigkeitsziele neu überarbeitet wird und die völlig überzogenen Ausbaumaßnahmen bis dahin zurückgestellt werden.



**Für den Verkehrsclub Deutschland  
Kreisverband Stuttgart e.V.**  
Christoph Link

**Für das Klima- und Umweltbündnis  
Stuttgart**  
Manfred Niess

**Für die Schutzgemeinschaft Filder**  
Steffen Siegel

**Für PRO BAHN e.V.**  
Regionalverband Region Stuttgart  
Christian Petersohn

**Für den BUND Regionalverband Stuttgart**  
Gerhard Pfeiffer