

24. März 2022

An den
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart Dr. Frank Nopper

An die
Fraktionen im Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart

Einweihung Rosensteintunnel – eine weiterer Schritt in die falsche Richtung

Der von den Umweltverbänden schon von Anfang an kritisierte Bau des Rosensteintunnels wird an diesem Wochenende eingeweiht. Damit wird ein zentraler Baustein für eine Autobahn quer durch Stuttgart fertiggestellt: Im Zuge der B 10 kann dann fast kreuzungsfrei von Plochingen bis Vaihingen/Enz durchgefahren werden, bis zur A 81 auf mindestens 4 Fahrspuren. Die B 10 wird so zu einer Parallelautobahn zur A 8, die mitten durch dicht bebaute Gebiete führt und voraussichtlich 20.000 oder 30.000 Kfz Mehrbelastung durch Verkehrsverlagerung und induzierten Verkehr bringen wird. Dies steht in krassem Gegensatz zu all den schönen Plänen der Stadt Stuttgart wie z.B.

- dem Verkehrsentwicklungskonzept 2030, der minus 20 % Kfz-Verkehr zum Ziel hat,
- dem geplanten Klimaschutzziel, nachdem bis 2035 Stuttgart klimaneutral werden soll,
- dem Lärminderungsplan, der eine reduzierte Lärmbelastung entlang der Bundesstraße vorsieht,
- dem Stadtentwicklungskonzept, welches mehr Mobilität durch weniger Verkehr propagiert,
- dem Klimamobilitätsplan, in dem eine CO₂-Reduktion bis 2030 um 40 % nachzuweisen ist.

Dabei stand der Beschluss zum Rosensteintunnel und Leuzetunnel seinerzeit auf unsicheren Füßen: Nur weil sich die SPD-Stadträte nicht an das Votum ihrer Mitglieder hielten, weil die prognostizierten Kosten heruntergerechnet wurden und weil dem Bebauungsplan bzw. Umweltbericht völlig falsche Verkehrszahlen zugrunde gelegt wurden, ist ein knapper Beschluss für den Bau zustande gekommen.

So wurden die Kosten für den Rosenstein- und Leuzetunnel ursprünglich mit 191 Mio € angesetzt, Stand heute haben sich die Baukosten auf 456 Mio € fast verzweieinhalbfacht. Die Bauzeit wurde auf 5 Jahre prognostiziert, jetzt sind schon 10 Jahre vergangen und der Leuzetunnel ist noch nicht fertig.

Dann wurden nach fehlerhaften Angaben im ersten Planfeststellungsverfahren in einem zweiten Anlauf die Verkehrsmengen im Tunnel so hochgerechnet, dass dessen Bau damit begründet werden konnte, andererseits wurde die Zusatzbelastung durch Verkehrsverlagerung auf den Tunnel so heruntergerechnet, dass damit keine schädlichen Auswirkungen belegt werden konnten.

Und nicht zuletzt wurde den Stadträten und Stadträtinnen versprochen, im Umfeld 23 Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs umzusetzen. Diese Maßnahmen sollten zwar bis zwei Jahre nach Fertigstellung des Rosenstein- und Leuzetunnels umgesetzt werden, eine zwingende Verknüpfung wurde aber nicht beschlossen. So wird heute statt des zugesagten Rückbaus der Schwieberdinger Straße diese auf Druck von Porsche ausgebaut, auch in der Schönstraße ist bis heute keine Maßnahme umgesetzt worden. Und der Rückbau der Ludwigsburger Straße auf je eine Fahrspur pro Richtung ist in der aktuellen Planung ebenfalls nicht berücksichtigt.

Kein Wunder, dass es seinerzeit über 1600 Einsprüche gegen die Planung des Rosensteintunnels gab. Mit dem lapidaren Satz: „Die Anregungen führen zu keiner Änderung der Festsetzung des Bebauungsplans“ wurden diese einfach übergangen.

Angesichts der immens gestiegenen Kosten, der doppelten Bauzeit und der zu erwartenden Verkehrszunahme könnte man heute im Rückblick sagen, dass dies eine Fehlentscheidung war. Erschreckend ist aber, dass der Straßenbauwahn heute noch weitergeht, trotz immer wieder geforderter Verkehrswende und Umsetzung der Klimaschutzziele.

So sind noch folgende weitere Straßenausbaumaßnahmen in Milliardenhöhe geplant:

- der Ausbau der Kreuzung Krailenshalde mit anschließendem ca. 700 m langem Tunnel im Zuge der B10 / B27 mit voraussichtlichen Kosten in Höhe von knapp 400 Mio € und jährlichen Unterhaltskosten in Höhe von 640.000 €
- der vierspurige Ausbau der B 10 bis Enzweihingen für rund 90 Mio €
- der 6-spurige Ausbau der B 10 bis Plochingen für 107 Mio €
- weitere Ausbauten im Zuge der A 81, der A 8 und der B 27 in Höhe von mehr als 700 Mio € nach Bundesverkehrswegeplan.

Um die Klimaziele einzuhalten reicht es nicht, den Kfz-Verkehr zu elektrifizieren. Nach den Gutachten des Wuppertal-Instituts und der Baden-Württemberg Stiftung können wir nur dann klimaneutral im Verkehr werden, wenn dieser in wesentlichen Teilen auf den Umweltverbund verlagert wird und der Kfz-Verkehr deutlich reduziert wird. Statt Straßenausbau müssen Straßen zurückgebaut und die vielen Millionen für den Klimaschutz eingesetzt werden.

Für den Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Stuttgart e.V.:

Christoph Link

Für das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart (KUS):

Manfred Niess

Dieses Schreiben wird gleichzeitig auch an die Stuttgarter Presse weitergeleitet.