



Zeigen, was Stuttgart kann:

Neues Leben für die City:

B 14 in den Tunnel

1. Ausgangslage

Die B 14 ist die Hauptschlagader des Verkehrs in Stuttgart. Zugleich ist sie eine tiefe Wunde im Herzen der Stadt. Die Klettsche Vision der autogerechten Stadt, eingepfercht in Stadtautobahnen, hat sich als lebensfeindlich erwiesen. Der Cityring ist einer der Gründe dafür, dass Stuttgart sein insgesamt höchst unzutreffendes Image einer langweiligen, unattraktiven Stadt nicht los wird. Die B 14 schneidet die Kulturmeile von der Innenstadt ab, sie trennt den Stadtkern von der historischen Stadterweiterung um die Leonhardskirche, sie verlärmt das untere Heusteigviertel und ist der Hauptgrund für den Niedergang des Areals entlang der Tübinger Straße.

Viele Großstädte in Deutschland haben ähnlich Probleme. Während man seit den 60er Jahren vor allem Schienenverkehrsmittel unter die Erde verlegt hat, setzt sich jetzt mehr und mehr der Tunnelbau für den Straßenverkehr durch. München verlegt den mittleren Ring sukzessive unter die Erde. Düsseldorf hat so die Rheinpromenaden geschaffen und in Heidelberg scheitert die Verbindung der Altstadt mit dem Neckar durch einen Tunnel für den Neckarstaden ausschließlich am Geld.

Auch in Stuttgart sind die gravierenden Nachteile der oberirdischen Straßenschneisen mittlerweile erkannt, doch wurde nie ein ernsthafter Versuch unternommen, sie zu beseitigen. Für das Scheitern aller Pläne sind zwei Gründe ausschlaggebend. Zum einen wollte die Stadt stets Land und Bund zur Finanzierung heranziehen. Das ist aussichtslos, denn die Funktion als Bundesstraße erfüllt die B 14 leidlich, für Stadtqualitätsverbesserung sind Bund und Land nicht zuständig. Zum andern wurde nie über eine Gesamtlösung, sondern bestenfalls über einen Tunnel vor der Kulturmeile diskutiert.

Mein Ziel ist es, diese Diskussion in ein neues Fahrwasser zu bringen, so dass innerhalb der nächsten Wahlperiode der Baubeginn möglich wird. Die Stadt muss die Finanzierung eines B 14-Tunnels selbst in die Hand nehmen und sie muss den Mut zu einem großen Wurf haben. Gegen Großprojekte ist nämlich nichts einzuwenden, wenn sie einen großen Nutzen haben. Stuttgart kann sich Stillstand nicht leisten. Prestigeprojekte, die nur groß und teuer sind, aber nichts bringen, lehne ich allerdings aus guten Gründen ab.

2. Zusammenführen, was zusammen gehört – der B 14-Tunnel im Überblick

Ich schlage vor, die B 14 zwischen Marienplatz und Staatsgalerie in den Tunnel zu legen. Zu unterscheiden sind dabei vier Planungs- und Bauabschnitte mit eigener Charakteristik.

Im ersten Abschnitt zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz ist das Hauptziel

die Wohnumfeldverbesserung. Der Straßentunnel ist in diesem Bereich zweistreifig und nimmt damit den Verkehr aus dem Heschlacher Tunnel auf.

Im zweiten Abschnitt zwischen Österreichischem Platz und Wilhelmsplatz tritt die Schaffung eines Straßenboulevards mit breiten Grünzonen und die Anbindung des Heusteigviertels an die Innenstadt in den Vordergrund. Der Tunnel weitet sich vor dem Österreichischen Platz auf vier Spuren auf. Im Verflechtungsbereich bleiben alle vorhandenen Abbiegemöglichkeiten erhalten.

Im dritten Abschnitt zwischen Wilhelmsplatz und Charlottenplatz wird der Brückenschlag zwischen Bohnen- bzw. Leonhardsviertel und der Innenstadt vollzogen. Der vierstreifige Tunnel erlaubt es, den oberirdischen Straßenquerschnitt zu halbieren und mehrere Querungen für Fuß- und Radverkehr einzurichten. Der vierstreifige Tunnel nutzt die Unterquerung des Charlottenplatzes. Mit Ausnahme des heute gestatteten Parallelverkehrs zum Tunnel auf dem Charlottenplatz bleiben alle Verflechtungsmöglichkeiten erhalten.

Im vierten Abschnitt zwischen Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz (Staatsgalerie) wird die Kulturmeile in die City integriert und an den Schlossgarten angebunden. Der vierstreifige Tunnel mündet in die heutige Unterführung des Gebhard-Müller-Platzes. Alle Abbiegebeziehungen bleiben unverändert erhalten.

Ein großer Vorzug dieser Abschnittsbildung besteht in der Möglichkeit, jeden für sich einzeln zu realisieren. Alle vier Abschnitte sind verkehrstechnisch voneinander unabhängig herzustellen und erzielen für sich einen verkehrlichen und städtebaulichen Nutzen. Das ist hinsichtlich der Finanzierung und der Einrichtung von Baustellen außerordentlich vorteilhaft.

Weitere Details entnehmen Sie bitte der Planungsstudie des Büros für angewandten Umweltschutz, BAU.

Ich betrachte diesen Vorschlag als Ideenskizze, die zur Diskussion anregen soll. Die Planungsstudie soll lediglich belegen, dass es verkehrstechnisch gelingen kann, die B 14 in einem Tunnel zu führen und damit einen erheblichen Gewinn an Stadtqualität zu erzielen. Ich lege mich nicht auf Details dieses Vorschlags fest. So ist zum Beispiel die "City-Oase" nur als Anregung für eine Nutzung des frei werdenden Raums über der B 14 zu verstehen. Umgekehrt bleibt die immer wieder diskutierte Überbauung im Bereich der Hauptstätter Straße eine interessante Idee, die weiter zu prüfen ist, auch wenn sie hier nicht aufgegriffen wird.

3. Finanzierung

Die Kosten des Gesamtbauwerks belaufen sich auf etwa 235 Millionen Euro. Eine Aufstellung dieser Kosten finden Sie in der Planungsstudie von BAU. Ein solcher Betrag ist auf absehbare Zeit nicht aus dem laufenden Haushalt der Stadt zu finanzieren. Ich schlage daher einen Vermögenstausch vor: Die Stadt trennt sich von ihren Anteilen an der Flughafen Stuttgart GmbH und investiert den Privatisierungserlös in den B 14-Tunnel.

Der Buchwert des 50%-Anteils der Stadt an der FSG beträgt 300 Millionen Euro. Die Stadt Hamburg hat vor vier Jahren durch den Verkauf ihres Anteils am Flughafen Hamburg 270 Millionen Euro Erlöst. Die Käufer waren Hochtief AirPort und Air Rianta International. In München ist eine Teilprivatisierung durch den Einstieg der Lufthansa als Mitgesellschafter am Terminal 2 vollzogen worden. Eine im März veröffentlichte Studie der Deutschen Bank hat eine Privatisierung deutscher Flughäfen aus ordnungspolitischer Sicht als überfällig eingestuft. Der starke politische Einfluss wirke sich betriebs- und volkswirtschaftlich nachteilig auf die Investitionsentscheidungen der Flughäfen aus.

Für mich sind das genügend Gründe, die Anteile der Stadt am Flughafen zu verkaufen. Es ist für mich unverständlich, wie Wolfgang Schuster zwar die Privatisierung der TWS vorantreiben konnte, sich jetzt aber vehement gegen die Privatisierung des Flughafens wehrt. Die TWS in städtischer Hand zu erhalten, aber den Flughafen zu verkaufen, hätte mir eingeleuchtet. Denn für das Wohlergehen der Stadt ist Trinkwasser doch wohl wichtiger als ein Drehkreuz für Billigflieger.

Da der Luftverkehr in Deutschland eine boomende Wachstumsbranche ist und insbesondere der Stuttgarter Flughafen hohe Zuwachsraten hat, erwarte ich von einer Privatisierung des Flughafens Erlöse in Höhe des Buchwerts. Es stünden demnach rund 300 Millionen Euro zu Verfügung. Die Finanzierung des B 14-Tunnels wäre damit gesichert.

4. Realisierung und politische Prioritäten

Ich werde als Oberbürgermeister dem Gemeinderat vorschlagen, schon im Jahr 2005 eine Machbarkeitsstudie für einen B 14-Tunnel in Auftrag zu geben. Parallel sollen Käufer für den Flughafen Stuttgart gesucht werden. Im Jahr 2006 soll der Gemeinderat eine Grundsatzentscheidung über den B 14-Tunnel und die Privatisierung des Flughafens treffen. Fällt sie positiv aus, visiere ich nach einer Planungszeit von zwei Jahren zur Halbzeit meiner ersten Amtszeit den ersten Spatenstich für den B 14-Tunnel an. Bis zum Ende meiner ersten Amtsperiode will ich mindestens zwei Tunnelabschnitte in Betrieb nehmen.

Der B 14-Tunnel ist nach meiner Auffassung das Schlüsselprojekt für die künftige Qualität der Stuttgarter City. Deshalb steht er für mich ganz vorne im Pflichtenheft eines neuen Oberbürgermeisters. Dennoch haben Investitionen, die unmittelbar der jungen Generation zukommen, für mich eindeutig Vorrang. Wenn das Geld nicht ausreicht, müssen zuerst Schulen saniert und Kinderbetreuungseinrichtungen geschaffen werden, bevor der Tunnelbau in Angriff genommen wird.

Die Darstellung: „Neues Leben für die City: B 14 in den Tunnel“ wird auf der Seite www.DER-NEUE-OB.info zum download angeboten. Die Planungsstudie des Büros für angewandten Umweltschutz, BAU, kann z.B. im Rahmen der Veranstaltung „Den Flächenverbrauch stoppen“ am kommenden Mittwoch, 06.10., in der Zeit zwischen 9.00 und 17.00 Uhr auf dem Stuttgarter Marktplatz eingesehen werden.