



Rosensteintunnel

Autoverkehr rollt jetzt unter der Wilhelma

Nach acht Jahren Bauzeit ist der Rosensteintunnel in Stuttgart für den Verkehr freigegeben worden. Das Projekt ist mit Kosten von 456 Millionen Euro nach den Worten des Stuttgarter Oberbürgermeisters Frank Nopper (CDU) das größte Infrastrukturprojekt in der Landeshauptstadt nach Stuttgart 21.

Von Jürgen Schmidt

STUTTGART. Er ist 1,3 Kilometer lang, unterquert den Rosensteintunnelpark und den zoologisch-botanischen Garten Wilhelma und wurde mehr als doppelt so teuer wie ursprünglich erwartet: der Rosensteintunnel, der die Bundesstraße 10 zwischen Stuttgart-Ost und Zuffenhausen/Feuerbach in den Untergrund verlegt. Seit dem vergangenen Wochenende rollt der Verkehr durch die beiden Röhren.

Unterirdische Bauweise schonte Park und Zoo

In der Landeshauptstadt knüpft man große städtebauliche Erwartungen an das Projekt. „Der Rosensteintunnel ist nach Stuttgart 21 das größte Infrastrukturprojekt in der Stadt. Er bietet große Chancen für die Neckarvorstadt und das Neckarufer. Damit verbessern wir eine wichtige Verkehrsachse in Stuttgart, entlasten Wohngebiete von Durchgangsverkehr und gewinnen Flächen für mehr Lebensqualität“, betonte Oberbürgermeister Nopper bei der offiziellen Freigabe. Und Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) lobte, dass der Tunnel die Lebensqualität am Neckar verbessere und für städtebauliche Beruhigungseffekte Sorge.

Der neue Tunnel besteht aus zwei Röhren und ist nach Angaben der Stadtverwaltung mit modernster



Mit je zwei Fahrspuren in zwei getrennten Röhren verläuft der Rosensteintunnel unter dem Rosensteintunnelpark und der Wilhelma (links). 750 der insgesamt 1300 Meter Tunnelstrecke wurden in bergmännischer Bauweise errichtet (oben). FOTOS: THOMAS HÖRNER

Betriebs- und Sicherheitstechnik ausgestattet. Dazu gehören zwei Brandmeldezentralen, fünf Querschläge, die die beiden jeweils zweistreifigen Tunnelröhren als Fluchtwege verbinden, und eine umfangreiche Lüftungs- und Rauchabzugsanlage. 72 Kameras werden die beiden Tunnelröhren überwachen.

750 der insgesamt 1300 Meter Tunnel wurden unterirdisch gebaut. Durch die bergmännische Bauweise seien Eingriffe in den Rosensteintunnelpark und die Wilhelma vermieden worden, heißt es seitens der Stadt. Nur an den Tunnelportalen am Löwentor unterhalb des Pragsattels und an der Neckartalstraße gab es offene Baugruben.

Die B 10 gilt als eine der Hauptverkehrsachsen der Landeshauptstadt

und der Region Stuttgart. Sie ist Autobahnzubringer nach Norden und Süden und verbindet wichtige Industriestandorte innerhalb Stuttgarts. Mit dem Tunnel will die Stadt den Verkehr auf der B 10 bündeln,

„Mit dem Rosensteintunnel verbessern wir eine wichtige Verkehrsachse in Stuttgart, entlasten Wohngebiete von Durchgangsverkehr und gewinnen Flächen für mehr Lebensqualität.“

Frank Nopper (CDU), Oberbürgermeister von Stuttgart

um die angrenzenden Wohngebiete von Verkehr zu entlasten, der dorthin ausweicht, wenn es sich auf der B 10 staut.

Dass der neue Tunnel zusätzlichen Verkehr auf die B 10 zieht, glaubt man in der Stadtverwaltung nicht. Beim Regionalverband Stutt-

gart des Bunds für Umwelt und Naturschutz (BUND) ist man da jedoch gegenteiliger Meinung und erwartet mehr Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße.

Vorerst dürfte die B 10 als Ausweichroute zur Autobahn rund um Stuttgart aber noch nicht wirklich attraktiv sein. Denn am Knoten mit der B 14 am Mineralbad Leuze wird noch rund zwei Jahre lang gebaut. Der Verkehr fließt deshalb dort noch nicht so, wie es nach Abschluss der Bauarbeiten sein soll. In Richtung Süden zum Neckar werden Autofahrer noch einige Zeit in Stoßzeiten mit Staus im Tunnel leben müssen.

Ähnlich wie das noch größere Großprojekt Stuttgart 21 hatte auch der Rosensteintunnel mit massiven Preissteigerungen für öffentliche Kritik gesorgt. Als der Grundsatzbe-

schluss 2012 gefasst wurde, lagen die Kalkulationen bei 193 Millionen Euro für das gesamte Projekt. Inzwischen werden rund 260 Millionen Euro mehr veranschlagt.

Preissteigerungen und Rechtsstreit erhöhen Kosten

Die Stadtverwaltung begründete dies vor allem durch die starken Erhöhungen der Baupreise im Tief- und Ingenieurbau. Aber auch die juristische Auseinandersetzung mit einem Hauptauftragnehmer um Nachträge und Schadenersatz, die im vergangenen Jahr mit einem Vergleich beendet wurde, habe dazu beigetragen. Und während der Bauphase musste teilweise umgeplant werden, weil sich zum Beispiel die geologischen Bedingungen anders darstellten als zuvor angenommen, so die Stadtverwaltung.

Geothermie aus dem Tunnel für Elefantenduschen

STUTTGART. Der Rosensteintunnel trägt dank einer Geothermieanlage zur Energieversorgung der Wilhelma bei. Am Ende des Tunnels in Richtung Neckarstraße wurden auf über 3000 Quadratmetern Fläche Absorberleitungen zwischen Innen- und Außenschale verlegt. Sie nehmen einerseits die Wärme aus dem Erdreich, aber auch die Wärme aus der Luft im Tunnel auf. Die in den Röhren enthaltene Wärmetauscher-Flüssigkeit gibt die Wärme kontrolliert über eine Wärmepumpe ab.

Mit der so gewonnenen Energie sollen zum einen im Elefantenhaus im benachbarten zoologisch-botanischen Garten der Landeshauptstadt die Elefantenduschen und die Außenbecken beheizt werden. Zum anderen könne damit auch die Tunnelbetriebstechnik gekühlt werden, so die Stadt. Dadurch würden rund 200 Tonnen Kohlendioxid ausstoß pro Jahr vermieden. (jüs)

Daten und Fakten

- Maßnahme:** Neubau Rosensteintunnel in Stuttgart
- Bauherr:** Landeshauptstadt Stuttgart
- Projektleitung:** Landeshauptstadt Stuttgart, Tiefbauamt
- Bauzeit:** Februar 2014 bis März 2022
- Abschluss Gesamtprojekt bis 2024**
- Kosten:** Gesamtprojekt 456 Millionen Euro
- Fördermittel:** 112 Millionen Euro aus dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)
- Länge:** 1300 Meter Gesamtlänge Tunnel
750 Meter in bergmännischer Bauweise erstellt
- Besonderheit:** Geothermieanlage im Tunnel heizt Elefantenhaus der Wilhelma und kühlt Tunnelbetriebstechnik

Dem Tunnelneubau soll in den nächsten Jahren der Rückbau von Straßen an der Oberfläche folgen

Prag- und Neckartalstraße werden auf zwei Fahrspuren verengt / Mehr Platz für Grün, Fußgänger und Radfahrer

STUTTGART. Mit der Eröffnung des Rosensteintunnels sind die Bauarbeiten an der B 10 noch nicht abgeschlossen. Denn an der Entflechtung des Knotens von B 10 und B 14 am Mineralbad Leuze wird noch gearbeitet. Die dritte Röhre des Leuze-Tunnels, die stadtauswärts Richtung Esslingen führen wird, soll noch in diesem Frühjahr freigegeben werden.

Anschließend soll die Sanierung der bestehenden Tunnelröhren unter dem Mineralbad begonnen werden. Die Röhren werden in dieser Zeit abwechselnd für den Verkehr gesperrt.

Pop-up-Radwege auf der ehemaligen Bundesstraße

Zeitgleich wird der Bau der Rampe begonnen, über die Autofahrer aus dem Rosensteintunnel auf die König-Karl-Brücke gelangen, um links nach Bad Cannstatt abbiegen zu können. Bis Ende 2024 will die Stadt dann alle Bauarbeiten zur Neuordnung des Knotens abschließen.

Im Zuge des Gesamtprojektes sollen aber nicht nur Straßen neu ge-



Rund um die Zufahrt zum Rosensteintunnel an der Neckartalstraße wird in den nächsten zwei Jahren noch gebaut.

baut, sondern auch bestehende zurückgebaut werden. Eine erste Sofortmaßnahme will die Stadt schon in diesen Tagen umsetzen. In der Pragstraße werden auf den jeweils rechten Fahrspuren Pop-up-Radwege angelegt. Und die Wilhelmsbrücke über den Neckar ist seit dieser Woche für Autos gesperrt und im

Rahmen eines einjährigen Verkehrsversuchs nur noch Fußgängern und Radfahrern vorbehalten.

Im Frühjahr 2023 soll dann in der Pragstraße und auch in der Neckartalstraße die Umgestaltung starten. Die Pragstraße wird auf eine Fahrbahn in jede Richtung zurückgebaut. Zwischen der Stadtbahn-Hal-

testelle Rosensteintunnel und der Haldenstraße entstehen getrennte Geh- und Radwege mit Bäumen.

Straßenrückbau soll Neckarufer aufwerten

Auch die Neckartalstraße soll vor der Wilhelma auf eine Fahrbahn mit zwei Spuren reduziert werden. Damit soll der zoologisch-botanische Garten wieder näher an den Fluss heranrücken. Der Masterplan „Erlebnisraum Neckar“ sieht für diesen Bereich eine Art Verlängerung des Rosensteintunnels bis an den Neckar vor. So soll eine neue, repräsentative Anlegestelle für die Personenschiffahrt geschaffen werden und ein Rad- und Fußweg direkt am Ufer entlang führen.

Wann die Lücke in der Radweg-Verbindung von Bad Cannstatt in den Rosensteintunnel geschlossen werden kann, hängt von den Bauarbeiten der Deutschen Bahn an der ICE-Brücke ab. Erst wenn diese beendet sind, kann der neue Steg über Neckartalstraße und Stadtbahn an das Wegenetz im Park angeschlossen werden.

Prof. Dr.-Ing. W. Wittke Beratende Ingenieure für Grundbau und Felsbau GmbH

WBI Worldwide Engineering

69469 Weinheim • wbi@wbionline.de • www.wbionline.de

Unsere Arbeiten für den B10 Tunnel Rosenstein:

- Planung und Betreuung der Baugrunderkundungen
- Durchführung von Laborversuchen
- Baugrund- und tunnelbautechnisches Gutachten
- Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausschreibungsplanung
- Bauüberwachung und Baubegleitender Gutachter
- Konzeption der Geothermieanlage

Worldwide Engineering with Passion

Tunnels & Mining

Dams & Hydropower

AJRM

Slopes & Embankments

Deep Construction & Foundations

Research & Development

BerufIng.de

Dr.-Ing. Frank Breinlinger

Prüfingenieur für Bautechnik

Kanalstraße 1-4 | 78532 Tuttlingen