

Kleine Anfrage

des Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Nord-Ost-Umfahrung im Raum Stuttgart

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welchen Planungsstand weist das Vorhaben Nord-Ost-Umfahrung im nördlichen Raum Stuttgart, auch im Hinblick auf eine neue Neckarquerung, auf?
2. Wie hat sich die Verkehrssituation an der bestehenden Neckarquerung in Remseck, insbesondere unter Berücksichtigung von Veränderungen der Ampelschaltungen, entwickelt?
3. Wie stellt sich die Verkehrsentwicklung an der bestehenden Neckarquerung in Remseck, insbesondere unter Berücksichtigung von Veränderungen der Luftreinhaltemaßnahmen der Stadt Stuttgart, des Lkw-Durchfahrtsverbots Stuttgarts und der Mauterhebung auf den Bundesautobahnen, dar?
4. Welche Konsequenzen erwartet sie bezüglich der Verkehrsentwicklung an der bestehenden Neckarquerung in Remseck, wenn die Stadt Stuttgart Tempo 40 auf Hauptdurchfahrtsstraßen einführt?
5. Wie hat sich die Verkehrssituation insgesamt in dem Gebiet, das durch die Nord-Ost-Umfahrung entlastet würde, in den letzten fünf Jahren hinsichtlich des Fahrzeugaufkommens, wie auch der Stausituation, entwickelt?
6. Welche Auffassung vertritt sie zum Vorhaben Nord-Ost-Umfahrung und handelt es sich dabei um eine einheitliche ressortübergreifende Meinung?
7. Hat sie eine Streichung des Vorhabens Nord-Ost-Umfahrung aus dem Bundesverkehrswegeplan beantragt und strebt sie die Herausnahme aus dem Generalverkehrsplan des Landes an?

8. Sofern das Vorhaben Nord-Ost-Umfahrung von ihr nicht weiter verfolgt werden sollte, welche Maßnahmen plant sie zur Verbesserung der Verkehrssituation in der genannten Raumschaft?

27.01.2012

Haußmann FDP/DVP

Begründung

Die derzeitige Verkehrssituation im Raum Stuttgart wird insgesamt als höchst unbefriedigend wahrgenommen. Zahlreiche Stauungen des Verkehrs sind an der Tagesordnung. Es steht nun im Raum, dass die Landesregierung das Vorhaben Nord-Ost-Umfahrung, gestartet mit dem ersten Teilschritt Brücke L 1197, nicht mehr weiterverfolgt. Dies soll mit der Kleinen Anfrage verifiziert werden. Aufgrund der Erfahrungen zu Stuttgart 21 und der Rheinbrücke in Karlsruhe ist dabei von Interesse, ob es sich um eine einheitliche Auffassung der Landesregierung handelt oder ob der kleinere Koalitionspartner hiervon Abweichendes verfolgt. Beispielsweise könnte das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft eine andere Position einnehmen als das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur. Insofern wird um entsprechende Abstimmung gebeten.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 27. Februar 2012 Nr. 24-39-L1197/7 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welchen Planungsstand weist das Vorhaben Nord-Ost-Umfahrung im nördlichen Raum Stuttgart, auch im Hinblick auf eine neue Neckarquerung, auf?

Der Nordoststring im Zuge der B 29 ist im Bundesfernstraßennetz als Verbindung zwischen der B 14/29 bei Waiblingen und der B 27 bei Kornwestheim vorgesehen, jedoch im Bedarfsplan des Bundes lediglich im „Weiteren Bedarf“ eingestuft. Das Linienbestimmungsverfahren ist abgeschlossen. Aufgrund der nachrangigen Einstufung wird die Planung des Nordoststrings nicht weiter betrieben.

2. Wie hat sich die Verkehrssituation an der bestehenden Neckarquerung in Remseck, insbesondere unter Berücksichtigung von Veränderungen der Ampelschaltungen, entwickelt?

Über die Neckarquerung und die angrenzenden Knotenpunkte laufen sehr starke Verkehrsströme zwischen den Zentren Ludwigsburg und Waiblingen. Dadurch ergibt sich eine sehr hohe Auslastung der Knotenpunkte über den ganzen Tag mit zwangsläufigen Rückstaus in den Spitzenstunden.

Die Signalsteuerung des Knotenpunktes in Remseck wurde auf die aktuellen Verkehrsmengen ausgelegt und steuerungstechnisch ertüchtigt sowie mit einer neuen Koordinierung unter Berücksichtigung der maßgebenden Fahrzeugströme versehen. Die Rückstaus haben sich durch diese Maßnahme reduziert, sie konnten aber nicht ganz beseitigt werden.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

3. *Wie stellt sich die Verkehrsentwicklung an der bestehenden Neckarquerung in Remseck, insbesondere unter Berücksichtigung von Veränderungen der Luftreinhaltemaßnahmen der Stadt Stuttgart, des Lkw-Durchfahrtsverbots Stuttgarts und der Mauterhebung auf den Bundesautobahnen, dar?*

Nach bisherigen Erkenntnissen werden durch die Einrichtung der Umweltzone im Stadtgebiet Stuttgart und die Einführung der Maut keine nennenswerten Verkehre auf die bestehende Neckarquerung verlagert.

Die verkehrlichen Auswirkungen des im Luftreinhalte-/Aktionsplan Stuttgart, Stand Februar 2010, enthaltenen Lkw-Durchfahrtsverbots einschließlich der Kompensationsmaßnahme Tempolimit auf der B 10 und der B 313 auf 80 bzw. 60 Kilometer pro Stunde wurde in einem Gutachten der Universität Stuttgart untersucht. Danach wirkt sich das Lkw-Durchfahrtsverbot in Stuttgart auf Remseck mit einer Zunahme ca. 200 bis 300 Lkw pro Tag aus.

4. *Welche Konsequenzen erwartet sie bezüglich der Verkehrsentwicklung an der bestehenden Neckarquerung in Remseck, wenn die Stadt Stuttgart Tempo 40 auf Hauptdurchfahrtsstraßen einführt?*

Ein von der Landeshauptstadt und dem Regierungspräsidium Stuttgart veranlasstes Gutachten zur Wirksamkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 40 km/h auf Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Stuttgart kommt zu dem Ergebnis, dass alle drei untersuchten Szenarien zu Verkehrsverlagerungen bzw. Immissionszunahmen in jeweils benachbarten Bereichen im Stadtgebiet Stuttgart bzw. Umland führen. Eine schadstoffsenkende Wirkung konnte dagegen nur für Teilstrecken nachgewiesen werden. Das Land und die Landeshauptstadt Stuttgart haben deshalb vereinbart, zunächst keines der untersuchten Szenarien umzusetzen.

5. *Wie hat sich die Verkehrssituation insgesamt in dem Gebiet, das durch die Nord-Ost-Umfahrung entlastet würde, in den letzten fünf Jahren hinsichtlich des Fahrzeugaufkommens, wie auch der Stausituation, entwickelt?*

Die Verkehrsstärke auf den überregionalen Straßen in Baden-Württemberg hat im Zeitraum zwischen 2006 und 2010 leicht zugenommen. Zunahmen durch regional bedeutsame Maßnahmen, wie die Einrichtung der Stuttgarter Umweltzone, das Tempolimit auf Teilen der Ortsdurchfahrten in Stuttgart oder die Erhebung der Maut, wurden nicht beobachtet.

Aufgrund der allgemeinen Entwicklung kann davon ausgegangen werden, dass sich auch die Rückstaus an den Knotenpunkten leicht verstärkt haben. Bei Knotenpunkten, an denen verkehrstechnische Maßnahmen oder Umbaumaßnahmen durchgeführt wurden, ist von einer Verbesserung der Situation auszugehen.

6. *Welche Auffassung vertritt sie zum Vorhaben Nord-Ost-Umfahrung und handelt es sich dabei um eine einheitliche ressortübergreifende Meinung?*

7. *Hat sie eine Streichung des Vorhabens Nord-Ost-Umfahrung aus dem Bundesverkehrswegeplan beantragt und strebt sie die Herausnahme aus dem Generalverkehrsplan des Landes an?*

8. *Sofern das Vorhaben Nord-Ost-Umfahrung von ihr nicht weiter verfolgt werden sollte, welche Maßnahmen plant sie zur Verbesserung der Verkehrssituation in der genannten Raumschaft?*

Die für die nächste Legislaturperiode des Deutschen Bundestags vorgesehene Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes und des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen wird derzeit vom Bund mit dem Zeithorizont 2015/2016 vorbereitet. Das Land wird zu gegebener Zeit Vorhaben bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans insbesondere im Hinblick auf den verkehrlichen Nutzen und die ökologische Vertretbarkeit prüfen.

Unter Beteiligung der berührten Ressorts wird auf der Basis des Generalverkehrsplans 2010 des Landes Baden-Württemberg derzeit ein Maßnahmenplan erarbeitet. Die Neckarquerung im Zuge der L 1197 wird bei der Überprüfung der hierfür infrage kommenden Projekte berücksichtigt. Die von der früheren Landesregierung verfolgten Brückenlösungen (auch der sogenannten „Andriof-Brücke“) sind rechtlich schwierig und politisch gescheitert und werden deshalb auch nicht weiter verfolgt.

Entscheidend für die Aufnahme in den Maßnahmenplan werden die Ergebnisse dieser nach landesweit einheitlichen Kriterien durchzuführenden Überprüfung und Bewertung sowie die Finanzierungsmöglichkeiten sein.

Derzeit wird zudem geprüft, wie durch verkehrslenkende Maßnahmen die Stauanfälligkeit weiter reduziert werden kann.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur