

Kleine Anfrage

des Abg. Thaddäus Kunzmann CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Verkehrsverbesserungen auf den Fildern

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die Bündelungswirkung bzw. die Vermeidung von Verdrängungsverkehr bei einem sechsspurigen Ausbau der B 27 zwischen Aichtal und dem Echterdinger Ei?
2. Steht sie weiterhin zu folgender Aussage der damaligen Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner im Schreiben an den damaligen Fraktionsvorsitzenden Winfried Kretschmann vom 23. Februar 2011: „Das Land setzt sich weiterhin mit Nachdruck dafür ein, dass der Ausbau der B 27 zwischen Aichtal und dem Echterdinger Ei im nächsten Bedarfsplan, der voraussichtlich 2015/16 verabschiedet wird, in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wird“?
3. Wenn ja, welche Maßnahmen plant sie, dass diese Maßnahme in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wird?
4. Welche Wirkungen auf die Ortsdurchfahrten in Filderstadt erwartet sie durch eine Herabstufung der B 312 im Zuge der Ortsdurchfahrt Filderstadt-Bernhausen?
5. Unterstützt sie einen möglichen Antrag auf Herabstufung der B 312 im Zuge der Ortsdurchfahrt Bernhausen zu einer Gemeinde- bzw. Kreisstraße?
6. Unterstützt sie ein Tempolimit von Tempo 100 auf der B 27 bereits vor dem Aichtalviadukt in Richtung Stuttgart?
7. Unter welchen Bedingungen plant sie die vom Regierungspräsidium in Aussicht gestellte Ampelsteuerung auf den Filder-Zufahrten auf die B 27?
8. Besitzt sie Erkenntnisse darüber, unter welchen Bedingungen eine Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen auf den Fildern wirtschaftlich ist?

26.07.2011

Kunzmann CDU

Begründung

Die wirtschaftliche Entwicklung auf den Fildern führt immer mehr zu einer Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung der dortigen Bevölkerung. Schon heute führen die täglichen Staus der B 27 zu einem Ausweichverkehr in die umliegenden Städte und Gemeinden. Aus diesem Grunde plädieren die dortigen kommunalen Mandatsträger für eine Bündelung des Verkehrs auf die B 27 bzw. A 8 und für eine Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 26. August 2011 Nr. 2-39-B27S-TÜ/69/14 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

- 1. Wie bewertet sie die Bündelungswirkung bzw. die Vermeidung von Verdrängungsverkehr bei einem sechsspurigen Ausbau der B 27 zwischen Aichtal und dem Echterdinger Ei?*

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Jahr 2007 die Verkehrsverhältnisse im Raum östlich von Stuttgart untersuchen lassen. Dieses Gutachten wurde im Dezember 2008 mit einer weiteren Verkehrsuntersuchung ergänzt, welche die Wirkungen eines sechsstreifigen Ausbaus der B 27 zwischen dem Verknüpfungspunkt der B 312 und der Anschlussstelle zur A 8 (Echterdinger Ei) untersucht hat. Die B 27 ist im Bereich von Filderstadt vierstreifig (zweibahnig) ausgebaut und weist derzeit Verkehrsbelastungen von 72.000 bis 84.000 Kfz/24 h auf. Sie wird damit im Grenzbereich ihrer Leistungsfähigkeit betrieben. Dies führt fast täglich zu Überlastungen und Staus. Bis 2020 wurde eine weitere Verkehrszunahme auf 74.500 bis 88.900 Kfz/24 h prognostiziert. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass der sechsstreifige Ausbau der B 27 eine hohe Verkehrswirksamkeit erzielen würde. Der Verkehr auf der B 27 würde durch die Bündelungswirkung und durch die Vermeidung von Verdrängungsverkehr im Prognosejahr 2020 auf 84.800 bis 97.000 Kfz/24 h zunehmen. Dementsprechend würde es im gesamten nachgeordneten Straßennetz und in den angrenzenden Ortsdurchfahrten zu deutlichen Verkehrsentlastungen kommen.

- 2. Steht sie weiterhin zu folgender Aussage der damaligen Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner im Schreiben an den damaligen Fraktionsvorsitzenden Winfried Kretschmann vom 23. Februar 2011: „Das Land setzt sich weiterhin mit Nachdruck dafür ein, dass der Ausbau der B 27 zwischen Aichtal und dem Echterdinger Ei im nächsten Bedarfsplan, der voraussichtlich 2015/16 verabschiedet wird, in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wird“?*
- 3. Wenn ja, welche Maßnahmen plant sie, dass diese Maßnahme in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wird?*

Zur Restfinanzierung der in Baden-Württemberg bereits im Bau befindlichen Bedarfsplanmaßnahmen im Bundesfernstraßenbau sind noch rund 1,1 Milliarden Euro erforderlich. Für die übrigen Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs sind weitere rund 3,7 Mrd. Euro erforderlich. Angesichts der bisherigen mittelfristigen Finanzplanung des Bundes, die für Bedarfsplanvorhaben in Baden-Württemberg von 2012 bis 2014 jährlich zwischen 120 Mio. Euro und 170 Mio. Euro vorsieht, wird allein die Finanzierung der laufenden Maßnahmen noch Jahre dauern. Zu

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

welchem Zeitpunkt sich Finanzierungsspielräume für die noch nicht begonnenen Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs ergeben, ist derzeit nicht absehbar.

Das Land beabsichtigt, die notwendigen und ökologisch vertretbaren Vorhaben bei der nächsten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes anzumelden und dies rechtzeitig vorzubereiten. Über die Aufnahme von Maßnahmen in den Bedarfsplan des Bundes für die Bundesfernstraßen entscheidet der Deutsche Bundestag.

4. Welche Wirkungen auf die Ortsdurchfahrten in Filderstadt erwartet sie durch eine Herabstufung der B 312 im Zuge der Ortsdurchfahrt Filderstadt-Bernhausen?

Durch eine Abstufung der B 312 allein ändert sich die Verkehrsbelastung nicht.

5. Unterstützt sie einen möglichen Antrag auf Herabstufung der B 312 im Zuge der Ortsdurchfahrt Bernhausen zu einer Gemeinde- bzw. Kreisstraße?

Der Wunsch nach einer Abstufung der B 312 im Abschnitt zwischen der B 27 und der A 8 wurde von der Stadt Filderstadt und der Raumschaft in der Vergangenheit wiederholt vorgebracht. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur prüft derzeit, ob ein möglicher Antrag auf Abstufung unterstützt werden kann.

6. Unterstützt sie ein Tempolimit von Tempo 100 auf der B 27 bereits vor dem Aichtalviadukt in Richtung Stuttgart?

Eine verkehrsrechtliche Anordnung für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs setzt nach der derzeitigen Rechtslage im jeweiligen Einzelfall zwingende sachliche Gründe voraus und ist auf eine rechtliche Grundlage zu stützen (§ 45 Straßenverkehrs-Ordnung). Das Regierungspräsidium Stuttgart wird prüfen, ob durch das hohe Verkehrsaufkommen in Verbindung mit regelmäßigen Stauereignissen bereits vor dem Beginn der Streckenbeeinflussungsanlage eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h erforderlich ist.

7. Unter welchen Bedingungen plant sie die vom Regierungspräsidium in Aussicht gestellte Ampelsteuerung auf den Filder-Zufahrten auf die B 27?

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 27 in Fahrtrichtung Stuttgart sind an den Anschlussstellen Leinfelden-Echterdingen Süd (Stetten), Filderstadt West (Plattenhardt) und Filderstadt Ost (Bonlanden) Zuflussregelungsanlagen geplant. Mit diesen Anlagen wird die Behinderung des Verkehrsflusses auf der Hauptfahrbahn durch einlaufende Fahrzeugpuls verringert. Die Anlage und der Betrieb der Zuflussregelungsanlagen wurde mit den Städten Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen abgestimmt und aktuell vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genehmigt. Nachzeitigem Stand ist eine Inbetriebnahme der Anlagen im Frühjahr 2012 möglich.

8. Besitzt sie Erkenntnisse darüber, unter welchen Bedingungen eine Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen auf den Fildern wirtschaftlich ist?

Im Jahr 2003 wurde auf Initiative des Landkreises Esslingen, der Kommunen Neuhausen und Filderstadt sowie der Stuttgarter Straßenbahnen AG die Netzerweiterung der Stuttgarter Stadtbahn von Möhringen bis Flughafen/Neue Messe bzw. bis nach Neuhausen untersucht. Dabei ergab sich für diese Netzerweiterung (Stadtbahnverlängerung) bei Realisierung mit S 21 ein gesamtwirtschaftlich ausreichendes Ergebnis von 1,10. Die Verlängerung der S-Bahn wurde seinerzeit nicht ins Auge gefasst und somit auch nicht untersucht.

In den Jahren 2008 und 2009 wurden die Nutzen-Kosten-Untersuchungen aus dem Jahr 2003 aktualisiert und konkretisiert. Hierbei wurde alternativ anstelle des Baus und Betriebs einer Stadtbahnlinie von Möhringen über die Messe/den Flughafen nach Neuhausen auch die Wirkung der Verlängerung der S-Bahn von Bern-

hausen nach Neuhausen untersucht. Grundlage für Letzteres war: S 21 ist realisiert und die Stadtbahn U 6 wird von Möhringen über Fasanenhof zum Flughafen verlängert. Ein Szenario ohne S 21 wurde nicht mehr unterstellt.

Für die Verlängerung der Stadtbahn von Möhringen nach Neuhausen ergab sich 2009 ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,11, für die alternativ berechnete S-Bahn-Verlängerung von Bernhausen nach Neuhausen nur ein unwesentlich geringerer, aber ebenfalls positiver Faktor von 1,1.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur