

Landeshauptstadt Stuttgart  
Der Oberbürgermeister  
GZ: OB 6200-20.00

Stuttgart, 18.12.2006

## Beantwortung zur Anfrage

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Schmid Roland (CDU), Hill Philipp (CDU), Currle Fritz (CDU)
Datum 14.09.2006
Betreff Verbesserung der Verkehrsstruktur in Bad Cannstatt durch eine Verbindung zwischen der Augsburgener und der Benzstraße

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

1. Die Zielsetzung einer Verbindung zwischen Augsburgener Straße und der Benzstraße ist die Entlastung der Augsburgener Straße im Bereich Untertürkheim. Der Ausschuss für Umwelt und Technik wurde im Jahr 2003 über die verkehrlichen Wirkungen dieser Planung informiert (GRDrs. 1133/2002). Auf Grund der durchgeführten Verkehrsuntersuchungen kann davon ausgegangen werden, dass die Augsburgener Straße im nördlichen Teil von Untertürkheim um ca. 12 % entlastet wird. Die Ergebnisse zeigen auch, dass die Deckerstraße und die Daimlerstraße um rund 11 % bzw. 17 % entlastet werden. Auch sind Entlastungen im Bereich der Waiblinger Straße/Wilhelmsplatz erkennbar.

Ein weiterer positiver Verkehrseffekt ist, dass der Abschnitt der Alten Untertürkheimer Straße im Bereich des S-Bahn-Haltespunktes seine Funktion für den Kfz-Verkehr verlieren würde. Damit kann die Fußgängerverbindung zwischen Stadion und S-Bahn-Haltespunkt deutlich verbessert werden.

Die Untersuchungen basieren auf dem zum Zeitpunkt der Untersuchungen aktuellen Prognoseszenario. Derzeit wird eine Aktualisierung des Prognoseszenarios erarbeitet. Eine Betrachtung der verkehrlichen Wirkungen der Verbindung Augsburgener Straße/Benzstraße zusammen mit den weiteren Untersuchungen zum Rosensteintunnel ist geplant.

2. Bei der im Jahr 2001 durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung wurden die geplanten Gleisanlagen im Rahmen von Stuttgart 21 berücksichtigt. Es ist daher derzeit kein Spielraum für eine Optimierung und Kostensenkung erkennbar.
3. Bad Cannstatt ist von einem hohen Verkehrsaufkommen geprägt. Der Stadtbezirk weist stark belastete Straßenabschnitte mit teilweise deutlich erkennbaren Strömen im Durchgangsverkehr auf. Die Attraktivität des Wasens und des Neckar-parks bedingen zudem eine hohe Verkehrsnachfrage – auch im Kfz-Verkehr. Für Bad Cannstatt gilt es, die städtebauliche Attraktivität zu steigern und gleichzeitig den notwendigen Verkehr möglichst störungsfrei zu steuern.

Projekte wie der Rosensteintunnel, der Umbau des Augsburger Platzes und die Verbindung zwischen Augsburger Straße und Benzstraße komplettieren ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz, um Verkehrsanteile zu bündeln. Durchgangsverkehre können aus städtebaulich sensiblen Gebieten verlagert und so Umwegfahrten reduziert werden. Mit Blick auf eine hohe Attraktivität des Stadtbezirks sollte zudem der Kfz-Verkehr in den städtebaulich sensiblen Bereichen nicht dominieren.

Die im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzepts vergebene stadträumliche Analyse ist Grundlage für die Aktualisierung des Verkehrsstrukturplanes Bad Cannstatt. Zudem ist als Handlungsfeld des Verkehrsentwicklungskonzepts geplant, exemplarisch für Bad Cannstatt die Anforderungen der Stadtentwicklung und der modernen Verkehrssteuerung zu überlagern und zu einem integrierten Verkehrsstrukturplan zu kommen, der ein strategisches Netz für eine funktionsfähige und stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs beinhaltet.

Dr. Wolfgang Schuster

Verteiler  
<Verteiler>