

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 6212 - 11.3

Stuttgart, 24.10.2012

Beantwortung zur Anfrage

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion
Datum 22.10.2012
Betreff Satzungsbeschluss Rosensteintunnel Fragen zur Vorlage GRDRs 111/2012 für die UTA-Sitzung am 23.10.2012

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

I Luftreinhalteaktionsplan

ANTWORT

Der angesprochene Abschnitt 3.5 des jeweiligen Umweltberichts dient der Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes und ihrer Berücksichtigung. Das Vorhaben wird dort als Maßnahme des Luftreinhalte-/Aktionsplans angeführt und eine kurze Begründung hierfür genannt. Eine umfassende Darlegung der lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens ist in diesem Abschnitt des Umweltberichts nicht vorgesehen. Die Darstellung der lufthygienischen Auswirkungen und damit sowohl die Be- als auch die Entlastungswirkung im erweiterten Straßennetz erfolgt in den Unterlagen umfassend und detailliert an anderer Stelle.

Stichworte:

- Der Abschnitt 3.5 dient der Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele
- Die Darlegung der Auswirkungen des Vorhabens erfolgt an anderer Stelle
- Es wird jedoch eine kurze Begründung genannt, warum das Vorhaben als Maßnahme des Luftreinhalte-/Aktionsplans gilt

II Schadstoffbelastung Cannstatter Straße

ANTWORT

Schreiben der Stadt liegt vor.

III Berechnung Prognosenullfall

Aussage 1

„Solange keine neuen Straßen gebaut werden, bleibt der Verkehr annähernd konstant. Zwischen 1996 und 2006 bleibt das Verkehrsaufkommen auf der B10 praktisch unverändert.“

Kommentar

Auf Grundlage der an der Gemarkungsgrenze seit 1996 durchgeführten Zählungen kann diese Aussage nicht bestätigt werden. Auf der B10 hat der Verkehr an Gemarkungsgrenze Süd (Hedelfingen) von 1996 bis 2002 nahezu kontinuierlich bis auf ca. 86.000 Kfz/Tag zugenommen. Nach einem Rückgang bis auf ca. 74.000 Kfz/Tag in 2006 weisen die Zählungen für 2008 Werte von ca. 85.000 Kfz/Tag bzw. für 2010 von ca. 79.000 Kfz/Tag auf. An der B10 Nord (Neuwirtshaus) zeigt sich von 2008 zu 2010 eine Zunahme um ca. 6.000 Kfz/Tag (Wert 2010: ca. 78.000 Kfz/Tag), bis zu diesem Jahr eine ungefähr gleichbleibende Verkehrsentwicklung. Die Zunahme von 6.000 Kfz/Tag ausschließlich auf den Pragsatteltunnel zurück zu führen, ist jedoch auf Grund der Entfernung im Netz, der lokalen Wirkung des Pragsatteltunnels sowie anderer überlagernden Wirkungen nicht realistisch.

Aussage 2

„Im Planfall „Null“ wird eine Verkehrszunahme prognostiziert, die ohne Straßenneubau nicht stattfinden kann....“

Kommentar

Eine weitere Verkehrszunahme kann sich im Straßennetz abbilden, einerseits durch zunehmende Überlastungen, andererseits durch eine weitere Verlagerung in das nachgeordnete Netz sowie durch Verschiebungen in andere Zeitfenster. Grundlage der Verkehrsmengen ist nicht die Betrachtung der Spitzenstunde, sondern die Verkehrsbelastung in 24 Stunden.

ANTWORT

In den Modellrechnungen sind die höheren Verkehrsbelastungen des Nullfalls gegenüber der Analyse darstellbar, da sich die verkehrliche Grundlage auf die Betrachtung der Tagesverkehrsmenge bezieht. In der Realität würden noch größere Verkehrsbelastungen in der Pragstraße weitere Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Netz nach sich ziehen.

IV Berechnung Prognose Planfall

a) Induzierter Verkehr

Vorbemerkungen

Der induzierte Verkehr bezeichnet eine erzeugte zusätzliche Fahrleistung durch längere, aber zeitneutrale Fahrten („konstantes Reisezeitbudget“) bzw. neu entstehende Fahrten, die ohne eine Maßnahme nicht entstanden wären. Grundsätzlich ist es so, dass der induzierte Verkehr bei sehr großen Gesamtmaßnahmen, z.B. entlang von Entwicklungsachsen eine Rolle spielen kann. Bei Einzelmaßnahmen im Straßenverkehr ist die Ermittlung des induzierten Verkehrs von theoretischem Wert.

Verkehrsverlagerungen vom ÖPNV zum MIV sind grundsätzlich nicht auszuschließen. Der Rosensteintunnel ist aber eine lokal begrenzte Maßnahme, die für sich genommen zu keiner erkennbaren Veränderung des modal split führen wird.

ANTWORT

Der Rosensteintunnel ist Bestandteil eines Maßnahmenbündels (Pragsatteltunnel, Ausbau Heilbronner Straße). Dieses Maßnahmenbündel wurde bereits mit dem aktuellen Regionalverkehrsplan im Hinblick auf die regionalen Wirkungen untersucht. Entsprechend den Zielen des Regionalverkehrsplans wurde die Maßnahme mit der höchsten Dinglichkeit eingestuft und von der Regionalversammlung mit dem RVP beschlossen. Damit liegt eine politische Bewertung der Wirkungen der Maßnahme vor.

Der Rosensteintunnel ist eine vergleichsweise kleine Maßnahme, deren Wirkungen lokal begrenzt sind. Bei Prognosen zu den Wirkungen auf die Verkehrsnachfrage sind daher vor allem die Auswirkungen auf die Routenwahl von Bedeutung. Wirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und die Zielwahl wird es zwar geben und sie lassen sich mit Verkehrsmodellen auch berechnen. Ihre Größenordnung geht aber vor dem Hintergrund anderer Entwicklungen quantitativ unter (andere Maßnahmen im IV und ÖV, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung).

Großräumige, nationale oder globale Entwicklungen (Bevölkerungsentwicklung, Energiepreise, Mobilitätskosten, neue Antriebstechniken, neue Informations- und Kommunikationstechniken) werden Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und den Verkehr haben. Es ist aber nicht sinnvoll, derartige Auswirkungen im Zusammenhang mit einer einzelnen Straßenbaumaßnahme zu untersuchen. Sie müssen im RVP, in nationalen Planungen (BVWP) und in europäischen Planungen - also in einem deutlich umfangreicheren Rahmen - abgeschätzt werden.

Unabhängig davon wurde eine Verkehrsprognose mit 5% Zunahme zu Grunde gelegt, die erwartete, aber nicht im Einzelnen erklärte Entwicklungen, auch im Umland, berücksichtigt. Der Induzierte Verkehr ist in dieser Zunahme pauschal enthalten.

Diese Ausführungen entsprechen dem Stand der Verkehrswissenschaft. Der Verwaltung sind darüber hinaus keine Untersuchungen vergleichbarer Projekte in anderen Großstädten zum Thema „Induzierter Verkehr“ bekannt.

b) LKW-Anteil

Vorbemerkung

Die LKW-Zahlen mussten nach der 1. Auslegung geändert werden, da Stellungnahmen zu Einwendungen weit außerhalb des Untersuchungsgebiets erforderlich wurden. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Zahlen in einer unrealistischen Größenordnung vorlagen.

Die Mehrbelastung auf der B10/27 wurde von der Universität Stuttgart untersucht. Die Ergebnisse liegen in Form einer makroskopischen Simulation vor. Das heißt, es wurde durch Modellrechnungen untersucht, wie sich das Lkw-Durchfahrtsverbot auswirken könnte.

ANTWORTEN

- Eine Zunahme des Lkw-Verkehrs ist deutlich über eine prognostizierten Zunahme durch das Lkw-Durchfahrtsverbot hinaus berücksichtigt und Bestandteil der Untersuchungen zu Lärm und Schadstoffen, mit entsprechenden Ansprüchen z. B. bezüglich passiver Lärmschutzmaßnahmen.

„Das Lkw-Durchfahrtsverbot wurde in den Berechnungen nicht berücksichtigt, da diese Maßnahme eine Ordnungsmaßnahme darstellt und zum Prognosezeitpunkt 2020 möglicherweise durch andere Maßnahmen ersetzt bzw. im regionalen Kontext ergänzt wurde.“ (Zitat aus der verkehrlichen Untersuchung)

Durch die tatsächlichen Zählungen an der Gemarkungsgrenze kann die prognostizierte negative Wirkung des Lkw-Durchfahrtsverbots nicht eindeutig aufgezeigt werden: An der B10 Nord gibt es von 2008 bis 2010 eine Zunahme um 250 Lkw/Tag, an der B10 Süd im gleichen Zeitraum eine Abnahme um 800 Lkw/Tag.

Anmerkung: Das Lkw-Durchfahrtsverbot wurde am 01.03.2010 wieder eingeführt, die Zählung an der Markungsgrenze fand am 12.10.2010 statt.

Die unterstellten Zuwächse des Lkw-Verkehrs durch das Lkw-Durchfahrtsverbot werden durch die Prognoseansätze mit abgedeckt. Die tatsächliche Entwicklung des Lkw-Verkehrs weist keinen eindeutigen Trend auf.

- Die Maßnahme fällt damit nicht „unter den Tisch“.
- Der Handlungsumfang für ordnungspolitische Maßnahmen muss hinsichtlich seiner Wirksamkeit und Ausprägung regelmäßig überprüft werden. Mit Stand 2012 ist es das grundsätzliche Anliegen des Amts für Umweltschutz,

das Lkw-Durchfahrtsverbot beizubehalten.

- Vor dem Hintergrund der vorliegenden Zählungen an der Gemarkungsgrenze kann diese Frage zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.

c) Ausbau der B10 / Regionalplan

Vorbemerkung

Die B10 hat eine überregionale Bedeutung als Anbindung der Region Stuttgart an das Bundesfernstraßennetz und als Verbindung zu anderen Oberzentren. Eine lokale Bedeutung hat die B10 insofern, als sie in Stuttgart vornehmlich dem Quell- und Zielverkehr dient, aber nicht dem Durchgangsverkehr mit einem Anteil von deutlich unter 10%.

Die Ausbauplanungen für die B10 weit außerhalb Stuttgarts wurden nicht berücksichtigt. Das hängt damit zusammen, dass es für den relevanten Planfall „nur Rosensteintunnel“ nicht realistisch erscheint, diese Maßnahmen bis zum Zeitpunkt 2020 zu unterstellen.

Die Aufsiedlung der S21-Flächen ist im Planfall „+ weitere Maßnahmen“ berücksichtigt.

ANTWORT

Die genannten regionalen Verkehrsentwicklungen beziehen sich auf den Zeitraum nach dem Prognosezeitpunkt 2020. Während von einer Entwicklung auf den S21-Gebieten ab 2020 ausgegangen werden kann, kann für die Realisierung des Ausbaus der B10 keine Aussage getroffen werden.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) hat aktuell eine Prioritätenliste mit den Ausbaumaßnahmen im Land veröffentlicht. Dort ist auch über den mittelfristigen Bedarf (vsl. bis ca. 2020) hinaus praktisch kein Ausbau der B10 aufgeführt. Ebenso gibt es Diskussionen zwischen dem MVI und dem Bundesministerium bezüglich einer Kürzung der Mittel für Bundesfernstraßen. Es erscheint daher unrealistisch, den Ausbau der B10 überhaupt zeitlich zu benennen. Auch stehen entlang des Neckars zum Teil räumliche Einschränkungen dem Projekt im Wege. Nach Aussage des Verbands Region Stuttgart gibt es auch sehr unterschiedliche Planungsstände, von der Finanzierung abgesehen.

Auf Grund dieser Sachzusammenhänge wurde der Ausbau der B10 bis 2020 nicht berücksichtigt.

d) Prognose allgemein

ANTWORT

Über die Verkehrsentwicklung über das Jahr 2020 hinaus wurden keine Aussagen getroffen. Der Stadtverwaltung liegen dazu keine Erkenntnisse vor. Es wurde im Planfall „+weitere Maßnahmen“ lediglich dargestellt, wie sich in Dis-

kussion befindliche Maßnahmen über den Planfall „nur Rosensteintunnel“ hinaus auswirken würden. Damit sollte insbesondere sicher gestellt werden, dass die Verkehrslösung Rosensteintunnel / Leuzetunnel auch unter Zugrundelegung weiterer Infrastrukturmaßnahmen und städtebaulicher Maßnahmen zukunftssicher ist.

e) Verkehrszahlen Planfall +

Vorbemerkung

Der für das Verfahren maßgebliche Vergleich ist der zwischen dem Nullfall 2020 und dem Planfall „nur Rosensteintunnel“.

Die Hintergründe für die Überarbeitung der Lkw-Verkehrszahlen wurden bereits dargestellt.

Es ist richtig, dass zusätzliche Maßnahmen zum Teil zu Veränderungen der Verkehrsbelastungen führen würden.

ANTWORT

Die zweite Auslegung war erforderlich geworden, da die Einwendungen Bereiche hinterfragt haben, die weit über den Geltungsbereich hinaus gingen. Im Netzmodell waren dort zum Teil Maßnahmen hinterlegt (z.B. „MEA-Brücke“), die eine eindeutige Zuordnung von Wirkungen zum Projekt Rosensteintunnel nicht mehr ermöglicht hätten. Es musste daher eine eindeutige Festlegung getroffen werden, bei welchen Maßnahmen man von einer Realisierung ausgehen konnte (Nullfall 2020) und bei welchen nicht. Nur der Vergleich „Nullfall 2020“ und der Planfall „nur Rosensteintunnel“ ermöglicht eine klare Zuordnung der Wirkungen des Projekts.

f) Nachgeordnetes Straßennetz

Vorbemerkungen

Die Wirkung des Projekts wird für eine Vielzahl von Straßen in einem Korridor entlang der B10 im nachgeordneten Straßennetz dargestellt und zwar dort, wo sich wesentliche Änderungen ergeben.

ANTWORT

- Das B295-Konzept ist Bestandteil des Nullfalls. Seine Wirkung ist im Wesentlichen auf die beabsichtigte Umverlagerung in Feuerbach zwischen Siemens-, Tunnel- und Bludenzer Straße begrenzt. Es ist plausibel, dass sich hier keine wesentliche Wirkung bei Umsetzung des Rosensteintunnels aufzeigt. Die nachfolgende Tabelle gibt die vom Antragsteller nachgefragten Verkehrszahlen im Bereich Feuerbachs an, soweit Änderungen der Verkehrsbelastungen erkennbar sind.

Straße	Nullfall 2020 (Kfz/Tag)	Planfall 2020 nur Rosensteintunnel (Kfz/Tag)
Bludener Straße	3.900	3.600
Tunnelstraße	3.000	2.900
Siemensstraße		
- Höhe Theaterhaus	36.300	38.400
- Höhe Kruppstraße	33.000	35.600
Borsigstraße	13.400	11.800
Südliche Wernerstraße	12.800	13.600
Östliche Steiermärker Straße	42.600	41.800

Im Tunnel B295, in der westlichen Steiermärker Straße und in der Föhrichstraße sind keine durch den Rosensteintunnel begründbare Änderungen der Verkehrsbelastung erkennbar.

- Nach Ausbau der Heilbronner Straße auf jeweils drei Spuren hat die Kreuzung Heilbronner / Borsigstraße eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit als früher. Zurzeit laufen Signalprogramme, die eine Verkehrsmenge von 45.000 PKW-E je Tag und Richtung, insgesamt also 90.000 PKW-E bewältigen können. Die Programme sind auf die jeweiligen Leistungsfähigkeiten der benachbarten Knotenpunkte abgestimmt.

Nach Inbetriebnahme des Rosensteintunnels kann durch eine Anpassung der Signalprogramme die heutige Leistungsfähigkeit noch um etwa 10 % gesteigert werden. Vor allem wird die Leistungsfähigkeit in stadtauswärtiger Richtung derzeit nicht voll ausgeschöpft. In stadteinwärtiger Richtung kann bei Bedarf die Grünzeit dosiert und die Verkehrsmenge so gesteuert werden, dass die Leistungsfähigkeit der nachfolgenden Knotenpunkte nicht überschritten wird.

Dr. Wolfgang Schuster

Verteiler
<Verteiler>