

# Sitzungsvorlage Nr. 322/2019

Verkehrsausschuss

am 27.03.2019



Verband Region  
Stuttgart

12.03.2019 - VA-32219.docx

428 - VA-Ö - 322/2019

zur Beschlussfassung

**- Öffentliche Sitzung -**

---

## Zu Tagesordnungspunkt 6

### **Keine verlängerte Busspur am Neckartor**

Antrag der SPD-Fraktion vom 01.03.2019

#### **I Sachvortrag**

Zu den Überlegungen, den bestehenden Busfahrstreifen an der B 14 in Stuttgart um den Abschnitt Kreuzung Am Neckartor - „Wulle-Steg“ zu verlängern und hierfür einen der drei stadtauswärts führenden Fahrstreifen der B 14 entfallen zu lassen, hat die Region bereits bei der Stellungnahme zum Entwurf des Luftreinhalteplanes für die Landeshauptstadt Vorbehalte vorgebracht (vgl. **Vorlage 299/18** für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 10.10.2018):

- Zur Maßnahme M2: Eine fundierte Beurteilung eines Sonderfahrstreifens für den Busverkehr auf der B14 in Stuttgart zwischen dem „Wulle-Steg“ und der Kreuzung Am Neckartor setzt mikroskalige Verkehrsuntersuchungen unter Berücksichtigung der Verkehrsabläufe im IV und ÖV sowie der tageszeitlichen Schwankungen des Verkehrsaufkommens voraus. Diese liegen noch nicht vor. Insofern entzieht sich die Maßnahme derzeit einer Beurteilung. Eine Umsetzung sollte somit erst erfolgen, wenn eine Beurteilung erfolgen kann und nachgewiesen wurde, dass weder immissionsseitig noch im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Stadtzentrums Nachteile entstehen.

An den in der Stellungnahme geforderten Untersuchungen wurde die Region nicht beteiligt. Ein Gutachten hierzu liegt jedoch inzwischen vor und kann auf den Internetseiten des Landesverkehrsministeriums eingesehen werden.

Die seitens der Region geforderten Nachweise können in dem Gutachten nicht zufriedenstellend geführt werden. Zwar lassen sich laut Gutachten durch einen verlängerten Bus- und einen entfallenden Fahrstreifen nennenswerte NOx-Immissionsminderungen erreichen, die Annahmen zu den verkehrlichen Wirkungen dieser Maßnahme und die Grundlagen der Immissionsprognosen werfen jedoch Fragen auf und werden im Gutachten z.T. selbst unter Vorbehalt gestellt. Beispielhaft seien folgende Zusammenhänge genannt:

- Im Gutachten ist ausgeführt, dass die für die Simulation verwendeten stromgenauen Spitzenstundenbelastungen mit Unsicherheiten behaftet sind, weshalb aus gutachterlicher Sicht vor einer Realisierung der Busspur eine Erhebung aktueller Verkehrszahlen und eine erneute Prüfung der Situation bzw. Verifizierung der Aussagen des Gutachtens notwendig ist. Hinweise auf eine demnächst anstehende Verifizierung der Datengrundlagen und Aussagen noch vor der geplanten Einführung des Busfahrstreifens am 8. Juni 2019 liegen der Geschäftsstelle jedoch nicht vor.

- Zusammenfassend stellt das Gutachten fest, dass es unter Ansatz der mittleren abendlichen Spitzenstundenbelastung in den Simulationsfällen mit Busfahrstreifen zu teilweise massiven Rückstaus kommt. Nur unter Annahme, dass (zusätzlich zu den modellseitig berechneten Verlagerungen auf andere Straßen infolge des Busfahrstreifens) im Simulationsnetz entlang der B 14 eine weitere Belastungsreduktion um mindestens 10 % eintritt, erscheint aus Gutachtersicht die Rückstauproblematik bewältigbar. Eine weitere Belastungsreduktion um ca. 10 % im Simulationsnetz erfordert nach Einschätzung der Gutachter aufgrund von Rückverlagerungen auf die B 14 eine gesamtstädtische Reduzierung der Fahrten im MIV um 15 – 20 %.

Mit welchen Maßnahmen eine derart umfangreiche Reduzierung des MIV erzielt werden soll, wird im Gutachten nicht betrachtet (auf den Internetseiten des Verkehrsministeriums findet sich hierzu der Hinweis, dass

- der Verkehr auf der B 14 in Stuttgart seit 2015 bereits abgenommen hat,
- sowohl das Fahrverbot für Diesel Euro 4 / IV als auch die VVS-Tarifreform ab dem 1. April 2019 ein Umsteigen auf andere Verkehrsmittel hervorrufen werden und
- der Busfahrstreifen von den Autofahrern prominent wahrgenommen werden wird, weshalb nach Angaben des Ministeriums eine Abnahme des stadtauswärts fahrenden Verkehrs um rund 25 % unterstellt werden kann).

Ob die genannten Maßnahmen solch umfangreiche Verkehrsabnahmen bewirken können, ist zumindest noch nicht belegt. Hinzu kommt, dass derart intensive Veränderungen auch aus Gutachtersicht eher mittel- bis langfristige Prozesse darstellen, die nicht in wenigen Monaten bis zur geplanten Verlängerung des Busfahrstreifens abgeschlossen sein können, so dass die Voraussetzungen für einen Betrieb des Busfahrstreifens ohne massive Rückstaubildung bis Juni 2019 kaum erfüllt sein dürften.

Hinzu kommt, dass auch bei der angenommenen Belastungsreduktion um 10 % in manchen Simulationsläufen noch längere Rückstaulängen auf der Ausfahrtrampe von der B 14 Richtung Gebhard-Müller-Platz zu verzeichnen waren, die zeitweise den Verkehrsablauf auf der B 14 beeinträchtigen. Bereits kleinere zusätzliche Eingriffe können in diesem Bereich schwerwiegende verkehrliche Störungen nach sich ziehen.

- Die Immissionsberechnungen beruhen nicht auf den oben dargestellten Ergebnissen der Verkehrsmodellierung, sondern betrachten zwei theoretische Fälle (jeweils ein Busfahrstreifen mit Entfall eines Fahrstreifens, einmal ohne Belastungsreduktion und einmal mit Belastungsverringerung stadtauswärts um 25 %). Abgebildet wurde dabei jeweils eine räumliche Umverteilung der NO<sub>x</sub>-Emissionen von drei auf zwei Fahrstreifen, während Änderungen im Verkehrsablauf gegenüber der Situation ohne Busfahrstreifen nicht betrachtet wurden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass angesichts der sehr hohen Verkehrsbelastung entlang der B 14 der Entfall eines Fahrstreifens zwingend auch zu veränderten Auslastungen und Verkehrsabläufen führt, so dass ein wichtiger Einflussfaktor auf die NO<sub>x</sub>-Immissionen vernachlässigt wurde.

Vor diesem Hintergrund sind die bei der Stellungnahme zum Entwurf des Luftreinhalteplanes vorgebrachten Bedenken gegenüber der Verlängerung des Busfahrstreifens an der B 14 weiterhin angebracht und eine zeitnahe Umsetzung dieses Vorhabens abzulehnen. Dementsprechend sollte der in der **Anlage 1** dargestellte Antrag der SPD-Fraktion aufgegriffen und dem Verkehrsministerium erneut eine ablehnende Stellungnahme der Region übermittelt werden.

## **II Beschlussvorschlag**

1. Dem Verkehrsministerium wird mitgeteilt, dass der Verband Region Stuttgart eine Verlängerung des bestehenden Busfahrstreifens an der B 14 um den Abschnitt Kreuzung Am Neckartor - „Wulle-Steg“ auf der Grundlage des vorliegenden Gutachtens und wegen der weiterhin nicht absehbaren Folgen für die Verkehrssituation im Kern der Region ablehnt.
2. Der Antrag wird für erledigt erklärt.