Sitzungsvorlage Nr. 168/2016
Verkehrsausschuss
am 21.12.2016

zur Beschlussfassung
- Öffentliche Sitzung -

Verband Region Stuttgart

01.12.2016 - VA-16816.docx
012 - VA-Ö - 168/2016

Zu Tagesordnungspunkt 1

Dringlichkeitsantrag zum Nordostring – Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 24.01.2016

I Sachvortrag

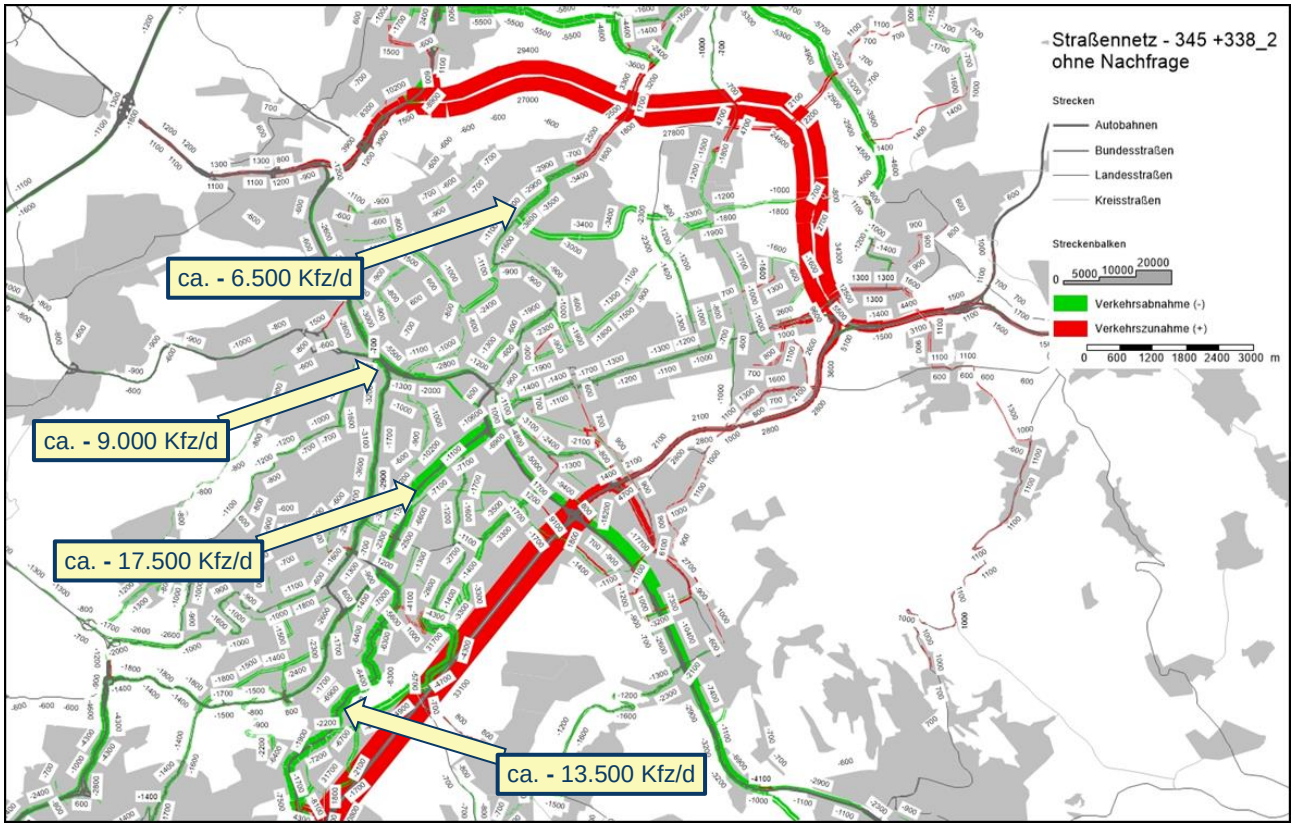
In den Arbeiten zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans, insbesondere den Szenarienuntersuchungen sowie der volkswirtschaftlichen Bewertung der Vorhaben an den Bundesfernstraßen, wurde eine breite Wissensbasis über die Wirkungen der Einzelmaßnahmen Nordostring und Filderaufstieg erarbeitet. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden dem Verkehrsausschuss am 23.09.2015 bzw. 07.10.2015 anhand der Vorlagen **68/2015** bzw. **78/2015** vorgestellt. Vor diesem Hintergrund wurde zu dem in der **Anlage 1** dargestellten Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 24.01.2016 in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 03.02.2016 Übereinkunft dahingehend erzielt, dass die Wirkungen der Maßnahmenkombination Nordostring und Filderaufstieg auf das NO_x- und Feinstaubaufkommen im Kern der Landeshauptstadt aufgezeigt werden sollen.

Mit der Wirkungsabschätzung wurde das Gutachterkonsortium beauftragt, das derzeit auch die Wirkungsprognosen für die Arbeiten zum Luftreinhalteplan Stuttgart durchführt. Zudem wurde dieselbe Untersuchungsmethodik wie bei der Luftreinhalteplanung für die Landeshauptstadt angewandt. Dadurch ist eine optimale Vergleichbarkeit mit den Prognoseergebnissen für den Luftreinhalteplan Stuttgart gegeben.

Verkehrliche Wirkungen und volkswirtschaftliche Betrachtung

Grundlage der Wirkungsabschätzung im Hinblick auf die NO_x- und Feinstaubemissionen ist eine Verkehrsprognose für den Maßnahmenfall Nordostring und Filderaufstieg. Die Belastungsdifferenzen für diesen Fall gegenüber dem Bezugsszenario 2025 des Regionalverkehrsplans sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt (ergänzend sind zur Information die Belastungsdifferenzen für die beiden Einzelvorhaben Nordostring und Filderaufstieg gegenüber dem Bezugsszenario in zwei getrennten Abbildungen in der **Anlage 2** dargelegt). Die Darstellung der Belastungsdifferenzen für den Maßnahmenfall Nordostring und Filderaufstieg verdeutlicht das sehr starke Bündelungspotenzial der beiden Straßenbauvorhaben und die damit erzielbare, nahezu flächendeckende Entlastungswirkung im Kern des Ballungsraumes. Beispielhaft zu nennende Minderbelastungen im Vergleich zum Bezugsszenario sind rund 17.500 Kfz/d auf der B 14 am Neckartor, ca. 13.500 Kfz/d auf der B 27 im Norden von Degerloch, etwa 9.000 Kfz/d auf der B 10 / B 27 am Pragsattel oder ca. 6.500 Kfz/d auf der L 1100 (Aldinger Straße) bei Mühlhausen.

SIVoM14.2
VA-16816



Die in einer volkswirtschaftlichen Bewertung (in Anlehnung an die Bewertungsmethodik zum Bundesverkehrswegeplan, zur Methodik s. Vorlage **78/2015**) für den Maßnahmenfall Nordostring und Filderaufstieg ermittelten Kosten- und Nutzenkomponenten sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. Die Maßnahmenkombination erreicht mit 4,8 einen hohen Nutzen-Kosten-Indikator.

Projekt	Investitionssumme + Planungskosten [Mio. €]	Kostensumme (Barwert) [Mio. €]	Vermiedene Kfz-Betriebskosten [Mio. €]	Eingesparte Unter-haltungskosten [Mio. €]	Erhöhung Verkehrssicherheit [Mio. €]	Verringerte Reise- / Transportzeiten [Mio. €]	Vermiedene Abgase [Mio. €]	Nutzensumme [Mio. €]	Nutzen-Kosten-Verhältnis
A) Verbindung Waiblingen/Fellbach - Ludwigsburg/Kornwestheim 4-streifig	209 + 38	-178	324	-13	196	386	41	935	5,3
B) Filderaufstieg B10 Neckartal – A 8 Fildern 4-streifig	400 + 72	-346	654	-11	210	736	94	1.684	4,9
A) + B)	609 + 110	-523	982	-26	407	1.108	54	2.524	4,8

VRS-Vorduck SiVoM/14.2
VA-16816

Wirkungen im Hinblick auf die NOx- und Feinstaubemissionen im Kern der Stadt Stuttgart

- Emissionen:
  Die o.g. verkehrlichen Wirkungen führen im Planfall mit der Maßnahmenkombination Nordostring und Filderaufstieg bezogen auf das Bezugsszenario 2025 zu einer Reduktion der jährlichen Kfz-Fahrleistung im Talkessel der Stadt Stuttgart um rund 13 %. Daraus ergibt sich bei den NO_x-Abgasemissionen für den Talkessel eine Verringerung um rund 14 %, für das Stadtgebiet um ca. 6 % (bei Filterung der Abluft im Filderaufstiegstunnel). Die Reduktionen der PM10-Emissionen (Feinstaub) liegen in der gleichen Größenordnung.

- Immissionen:
  Bei den Immissionen ist insbesondere die Länge aller Strecken von Bedeutung, an denen die Grenzwerte der Immissionsgesamtbelastung für NO_2 und PM10 überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte sind in der „39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz“ vom 02.08.2010 (39. BImSchV) festgelegt. Der Grenzwert für das Jahresmittel liegt sowohl für NO_2 als auch für PM10 bei 40 µg/m³. Die Länge aller Strecken mit Überschreitungen der Grenzwerte kann gegenüber dem Bezugsszenario 2025 durch die Maßnahmenkombination bei NO_2 von ca. 4 km auf etwa 2,6 km (- 35 %) und bei PM10 von ca. 1,5 km auf rund 0,5 km (- 66 %) reduziert werden.

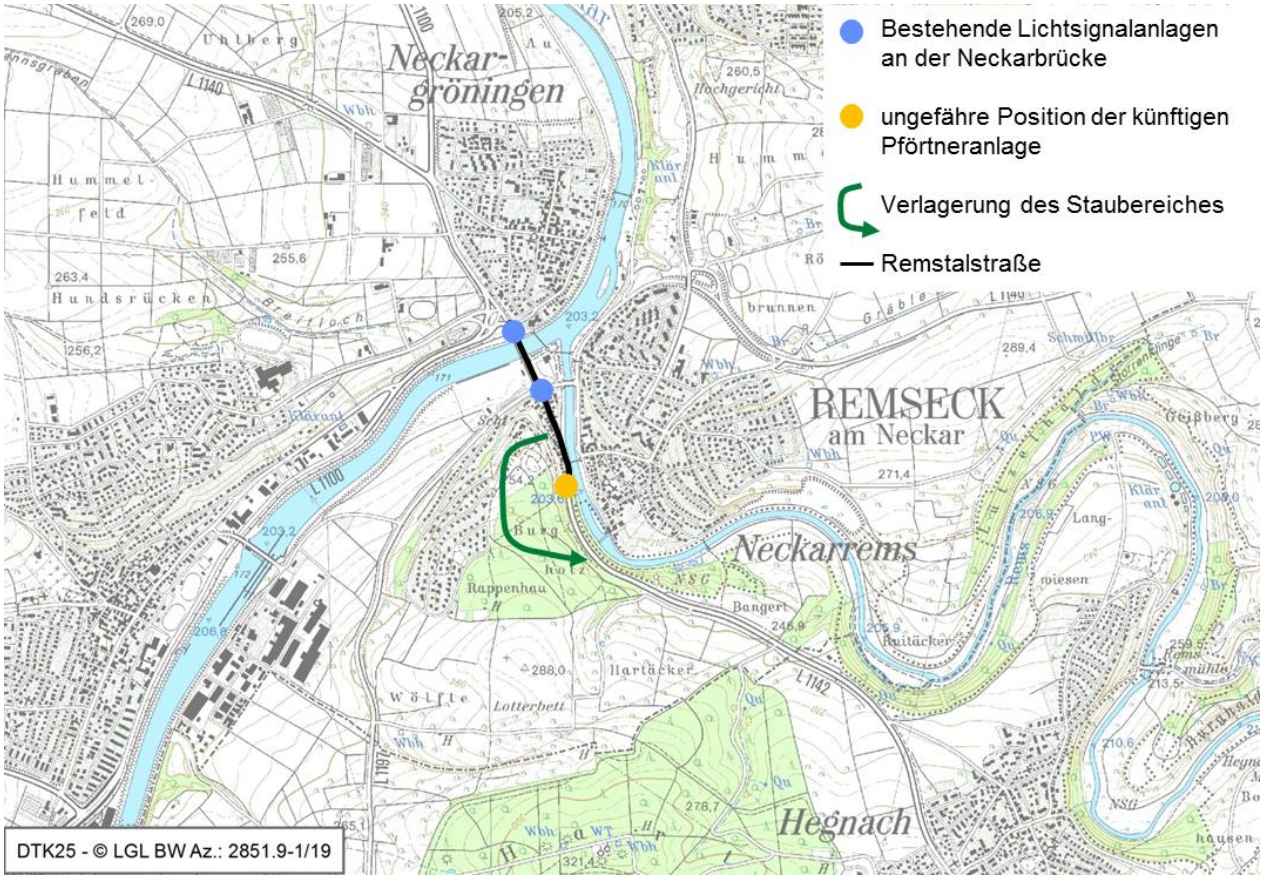
  Im Bezugsszenario 2025 werden für das Neckartor für den NO_2-Jahresmittelwert noch knapp 50 µg/m^3 und für die Hohenheimer Straße rund 46 µg/m³ prognostiziert. Im Falle der Maßnahmenkombination Nordostring und Filderaufstieg werden für beide Standorte mit 45 µg/m³ am Neckartor und 37 µg/m³ an der Hohenheimer Straße deutlich geringere NO_2-Konzentrationen im Jahresmittel errechnet. Für den Standort Hohenheimer Straße kann damit der Grenzwert von 40 µg/m³ unterschritten werden. Auch für die jahresmittleren PM10-Konzentrationen ergeben sich im Planfall geringere Werte als im Bezugsszenario: am Neckartor erfolgt eine Reduktion von 30 µg/m^3 auf 28 µg/m^3, an der Hohenheimer Straße von 23 µg/m^3 auf 21 µg/m^3.

Die Maßnahmenkombination Nordostring und Filderaufstieg hätte somit eine erhebliche Reduzierung der NO_2- und PM10-Konzentrationen im Talkessel zur Folge. Sie könnte folglich einen wichtigen Betrag zur Luftreinhaltung und damit verbunden zur Vermeidung von Fahrverboten in der Landeshauptstadt leisten.

Wirkungen im Hinblick auf ein Lkw-Durchfahrtverbot für Neckarrems

Frühere Überlegungen im Rahmen der Luftreinhalteplanung für Remseck sahen ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf der L 1142 (Remstalstraße) im Stadtteil Neckarrems vor. Dieses sollte wegen der relativ geringen Überschreitung der Grenzwerte und der absehbaren Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik auf das Jahr 2017 begrenzt angeordnet und ab 2018 wieder aufgehoben werden. Das Lkw-Durchfahrtverbot wurde wegen einiger negativer Folgewirkungen jedoch verworfen. Stattdessen soll nun mittels einer Pförtneranlage der auf der L 1142 aus Süden (aus Richtung Waiblingen-Hegnach) nach Neckarrems einfahrende Lkw- und Pkw-Verkehr dosiert werden. Durch die Dosierung und eine Koordinierung der Pförtneranlage mit der Lichtsignalanlage an der Neckarbrücke sollen, wie in der folgenden Prinzipskizze dargestellt ist, die heute an der Brücke innerhalb des besiedelten Bereiches auftretenden Staus von der Ortsdurchfahrt auf die freie Strecke der L 1142 südlich von Neckarrems verlagert und dadurch die Schadstoffimmissionen entlang der Ortsdurchfahrt reduziert werden.

VRS-Vordruck SiVoM/14.2
VA-16816



Die Entlastungswirkung eines Nordostrings für die L 1142 (Remstalstraße) in Neckarrems wurde in der volkswirtschaftlichen Bewertung der Straßenbauvorhaben an den Bundesfernstraßen abgeschätzt (s. Vorlage **78/2015**). Die Entlastung liegt bezogen auf die Querschnittsbelastung der Remstalstraße im Bezugsszenario 2025 bei über 70 %. Angesichts der derzeit relativ geringen Überschreitung der Schadstoffgrenzwerte dürfte diese Entlastung zur Einhaltung der Grenzwerte ausreichen, ohne dass weitere Regelungen wie z. B. Fahrverbote angeordnet werden müssten.

II Beschlussvorschlag

Der Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 24.01.2016 wird für erledigt erklärt.