

Kleine Anfrage

des Abg. Thaddäus Kunzmann CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Stand der Planungen zum Ausbau der Autobahn A 8
zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und
der Ausfahrt Wendlingen**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Nach welchen Kriterien hat sie den achtspurigen Ausbau der A 8 zwischen dem Dreieck Leonberg und der Ausfahrt Wendlingen in ihrer Prioritätenliste platziert (mit Darlegung der einzelnen Kriterienbewertungen auf den jeweiligen Streckenabschnitten)?
2. Wie hoch ist die Belastung auf den jeweiligen Abschnitten der A 8 zwischen Leonberg und Wendlingen und wie hat sich diese Belastung in den vergangenen Jahren entwickelt?
3. Welche Belastung wird auf den jeweiligen Abschnitten für das Jahr 2020 prognostiziert?
4. Wie hoch ist das jeweilige Kosten-Nutzen-Verhältnis auf den jeweiligen Abschnitten?
5. Welche bisherigen Planungen liegen zum achtspurigen Ausbau der A 8 auf den jeweiligen Abschnitten vor?
6. Welche besonderen Herausforderungen hat der Ausbau der A 8 auf dem genannten Streckenabschnitt?
7. Wie beurteilt sie die Verkehrsflussentwicklung seit der Inbetriebnahme der Streckenbeeinflussungsanlage?

8. Welche weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurden bisher auf dem genannten Streckenabschnitt unternommen?
9. Liegen ihr Unfallvergleichszahlen vor und nach der Installation der Geschwindigkeitsmessanlagen (Höhe Flughafen, Ausfahrt Leonberg, kurz nach Zubringerbrücke A 81 und Leinfelden-Echterdingen) vor?

04.12.2014

Kunzmann CDU

Antwort

Mit Schreiben vom 5. Januar 2015 Nr. 24-39-A8 LEO – MÜHLH/180 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Nach welchen Kriterien hat sie den achtspurigen Ausbau der A 8 zwischen dem Dreieck Leonberg und der Ausfahrt Wendlingen in ihrer Prioritätenliste platziert (mit Darlegung der einzelnen Kriterienbewertungen auf den jeweiligen Streckenabschnitten)?

Die Bewertung aller für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldeten noch nicht baureifen Projekte erfolgte anhand der fünf Kriterien Kosten, Sicherheit, Verkehrsfluss, Mensch und Umwelt. Die Erläuterung der Kriterien sowie die Einzelergebnisse sind auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zu finden (siehe http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Einzelbewertung_Projekte.pdf).

Folgende Maßnahmen im angesprochenen Streckenabschnitt der A 8 wurden vom Land für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet und in Gruppe 1 (Ausbau von Autobahnen) wie folgt priorisiert:

- | | |
|---|---------|
| – A 8 AD Leonberg–AK Stuttgart | Rang 14 |
| – A 8 AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch | Rang 17 |
| – A 8 AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen | Rang 30 |
| – A 8 AS Esslingen–AS Wendlingen | Rang 34 |

Diese Maßnahmen wurden in den beschriebenen Einzelkriterien wie folgt bewertet:

Projektbezeichnung	Kosten			Verkehrssicherheit		Verkehrsfloss		Belastung Mensch		Wirkung Umwelt			Gesamtbewertung (gewichtet)
	Kosten absolut [Mio. €]	Kosten relativ [Mio. €/km]	Bewertung	Sicherheitspotential relativ [Tsd. €/(km a)]	Bewertung	Auslastungsgrad [-]	Bewertung	Lärmkennziffer [dB*EW/km]	Bewertung	Maßnahmenintensität	Raumwiderstand	Bewertung	
AD Leonberg – AK Stuttgart	97,6	11,1	3,7	-322	1,0	1,50	5,0	5	1,0	3	1	2,0	31,6
AK Stuttgart – AS Stuttgart/ Degerloch	61,5	7,2	5,0	-337	1,0	1,09	2,2	367	5,0	3	3	3,0	29,7
AS Stuttgart/ Degerloch – AS Esslingen	51,3	6,2	5,0	-280	1,6	1,07	2,0	3	1,0	3	3	3,0	23,9
AS Esslingen – AS Wendlingen	76,8	13,2	3,1	-206	3,1	1,04	1,6	81	1,9	4	3	3,5	23,8

2. *Wie hoch ist die Belastung auf den jeweiligen Abschnitten der A 8 zwischen Leonberg und Wendlingen und wie hat sich diese Belastung in den vergangenen Jahren entwickelt?*

Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen DTV zwischen AD Leonberg und AS Wendlingen:

Streckenabschnitt		Straßenverkehrszählung		
von	bis	2000	2005	2010
AD Leonberg (49) A 81	AS Leonberg-Ost (50) *	130.000	130.067	147.572
AS Leonberg-Ost (50)	AK Stuttgart (51) A 81 A 831 *	130.000	130.067	147.572
AK Stuttgart (51) A 81 A 831	AS Stuttgart-Möhringen (52a)	127.856	117.359	127.656
AS Stuttgart-Möhringen (52a)	AS Stuttgart-Degerloch (52b)	115.136	105.211	113.630
AS Stuttgart-Degerloch (52b)	AS Stuttgart-Plieningen (53b)	87.060	108.307	98.543
AS Stuttgart-Plieningen (53b)	AS Esslingen (54)	87.060	98.885	104.100
AS Esslingen (54)	AS Wendlingen (55)	87.060	91.561	100.176

Streckenabschnitt		Verkehrsmonitoring		
von	bis	2011	2012	2013
AD Leonberg (49) A 81	AS Leonberg-Ost (50) *	151.981	144.756	147.314
AS Leonberg-Ost (50)	AK Stuttgart (51) A 81 A 831 *	151.981	144.756	147.314
AK Stuttgart (51) A 81 A 831	AS Stuttgart-Möhringen (52a)	95.421	92.567	91.798
AS Stuttgart-Möhringen (52a)	AS Stuttgart-Degerloch (52b)	114.708	111.277	110.352
AS Stuttgart-Degerloch (52b)	AS Stuttgart-Plieningen (53b)	99.478	96.502	95.700
AS Stuttgart-Plieningen (53b)	AS Esslingen (54)	100.112	97.117	99.821
AS Esslingen (54)	AS Wendlingen (55)	89.531	85.831	102.509

* Dauerzählstelle

3. Welche Belastung wird auf den jeweiligen Abschnitten für das Jahr 2020 prognostiziert?

Streckenabschnitt		Prognose	
von	bis	2020**	2025***
AD Leonberg (49) A 81	AS Leonberg-Ost (50) *	–	–
AS Leonberg-Ost (50)	AK Stuttgart (51) A 81 A 831 *	–	157.074
AK Stuttgart (51) A 81 A 831	AS Stuttgart-Möhringen (52a)	–	133.500
AS Stuttgart-Möhringen (52a)	AS Stuttgart-Degerloch (52b)	–	–
AS Stuttgart-Degerloch (52b)	AS Stuttgart-Plieningen (53b)	102.500	–
AS Stuttgart-Plieningen (53b)	AS Esslingen (54)	104.000	–
AS Esslingen (54)	AS Wendlingen (55)	–	–

* Dauerzählstelle

** Verkehrsbedarfsermittlung für den Raum östlich von Stuttgart, 2009

*** Verkehrsuntersuchung

6-streifiger Ausbau A 81 AS Sindelfingen/Ost–AS Böblingen/Hulb, 2012

Für die restlichen Bereiche liegen derzeit noch keine Prognosen vor, da die Planungen zu den einzelnen Ausbaumaßnahmen dieses Bereiches noch nicht erfolgt sind (vgl. Ziffer 5).

4. Wie hoch ist das jeweilige Kosten-Nutzen-Verhältnis auf den jeweiligen Abschnitten?

Zu den innerhalb der Priorisierung des Landes aufgegriffenen Kriterien siehe Ziffer 1. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde in diesem Zuge nicht ermittelt. Unabhängig von diesem Vorgehen bewertet der Bund die zur Fortschreibung des BVWP angemeldeten Maßnahmen neu und wird auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermitteln. Das entsprechende Ergebnis liegt dem Land bislang noch nicht vor.

5. Welche bisherigen Planungen liegen zum achtspurigen Ausbau der A 8 auf den jeweiligen Abschnitten vor?

Die folgenden Maßnahmen sind im laufenden Bedarfsplan des Bundes im weiteren Bedarf ohne Planungsrecht enthalten:

- A 8 AD Leonberg–AK Stuttgart
- A 8 AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch
- A 8 AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen
- A 8 AS Esslingen–AS Wendlingen

Die einzelnen Abschnitte des 8-streifigen Ausbaus der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und der Anschlussstelle Wendlingen sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 lediglich nachrangig im „Weiteren Bedarf“ enthalten. Für Vorhaben des „Weiteren Bedarfs“ haben die Länder als Auftragsverwaltung des Bundes grundsätzlich kein Planungsrecht, weshalb für die einzelnen Maßnahmen bislang keine konkreten Planungen begonnen wurden.

6. Welche besonderen Herausforderungen hat der Ausbau der A 8 auf dem genannten Streckenabschnitt?

Besondere Herausforderungen ergeben sich infolge

- der sehr hohen Verkehrsbelastung für die Verkehrsführung während der Bauzeit,
- der Verbreiterung der vorhandenen Brückenbauwerke (insbesondere Talbrücke Denkendorf, Sulzbachtal- und Rohrbachtalviadukt und Friedensbrücke),
- der Erweiterung der Hauptfahrbahn am Echterdinger Ei,
- der Anlage von Verteilerfahrbahnen an der AS Esslingen sowie
- der beengten Verhältnisse im Bereich Flughafen/Messe.

7. Wie beurteilt sie die Verkehrsflussentwicklung seit der Inbetriebnahme der Streckenbeeinflussungsanlage?

Die Streckenbeeinflussungsanlage auf der A 8 zwischen der Anschlussstelle Wendlingen und dem Autobahndreieck Leonberg ist seit Sommer 2012 in Betrieb. Die Temporäre Seitenstreifenfreigabe zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle S-Möhringen ist seit Mai 2013 in Betrieb. Im Zeitraum von August 2012 bis August 2014 stieg die Verkehrsbelastung im Bereich des Autobahnkreuzes Stuttgart an. Die automatische Zählstelle S-Vaihingen (Zählstellen-Nr. 7220/1073) hat folgende Zähldaten erfasst:

- August 2012: durchschnittlich 150.800 Fz/24 h
- August 2013: durchschnittlich 154.900 Fz/24 h
- August 2014: durchschnittlich 158.800 Fz/24 h.

Die Streckenbeeinflussungsanlage ist rund um die Uhr im Betrieb. Die maximal zulässige Geschwindigkeit im Streckenabschnitt beträgt 120 km/h, in Abhängigkeit von Ereignissen (Unfall, Stau, Baustellen) ist sie zum Teil geringer. Durch das geringere Geschwindigkeitsniveau erfolgt ein gleichmäßiger Verkehrsfluss. Reaktionszeiten für Bremsmanöver werden erhöht, Bremswege verkürzt. Des Weiteren kann ein Rückgang der Unfallrate verzeichnet werden (siehe hierzu Ziffer 9).

Insbesondere die Freigabe des Seitenstreifens hat eine spürbare Erhöhung der Fahrstreifenkapazität zur Folge. Nach einer anfänglichen Gewöhnungsphase der Verkehrsteilnehmer/innen wird der freigegebene Seitenstreifen als vollwertiger Fahrstreifen von den Verkehrsteilnehmer/innen angenommen.

Die Streckenbeeinflussungsanlage trägt im genannten Streckenabschnitt nicht nur zur Harmonisierung des Verkehrsflusses bei, sondern macht die Verkehrsteilnehmer/innen auf Gefahren und Ereignisse im betreffenden Streckenabschnitt aufmerksam und erhöht dadurch – bei angepasster Fahrweise – die Verkehrssicherheit.

Kennzahlen zum Verkehrsfluss vor Installation und nach Inbetriebnahme der Streckenbeeinflussungsanlage sind nicht vorhanden, weil erst mit der Installation der Anlage die notwendigen Verkehrszählschleifen/-detektoren errichtet wurden.

8. Welche weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurden bisher auf dem genannten Streckenabschnitt unternommen?

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses werden im Folgenden aufgeführt:

- Alle Arbeiten des Betriebsdienstes (z. B. Reinigung, Grünpflege) erfolgen streng außerhalb der Hauptverkehrszeiten, mit Ausnahme von Notfällen (z. B. Schlaglochbeseitigung, Ölspurbeseitigung, Unfallschäden an der Straße).
- Die Sanierungs- und Instandhaltungsarbeiten (z. B. neue Fahrbahnmarkierung) erfolgen außerhalb der Hauptverkehrszeiten, nachts und zum Teil an Wochenenden.
- Die Abwicklung von Baustellen (z. B. Brückensanierung der K 1008 im Jahr 2013/2014) erfolgt unter Aufrechterhaltung aller Fahrstreifen. Fahrstreifenbreiten werden möglichst breit ausgebildet, z. B. 2,70 m für Fahrzeuge mit einer zulässigen Breite über die Außenspiegel von 2,20 m.
- Die neu in Betrieb genommenen LED-Textanzeigen geben den Verkehrsteilnehmer/innen zusätzliche Verkehrsinformationen und beeinflussen damit das Verkehrsverhalten.

9. Liegen ihr Unfallvergleichszahlen vor und nach der Installation der Geschwindigkeitsmessanlagen (Höhe Flughafen, Ausfahrt Leonberg, kurz nach Zubringerbrücke A 81 und Leinfelden-Echterdingen) vor?

Im Mai 2013 wurden drei der insgesamt vier Geschwindigkeitsmessanlagen im Streckenabschnitt der BAB A 8 zwischen Stuttgart Flughafen und Leonberg (Höhe Flughafen in Fahrtrichtung Karlsruhe; Ausfahrt Leonberg, kurz nach Zubringerbrücke A 81 in Fahrtrichtung München und Bereich Leinfelden-Echterdingen in Fahrtrichtung München) installiert und in Betrieb genommen. Für diese Anlagen wurde ein Jahresvergleich (Mai 2012 bis April 2013 und Mai 2013 bis April 2014 – Vergleich 1) erstellt.

Die vierte Anlage (vor der Ausfahrt Leonberg in Fahrtrichtung Karlsruhe) wurde im Mai 2014 in Betrieb genommen. Für die zusätzliche Inbetriebnahme dieser Anlage wurde ein Halbjahresvergleich (Juni bis November 2013 und Juni bis November 2014 – Vergleich 2) erstellt.

Bei den Auswertungen wurde jeweils der komplette Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Stuttgart Flughafen und dem Autobahndreieck Leonberg zugrunde gelegt.

Zu beachten ist dabei, dass Kleinstunfälle statistisch nicht erfasst werden.

Vergleich 1	ohne Messanlagen	mit 3 Messanlagen
	Mai 2012 – April 2013	Mai 2013 – April 2014
VU ¹ Gesamt	700	491
VU mit Getöteten	1	0
VU mit Schwerverletzten	20	17
VU mit Leichtverletzten	187	143

¹ VU = Verkehrsunfälle

Vergleich 2	mit 3 Messanlagen	mit 4 Messanlagen
	Juni 2013 – Nov 2013	Juni 2014 – Nov 2014
VU Gesamt	276	236
VU mit Getöteten	0	0
VU mit Schwerverletzten	10	4
VU mit Leichtverletzten	75	78

Dr. Splett
Staatssekretärin