

Kleine Anfrage

des Abg. Andreas Deuschle CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Effizienz der Einrichtung eines Sonderfahrstreifens für Busse und Elektrofahrzeuge am Neckartor

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist ein bestimmter Zeitpunkt für eine Evaluation der Wirkung des eingerichteten Sonderfahrstreifens am Neckartor für den Busverkehr und Elektrofahrzeuge mit E-Kennzeichen vorgesehen?
2. Welche Buslinien und wie viele Busse befahren den eingerichteten Sonderfahrstreifen im benannten Streckenbereich aufgliedert nach unterschiedlichen Tageszeiten?
3. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie viele Fahrgäste die jeweiligen Buslinien im benannten Streckenbereich im Durchschnitt nutzen (aufgliedert nach unterschiedlichen Tageszeiten) und ist eine Verkürzung der Fahrtzeit für Busse durch die Einrichtung des Sonderfahrstreifens feststellbar?
4. Wie viele Elektrofahrzeuge mit E-Kennzeichen befahren täglich den eingerichteten Sonderfahrstreifen im benannten Streckenbereich (aufgliedert nach unterschiedlichen Tageszeiten)?
5. Liegen der Landesregierung bereits Erkenntnisse darüber vor, welche Auswirkung der Wegfall der dritten Fahrspur auf den Individualverkehr im benannten Streckenbereich hat und lässt sich ein erhöhtes Rückstauaufkommen feststellen?
6. Liegen der Landesregierung bereits Erkenntnisse darüber vor, ob sich seit der Einrichtung des Sonderfahrstreifens eine positive Auswirkung auf die städtische Stickstoffdioxid-Konzentration im benannten Bereich feststellen lässt?
7. Sind aus Sicht der Landesregierung die negativen Auswirkungen auf den Individualverkehr durch den Verlust einer Fahrspur verhältnismäßig?

18. 03. 2020

Deuschle CDU

Eingegangen: 18.03.2020/Ausgegeben: 18.05.2020

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Der Sonderfahrstreifen für den Busverkehr am Neckartor, wie ihn das Land Baden-Württemberg in Ergänzung der dritten Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart vom Mai 2019 vorschrieb, wurde nach fachaufsichtlicher Weisung durch das Land von der Landeshauptstadt Stuttgart umgesetzt.

Der Sonderfahrstreifen wurde stadtauswärts auf dem rechten Fahrstreifen der B 14 ab der Kreuzung Willy-Brand-Straße/Neckarstraße bis zur Kreuzung am Neckartor eingerichtet und ist nur noch für Busse wie auch Elektrofahrzeuge nach dem Elektromobilitätsgesetz freigegeben.

Ab der Kreuzung Willy-Brandt-Straße/Neckarstraße stehen in Richtung Neckartor nur noch zwei Fahrstreifen für den übrigen Kfz-Verkehr zur Verfügung.

Die Kleine Anfrage dient dazu, Erkenntnisse darüber zu erlangen, wie sich die Verkehrssituation im benannten Bereich seit Einrichtung des Sonderfahrstreifens entwickelt hat und ob sich messbare Erfolge bei der angestrebten Senkung der Stickstoffdioxid-Konzentration zeigen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 12. Mai 2020 Nr. 4-0141.5/540 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Ist ein bestimmter Zeitpunkt für eine Evaluation der Wirkung des eingerichteten Sonderfahrstreifens am Neckartor für den Busverkehr und Elektrofahrzeuge mit E-Kennzeichen vorgesehen?

Bereits seit Umsetzung des Bussonderfahrstreifens am 13. Juli 2019 wird die Wirkung kontinuierlich beobachtet. Das Ministerium für Verkehr steht dazu in engem Austausch mit der Landeshauptstadt Stuttgart, der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), dem Regierungspräsidium Stuttgart und der LUBW Landesanstalt für Umwelt.

Da der im Luftreinhalteplan festgelegte Endzustand der Maßnahme erst mit Einrichtung der Busbevorrechtigung an der Lichtsignalanlage des Verkehrsknotens Am Neckartor/Heilmannstraße am 23. September 2019 umgesetzt wurde, verlängerte sich der Evaluationszeitraum. Anfang 2020 haben sich das Land und die Landeshauptstadt Stuttgart darauf geeinigt, dass die Evaluation der Maßnahme fortgeführt wird.

2. Welche Buslinien und wie viele Busse befahren den eingerichteten Sonderfahrstreifen im benannten Streckenbereich aufgliedert nach unterschiedlichen Tageszeiten?

3. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie viele Fahrgäste die jeweiligen Buslinien im benannten Streckenbereich im Durchschnitt nutzen (aufgliedert nach unterschiedlichen Tageszeiten) und ist eine Verkürzung der Fahrzeit für Busse durch die Einrichtung des Sonderfahrstreifens feststellbar?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Den Sonderfahrstreifen Am Neckartor befahren Busse der Expressbuslinie X1. Nach Angaben der SSB AG wurden im Februar 2020 von der Linie X1 täglich 170 Fahrten, davon 50 Fahrten im Zeitraum von 15 bis 19 Uhr, absolviert. Die X1-Busse wurden dabei täglich von durchschnittlich 686 Fahrgästen, davon 320 Fahrgästen im Zeitraum von 15 bis 19 Uhr, genutzt.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Eine Verkürzung der Fahrtzeit der Busse ist nur in geringem Umfang feststellbar, was allerdings auch nicht Ziel der Maßnahme gewesen ist. Ziel der Maßnahme ist die Luftreinhaltung in dem Streckenabschnitt Am Neckartor. Dieses Ziel wurde erreicht, auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

4. Wie viele Elektrofahrzeuge mit E-Kennzeichen befahren täglich den eingerichteten Sonderfahrstreifen im benannten Streckenbereich (aufgegliedert nach unterschiedlichen Tageszeiten)?

Der Bussonderfahrstreifen am Neckartor war im Zeitraum vom 13. Juli bis 22. September 2019 für Elektrofahrzeuge gemäß Elektromobilitätsgesetz (EMoG) freigegeben. In diesem Zeitraum befuhren den Bussonderfahrstreifen durchschnittlich täglich etwa 310 Pkw, davon ein Drittel in der Zeit zwischen 15 und 19 Uhr. Da der Bussonderfahrstreifen für Pkw ohne E-Kennzeichen gesperrt ist, muss angenommen werden, dass es sich bei diesen Pkw um Elektrofahrzeuge handelt.

Aufgrund der bevorrechtigten Signalisierung der Busse an der Lichtsignalanlage des Verkehrsknotens Am Neckartor/Heilmannstraße ist der Bussonderfahrstreifen seit 23. September 2019 nicht mehr für Elektrofahrzeuge gemäß EMoG freigegeben.

5. Liegen der Landesregierung bereits Erkenntnisse darüber vor, welche Auswirkung der Wegfall der dritten Fahrspur auf den Individualverkehr im benannten Streckenbereich hat und lässt sich ein erhöhtes Rückstauaufkommen feststellen?

Seit Einführung des Busfahrstreifens ist das Verkehrsaufkommen in der Straße Am Neckartor um sieben bis zehn Prozent gesunken. Die Landeshauptstadt Stuttgart verzeichnet im Gegensatz dazu aber ein insgesamt steigendes Verkehrsaufkommen in der Stuttgarter Innenstadt.

Im zweiten Halbjahr 2019 sind häufiger Verkehrsstörungen im Bereich des Neckartors und weiteren Innenstadtbereichen, z. B. am Gebhard-Müller-Platz und Charlottenplatz zu verzeichnen, welche zu Fahrtzeitverlusten im Kfz-Verkehr sowie im Busverkehr führen. Inwieweit sich dies auf die Einführung des Busfahrstreifens zurückführen lässt, ist nicht abschließend geklärt.

6. Liegen der Landesregierung bereits Erkenntnisse darüber vor, ob sich seit der Einrichtung des Sonderfahrstreifens eine positive Auswirkung auf die städtische Stickstoffdioxid-Konzentration im benannten Bereich feststellen lässt?

Im zweiten Halbjahr 2019 lagen die Stickstoffdioxid-Immissionen an der Messstelle „Stuttgart Am Neckartor“ durchschnittlich sechs Mikrogramm je Kubikmeter Luft niedriger als im ersten Halbjahr ohne Busfahrstreifen.

7. Sind aus Sicht der Landesregierung die negativen Auswirkungen auf den Individualverkehr durch den Verlust einer Fahrspur verhältnismäßig?

Die Landesregierung begrüßt den Rückgang des Verkehrsaufkommens und den sehr deutlichen Rückgang der Stickstoffdioxid-Immissionen an der Messstelle „Stuttgart Am Neckartor“. Gleichzeitig gibt es Verkehrsstörungen in diesem Bereich mit negativen Auswirkungen auf den Kfz- und Busverkehr, welche für die Landesregierung derzeit jedoch keinen ausreichenden Grund darstellen, die Maßnahme aufzuheben. Das Ministerium für Verkehr ist allerdings in engem Austausch mit der Landeshauptstadt Stuttgart und prüft intensiv weitere Maßnahmen, um die Verkehrssituation am Neckartor und in der Stuttgarter Innenstadt zu verbessern.

Hermann
Minister für Verkehr