

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Natalie Pfau-Weller CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Staubildung auf der A 8 zwischen Kirchheim/Teck und dem Stuttgarter Kreuz

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Inwieweit sind verkehrliche Störungen auf der A 8 zwischen Kirchheim/Teck und dem Stuttgarter Kreuz auf den Betrieb von Verkehrsbeeinflussungsanlagen zurückzuführen?
2. Inwieweit trifft die Aussage eines Mitglieds der Technik-Arbeitsgruppe des Welt-Straßenverbands zu, dass an Verkehrsbeeinflussungsanlagen gelegentlich absichtlich niedrige Höchstgeschwindigkeiten manuell eingestellt werden, um erfolgreich Geschwindigkeitskontrollen durchführen zu können?
3. Inwieweit werden die Landstraßen im autobahnangrenzenden Bereich der A 8 im genannten Abschnitt als Ausweichstrecken genutzt und dadurch die Verkehrsdichte auf diesen Straßen drastisch erhöht?
4. Welche Einflussfaktoren sind ausschlaggebend für die Einstellung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen, bezogen auf Zeiten mit niedrigem Verkehrsaufkommen?
5. Nach welchen Kriterien werden die Baumaßnahmen zwischen Bundesautobahnen und Nebenstrecken (Ausweichstrecken) abgestimmt?
6. In welchem Rahmen werden Fördermaßnahmen angeboten und genutzt, um die Nutzung des ÖPNV speziell aus infrastrukturschwachen Gebieten zu fördern, um die Menge an Fahrzeugen in diesem Bereich zu reduzieren?
7. Wurden die Ursachen für Staus bereits katalogisiert, um Abhilfe zu schaffen?
8. Inwieweit kann zwischen dem Stuttgarter Kreuz und der Anschlussstelle Wendlingen der Pannestreifen während des Ausbaus der A 8 als Fahrspur genutzt werden?

20.11.2023

Dr. Pfau-Weller CDU

Eingegangen: 20.11.2023 / Ausgegeben: 22.12.2023

*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

Täglich stehen Pendler auf der A 8 zwischen Anschlussstelle Kirchheim/Teck und dem Flughafen Stuttgart im Verkehrsstau. Oftmals entstehen diese Störungen ohne ersichtlichen Grund, haben aber Auswirkungen auf die Umwelt, die Wirtschaft und die Lebensqualität der Bürger. Zudem ist dieser Zeitverlust eine Einschränkung der Produktivität und erhöht den Druck auf die Verkehrsteilnehmer, sodass sich die Unfallgefahr weiter erhöht.

Eine höhere Effizienz der Verkehrssysteme könnte nach Ansicht der Fragestellerin die Anpassung an verschiedene Verkehrssituationen verbessern. Hier wäre gegebenenfalls ein KI-Mensch-gesteuertes System überlegenswert.

Antwort^{*)}

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2023 Nr. VM2-0141.3-23/140/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Inwieweit sind verkehrliche Störungen auf der A 8 zwischen Kirchheim/Teck und dem Stuttgarter Kreuz auf den Betrieb von Verkehrsbeeinflussungsanlagen zurückzuführen?

Verkehrliche Störungen auf der A 8 zwischen Kirchheim/Teck und dem Stuttgarter Kreuz sind nicht auf den Betrieb von Verkehrsbeeinflussungsanlagen zurückzuführen. Der Betrieb von Verkehrsbeeinflussungsanlagen dient der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs. Die Anlagen werden so geschaltet, dass sie bei hohem Verkehrsaufkommen den Verkehr verstetigen, um Störungen zu vermeiden. Zudem wird mit den Anlagen vor Stau und anderen Verkehrsstörungen gewarnt und Baustellen abgesichert.

2. Inwieweit trifft die Aussage eines Mitglieds der Technik-Arbeitsgruppe des Welt-Straßenverbands zu, dass an Verkehrsbeeinflussungsanlagen gelegentlich absichtlich niedrige Höchstgeschwindigkeiten manuell eingestellt werden, um erfolgreich Geschwindigkeitskontrollen durchführen zu können?

Solche Methoden sind nicht bekannt. Kontrollen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind allein Aufgabe der Polizei.

3. Inwieweit werden die Landstraßen im autobahnangrenzenden Bereich der A 8 im genannten Abschnitt als Ausweichstrecken genutzt und dadurch die Verkehrsdichte auf diesen Straßen drastisch erhöht?

Im Falle von Staubildung auf der Autobahn A 8, zum Beispiel infolge von Unfällen oder Baustellen, kann es insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten zu Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Netz kommen. Bekannte Ausweichstrecken sind die B 313 und die B 10, die L 1200 Kirchheim unter Teck über Wendlingen am Neckar und Köngen nach Denkendorf, die L 1204 Denkendorf über Neuhausen auf den Fildern nach Ostfildern. Deutliche Auswirkungen auf die B 297, die B 27 und die L 1205 Nürtingen über Wolfschlugen nach Filderstadt sind ebenfalls spürbar. Diese Ausweichstrecken weisen dann eine deutlich höhere Verkehrsdichte auf. Teilweise führt dies zu größeren Rückstaus in den Ortsdurchfahrten.

Bei einer längeren Sperrung der Autobahn, beispielsweise infolge eines Unfalls, ist das nachgeordnete Netz im Umfeld stark betroffen, da insbesondere ortskundige Personen eine Ausweichmöglichkeit im nachgeordneten Netz suchen bzw. der überörtliche Verkehr durch die Navis Alternativrouten aufgezeigt bekommt.

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

4. Welche Einflussfaktoren sind ausschlaggebend für die Einstellung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen, bezogen auf Zeiten mit niedrigem Verkehrsaufkommen?

In Zeiten mit niedrigem Verkehrsaufkommen und ohne aktuelle anderweitige Schalterfordernis werden die Anlagen gemäß den vorliegenden verkehrsrechtlichen Anordnungen geschaltet. Liegen keine solchen Anordnungen für einen Streckenabschnitt vor und erfordert die Verkehrssituation aktuell keine Schaltung (z. B. aufgrund der Wetterlage), werden die Anlagen dunkel geschaltet.

5. Nach welchen Kriterien werden die Baumaßnahmen zwischen Bundesautobahnen und Nebenstrecken (Ausweichstrecken) abgestimmt?

Die Baumaßnahmen der Straßenbauverwaltung des Landes werden bereits in der Vorbereitungsphase in das Baustellenkoordinierungs- und -informationssystem des Landes eingetragen und sind damit auch für andere Straßenbaulasträger sowie die Verkehrsbehörden einsehbar.

Bei allen Baumaßnahmen erfolgt – wie in der VwV StVO vorgesehen – „eine wechselseitige Abstimmung unter Einbindung der Polizei“. Im Rahmen von Verkehrsbesprechungen werden die Baumaßnahmen untereinander abgestimmt, um die Maßnahmen weitestgehend zeitlich entflechten zu können.

6. In welchem Rahmen werden Fördermaßnahmen angeboten und genutzt, um die Nutzung des ÖPNV speziell aus infrastrukturell schwachen Gebieten zu fördern, um die Menge an Fahrzeugen in diesem Bereich zu reduzieren?

Im Rahmen der Reaktivierungsstrategie des Landes hat das Verkehrsministerium zahlreiche Machbarkeitsuntersuchungen für Reaktivierungsprojekte der Schieneninfrastruktur mit jeweils bis zu 100 000 Euro gefördert. In der angesprochenen Raumschaft betrifft dies insbesondere die Strecken Kirchheim (Teck)–Weilheim (Teck) mit Weiterführung nach Bad Boll–Göppingen sowie Göppingen–Bad Boll (vgl. auch Landtagsdrucksache 17/5146).

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm wird mit der Neubaustrecke entlang der Autobahn zu einer Entlastung des Verkehrs auf der Autobahn und Verlagerung auf die Schiene führen. Einen wesentlichen Beitrag wird dabei der Regionalverkehr leisten. Mit dem neuen Regionalbahnhof in Merklingen wird die Laichinger Alb durch den Schienenverkehr wesentlich besser erschlossen und insgesamt werden sich die Reisezeiten zum Flughafen und nach Stuttgart ganz massiv verkürzen.

Im Rahmen der ÖPNV-Infrastrukturförderung des Verkehrsministeriums werden Verbesserungsmaßnahmen der Nahverkehrsinfrastruktur auch in der angesprochenen Raumschaft gefördert. Insbesondere wird auf die Fördertatbestände „Bau, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen, insbesondere der Straßenbahnen und Eisenbahnen“, „Grunderneuerung von Verkehrswegen“, „Bau, Aus- oder Umbau von zentralen Omnibusbahnhöfen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen“, „Bau, Aus- oder Umbau von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (multimodale Knoten)“ und „Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr“ des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) verwiesen. Auch über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes werden Vorhabenträger beim Bau, Aus- und Umbau von Schienenverkehrsvorhaben unterstützt, wobei das Land die Bundesfinanzhilfen noch durch eine Ko-Finanzierung aus Landesmitteln ergänzt.

Ergänzend zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und um räumliche Lücken im SPNV zwischen zentralen Orten ohne eigenen SPNV-Anschluss zu schließen, hat das Land ein Regiobusförderprogramm aufgelegt. Gerade in den letzten Jahren ist die Nachfrage der kommunalen Aufgabenträger bezüglich der Unterstützung von Regiobuslinien rasant angestiegen. Insgesamt wurden mit Stand Dezember 2023 mittlerweile 49 Regiobuslinien in Baden-Württemberg bewilligt. Das Regiobusnetz umfasst zurzeit mit 1 257 Kilometern Linienlänge etwa ein Drittel der Gesamtlänge des Schienennetzes in Baden-Württemberg. Bezüglich der Entlastung der Autobahn A 8 ist als bereits laufende Regiobuslinie die Linie vom Stuttgarter Flughafen nach Kirchheim (Teck) zu nennen. Die Regiobuslinie wurde erstmals

im Dezember 2016 für die Dauer von fünf Jahren eingerichtet. Durch Verlängerungen der Förderungen verkehrt sie noch bis mindestens Dezember 2024. Die Linie dient der Anbindung des Stuttgarter Flughafens. Das Verkehrsministerium hat dem Verband Region Stuttgart insgesamt rd. 1,07 Mio. Euro für die Regiobuslinie bewilligt.

7. Wurden die Ursachen für Staus bereits katalogisiert, um Abhilfe zu schaffen?

Die Ursachen für Staus sind vielfältig. Zu den auslösenden Ereignissen zählen maßgeblich hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle und Baustellen. Wie bereits in der Antwort zur Frage 1 ausgeführt, werden an hoch belasteten Strecken Verkehrsbeeinflussungsanlagen eingesetzt, um die Leichtigkeit des Verkehrs zu verbessern und somit auch die Unfallgefahr zu senken. Unfallauffällige Stellen werden durch eine Unfallkommission analysiert, um geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu finden. Baustellen auf Autobahnen werden, wo es möglich ist, unter Beibehaltung der vorhandenen Fahrstreifenanzahl abgewickelt.

8. Inwieweit kann zwischen dem Stuttgarter Kreuz und der Anschlussstelle Wendlingen der Pannestreifen während des Ausbaus der A 8 als Fahrspur genutzt werden?

Die Seitenstreifen (umgangssprachlich Pannestreifen oder Standspur) können in der Ausbauphase (= Bauphasen) in die temporäre Verkehrsführung im Rahmen der bestehenden Regelwerke einbezogen und für den öffentlichen Verkehr genutzt werden. Dies wird bereits bei den jetzt laufenden Erhaltungsmaßnahmen umgesetzt.

Hermann
Minister für Verkehr