



Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

**Bebauungsplan mit Satzung über örtliche
Bauvorschriften
Rosensteintunnel / Leuzetunnel (Ca 264)
in den Stadtbezirken Bad Cannstatt und Stuttgart-Ost**

**Grundlagen zur Darstellung der verkehrlichen
Auswirkungen des Verkehrsprojekts
Rosensteintunnel / Leuzetunnel**

Verfasser:
Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
Abteilung Verkehrsplanung und Stadtgestaltung
Eberhardstraße 10
70173 Stuttgart
31. Mai 2011

Verkehrliche Grundlagen

Inhaltsverzeichnis

0. Allgemein verständliche Zusammenfassung	S. 3
1. Vorliegende Grundlagen	S. 4
2. Verkehrsentwicklung	S. 4
3. Erweiterung des Untersuchungsbereichs	S. 8
4. Beschreibung der Planfälle	S. 8
5. Methodik	S. 10
6. Untersuchung der Fernwirkung – Verkehrsmengen	S. 13
7. Ergebnisse	S. 16
8. Funktionserfüllung/Leistungsfähigkeit	S. 21
9. Durchgangsverkehr im Zuge der B10	S. 22
10. Ergänzende Maßnahmen	S. 24

Verkehrliche Grundlagen

0. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Grundlagen zur Darstellung der Auswirkung des Verkehrsprojekts Rosenstein-/Leuzetunnel bestehen aus Modellrechnungen, die durch Erkenntnisse aus verschiedenen Erhebungen und Untersuchungen, die im Weiteren ausgeführt werden, ergänzt wurden.

In der hier vorliegenden Untersuchung werden folgende Planfälle dargestellt:

- „Analyse 2007“ (Stand 2011) = Verkehrsmengen 2007 aktualisiert
- „Nullfall 2020“ (Stand 2011) = Prognostizierte Verkehrsmenge für das Jahr 2020 auf dem fortgeschriebenen Verkehrsnetz, ohne Rosensteintunnel/Leuzetunnel
- „Planfall 2020 nur Rosenstein-/Leuzetunnel“ = Auswirkung nach dem Bau des Rosenstein-/Leuzetunnels
- „Planfall 2020 + weitere Maßnahmen“ = Verkehrsentwicklung, wenn noch weitere in Diskussion befindliche Projekte in der Stadt realisiert werden

Im Bereich Pragstraße/Wilhelma/Leuzetunnel ergeben sich seit Langem werktäglich regelmäßige starke Überlastungen durch die heute schon vorhandenen Verkehrsmengen auf den Bundesstraßen. Dies führt zu einer Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der B 10 sowie zu erkennbaren Verlagerungseffekten auf das nachgeordnete Straßennetz und damit in zentrale und schützenswerte Bereiche einzelner Stadtteile (Zuffenhausen, Rot, Ost, Bad Cannstatt). Es gibt keine erkennbaren Maßnahmen, mit denen die durch das Projekt Rosenstein-/Leuzetunnel verfolgten Ziele, nämlich die leistungsfähige und damit weitgehend staufreie Bündelung des Verkehrs auf der B 10, insbesondere am Neckarknie, und die Entlastung der von Durchgangsverkehr belasteten Stadtteile, erreicht werden könnten. Das heißt, bereits die heutige Verkehrsbelastung macht das Projekt erforderlich.

Die maßgebliche Grundlage zur Beurteilung der Auswirkungen des Verkehrsprojekts ist der Vergleich des „Nullfalls 2020 (Stand 2011)“ mit dem „Planfall 2020 nur Rosenstein-/Leuzetunnel“. Es ist deutlich zu erkennen, dass das Verkehrsprojekt zu den gewünschten Entlastungen führt. Insbesondere in Bad Cannstatt wird die städtebauliche Situation um das Wilhelmatheater am Neckarknie aufgewertet und der Verkehr, die Lärm- und Schadstoffbelastung bis weit in die Neckarvorstadt deutlich reduziert. Ohne den Tunnelbau würden die erwarteten Verkehrsmengen an dieser Stelle nicht bewältigt werden können. Die Pragstraße wird im Rahmen des Projektes von heute zwei auf eine Fahrbahn reduziert und mit Baumpflanzungen aufgewertet. Davon profitieren unmittelbar ca. 170 Wohnungen an der Pragstraße sowie der südwestliche Teil der Neckarvorstadt.

Um die Auswirkungen des Projektes über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinaus aufzuzeigen, wurden auch dort Straßen betrachtet, die durch den Rosenstein-/Leuzetunnel Veränderungen in ihrer Verkehrsbelastung aufweisen könnten. Damit können auch Fragestellungen beantwortet werden, die sich auf Bereiche beziehen, die sich in vergleichsweise großer Entfernung zum Projekt befinden. Mehrbelastungen im nachgelagerten Straßennetz (d. h., außerhalb des Geltungsbereichs) sind nach den Modellrechnungen aber nur in geringer Größenordnung zu erwarten.

Mit einer wesentlichen Erhöhung des Anteils an Durchgangsverkehr im Zuge der B 10 aufgrund des Rosensteintunnels ist nicht zu rechnen.

Ein Ausbau von weiteren Verkehrswegen außerhalb des projektierten Rosenstein- und Leuzetunnels ist für die Realisierung auch bei Erreichen der Prognoseverkehrsmenge nicht erforderlich, allerdings werden die Kapazitätsgrenzen im Verlauf der B 10 erreicht.

Um die Entlastungswirkung des Rosensteintunnels zu unterstützen, sind Begleitmaßnahmen im nachgeordneten Netz (Vorbehaltsstraßennetz) sinnvoll.

1. Vorliegende Grundlagen

Die Berechnungen der Verkehrszahlen für den privaten Pkw-Verkehr basieren auf dem Prognosemodell für die Region Stuttgart aus den neunziger Jahren. Das Modell „Zukunftsfähige Region 2010“ des Verbands Region Stuttgart wurde mit den vorliegenden Analysedaten für 2007 abgeglichen und für das Prognosejahr 2020 hochgerechnet. Für den Wirtschaftsverkehr (gewerbliche Pkw und Lkw) wurden die Ergebnisse einer Untersuchung aus dem Jahr 2005 herangezogen („Aufbau eines Wirtschaftsmodells für die Region Stuttgart“ zur Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen nach der EU-Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie 96/62/EG, Ingenieurbüro PTV, Karlsruhe).

Die Erweiterung des Untersuchungsgebiets über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus soll die Wirkung des Vorhabens auch in anderen Stadtteilen aufzeigen und machte eine räumliche Ergänzung der Datengrundlagen notwendig. Dazu wurden vorliegende Zählwerte mit heran gezogen. Sowohl das Analyse- als auch das Prognosemodell wurden mit Hilfe dieser Zählwerte auf Plausibilität hin überprüft.

2. Verkehrsentwicklung

Die B 10 / B 27 in den Stadtbezirken Zuffenhausen, Feuerbach, Bad Cannstatt und Stuttgart-Nord gehört zu den höchst belasteten Straßen in Stuttgart, für die seit langer Zeit ein leistungsfähiger Ausbau gefordert wird.

Der vorhandene Ausbauzustand der B 10 im Streckenabschnitt Pragstraße - Neckartalstraße - Uferstraße bietet seit langem keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr für die vorhandenen Verkehrsmengen, insbesondere an den Knotenpunkten Pragstraße/Neckartalstraße und Schwanenplatz. Von besonderer Bedeutung ist, dass das Verkehrsaufkommen durch einen hohen Schwerlastanteil von zum Teil über 10 % geprägt ist. Die Pragstraße weist Verkehrsbelastungen je nach Querschnitt mit über 45 000 Kfz/Tag auf und vor allem in den Spitzenstunden ist der Streckenabschnitt stark überlastet.

Die Erforderlichkeit des Projekts Rosensteintunnel / Leuzetunnel ergibt sich damit nicht in erster Linie durch die vorliegenden Prognosen, die den Gutachten zu Grunde gelegt wurden. Die Prognosen bilden zunächst die Grundlage, um die Verkehrsbauwerke zukunftssicher zu dimensionieren. Hauptgrund für die Erforderlichkeit der Maßnahme ist die heute bestehende Verkehrssituation. Die B 10 ist eine der Hauptverkehrsachsen in

der Region Stuttgart und erschließt einen großen Teil der Stuttgarter Stadtbezirke, aber auch wichtige Gewerbegebiete entlang dieser Entwicklungsachse (z. B. Zuffenhausen, Feuerbach, Untertürkheim, Hafen). Dies erfordert eine ausreichende Leistungsfähigkeit, um sowohl die Funktion zu gewährleisten als auch die Bündelung des Verkehrs zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wurde 1997 vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart ein Gesamtkonzept beschlossen, das aus drei Infrastrukturmaßnahmen besteht:

1. Ausbau der Heilbronner Straße auf drei Fahrstreifen je Richtung
2. Bau des Pragsatteltunnels
3. Bau des Rosensteintunnels

Erst mit der Umsetzung aller drei Maßnahmen wird sowohl die Erschließungs- als auch die Bündelfunktion der B 10 optimiert. Während der Ausbau der Heilbronner Straße nahezu abgeschlossen ist und der Pragsatteltunnel bereits 2006 in Betrieb ging, fehlt das letzte Teilstück, der Rosensteintunnel.

Die bestehende Führung der B 10 entlang der Prag- und Neckartalstraße ist schon seit Langem überlastet, selbst die Aufnahme des vorhandenen Verkehrs, der die B 10 nutzen könnte, ist nicht in vollem Umfang möglich. Dies führt zu nahezu täglichen Staus zu verschiedenen Tageszeiten und damit zu permanenten Ausweichverkehren in die umgebenden Stadtteile wie z. B. Zuffenhausen, Bad Cannstatt und Ost. Damit besteht einerseits ein Strukturmangel bezüglich der Erschließung wichtiger Gewerbegebiete, andererseits ergibt sich durch die Verkehrsverlagerungen in die nachgeordneten Straßen (Hauptstraßen, die die Stadtteile erschließen und eine Sammelfunktion übernehmen) dort eine Erhöhung der Belastungen durch Lärm und Schadstoffe und somit eine Minderung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Es gibt keine alternativen infrastrukturellen oder ordnungsrechtlichen Maßnahmen, durch die eine signifikante Entlastung der von Durchgangsverkehr belasteten Stadtteile erreicht werden könnte. Dazu wäre sowohl eine Reduzierung des B 10-Verkehrs selbst nötig, um den Engpass Löwentor – Uferstraße zu beseitigen als auch das Angebot von Reserven, um den Verkehr aufzunehmen, der sich schon heute Wege durch die nachgeordneten Straßen verschiedener Stadtteile sucht. Das dafür erforderliche Leistungspotenzial kann ohne den Bau des Rosensteintunnels nicht bereitgestellt werden.

Schon heute müssten die Straßen des Geltungsbereichs ca. 15 000 Kfz (Summe der Entlastungspotenziale auf der Strecke Rot-Bad Cannstatt und in Stuttgart-Ost) zusätzlich aufnehmen, für die heute sehr stauanfälligen Spitzenstunden wären Verkehrsabnahmen von ca. 10 - 20% erforderlich, um eine ausreichende Verkehrsqualität sicherzustellen.

Für den **Stadtbezirk Bad Cannstatt** ist es von größter Bedeutung, den Ausbau der B 10 durch den Bau des im Anschluss an den Pragsatteltunnel zu errichtenden Rosensteintunnels weiterzuführen. Damit kann einerseits die Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der Verkehrsachse B 10 geschaffen und andererseits die Möglichkeit eröffnet werden, das Straßennetz Bad Cannstatts vom Verkehr zu entlasten. Vorteile ergeben sich zudem bei der Abwicklung des Verkehrs für den nahe gelegenen Veranstaltungsbereich „Neckarpark“, da eine Lösung geschaffen werden kann, die im Veranstaltungsfall eine gezielte Verkehrssteuerung ermöglicht.

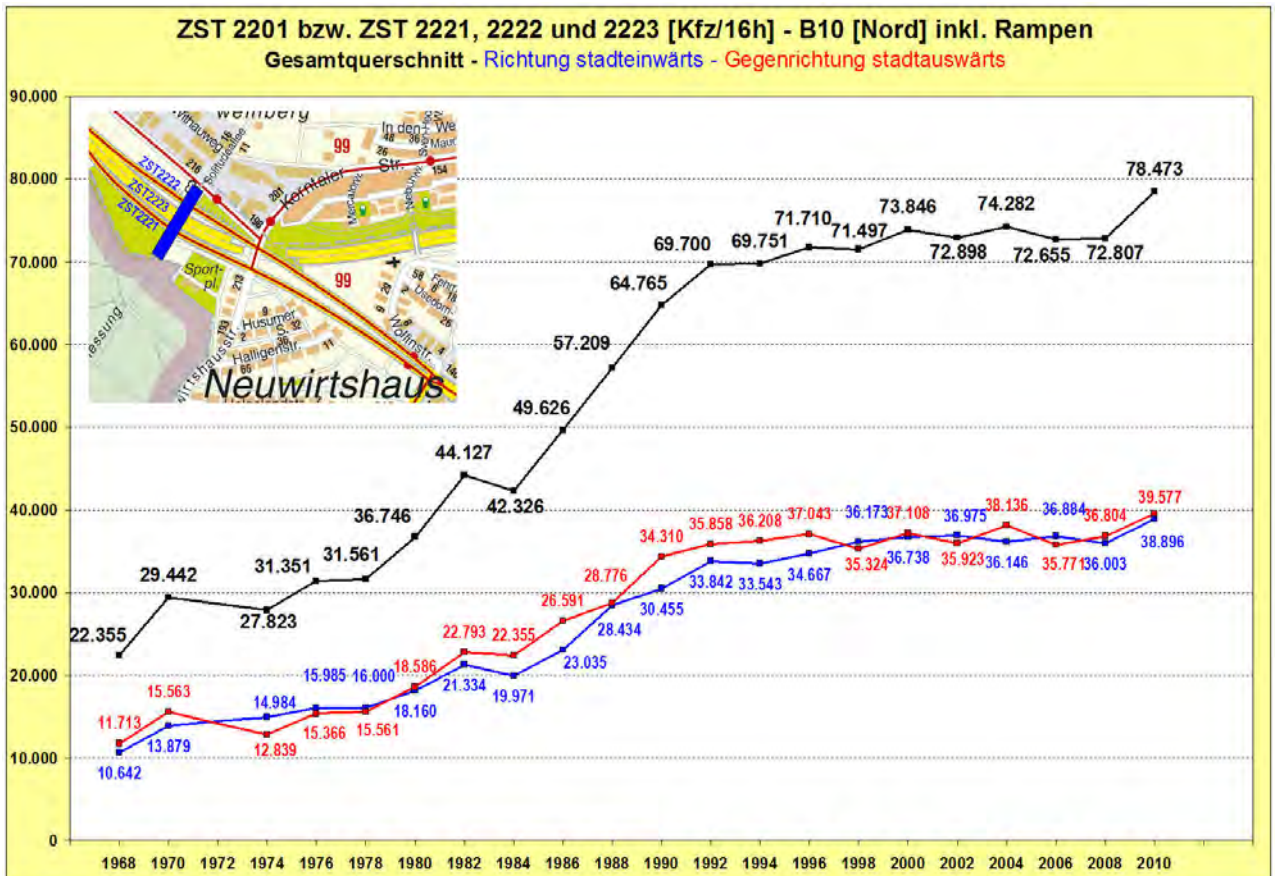
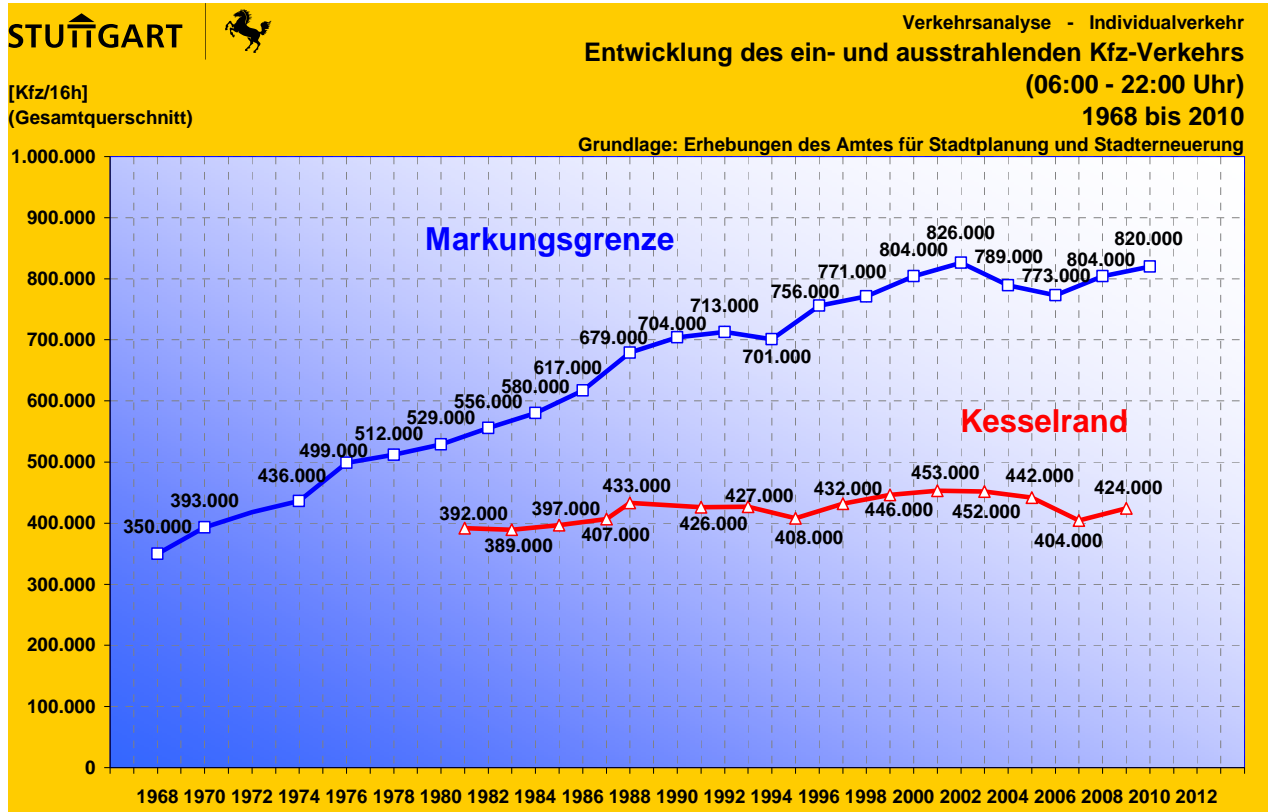
Die vorhandene Verbindung der B 14 in Richtung Innenstadt über den signalisierten U-Turn in der Neckartalstraße ist heute deutlich überlastet und führt in der Querschnittsbelastung der B 14 zu einer Richtungsdivergenz von ca. 5 000 Kfz/Tag des Verkehrs in Richtung Innenstadt. Das heißt, ein sehr hoher Verkehrsanteil des B 14-Verkehrs sucht sich in Richtung Innenstadt andere Wege, z. B. durch den Stadtteil Berg im **Stadtbezirk Stuttgart-Ost**.

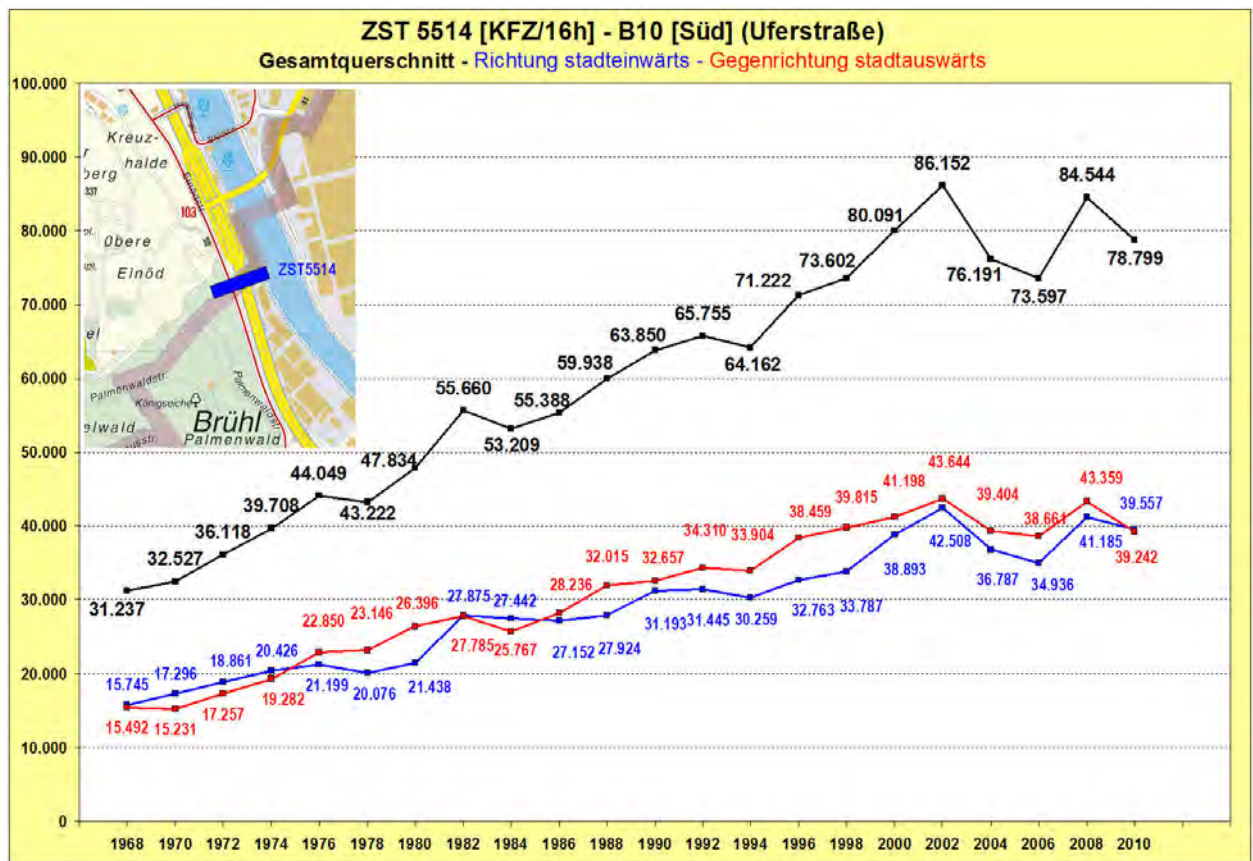
Die vorliegenden Erhebungen bestehen aus Verkehrszählungen des Amtes für Stadtplanung und Stadterneuerung, des Tiefbauamts und der Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg. Die Zählungen an der Markungsgrenze zeigen über mehrere Jahrzehnte hinweg eine langfristig kontinuierliche Zunahme des Verkehrs. Zwar waren in einzelnen Jahren Rückgänge zu verzeichnen (1994, 2004 und 2006), allerdings kann wegen der in den Jahren 2008 und 2010 festzustellenden Zunahmen nicht von einem Rückgang der Verkehrsmenge in absehbarer Zeit ausgegangen werden. Durch die Zählungen der zurückliegenden Jahre an der Gemarkungsgrenze lässt sich damit eine rückläufige Verkehrsentwicklung nicht verifizieren. Die Markungsgrenzzählung 2010 weist mit einem Wert von 820 000 Kfz, die werktäglich die Stuttgarter Gemarkung überfahren, wieder eine Zunahme gegenüber der letzten Zählung in 2008 und den zweit höchsten Wert seit Beginn der Erhebungen 1968 aus. Das heißt, es ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht davon auszugehen, dass eine zukunftsfähige Verkehrslösung der B 10 ohne die Realisierung des Rosensteintunnels möglich wäre, zumal die Prognoseansätze für 2020, die auf strukturellen Untersuchungen basieren, hierzu in gravierendem Widerspruch stehen.

Diese Entwicklung ist im Grundsatz auch an der B 10 ablesbar, wobei hier zuletzt an der südöstlichen Gemarkungsgrenze ein Rückgang festzustellen war. An der nordwestlichen Gemarkungsgrenze wurde der höchste Wert seit Beginn der Erhebungen gezählt (siehe Abbildungen). Eine deutlich gegenläufige Verkehrsentwicklung, das heißt eine grundsätzliche Trendumkehr, ist nicht erkennbar, zumal es sich bei der B 10 um eine bedeutende Entwicklungsachse handelt, die sowohl große Stadtbezirke als auch Gewerbegebiete erschließt.

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen

- die Verkehrsentwicklung an der Stuttgarter Markungsgrenze seit 1968 und am Rand des Stuttgarter Talkessels seit 1981
- die Verkehrsentwicklung an der B10 an der Gemarkungsgrenze Nord (Abschnitt zwischen der Ausfahrt Zuffenhausen/Neuwirtshaus und dem Anschluss B 10/A 81) und Süd-Ost (Abschnitt nach dem Anschluss B 10/Hedelfingen)





3. Erweiterung des Untersuchungsbereichs

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans beinhaltet die Neckartalstraße, die Pragstraße, den Bereich der B 10-B 14-Verbindung sowie die Weiterführung der B 10 und B 14 Richtung Esslingen bzw. Waiblingen (bis Portal des Leuzetunnels an der Uferstraße).

Der Untersuchungsbereich wurde so erweitert, dass umfassende Aussagen über die Auswirkungen des Verkehrsprojekts getroffen werden können. Betrachtet wurden insbesondere die Bundesstraßen B 10 und B 14, die B 10 innerhalb der Gemarkung und die B14 zwischen dem Kappelbergtunnel und dem Gebhard-Müller-Platz. Die nachgeordneten Straßen, also das übrige Hauptstraßennetz (Vorbehaltsstraßen), wurden im direkten Umfeld der Bundesstraßen untersucht.

4. Beschreibung der Planfälle

a) Analyse 2007

Die „Analyse 2007“ stellt die Verkehrsbelastung im Jahr 2007 als Verkehrsmodell dar. Das Verkehrsmodell beinhaltet das Straßennetz mit dem Stand 2007 und die Analysematrix mit den Verkehrsmengen für das Analysejahr. Im Analysefall 2007 liegen im Geltungsbereich und dessen Umfeld folgende Verkehrsmengen vor:

- Pragstraße (Haldenstraße) ca. 46 000 Kfz/Tag,
- Schönestraße ca. 23 000 Kfz/Tag
- Neckartalstraße im Bereich Wilhelma ca. 50 000 Kfz/Tag
- Pragstraße (Bei der Meierei) ca. 47 000 Kfz/Tag.

b) Nullfall 2020 (Stand 2011)

Der „Nullfall 2020 (Stand 2011)“ stellt dar, welche Entwicklungen unabhängig von der Realisierung des Rosensteintunnel/Leuzetunnels bis 2020 eintreten werden. Dabei wird eine allgemeine Verkehrszunahme von 5 % berücksichtigt, außerdem Projekte, von deren Umsetzung bis zum Prognosezeitpunkt auszugehen ist.

Diese sind im Wesentlichen:

- Umsetzung des B 295-Konzepts in Stuttgart-Feuerbach
- Vollständiger Ausbau der Heilbronner Straße zwischen Friedrichswahl und Pragsattel
- Straße „Am Schlossgarten“ ist gesperrt
- Fläche A1 ist vollständig bebaut

Bei Nichtumsetzung der Planung im Prognosejahr 2020 ergeben sich folgende prognostizierte Verkehrsmengen:

- Pragstraße (Haldenstraße) ca. 53 000 Kfz/Tag
- Schönestraße ca. 25 000 Kfz/Tag
- Neckartalstraße im Bereich Wilhelma ca. 50 000 Kfz/Tag
- Pragstraße (Bei der Meierei) ca. 56 000 Kfz/Tag.

Mit dem vorhandenen Netz wäre der Prognoseverkehr in der Pragstraße vor allem in den Spitzenzeiten nicht mehr abwickelbar. Der Vergleich des Nullfalls 2020 mit dem Prognose Planfall 2020 nur Rosensteintunnel zeigt, dass durch die Planungsrealisierung eine Bündelung auf der B 10-Trasse erreicht wird. Der Nullfall 2020 würde zu einer Verdrängung von über 20 000 Kfz in andere Teile des Straßennetzes führen. Eine regelmäßige Überlastung des Straßennetzes mit sich in die Region auswirkenden Stau-bildungen wäre die Folge, wobei nicht nur die Hauptachsen, sondern auch das nachgeordnete Netz betroffen wären. Ohne den Ausbau der B 10 wäre damit eine beträchtliche weitere Belastung von Wohngebieten durch umverlagerten Verkehr die Folge.

c) Prognose Planfall 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel

Der „Prognose Planfall 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel“ baut auf dem „Nullfall 2020 (Stand 2011)“ auf und enthält gegenüber dem „Nullfall 2020 (Stand 2011)“ folgende Ergänzungen:

- Rosensteintunnel und Rückbau Pragstraße/Neckartalstraße realisiert
- Verbindung B 10/B 14 hergestellt (Direkter Linksabbieger Richtung Innenstadt und 3. Leuzetunnelröhre)

Der Vergleich mit dem „Nullfall 2020 (Stand 2011)“ zeigt die Auswirkung des Gesamtprojekts Rosensteintunnel/Leuzetunnel auf die Verkehrsbelastungen.

Der Prognoseplanfall stellt die Verkehrswerte für den Prognosehorizont 2020 dar, wenn die Prognosezahlen erreicht werden und der Rosensteintunnel gebaut wird.

Im Prognoseplanfall 2020 nur Rosensteintunnel ist von folgenden Verkehrsmengen auszugehen:

- Rosensteintunnel ca. 65 000 Kfz/Tag
- Pragstraße (Haldenstraße) ca. 11 000 Kfz/Tag
- Schönestraße ca. 17 000 Kfz/Tag
- Neckartalstraße ca. 17 000 Kfz/Tag
- Pragstraße (Bei der Meierei) ca. 79 000 Kfz/Tag

d) Prognose Planfall 2020 + weitere Maßnahmen

Dieser Prognosefall hat zunächst die Aufgabe, durch Darstellung der Wirkung weiterer Infrastrukturmaßnahmen nachzuweisen, dass die Verkehrsbauwerke ausreichend dimensioniert und hinsichtlich ihrer Funktion zukunftssicher sind. Dazu werden Projekte mit betrachtet, die in Diskussion sind und deren Umsetzung sich möglicherweise ebenfalls auf die Prognoseverkehrsmengen einzelner Teilbereiche des Gesamtnetzes auswirkt. Für den Geltungsbereich zeigt sich jedoch, dass sich diese Verkehrszahlen nicht wesentlich vom „Prognose Planfall 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel“ unterscheiden.

Der „Prognose Planfall 2020 + weitere Maßnahmen“ beinhaltet gegenüber dem Prognose Planfall nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel folgende zusätzliche Veränderungen:

- Realisierung Vollanschluss Neuwirtshaus
- Abbruch und Ersatz des Auffahrtsbauwerks Friedrichswahl und Anschluss der B 10/B 27 an die Wernerstraße (MEA-Brücke)
- Rosensteinviertel (Teilfläche C) bebaut (Städtebauprojekt Stuttgart 21)
- Flächen A2 und A3 bebaut (Städtebauprojekt Stuttgart 21)

Im Planfall 2020 + weitere Maßnahmen ist von folgenden Verkehrsmengen auszugehen:

- Rosensteintunnel ca. 67 000 Kfz/Tag
- Pragstraße (Haldenstraße) ca. 13 000 Kfz/Tag
- Schönestraße ca. 20 000 Kfz/Tag
- Neckartalstraße ca. 17 000 Kfz/Tag
- Pragstraße (Bei der Meierei) ca. 83 000 Kfz/Tag

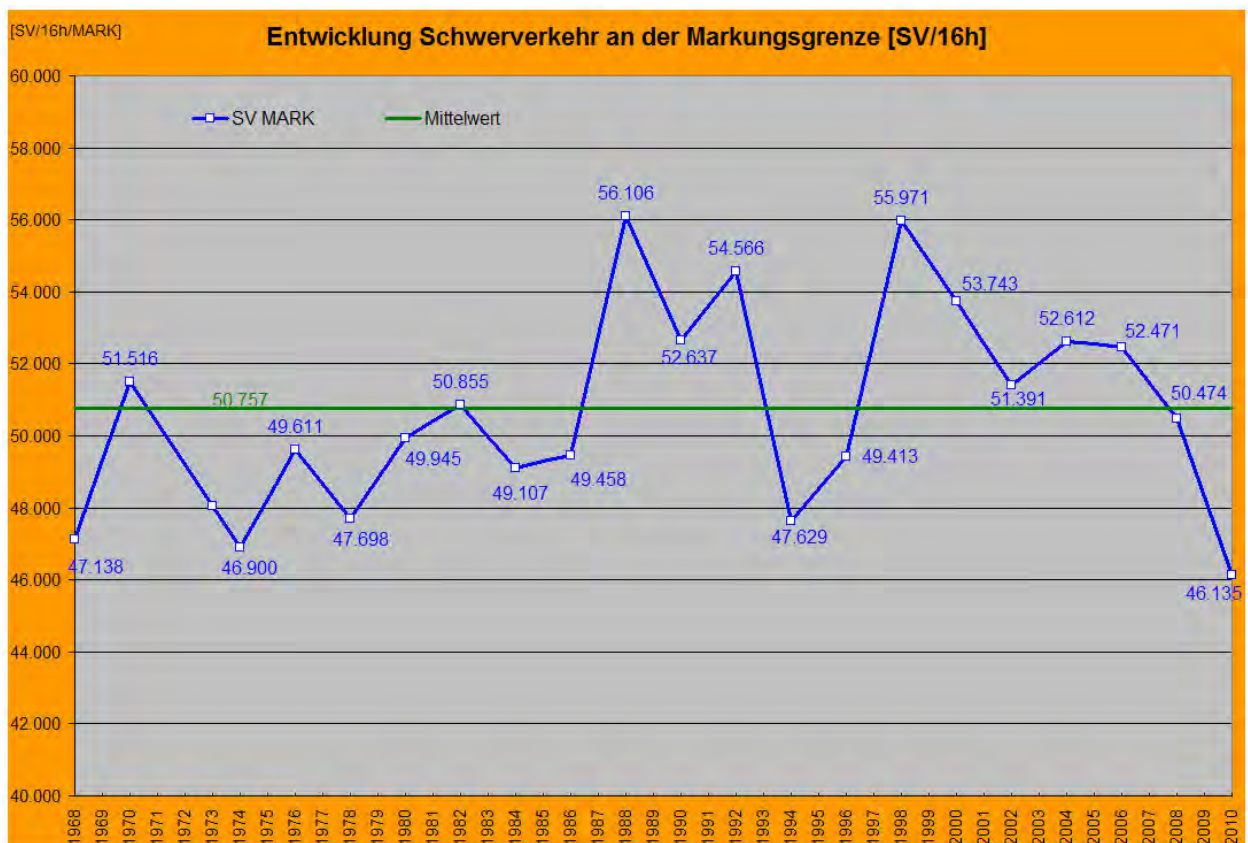
5. Methodik

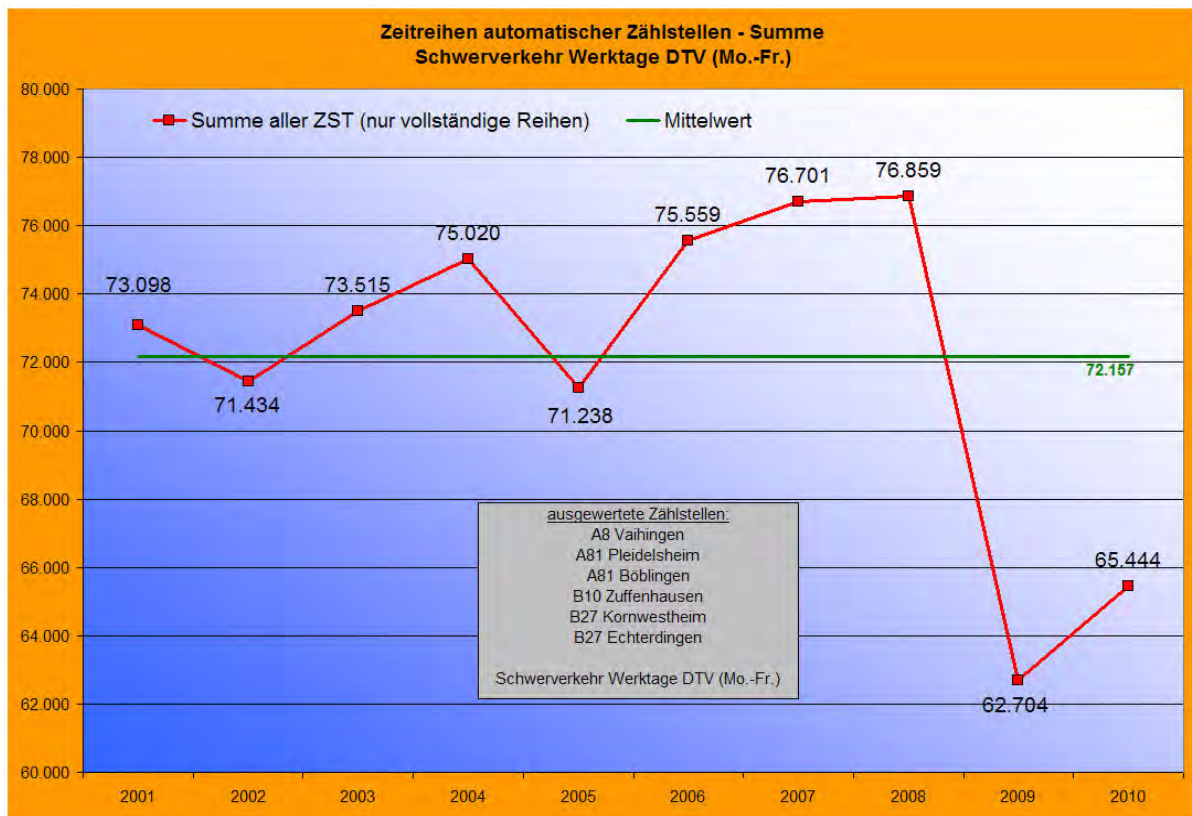
5.1 Kfz-Verkehr

Die Kfz-Mengen auf dem Hauptverkehrsstraßennetz wurden durch Umlegungen im Verkehrsmodell errechnet. Die Aussagekraft und Zuverlässigkeit dieser Modellrechnung ist für gering belastete Straßen im nachgeordneten Straßennetz eingeschränkt. Deshalb wurden die Untersuchungen der Auswirkungen im nachgeordneten Netz durch Zählwerte ergänzt. Dazu wurden sowohl die Erhebungen des Tiefbauamts für Knotenpunkte als auch die Zählungen des Amts für Stadtplanung und Stadterneuerung am Kesselrand und an der Gemarkungsgrenze herangezogen. Wenn sich nach dieser Vorgehensweise an durchgehenden Straßenzügen unterschiedliche Belastungen ergaben, wurde in der Regel für die weitere Untersuchung der höhere Wert angenommen. Bei vorhandenen Zählergebnissen wurde der Höchstwert der letzten zehn Jahre zu Grunde gelegt.

5.2 Lkw-Verkehr

Der Lkw-Verkehr weist in Stuttgart im Zeitraum von 1968 – 2010 keinen kontinuierlichen Zuwachs auf (siehe Abbildung zur Entwicklung des Lkw-Verkehrs an der Markungsgrenze). Die Werte bewegen sich im Bereich zwischen 56 106 Lkw/16 Stunden (Maximalwert, 1988) und 44 632 Lkw/16 Stunde (Minimalwert 2010). Auch an den Dauerzählstellen der Bundesstraßen und Autobahnen um Stuttgart kann in den letzten zehn Jahren kein Trend in Form einer kontinuierlichen Zunahme festgestellt werden (siehe Abbildungen zur Entwicklung auf Bundesstraßen und Autobahnen).





SCHWERVERKEHR
Werktage DTV (Mo.-Fr.)

Einzelne Zählstellen

	A8-Vaihingen	Anteil	A81-Pleidelsheim	Anteil	A81-Kornthal	Anteil	A81-Böblingen	Anteil
2001	27.479		16.977				14.420	
2002	26.765	18,7%	16.722	16,1%			14.146	10,6%
2003	29.851	20,6%	16.216	15,7%			14.056	10,5%
2004	30.715	20,9%	16.708	15,8%			14.145	10,4%
2005	29.084	20,3%	15.438	14,7%			12.690	9,7%
2006	31.080	21,5%	16.421	15,8%	17.158	16,0%	13.659	10,2%
2007	31.642	21,7%	16.406	15,7%	17.164	15,3%	13.911	10,4%
2008	31.726	21,6%	16.551	15,6%	17.101	14,9%	14.061	10,4%
2009	23.609	15,2%	13.970	13,3%	15.370	13,4%	12.080	8,9%
2010	24.770	16,0%	14.211	13,5%	16.024	13,9%	12.708	9,3%

	B10-Zuffenhausen	Anteil	B10-Hedelfingen	Anteil	B27-Kornwestheim	Anteil	B27-Echterdingen	Anteil
2001	8.029				3.541		2.651	
2002	7.724	9,9%			3.513	7,3%	2.564	3,2%
2003	7.560	9,6%			3.446	7,2%	2.386	3,0%
2004	7.627	9,6%			3.455	7,3%	2.370	3,0%
2005	7.799	10,2%	7.587	9,6%	3.842	8,2%	2.385	3,1%
2006	7.989	10,4%	8.184	10,2%	4.184	8,7%	2.226	3,0%
2007	8.229	10,3%	8.017	10,0%	4.221	8,7%	2.292	3,0%
2008	8.061	10,0%	7.640	9,7%	4.102	8,6%	2.358	3,1%
2009	7.140	8,9%	6.840	8,9%	3.447	6,9%	2.458	3,3%
2010	7.765	9,5%	5.550	7,2%	3.478	6,9%	2.512	3,5%

Quelle: LST, Jahresberichte

Tabelle:
Betrachtung ausgewählter Querschnitte an Bundesstraßen und Autobahnen in den letzten 10 Jahren.

Die bisher verwendeten Lkw-Zahlen des Verkehrsmodells haben nur für den Geltungsbereich des Bebauungsplans eine ausreichende Grundlage dargestellt. Für wichtige Straßen im weiteren Untersuchungsgebiet zeigen die Werte jedoch deutlich überzeichnete Größenordnungen auf und stehen damit im Widerspruch zur tatsächlichen Entwicklung des Lkw-Verkehrs (Beispiele siehe nachfolgende Tabelle).

Lkw-Belastungen (Lkw/Tag) in Straßen des weiteren Untersuchungsgebiets).

Querschnitt	Analyse 2007 (Stand 2011)	Stand 1. Auslegung	Prognose „Planfall 2020 nur Rosen- steintunnel / Leu- zetunnel“
Zuffenhausen B10 / 27	6 400	14 100	8 300
Feuerbach Heilbronner Straße	7 700	14 800	9 600
Stammheim-Süd	6 300	11 000	8 700

Daher wurden die Zählwerte des Lkw-Verkehrs als Ausgangsdaten verwendet. Die Lkw-Werte wurden auf Grundlage vorhandener Zählwerte (Zählungen 6 – 22 Uhr) mit dem Faktor 1,1 multipliziert, um die 24-Stunden-Werte zu ermitteln. Für den Nullfall 2020 wurde ein Zuwachs für den Lkw-Verkehr von 5 % unterstellt, wobei dieser Wert im Vergleich mit den vorliegenden Daten über die Lkw-Entwicklung der letzten Jahrzehnte eine eher hoch gegriffene Abschätzung darstellt.

Zur Feststellung der Veränderungen der Verkehrsbelastungen von Lkw über 2,8 t zulässige Gesamtmasse durch den Rosensteintunnel/Leuzetunnel (Nullfall – Planfall) wurde das Verkehrsmodell herangezogen.

Das Lkw-Durchfahrtsverbot wurde in den Berechnungen nicht berücksichtigt, da diese Maßnahme eine Ordnungsmaßnahme darstellt und zum Prognosezeitpunkt 2020 möglicherweise durch andere Maßnahmen ersetzt bzw. im regionalen Kontext ergänzt wurde.

6. Untersuchung der Fernwirkung - Verkehrsmengen

Die Fernwirkung stellt dar, wie sich die Realisierung des Rosensteintunnel / Leuzetunnels und der B 10/B 14-Verbindung auf das nachgelagerte und nachgeordnete Netz auswirkt. Farblich hinterlegt sind die Zu- und Abnahmen mit Werten von mindestens über bzw. unter 500 Kfz/Tag zwischen dem „Nullfall 2020 (Stand 2011)“ und dem „Planfall 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel“. Zu- bzw. Abnahmen von mehr bzw. weniger als 5 000 Kfz/Tag sind rot bzw. grün dargestellt.

Bundesstraßen

Querschnitt (Kfz/Tag)	Analyse 2007 (Stand 2011)	Nullfall 2020 (Stand 2011)	Planfall 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel	Planfall 2020 + weitere Maßnahmen
B10 Bereich Kallenberg	72.300	76.100	76.700	76.500
B10 westlich AS Stammheim-Süd	49.400	51.000	52.900	59.700
B10/27 Zuffenhausen	63.000	70.100	70.400	91.700
B10/27 südlich Friedrichswahl	82.300	94.600	97.000	106.500
B27 Heilbronner Straße südlich Pragsattel	54.000	55.100	53.200	62.200
B14 Willy-Brandt-Straße	85.900	97.000	94.500	96.400
B14 Cannstatter Straße	108.900	111.800	118.700	127.100
B14 Kappelberg-tunnel	81.600	92.900	93.600	96.200
B10 Hedelfingen	89.900	99.300	101.400	102.700

Vorbehaltsstraßen mit einem DTV > 5.000 Kfz/Tag

Querschnitt (Kfz/Tag)	Analyse 2007 (Stand 2011)	Nullfall 2020 (Stand 2011)	Planfall 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel	Planfall 2020 + weitere Maßnahmen
Bad Cannstatt				
Wilhelmsbrücke	7.800	11.400	6.000	7.400
Brückenstraße	11.700	14.700	10.200	12.200
Neckartalstraße	18.800	14.300	13.800	13.400
Schmidener Straße	21.800	20.400	20.200	25.400
Auerbachstraße	11.200	11.100	7.500	7.800
Rosensteinbrücke	17.000	21.600	13.000	15.000
Schönestraße	22.700	25.000	16.900	18.800
König-Karls-Brücke	49.800	52.100	54.200	57.900
Mercedesstraße	20.700	25.100	12.000	14.700

Querschnitt (Kfz/Tag)	Analyse 2007 (Stand 2011)	Nullfall 2020 (Stand 2011)	Planfall 2020 nur Rosensteintun- nel/Leuzetunnel	Planfall 2020 + weitere Maß- nahmen
Stuttgart-Ost				
Villastraße	14.800	12.600	13.200	14.300
Hackstraße	15.000	15.100	14.700	15.200
Poststraße	4.100	6.000	2.100	2.500
Stuttgart-Mitte				
Heilmannstraße	11.100	9.700	8.300	8.000
Stuttgart-Nord				
Stresemannstraße	11.800	15.200	14.700	16.200
Zuffenhausen				
Zabergäustraße	12.800	13.800	13.800	14.000
Unterlande Straße	10.600	12.800	12.600	12.000
Frankenstraße	15.200	15.700	13.800	17.700
Burgunder Straße	6.900	7.600	8.000	7.000
Ludwigsburger Straße (Nord)	12.400	13.100	12.000	10.700
Ludwigsburger Straße (Süd)	18.500	19.600	21.100	21.300
Haldenrainstraße (Kelterplatz)	14.100	16.600	19.800	20.300
Stammheimer Straße (Nord)	11.000	11.000	10.000	7.300
Stammheimer Straße (Süd)	8.300	7.500	7.700	5.800
Zahn-Nopper- Straße	11.900	14.400	12.300	10.400
Strohgäustraße (West)	17.100	19.400	14.300	11.500
Strohgäustraße (Ost)	8.300	8.800	7.000	6.700
Schwieberdinger Straße (Kallen- berg)	8.000	7.800	10.000	11.600
Schwieberdinger Straße (West)	36.000	38.100	42.800	39.300
Schwieberdinger Straße (Ost)	19.000	23.500	23.600	16.500
Feuerbach				
Wernerstraße	21.000	21.100	22.300	12.700
Auerbachstraße	11.200	11.100	7.500	7.800

Querschnitt (Kfz/Tag)	Analyse 2007 (Stand 2011)	Nullfall 2020 (Stand 2011)	Planfall 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel	Planfall 2020 + weitere Maßnahmen
Wangen				
Ulmer Straße	15.400	17.200	16.800	17.600
Inselstraße	11.400	13.900	12.800	13.500
Obertürkheim				
Augsburger Straße	11.900	12.500	14.000	14.100
Hedelfingen				
Hedelfinger Straße	13.400	18.900	19.300	17.200
Otto-Hirsch-Brücken	20.900	21.900	21.600	21.500
Untertürkheim				
Dietbachstraße	5.200	5.500	4.900	5.100

7. Ergebnisse

Maßgeblich ist die Betrachtung der Differenz des „Nullfalls 2020 (Stand 2011)“ und des „Planfalls 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel“, auf die sich die Darstellung der Ergebnisse beschränkt. Der Vergleich dieser Fälle zeigt die Wirkungen, die durch die Umsetzung des Projekts Rosensteintunnel / Leuzetunnel ohne den Einfluss anderer Maßnahmen entstehen.

7.1 Geltungsbereich des Bebauungsplans Rosensteintunnel / Leuzetunnel

„Nullfall 2020“ (Stand 2011)

Der „Nullfall 2020 (Stand 2011)“ stellt die Verkehrswerte für das Prognosejahr 2020 dar, wenn der Rosensteintunnel/Leuzetunnel nicht gebaut wird. Für das Prognosejahr 2020 wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehrszahlen erhöhen. Bei Nichtumsetzung der Planung im Prognosejahr 2020 ergeben sich folgende prognostizierte Verkehrsmengen:

- Pragstraße (Haldenstraße) ca. 53 000 Kfz/Tag
- Neckartalstraße im Bereich Wilhelma ca. 50 000 Kfz/Tag
- B 10/B 14 Uferstraße ca. 73 000 Kfz/Tag
- Pragstraße (Bei der Meierei) ca. 56 000 Kfz/Tag

Mit dem vorhandenen Netz wäre der Prognoseverkehr in der Pragstraße vor allem in den Spitzenzeiten nicht mehr abwickelbar. Der Vergleich des Nullfalls 2020 (Stand 2011) mit dem Prognose Planfall 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel zeigt, dass durch die Planungsrealisierung eine Bündelung auf der B 10-Trasse erreicht wird. Im Nullfall 2020 (Stand 2011) würde es zu einer Verdrängung von über 20 000 Kfz in andere Teile des Straßennetzes kommen. Eine regelmäßige Überlastung des Straßennetzes mit sich in die Region auswirkenden Staubildungen wäre die Folge, wobei nicht nur die

Hauptachsen, sondern auch das nachgeordnete Netz betroffen wären. Ohne den Ausbau der B 10 wäre damit eine beträchtliche weitere Belastung von Wohngebieten durch umverlagerten Verkehr auf Ausweichtrassen die Folge.

„Prognose Planfall 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel“

Der Prognoseplanfall stellt die Verkehrswerte für den Prognosehorizont 2020 dar, wenn die Prognosezahlen erreicht werden und der Rosensteintunnel/Leuzetunnel gebaut wird.

Im „Prognoseplanfall 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel“ ist von folgenden Verkehrsmengen auszugehen:

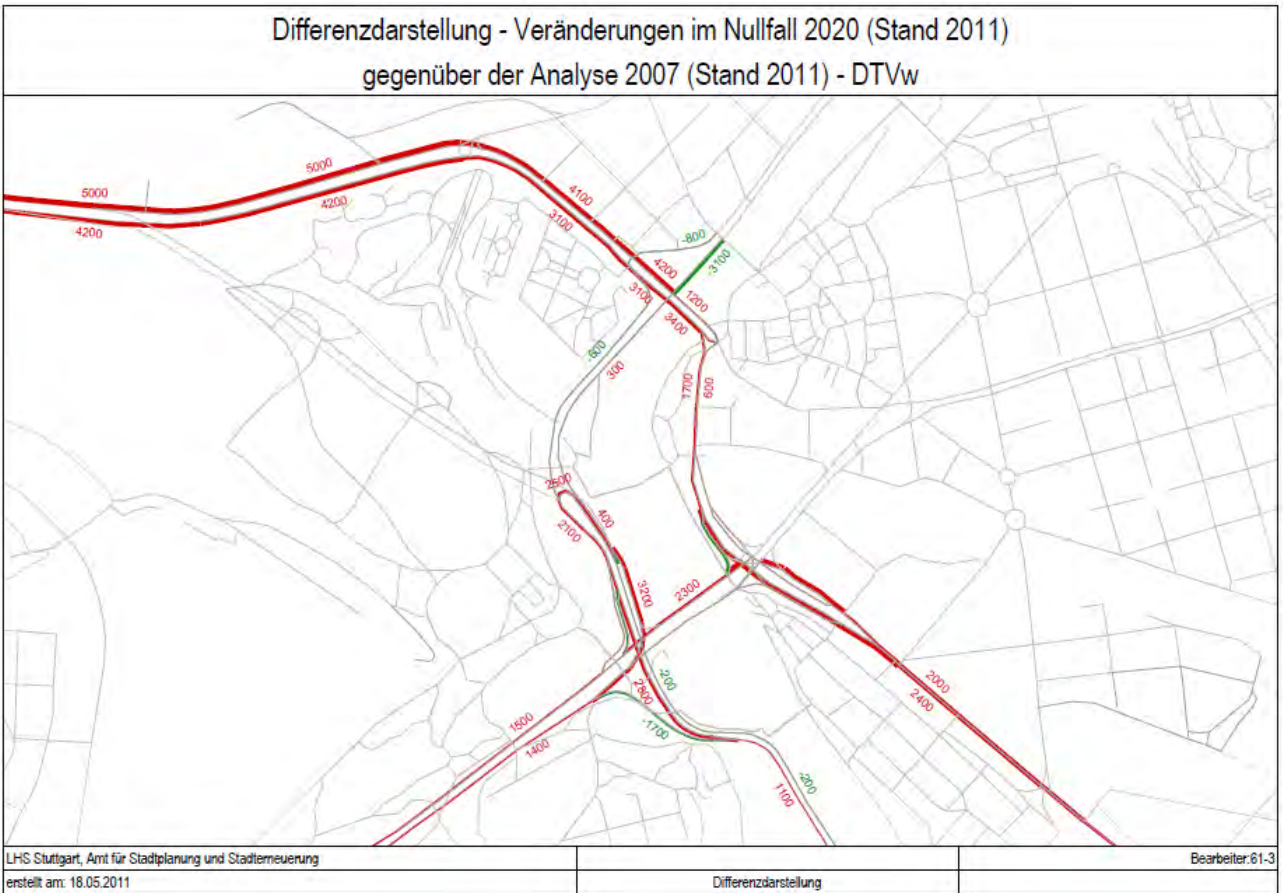
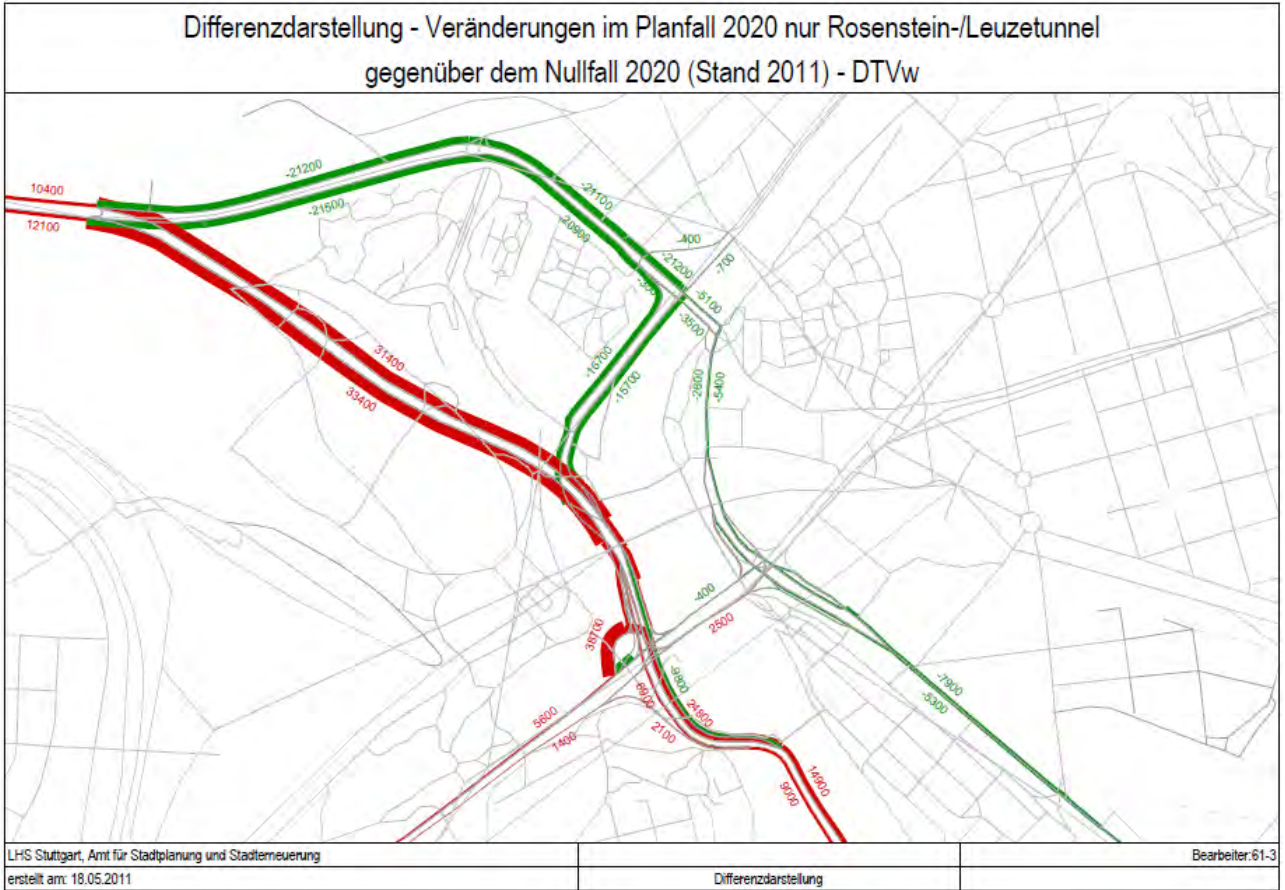
- Rosensteintunnel ca. 65 000 Kfz/Tag
- Pragstraße (Haldenstraße) ca. 11 000 Kfz/Tag
- Neckartalstraße ca. 17 000 Kfz/Tag
- B 10/B 14 Uferstraße ca. 97 000 Kfz/Tag
- Pragstraße (Bei der Meierei) ca. 79 000 Kfz/Tag

Der Vergleich der Zahlen zeigt, dass die Pragstraße massiv von Verkehr entlastet wird (- 42 000 Kfz/Tag), da der Verkehr der B 10 durch den Rosensteintunnel geführt wird. Die Neckartalstraße wird um 33 000 Kfz/Tag entlastet, da auch hier der Verkehr der B 10 entfällt. Der Bereich B 10/B 14 erfährt eine Mehrbelastung von 24 000 Kfz/Tag, die durch die Bündelung des Verkehrs auf der Bundesstraße entsteht. Die Ursache ist sowohl der leistungsfähige Ausbau der B 10 als auch die neue B 10/B 14-Verbindung in Richtung Innenstadt (direkter Linksabbieger).

An der Pragstraße (Bei der Meierei) nimmt die Verkehrsmenge gegenüber dem Nullfall 2020 (ca. 56 000 Kfz/Tag) auf ca. 79 000 Kfz/Tag um ca. 23 000 Kfz/Tag zu. Grund hierfür ist die Bündelungswirkung, die durch den Rosensteintunnel entsteht und durch die Straßen des nachgeordneten Straßennetzes von Durchgangsverkehr entlastet werden können.

Ein Ausbau von weiteren Verkehrsflächen außerhalb des projizierten Rosenstein- und Leuzetunnels ist für die Realisierung auch bei Erreichen der Prognoseverkehrsmenge nicht erforderlich, allerdings werden deutliche Kapazitätsgrenzen erreicht. Auch städtebauliche Verbesserungsmaßnahmen, z. B. die Realisierung eines B 10/B 27-Tunnels im Bereich Zuffenhausen würden durch eine aus dem Rosensteintunnel begründeten Verkehrszunahme nicht verhindert.

Die Veränderung der Verkehrsmengen für den maßgeblichen Prognoseplanfall nur Rosensteintunnel in Bezug auf den Nullfall 2020 und den Analysefall 2007 kann den folgenden Grafiken entnommen werden.



7.2 Nach gelagertes Straßennetz

a) Bundesstraßen

Die durch den Rosensteintunnel/Leuzetunnel verursachten Zunahmen des Kfz-Verkehrs auf den Bundesstraßen außerhalb des Geltungsbereichs liegen bei Werten von deutlich unter 5 %. Im Bereich B 14/Neckartor und B 27/südlich Pragsattel ist eine leichte Abnahme der Verkehrsmenge festzustellen.

Ausnahmen bilden die B 14/Cannstatter Straße und die B 10 Pragstraße im künftigen Verflechtungsbereich zwischen dem Ostportal Pragsatteltunnel und dem Westportal des Rosensteintunnels.

Die B14/Cannstatter Straße weist im Nullfall eine Verkehrsmenge von 111 800 Kfz/Tag (Nullfall 2020 (Stand 2011)) auf, nach Inbetriebnahme des Rosensteintunnels / Leuzetunnels und des direkten Linksabbiegers Richtung Innenstadt sind es künftig 118 700 Kfz/Tag. Dies ist vor allem durch die verbesserte Linksabbiegemöglichkeit von der B 10/B 14 in Richtung Innenstadt zu erklären und bedeutet eine Zunahme von ca. 6 %. Im weiteren Verlauf der B 14 Richtung Innenstadt baut sich die Zunahme durch die Abflüsse an den Knotenpunkten Villastraße und Wolframstraße wieder ab, so dass in der Willy-Brandt-Straße eine leichte Abnahme gegenüber dem Nullfall 2020 (Stand 2011) festzustellen ist.

Die B 10 zeigt an der Pragstraße im künftigen Verflechtungsbereich zwischen dem Ostportal Pragsatteltunnel und dem Westportal des Rosensteintunnels eine deutliche Zunahme des Verkehrs auf. Während im Nullfall 2020 (Stand 2011) 56 300 Kfz/Tag auf der Pragstraße errechnet wurden, sind dies nach Inbetriebnahme des Rosensteintunnels/Leuzetunnels nach den Modellrechnungen 78 800 Kfz/Tag. Diese Zunahme ergibt sich durch den Bündelungseffekt der leistungsfähig ausgebauten B 10, die dadurch zu einer attraktiveren Route als im Bestand, z. B. auch gegenüber Strecken durch das nachgeordnete Straßennetz, wird.

b) Vorbehaltsstraßen

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Straßen in den untersuchten Stadtbezirken dargestellt, deren Belastungen deutliche Veränderungen gegenüber dem Nullfall aufweisen. In den Stadtteilen Mitte, Nord, Feuerbach, Wangen, Obertürkheim, Untertürkheim und Hedelfingen können nur geringe Veränderungen durch den Rosensteintunnel/Leuzetunnel festgestellt werden.

Bad Cannstatt

Die meisten Vorbehaltsstraßen in Bad Cannstatt werden durch den Rosensteintunnel entlastet, zum Teil erheblich (Wilhelmsbrücke, Rosensteinbrücke, Mercedesstraße bis zu ca. 50 %). Auf der König-Karls-Brücke ergibt sich eine geringe Verkehrszunahme (ca. 4 %), die durch den heute nicht vorhandenen Linksabbieger aus Richtung Neckartalstraße nach Bad Cannstatt entsteht, der eine kurze Anbindung der B 10 nach Bad Cannstatt schafft, aber die Prag- und Schönstraße entlastet.

Stuttgart-Ost

Die Hack- und die Villastraße zeigen geringe Veränderungen der Verkehrsbelastungen auf. Für die Hackstraße bestehen weitere Entlastungspotenziale. Die Poststraße in Berg kann um über 50% entlastet werden, da hier ein Teil des Verkehrs entfällt, der – zum Zeitpunkt 2011 im Übrigen rechtswidrig - den ebenen U-Turn in der Neckartalstraße umgeht.

Zuffenhausen

Die Verkehrszahlen zeigen sowohl Be- als auch Entlastungen auf, die meistens geringe Größenordnungen (ca. +/-10%) aufweisen. Die größte absolute Zunahme ergibt sich im Bereich Porscheplatz mit einer Zunahme von 38 100 auf 42 800 Kfz/Tag, die größte prozentuale Zunahme an der äußeren Schwieberdinger Straße (Bereich Neuwirtshaus) von 7 800 Kfz/Tag auf 10 000 Kfz/Tag.

8. Funktionserfüllung/Leistungsfähigkeit

In einer **Verkehrstechnischen Voruntersuchung** wurde die Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmengen (Planfall 2020) detaillierter betrachtet. Der Planfall 2020 + weitere Maßnahmen entspricht dieser Grundlage. Das Straßennetz des Untersuchungsraums umfasste den Straßenzug Cannstatter Straße, König-Karls-Brücke, der Abschnitt zwischen Schwanenplatztunnel und König-Karl-Straße sowie die Pragstraße, Neckartalstraße, Rosensteinbrücke zwischen Haldenstraße, Wilhelma und Badstraße. Schwerpunkt dieser Untersuchung war die Funktionsfähigkeit der B 10/B 14-Verbindung, insbesondere wegen des Umgangs mit den Rückstaulängen in den Tunnelbauwerken.

Die Ergebnisse der verkehrlichen Bewertung werden wie folgt zusammengefasst:
In ca. 95 % des Tagesablaufs ist davon auszugehen, dass das Verkehrssystem des Untersuchungsraums, unter Berücksichtigung der vorgegebenen Prognoseverkehrsmengen und der in der Untersuchung vorausgesetzten Annahmen, ausreichend leistungsfähig funktionieren kann.

Der Rosensteintunnel kann die prognostizierte Verkehrsmenge von ca. 67 000 Kfz/Tag aufnehmen. Die auf zwei Fahrstreifen (Gegenverkehr) zurückgebaute Pragstraße und die Neckartalstraße weisen aufgrund der Entlastungswirkung des Rosensteintunnels mit den prognostizierten Verkehrsmengen ebenfalls eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Querschnitts auf. Die Knotenpunkte im Untersuchungsraum (Straßennetz Cannstatter Straße - König-Karl-Brücke - Schönstraße - Rosensteinbrücke - Neckartalstraße - Pragstraße) werden als unkritisch beurteilt (Qualitätsstufen C und D) und entsprechend der Verkehrsbelastung dimensioniert.

Der Gutachter bewertet lediglich den Knotenkomplex Kreuzung B 10/B 14 (direkter Linksabbieger), Anschluss König-Karls-Brücke und Cannstatter Straße in der Morgenspitzenstunde auf Grundlage festgelegter Signalumläufe als kritisch, jedoch noch leistungsfähig (Qualitätsstufe D). Hier können unter ungünstigen Konstellationen kurzzeitige Überlastungen auftreten. Es ist zu empfehlen, durch eine schnell auf die Belastungssituation reagierende Signalsteuerung, kombiniert mit Verkehrsleitsystemen, den Verkehrsablauf zu optimieren und Leistungspotenziale zu nutzen.

Eine Abwicklung von über den angenommenen Prognoseansatz hinausgehenden Mengen ist daher mit dem gewählten Verkehrssystem und bei einzelnen Relationen (vor allem direkter Linksabbieger) nicht an Ort und Stelle möglich.

Der Ausbau der B 10 mit dem Neubau des Rosensteintunnels und dem Umbau der B 10/B 14-Verbindung liegt in einem Bereich, der aufgrund der Randbedingungen, wie Städtebau, Denkmalschutz, Mineralwasservorkommen etc., auch unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten mit über den Prognoseansatz hinausgehenden Mengen nicht noch leistungsfähiger ausgebaut werden kann. Insgesamt ist festzustellen, dass die Leistungsfähigkeit der zugrunde gelegten Planungsvariante für den Neubau des B 10-Rosensteintunnel und der B 10/B 14 -Verbindung am Leuze auf Grundlage des Prognoseansatzes unter innerstädtischen Gesichtspunkten ausreichend ist. (Qualitätsstufe D).

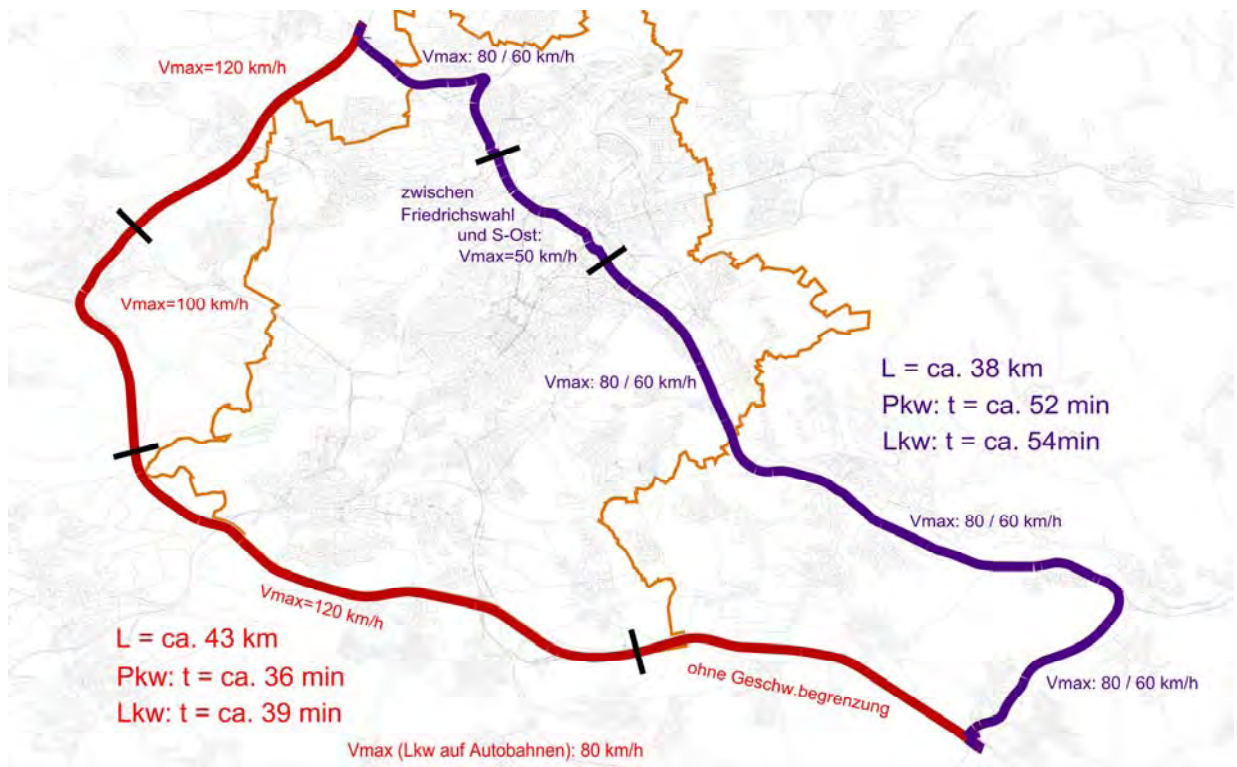
Die Realisierung der neuen B 10/B 14-Verbindung ermöglicht die leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs sowohl auf der B 10 als auch auf der B 14. Der direkte Linksabbieger der B 14 in Richtung Innenstadt nimmt im Prognosefall ca. 25.000 Kfz/Tag auf. Der ergänzte Linksabbieger aus Richtung Wilhelma in Richtung Bad Cannstatt wird von rund 5 000 Kfz/Tag genutzt, verbessert die Erschließung Bad Cannstatts und ermöglicht eine hohe Flexibilität im Straßennetz vor allem bei Veranstaltungen im Neckarpark. Zudem kann durch diese direkte Anbindung an Bad Cannstatt die Schönstraße und Pragstraße entlastet werden.

9. Durchgangsverkehr im Zuge der B10

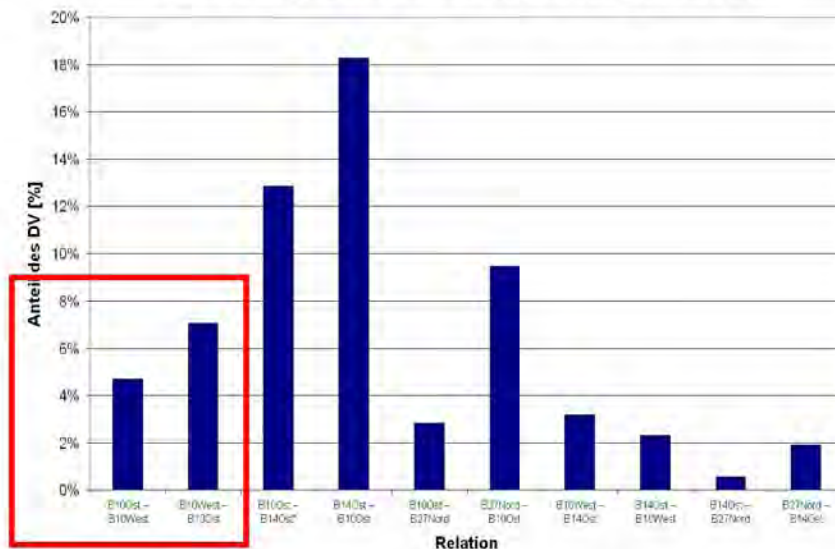
Die Frage, ob durch den Rosensteintunnel Durchgangsverkehr im Zuge der B 10 generiert wird, wurde mehrfach mit Hilfe von Kennzeichenerfassungen durch die Universität Stuttgart untersucht.

Die B 10 weist einen geringen Anteil an Durchgangsverkehr (DV) auf. Entsprechende Erhebungen der Universität Stuttgart an der Gemarkungsgrenze (Neuwirtshaus und Hedelfingen) nach Inbetriebnahme des Pragsatteltunnels 2006 haben dies bestätigt. Vor der Inbetriebnahme des Pragsatteltunnels betrug der Durchgangsverkehr ca. 3,4 %, nach dessen Eröffnung 5,6 % (siehe Abbildung „Anteil des Durchgangsverkehrs“). Auf Grundlage von Modellrechnungen kann davon ausgegangen werden, dass dieser Wert eine Größenordnung von 10% nicht übersteigen wird. Dass bei Störfällen auf der A 8/81 und im umgebenden Netz der Durchgangsverkehr auf der B 10 höher sein kann, ist eine Auswirkung, die im Straßennetz grundsätzlich immer auftreten kann – ist aber zeitlich auf diese Fälle begrenzt. Es kann aber nicht davon ausgegangen werden, dass die B 10 im Normalfall von einem größeren Anteil des Verkehrs als Ausweichstrecke zwischen der AS Zuffenhausen und der AS Wendlingen genutzt wird.

Hintergrund ist vor allem, dass die B 10 keine wirkliche zeitliche Alternative darstellt. Die als Maßnahme zum Luftreinhalte- und Aktionsplan im gesamten Streckenzug der B 313/B 10 eingeführte Geschwindigkeitsregelung 60/80 verstärkt diese Tatsache (siehe Abbildung).



Anteil des Durchgangsverkehrs Erhebung der Universität Stuttgart 2006



Anteil des Durchgangsverkehrs bezogen auf die Verkehrsstärke des Einfahrtmessquerschnitts (Zeitraum 6-18 Uhr)

10. Ergänzende Maßnahmen

Die durch den Rosensteintunnel/Leuzetunnel entstehenden gewünschten Entlastungen in den nachgeordneten Straßen der Stadtbezirke werden durch die aufgezeigten Veränderungen des „Nullfall 2020 (Stand 2011)“ zum „Planfall nur Rosensteintunnel / Leuzetunnel“ deutlich. Diese Ergebnisse beinhalten keine ergänzenden Maßnahmen in den Stadtteilen, die zu einer weiteren Verbesserung führen könnten. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans Rosensteintunnel/Leuzetunnel, sondern Inhalt einer separaten Beschlussvorlage.