

Sitzungsvorlage Nr. VA-176/2021

Verkehrsausschuss

am 27.10.2021



zur Beschlussfassung

06.10.2021

- Öffentliche Sitzung -

-Ö-VA-176/2021

Zu Tagesordnungspunkt 9

**Faktencheck „Verkehrliche Herausforderungen im Nordosten Stuttgart“,
u. a. Antrag der FDP-Fraktion vom 20.09.2020 und Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
vom 22.09.2020**

I. Sachvortrag:

Im Juni und Juli 2020 fand auf Initiative des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg ein Faktencheck zu den verkehrlichen Herausforderungen im Nordosten der Landeshauptstadt statt. Mitte Juli dieses Jahres hat das Verkehrsministerium eine Abschlussdokumentation zu diesem Faktencheck veröffentlicht. Diesen Bericht hat die Geschäftsstelle den Mitgliedern und stellvertretenden Mitgliedern des Verkehrsausschusses mit einer Mail vom 02.08.2021 übermittelt. Mit Vorliegen dieses Berichtes können die Anträge der FDP-Fraktion vom 20.09.2020 zum Thema Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring und der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 22.09.2020 zum Thema Mobilitätspakt Nordost behandelt werden.

Ein weiterer Antrag der Fraktionen von Freien Wählern, CDU/ÖDP und FDP vom 14.07.2021 mit der Forderung nach einer Präsentation der Ergebnisse des Faktenchecks durch das Landesverkehrsministerium in der Regionalversammlung am 22.09.2021 wurde zurückgezogen, nachdem in der Verkehrsausschusssitzung am 21.07.2021 bekannt gegeben wurde, dass der Abschlussbericht inzwischen vorliege und verteilt werde.

I.1 Einschätzung der Geschäftsstelle zum Faktencheck

Der Faktencheck umfasste vier Fachdialoge und eine abschließende Podiumsdiskussion. Mit diesem Dialogprozess sollten alle Beteiligten auf einen einheitlichen Wissensstand gebracht, neue und verkehrsträgerübergreifende Ideen zur Verbesserung der Verkehrssituation entwickelt, ein gemeinsamer Nenner für mögliche Lösungen gefunden und die Diskussion um den Nord-Ost-Ring versachlicht werden. Inhaltlich sollte sich die Veranstaltung nicht auf den Nord-Ost-Ring beschränken, sondern zudem neue verkehrsträgerübergreifende Lösungsansätze in den Blick nehmen. Vor Entscheidungen für oder gegen bestimmte Maßnahmen sollten alle Fakten objektiv und transparent geprüft werden.

Aus Sicht der Geschäftsstelle wurden diese Zielsetzungen durch den Faktencheck nur teilweise erreicht:

- Die Veranstaltungsreihe ermöglichte einen intensiven Austausch zu den Fakten und jeweiligen Vorstellungen. Der Wissensstand konnte dadurch vereinheitlicht werden. Weitestgehend unstrittig ist u. a., dass im Nordosten von Stuttgart erhebliche Verkehrsprobleme und ein Bedarf für eine Verbesserung der Verkehrssituation bestehen. Mit Ausnahme weniger Teilnehmer wurde auch die Qualität und Eignung des regionalen Verkehrsmodells für die bisherigen Untersuchungen anerkannt (und der be-

reits bekannte Aktualisierungs- und Detaillierungsbedarf für weitergehende Studien bestätigt). Ebenso wurden die bislang zum Nord-Ost-Ring vorliegenden Bewertungsergebnisse nicht in Frage gestellt.

- Eine Versachlichung der bisherigen Diskussion wurde erzielt, eine Annäherung oder Aufweichung der Positionen fand dagegen nicht statt. Für die Befürworter des Nord-Ost-Rings ist es wegen der schon mehrfach nachgewiesenen volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit und der vielfachen Vorteile dieses Projektes nach wie vor angebracht, dass das Land zeitnah dessen Planung aufnimmt. Der verkehrliche Nutzen wurde im Rahmen des Faktenchecks nicht widerlegt. Demgegenüber überwiegen für die Projektgegner weiterhin die Nachteile des Nord-Ost-Rings, wie z. B. die Eingriffe in Natur, Landschaft, landwirtschaftliche und erholungsrelevante Flächen. Als nachteilig wird ferner gesehen, dass Straßenbauprojekte wegen der langen Realisierungszeiträume keine aktuellen Verkehrsprobleme lösen können und ungewollte Folgen für den Arten- und Klimaschutz hätten. Eine Einigung oder zumindest Kompromisse in Richtung Realisierung des Nord-Ost-Rings konnten somit nicht erzielt werden. Insbesondere das Landesverkehrsministerium lehnt diese Maßnahme unverändert strikt ab.
- Konkrete, einvernehmlich getragene Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation im Nordosten von Stuttgart konnten im Rahmen des Faktenchecks nicht erarbeitet werden. Es wurde zwar eine Reihe an z. T. auch verkehrsträgerübergreifenden Ideen vorgebracht, wie z. B. eine zweistreifige Verbindung, kleinere und punktuelle Maßnahmen, eine Umfahrung von Hegnach, die Westrandbrücke in Remseck, ein Mobilitäts- und Verkehrsmanagement, ein Mobilitätspakt zur Erarbeitung kleinräumiger Lösungen, Radschnellverbindungen, eine Stärkung des Busverkehrs oder eine Schienenverbindung Ludwigsburg – Waiblingen. Eine Verständigung auf zeitnah zu untersuchende Maßnahmen oder auf ein gemeinschaftliches Vorgehen zur Lösungsfindung bzw. Prüfung von Maßnahmenvorschlägen erfolgte jedoch nicht. Die im Rahmen der Veranstaltung vonseiten des Landes angekündigten Korridore für mögliche Lösungswege liegen somit bislang nur in sehr unkonkreter Form vor.

Der MIV wird trotz der erheblichen Anstrengungen bei den alternativen Verkehrsmitteln auch künftig den größten Teil des Verkehrs ausmachen. Aufgrund der demographischen Entwicklung, zunehmender Einwohnerzahlen im Ballungsraum sowie der u. a. durch Wohnflächenknappheit im Ballungskern erzeugten Wege zwischen Umland und Kern sind weitere Zuwächse auch im MIV absehbar. Die schon heute erheblichen Verkehrsprobleme im Nordosten von Stuttgart dürften sich in der Folge verstärken. Nichtstun stellt für diesen Raum somit keine Lösung dar. Somit ist es zu bedauern, dass der Faktencheck keine konkreten, gemeinsam getragenen und rasch umsetzbaren Maßnahmenvorschläge erbracht hat. Auch eine Verständigung auf das gemeinsame weitere Vorgehen der relevanten Beteiligten steht noch aus.

Im Abschlussbericht zum Faktencheck schlägt das Verkehrsministerium einen Mobilitätspakt für den Nordosten Stuttgarts vor, in dem die Beteiligten an konkreten Maßnahmen arbeiten sollen. Zudem will das Ministerium auf Basis des in Aufstellung befindlichen Landesverkehrsmodelles und unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen hinsichtlich der Klimaschutzziele, der Bevölkerungsentwicklung und eines geänderten Mobilitätsverhaltens eine neue Verkehrsuntersuchung für die Region durchführen.

Zu beiden Vorschlägen liegen der Geschäftsstelle bislang keine näheren Informationen vor, wie z. B. zu den Beteiligten, Inhalten, möglichen Maßnahmen, Kosten und Zeitschienen, die eine fundierte Einschätzung zu einer Mitwirkung des Verbandes Region Stuttgart oder zur Eignung dieser Vorschläge ermöglichen würden. Insofern muss die Initiative des Landes zu diesen Vorschlägen abgewartet werden.

I.2 Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 22.09.2020 „Mobilitätspakt Nordost“

Zu dem in der **Anlage 1** dargestellten Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen hat der Verkehrsausschuss bei der Antragseinbringung in der Sitzung am 14.10.2020 beschlossen, dass über eine regionale Initiative zur Gründung eines Mobilitätspaktes Nord-Ost erst nach Vorliegen des Berichtes über den Faktencheck und der Schlussfolgerungen des Landes aus dieser Veranstaltung entschieden werden soll.

Die bisherigen Mobilitätspakte in Baden-Württemberg wurden unter politischer Leitung des Landes organisiert und werden von Landesseite koordiniert (im Falle des „Mobilitätspaktes Rhein-Neckar“ haben die teilnehmenden Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen den Verband Region Rhein-Neckar mit der Koordination beauftragt). Da im nun vorliegenden Abschlussbericht zum Faktencheck explizit der Vorschlag von Herrn Minister Hermann zur Gründung eines Mobilitätspaktes für den Nordosten Stuttgarts ausgeführt ist, ist zudem davon auszugehen, dass das Land diesen Vorschlag weiterverfolgen und in die Tat umsetzen möchte. Insofern erscheint es nicht zielführend, dass die Region hier nun die Initiative ergreift und versucht, das Heft des Handelns zu übernehmen.

I.3 Antrag der FDP-Fraktion vom 20.09.2020 „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“

Zu den Punkten 1 und 2 des in der **Anlage 2** dargestellten Antrags der FDP-Fraktion hat der Verkehrsausschuss bei der Einbringung des Antrags in der Sitzung am 14.10.2020 beschlossen, dass eine Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen des Landschaftsmodelles und des Mehrverkehrs auf der B 29 nicht vorgenommen werden soll. Hingegen soll über die in Punkt 3 beantragte Beauftragung eines Rechtsgutachtens zur juristischen Durchsetzbarkeit der Planungen erst nach Vorliegen des Berichtes über den Faktencheck und der Schlussfolgerungen des Landes aus dieser Veranstaltung entschieden werden.

Rechtliche Grundlage für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der eine Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) darstellt. Der Bedarfsplan ist eine gesetzliche Konkretisierung des Bundesverkehrswegeplanes. Im Bedarfsplan stellt der Bund den Bedarf für neue und auszubauende Streckenabschnitte im Bundesfernstraßennetz fest. Der Ausbau erfolgt gemäß § 2 FStrAbG nach Stufen, die im Bedarfsplan bezeichnet sind, und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel.

Der Bedarfsplan differenziert hinsichtlich der Prioritäten in laufende / fest disponierte sowie neue Vorhaben. Bei den neuen Vorhaben wird weiter unterschieden in die Dringlichkeitsstufen Vordringlicher Bedarf (VB), Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E) sowie Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) und Weiterer Bedarf (WB).

Die Vorhaben des **VB** und **VB-E** sollen im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umgesetzt oder zumindest begonnen werden. Eine Einordnung in den VB oder VB-E bedeutet einen uneingeschränkten Planungsauftrag. Für diese Projekte liegt **Planungsrecht** vor und die vertiefenden Planungsschritte (Raumordnungs-, Linien- bzw. Trassenbestimmungs-, Planfeststellungsverfahren usw.) können eingeleitet bzw. weitergeführt werden.

Vorhaben des **WB** werden dagegen mutmaßlich erst nach 2030 finanziert werden können. Einige Vorhaben des **WB** wurden in den **WB*** eingestuft, z. B. wenn sie wegen ihres Umfangs, voraussichtlich langer Planungszeiträume oder einer sachlichen Verknüpfung mit vordringlichen Projekten, schon frühzeitig geplant werden **sollten**. Eine Planungspflicht ist damit jedoch nicht verbunden.

Der Nord-Ost-Ring ist im Bedarfsplan als Maßnahme des **WB*** eingestuft (Hinweis: es wurde zudem bereits ein Linienbestimmungsverfahren durchgeführt und die linienbestimmte Trasse wird im Regionalplan durch ein Vorranggebiet vor entgegenstehenden Nutzungen gesichert). Eine vorbehaltlose Planungspflicht für diese Maßnahme besteht nicht. Dem Land, das die Maßnahmen an den Bundesstraßen in Auftragsverwaltung für den Bund plant, steht ein Beurteilungsspielraum unter Berücksichtigung o. g. zur Verfügung stehender Mittel und insbesondere der finanziellen und personellen Planungskapazitäten sowie der Dringlichkeiten der anderen Maßnahmen des Bedarfsplanes zu. Vor diesem Hintergrund sieht die Geschäftsstelle keine Chancen des Verbands für eine Durchsetzbarkeit vertiefter Planungen gegenüber dem Land auf dem Klageweg.

II. Beschlussvorschlag:

1. Die Einschätzung der Geschäftsstelle zum Abschlussbericht über den Faktencheck wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 22.09.2020 „Mobilitätspakt Nordost“ wird für erledigt erklärt.
3. Der Antrag der FDP-Fraktion vom 20.09.2020 „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring“ wird für erledigt erklärt.

Anlage(n):

- 1 Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 22.09.2020
- 2 Antrag der FDP-Fraktion vom 20.09.2020