

Antrag

Fritz Kuhn u.a. Bündnis 90/Die Grünen

vom 13.11.1996

Drs. 12/652

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Raumordnungsverfahren Stuttgart 21 Aufnahme der Überbauung der Bahnhofflächen in den Untersuchungsrahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I.

zu berichten,

1. ob im Zuge des Raumordnungsverfahrens des Projekts Stuttgart 21 bei der Umweltverträglichkeitsprüfung eine umfassende und sachgerechte Bewertung des Gesamtprojekts Stuttgart 21 mit allen seinen Bestandteilen vorgenommen wird;
2. ob sie die Auffassung teilt, daß die Überbauung der freiwerdenden Gleisflächen in der Stuttgarter Innenstadt originärer Bestandteil und hinsichtlich der Finanzierung sogar die Voraussetzung des Projekts Stuttgart 21 ist;
3. aus welchen Gründen der Rückbau der freiwerdenden Bahnanlagen und die damit verbundene städtebauliche Nutzung ausdrücklich aus dem Untersuchungsrahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgenommen wird;
4. ob die Landesregierung die Ansicht teilt, daß auch aus rechtlichen Gründen aufgrund des genannten unmittelbaren sachlichen Zusammenhangs die anschließende städtebauliche Nutzung nicht aus dem Untersuchungsrahmen der UVP ausgeklammert werden kann; wenn nein, warum nicht;

II.

dafür Sorge zu tragen, daß die anschließende städtebauliche Nutzung als originärer Projektbestandteil in den Untersuchungsrahmen der UVP des Raumordnungsverfahrens aufgenommen wird.

12. 11. 96

Kuhn, Birgitt Bender, Stephanie Günther, Stolz, Kretschmann, Walter, Buchter,
Dr. Schäfer, Bündnis 90/Die Grünen

Begründung

Nach einer Mitteilung des Regierungspräsidiums Stuttgart zur Festlegung des Untersuchungsrahmens für die

Umweltverträglichkeitsprüfung im Zuge des Raumordnungsverfahrens Stuttgart 21 sollen aus dieser Untersuchung die Fragen des anschließenden Rückbaus der Bahnanlagen und der Überbauung ausgeklammert werden.

Dies erscheint unlogisch, da in einer Umweltverträglichkeitsprüfung die gesamten Auswirkungen eines Projekts umfassend bewertet werden sollen. Die Nutzung und Überbauung der freiwerdenden Gleisflächen sind ein originärer Bestandteil und aufgrund der Finanzierung bekanntlich unbedingte Voraussetzung des Projekts. Eine grundlegende Wahlfreiheit hinsichtlich der anschließenden Nutzung der Flächen besteht de facto nicht.

Aufgrund dieses unmittelbaren Zusammenhangs erscheint es nicht gerechtfertigt, die Umweltwirkungen dieser Überbauung aus dem Untersuchungsrahmen auszuklammern. Da dieses ganz offensichtlich einer Salamtaktik gleichkommt, werden die Zweifel in der Bevölkerung, ob dieses Projekt einer wirklich fairen Prüfung unterzogen wird, weiter genährt. Daneben ist auch die Frage zu stellen, ob eine solche Abtrennung rechtlich Bestand haben kann.

Im Interesse einer Beurteilung der Gesamtauswirkungen des Projekts muß der Untersuchungsrahmen entsprechend ergänzt werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 12. Dezember 1996 Nr. 33 3824.5 0/53 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr im Einvernehmen mit dem Wirtschaftsministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu I. 1.:

Das Raumordnungsverfahren für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart Augsburg, Bereich Stuttgart Wendlingen und die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart beziehen sich auf den eisenbahntechnischen Teil des Gesamtprojekts. Hierfür wird eine umfassende Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt, wie sie in dem von der Deutschen Bahn AG Anfang des Jahres vorgelegten Scoping-Papier vorgestellt und im Scoping-Verfahren ausgestaltet wurde. Der Antrag der DB Projekt GmbH Stuttgart 21 auf Durchführung des Raumordnungsverfahrens, der am 6. Dezember d. J. beim Regierungspräsidium Stuttgart als zuständiger höherer Raumordnungsbehörde eingereicht wurde, umfaßt diese festgelegten Untersuchungen zu jedem in Frage kommenden Schutzgut der Umwelt nach dem gegenwärtigen Planungsstand. Zu den Ergebnissen der Untersuchungen kann sich jedermann innerhalb der vorgesehenen Zeit der öffentlichen Auslegung bzw. der festgelegten Frist zur Stellungnahme äußern. Die Bewertung der Umweltverträglichkeit wird daraufhin ein wesentliche

Die städtebauliche Entwicklung ist dagegen ein Kernelement der kommunalen Selbstverwaltung. Sie ist deshalb Gegenstand der Bauleitplanung der Landeshauptstadt Stuttgart. Im Rahmen der Erstellung des Flächennutzungsplans und zur Vorbereitung der Bebauungspläne für die freiwerdenden Flächen hat die Landeshauptstadt Stuttgart bereits ökologische Untersuchungen durchgeführt, die in ihrem Umfang und in der Intensität der besonderen Bedeutung des Projektes Stuttgart 21 angepaßt sind. Das Regierungspräsidium Stuttgart wird sich bei der Genehmigung des Flächennutzungsplanes sowie der Anzeige des Bebauungsplanes mit der kommunalen Planung auseinandersetzen und stellt insoweit sicher, daß auch bei einem aus rechtlichen Gründen in unterschiedlichen Verfahren zu beurteilenden Projekt die Umweltverträglichkeit entsprechend der gesetzlichen Vorgaben geprüft wird.

Damit wird sichergestellt, daß im Ergebnis eine umfassende und sachgerechte Bewertung des gesamten Projektes Stuttgart 21 vorgenommen wird.

Zu I. 2.:

Der Umfang und die Bestandteile des Projektes Stuttgart 21 wurden zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart, der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn AG einvernehmlich in der Rahmenvereinbarung zum Projekt Stuttgart 21 vom 7. November 1995 festgelegt. Danach beinhaltet das Projekt Stuttgart 21 die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, bei welcher der Kopfbahnhof durch einen tiefliegenden Durchgangsbahnhof ersetzt und der heutige Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlagert wird. Über die Neubaustrecke Stuttgart Wendlingen wird der Landesflughafen an die Neubaustrecke eingebunden. Die Überbauung ist dagegen nicht Bestandteil der Rahmenvereinbarung. Vielmehr hat

erst die Umsetzung der in der Rahmenvereinbarung festgelegten Maßnahmen zur Folge, daß ca. 100 ha Grundstücksflächen der Deutschen Bahn AG für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung gestellt werden können.

Die Deutsche Bahn AG hat sich in der Rahmenvereinbarung verpflichtet, die Erlöse aus dem Verkauf dieser Grundstücksflächen in Höhe von 2.175 Millionen DM in die Finanzierung des Projektes Stuttgart 21 einfließen zu lassen. Die Überbauung aller freiwerdenden Flächen ist jedoch nicht zwingende Voraussetzung für das Projekt Stuttgart 21. Die Deutsche Bahn AG kann auch freiwerdende Flächen weiterhin selbst nutzen. In einem solchen Fall ist sie jedoch verpflichtet, für die jeweiligen Grundstücke den Wert in die Finanzierung einzubringen, der der Ermittlung der Grundstückserlöse in der Rahmenvereinbarung zugrunde lag. Gleiches gilt für Grundstücksflächen, für die die Deutsche Bahn AG einen niedrigeren Verkaufspreis als marktüblich vereinbart.

Zu I. 3.:

Der Rückbau der vorhandenen Bahnanlagen sowie die städtebauliche Nutzung sind nicht vom Raumordnungsverfahren umfaßt, da das Raumordnungsverfahren und die nachfolgenden Planungsschritte keine Entscheidung über die städtebauliche Entwicklung der Landeshauptstadt Stuttgart zulassen. Fragen der städtebaulichen Entwicklung unterliegen ausschließlich der kommunalen Selbstverwaltung. Weder der Vorhabenträger, die Deutsche Bahn AG, noch das Regierungspräsidium Stuttgart als die das Vorhaben beurteilende Behörde im Raumordnungsverfahren haben einen originären Einfluß auf die konkrete Ausformung der städtebaulichen Entwicklung.

Insbesondere im Rahmen der Abwägung der einzelnen eisenbahntechnischen Varianten können jedoch deren Auswirkungen, zum Beispiel unterschiedliche städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten, in das Raumordnungsverfahren einfließen, ohne daß dabei jedoch eine Entscheidung über die einzelnen städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten oder deren Umweltverträglichkeit getroffen wird.

Zu I. 4.:

Trotz des Zusammenhangs zwischen der Planung der Deutschen Bahn AG und den städtebaulichen Planungsabsichten der Landeshauptstadt Stuttgart muß aus rechtlichen Gründen eine Unterscheidung zwischen beiden Verfahren getroffen werden. Nach § 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 205) ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen. Für den Bau und die Änderung von Anlagen einer Eisenbahn des Bundes, die einer Planfeststellung nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz bedürfen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz vorgeschrieben.

Da die Umweltverträglichkeitsprüfung jedoch nur unselbständiger Teil eines Verfahrens zur Prüfung der Zulässigkeit eines Vorhabens ist, kann eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des der Planfeststellung vorgelagerten Raumordnungsverfahrens nur für solche Vorhaben durchgeführt werden, die dem Raumordnungsverfahren unterliegen. Nach § 13 Abs. 1 des Landesplanungsgesetzes in Verbindung mit der Raumordnungsverordnung des Bundes vom 13. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3486) unterliegen lediglich der Neubau und wesentliche Trassenänderungen von Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes sowie der Neubau von Rangierbahnhöfen und von Umschlagseinrichtungen für den kombinierten Verkehr in der Regel der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens. Dagegen ist weder für die Aufstellung von Bauleitplänen noch für den Rückbau der nicht mehr benötigten Bahnanlagen ein Raumordnungsverfahren möglich. Die Raumordnungsbehörde ist deshalb gehindert, im Rahmen des jetzt beantragten Raumordnungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung

Zu II.:

Die Umweltauswirkungen der städtebaulichen Nutzung können im Rahmen der Bauleitplanverfahren berücksichtigt werden. Dies erfolgt durch die Landeshauptstadt Stuttgart in den Aufstellungsverfahren für den Flächennutzungsplan und die Bebauungspläne sowie durch das Regierungspräsidium Stuttgart als Genehmigungs- bzw. Anzeigebehörde für diese Pläne. Die Betrachtung der ökologischen Wirkungen auf das Gesamtprojekt Stuttgart 21 ist daher gewährleistet.

Schaufler
Minister für Umwelt und Verkehr