

Antrag

Wolfgang Drexler u.a. SPD

vom 01.08.1996

Drs 12/276

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Zügige Verwirklichung von „Stuttgart 21“

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Varianten für die angestrebte Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs außer der amtlichen Planung Projekt Stuttgart 21 mittlerweile geprüft sind, wer geprüft hat bzw. prüft, welche einheitlichen Bewertungsmerkmale bei den Prüfungen dieser Modelle zugrunde gelegt sind und welche Ergebnisse vorliegen;

2. ob sie bereit ist, der Zusage des Verkehrsministers in der Landtags-Drucksache 11/6292 nachzukommen, dem Landtag die weiteren Varianten-Untersuchungen der Deutschen Bahn AG zu Stuttgart 21 plus , Stuttgart 21 Kombi und Stuttgart 21-Lean vorzulegen, die nach der Antwort in der o. a. Drucksache seit Frühjahr 1996 vorliegen müßten;

3. ob in diese Untersuchungen auch die Vorschläge der Arbeitsgruppe des Architekturforums Baden-Württemberg und Westliche Unterirdische Gesamtführung zum Flughafen der DB AG einbezogen wurden und mit welchen Ergebnissen;

4. ob im Raumordnungsverfahren die unter 2. genannten Modelle vergleichend untersucht werden bzw. bereits vorliegende Untersuchungsergebnisse in den Entscheidungsprozeß eingehen;

5. ob sie bereit ist, sich dafür einzusetzen, daß im Raumordnungsverfahren u. a. folgende Faktoren bewertet werden:

- Beitrag zur Verbesserung des Fernverkehrs,
- Beitrag zur Verbesserung des Regionalverkehrs,
- Beitrag zur Verbesserung des Nahverkehrs,
- Beitrag zur Verbesserung des schienengebundenen Güterverkehrs,
- Beitrag zur Stadt- und Regionalentwicklung,

- Baukosten,
- Inanspruchnahme der Bundes- und Landesmittel für den Ausbau des ÖPNV
- Planungs- und Bauzeit,
- Elastizität gegenüber künftigen Anforderungen des ITF (Zielstufe Baden-Württemberg Nord),
- Elastizität gegenüber einer eventuell notwendigen Kapazitätserweiterung im Schienenverkehr,
- Auswirkungen auf die Stadtökologie in Stuttgart,
- Auswirkungen auf den städtischen Straßenverkehr in Stuttgart und seine künftige Entwicklung,
- der volkswirtschaftliche Nutzen,
- der betriebswirtschaftliche Nutzen,
- die Wirtschaftlichkeit insgesamt für alle Beteiligten;

6. welche anteiligen Verpflichtungen das Land im einzelnen übernommen hat in der 4,9-Milliarden-Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21 vom November 1995 und in welchen Größenordnungen und aus welchen Quellen diese Verpflichtung erfüllt werden wird (Regionalisierungsmittel, GVFG-Mittel, Haushaltsmittel, andere).

01. 08. 96

Drexler, Göschel, Brinkmann, Dr. Caroli, Staiger SPD

Begründung

„Stuttgart 21“ bedeutet für das Land Baden-Württemberg und seine Hauptstadt einen epochalen Entwicklungsschritt: eine leistungsfähige Einbindung in die Fernstrecken in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung, eine leistungsfähige Verknüpfung der Fernverkehre mit den Nah- und Regionalverbindungen, die Erschließung eines städtebaulichen Potentials im Zentrum für Wohnen und Arbeiten. Die Politik muß eine möglichst optimale Realisierung sicherstellen.

Wegen der Bedeutung und der Größenordnung des Projekts ist es geboten, die relevanten Varianten abzuwägen. Die Ergebnisse dieser einzelnen Abwägungen müssen nachvollziehbar sein; so können sie zu einer breiten Zustimmung für dieses Projekt beitragen. Ohne einen solchen weitgehenden Konsens könnte es zu Zeitverzug und damit zu Mehrkosten kommen. Eine Verzögerung können sich aber weder die Landeshauptstadt noch das Land Baden-Württemberg leisten.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 6. September 1996 Nr. 33 3824.1 0/53 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu Ziff. 1:

Die von der Deutschen Bahn AG beauftragte DB Projekt GmbH Stuttgart 21 beabsichtigt, die Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren Stuttgart 21 im Dezember dieses Jahrs vorzulegen. In den Raumordnungsunterlagen werden sämtliche geprüften Varianten und die angewandten Bewertungsmerkmale dargestellt werden. Die DB Projekt GmbH Stuttgart 21 erarbeitet derzeit noch die Unterlagen für diese Darstellung. Ein Gesamtüberblick über alle geprüften Varianten, die Bewertungsmerkmale und die Ergebnisse

der Untersuchungen kann deshalb erst dann erfolgen, wenn die DB Projekt GmbH Stuttgart 21 alle Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren aufbereitet und zusammengestellt hat. Sobald diese Unterlagen vorliegen, wird das Ministerium für Umwelt und Verkehr den Landtag entsprechend informieren.

Zu Ziff. 2:

Im Raumordnungsverfahren werden auch die Varianten Stuttgart Lean und Stuttgart Kombi dargestellt werden. Um eine Vergleichbarkeit der Trassenvarianten herstellen zu können, haben die DB Projekt GmbH Stuttgart 21 und das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Raumordnungsbehörde mit der Gruppe Umkehr, die diese Varianten vorgeschlagen hat, Gespräche zur Abstimmung und Festlegung der bei den Varianten Lean und Kombi zugrundeliegenden Trassierung geführt. Die Untersuchungsergebnisse für diese beiden Varianten werden voraussichtlich ebenfalls erst im Dezember dieses Jahres vorliegen. Die Variante Stuttgart 21 Plus sieht einen zwölfgleisigen Tiefbahnhof vor. Im Raumordnungsverfahren wird geprüft, ob acht Gleise ausreichend sind oder die Anzahl der Gleise im Tiefbahnhof erhöht werden muß.

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr wird den Landtag unterrichten, sobald Unterlagen über die einzelnen Varianten vorliegen.

Zu Ziff. 3:

Die DB Projekt GmbH Stuttgart 21 hat dem Ministerium für Umwelt und Verkehr mitgeteilt, daß ihr keine Vorschläge einer Arbeitsgruppe des Architekturforums Baden-Württemberg vorliegen. Die kleinräumige Variante Westliche unterirdische Gesamtführung zum Flughafen wird, sofern damit die sog. Durchgangslösung angesprochen ist, im Raumordnungsverfahren dargestellt und bewertet werden.

Zu Ziff. 4:

Im Raumordnungsverfahren Stuttgart Wendlingen werden die Trassenalternativen eine zentrale Position in der raumordnerischen Beurteilung einnehmen. Die Alternativenprüfung wird sich soweit dies entsprechend dem Planungsstand möglich ist bereits an den Vorgaben des Planfeststellungsverfahrens orientieren, um eine möglichst optimale Abstimmung der gestuften Planungsverfahren zu erreichen. Ziel der Alternativprüfung ist die Beurteilung, inwieweit sich andere Alternativen gegenüber dem beantragten Trassenverlauf aufdrängen. In diesem Zusammenhang werden neben einer Vielzahl von Varianten und Untervarianten auch die Varianten Lean und Kombi in das Raumordnungsverfahren eingehen.

Zu Ziff. 5:

Im Raumordnungsverfahren wird die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung sowie die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen geprüft. Gegenstand der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der geplanten Bahnanlagen auf die Ökologie. Neben den allgemeinen raumstrukturellen Fragestellungen werden auch die verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt werden. Die Prüfung wird neben dem Landesentwicklungsplan und dem Regionalplan anhand des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg, den Untersuchungen zum Regionalverkehrsplan sowie anhand des Berichts zum Integralen Taktfahrplan Nördliches Baden-Württemberg erfolgen. In die Prüfung werden insbesondere die verkehrlichen und betrieblichen Untersuchungen von Prof. Heimerl im Rahmen der Machbarkeitsstudie, die vom Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) und der DB Projekt GmbH Stuttgart 21 in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchungen sowie die von der Gruppe Umkehr vorgeschlagenen Konzepte einbezogenen Konzepte einbezogen. In diesen Zusammenhang werden auch Kapazitätsreserven sowie mögliche Ausbauoptionen des Vorhabens geprüft.

Das freiwerdende Bahngelände fällt zurück in die Planungshoheit der Landeshauptstadt Stuttgart, die dessen künftige Nutzung im Wege der Bauleitplanung regeln wird. Die ökologischen Auswirkungen künftiger Nutzungen werden im Bauleitplanverfahren geprüft.

Der volks- und betriebswirtschaftliche Nutzen des Vorhabens bedarf vornehmlich einer Prüfung durch die Vorhabensträger.

Zu Ziff. 6:

In der Rahmenvereinbarung vom 7. November 1995 zum Projekt Stuttgart 21 wurden die Gesamtinvestitionen des Projekts Stuttgart 21 mit 4.893 Millionen DM beziffert. Dieser Betrag wird aus folgenden Quellen finanziert:

1. Finanzierung aus Grundstücksverkäufen der DB AG	2.175 Millionen DM
2. Finanzierung aus Fernverkehrsmitteln gemäß § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz:	
- Zinsloses Darlehen	443 Millionen DM
- Baukostenzuschuß	443 Millionen DM
3. Finanzierung aus Mitteln gemäß § 6 Abs. 2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz:	
- Baukostenzuschuß	550 Millionen DM
4. Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln:	
- Baukostenzuschuß	220 Millionen DM
5. Finanzierung aus Mitteln gemäß § 8 Bundesschienenwegeausbaugesetz:	
- Zinsloses Darlehen	350 Millionen DM
6. Der Restbetrag wird aus Mehrerträgen der DB AG von pro Jahr finanziert.	176 Millionen DM

Allgemeine Haushaltsmittel des Landes sind zur Finanzierung des Projektes Stuttgart 21 nicht vorgesehen.

Schaufler

Minister für Umwelt und Verkehr