Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 16 / 3133**
16. Wahlperiode **12. 12. 2017**

Antrag

der Abg. Andreas Deuschle u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Verkehrsinfarkt im Großraum Stuttgart

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. ob sich die Verkehrssituation im Großraum Stuttgart schwieriger darstellt als in anderen deutschen Großstädten und ob sich daraus ein Nachteil für den Wirtschaftsstandort Stuttgart ergibt;

2. welche Projekte zur Verbesserung der Verkehrssituation im Großraum Stuttgart für den Individualverkehr sowie den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Planung oder bereits in der Umsetzung sind;

3. wie im Zuge der Planungen von Stuttgart 21 der Verkehrsproblematik im Bereich Wendlingen, Nürtingen, Kirchheim und Weilheim Rechnung getragen wird;

4. wie der Stand der Planungen für den Ausbau der Gäubahn ist;

5. wann sie die Planung für den Ausbau des Nordostrings beginnen wird.

11. 12. 2017

Deuschle, Dörflinger, Hartmann-Müller,
Razavi, Rombach, Schuler CDU

Eingegangen: 12. 12. 2017 / Ausgegeben: 19. 02. 2018

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

Die Verkehrssituation auf der A 8 im Bereich Kirchheim/Teck bis Leonberg sowie Leonberg bis Pleidelsheim ist unerträglich geworden.

Am Flughafen Stuttgart und Umgebung (ca. 25 km Radius) gibt es ca. 500.000 Arbeitsplätze.

Viele Pendler müssen über die A 8 zu ihrem Arbeitsplatz fahren, weil es kaum andere Möglichkeiten gibt. Folglich treten hier regelmäßig zwischen 6:30 Uhr bis 9:00 Uhr und 16:00 Uhr bis 18:30 Uhr Staus mit Wartezeiten zwischen 0,5 und 2 Stunden auf.

Die Berufspendler treffen sich mit dem Fernverkehr, was nahezu täglich in einem nicht kalkulierbaren Chaos endet.

Der wirtschaftliche Schaden für die im Großraum Stuttgart angesiedelten Unternehmen geht bereits in die Milliarden Euro/Jahr. Einige Betriebe im Großraum Stuttgart haben wegen dieser Infrastrukturnachteile Investitionsstopps im Großraum Stuttgart verfügt, während andere Standorte weiter ausgebaut werden.

Diese wirtschaftlichen Nachteile sind mittel- bis langfristig inakzeptabel. Es bedarf daher umfassender Projekte und Maßnahmen, um diesen Standortnachteil zu kompensieren.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 6. Februar 2018 Nr. 3-3890.0/2021 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. ob sich die Verkehrssituation im Großraum Stuttgart schwieriger darstellt als in anderen deutschen Großstädten und ob sich daraus ein Nachteil für den Wirtschaftsstandort Stuttgart ergibt;

Die Verkehrssituation im Großraum Stuttgart ist grundsätzlich in vielen Punkten mit jener in anderen deutschen Großstädten wie Köln oder München vergleichbar. Engpässe zu Hauptverkehrszeiten auf der Straße und im ÖPNV gehören in allen deutschen Großstädten zum Alltag. Stuttgart hat dabei jedoch einen vergleichsweise hohen Anteil an Pkw im Personenverkehr und einen niedrigeren Anteil an Radverkehr. Erschwerend wirken sich die topografischen Verhältnisse und die Lage der Stadt Stuttgart im Talkessel aus, zumal ein erheblicher Teil des Durchfahrtsverkehrs durch den Talkessel fließt. Nachteile im Hinblick auf die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes für Unternehmen sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer könnten sich insbesondere dort ergeben, wo die Zuverlässigkeit des Verkehrssystems und die Lebensqualität eingeschränkt sind.

Staus erzeugen grundsätzlich hohe Zeitverluste im Personen- und Güterverkehr, die zu direkten und indirekten Kosten und damit zu einem volkswirtschaftlichen Schaden führen. Konkrete wissenschaftlich fundierte volkswirtschaftliche Berechnungen zur Region Stuttgart liegen dem Ministerium für Verkehr für die Region Stuttgart nicht vor.

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

2. welche Projekte zur Verbesserung der Verkehrssituation im Großraum Stuttgart für den Individualverkehr sowie den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Planung oder bereits in der Umsetzung sind;

2.1 Individualverkehr

Die in Planung und im Bau befindlichen Maßnahmen in der Region Stuttgart sowie die im BVWP 2030 verankerten Straßenbaumaßnahmen sind in folgender Übersicht dargestellt:

Um- und Ausbaumaßnahmen (im Bau/Baureifplanung/aktiv betriebene Planung im Raum Stuttgart)

Straße	Projektbezeichnung		Planungsstand	NKV	Kosten [Mio. €]	Bautyp Raum Stuttgart
A 8	AK Stuttgart – AS Leonberg/Ost		Verkehrsfreigabe am 21.12.2017		37	FDE + Verflechtungsstreifen
A 81	AS LB-Nord - AS S-Zuffenhausen		VE		16	temporäre Seitenstreifenfreigabe
A81	Anschlussstelle Zuffenhausen		Baureifplanung		2	Kontenpunktsumbau
B 295/B 464	Lückenschluss bei Renningen		VP		17	Kontenpunktsumbau
L1115	Mundelsheim – Backnang		Aufstufung in Vorbereitung		57	Ausbau 3-streifig

BVWP-Maßnahmen (im Bau/Baureifplanung/aktiv betriebene Planung sowie Maßnahmen ohne Planung im Raum Stuttgart)

Straße	Projektbezeichnung	Einstufung BVWP 2030	Planungsstand	NKV	Kosten [Mio. €]	Bautyp Raum Stuttgart
B 14	Backnang-West Nellmersbach 1.BA / 2.BA	FD	Baureifplanung	6,2	147,6	Ausbau 4-streifig
A 81	AS Sindelfingen Ost - Böblingen Hulb	FD	PF		231,2	Ausbau 6-streifig
A 81	AK Stuttgart - AS Sindelfingen Ost	VB	VE	8,6	12,4	Ausbau 6-streifig
B 10	Verlegung in Enzweihingen	VB	VEG	10,0	32,1	Neubau 2-streifig
B 10	Enzweihingen - Schwieberdingen	VB	VE	3,4	62,7	Ausbau 4-streifig
B 10	Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	VB	VP	3,4	27,4	Ausbau 4-streifig
B 27	AS Leinfelden - Echterdingen Nord - AS Aich	VB	VP	10,0	**59,6**	Ausbau 6-streifig
A 8	AD Leonberg - AK Stuttgart	VB	OP	10,0	**97,6**	Ausbau 8-streifig
A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart/ Degerloch	VB	OP	5,0,	**61,5**	Ausbau 8-streifig
A 8	AS Stuttgart/ Degerloch - AS Esslingen	VB	OP	7,0	**51,3**	Ausbau 8-streifig
A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen	VB	OP	7,0	**76,8**	Ausbau 8-streifig
B 10	Stuttgart/Zuffenhausen - Neuwirtshaus	VB	OP	10	**7,0**	Ausbau 6-streifig
B 10	Dreieck-Stuttgart-Neckarpark - Plochinger Dreieck	VB	OP	7,1	**107,4**	Ausbau 6-streifig
A 81	Pleidelsheim - Ludwigsburg Nord	WB*	OP	6,8	72,90	Ausbau 8-streifig
A 81	Ludwigsburg Nord - Zuffenhausen	WB*	OP	6,8	73,80	Ausbau 8-streifig
B 29	NO-Ring Stuttgart	WB*	OP	10	209,20	Neubau 4-streifig

OP = derzeit ohne Planung
PF = Planfeststellungsbeschluss
VB = Vordringlicher Bedarf
VB-E = Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
VE = Vorentwurf
VEG = Vorentwurf genehmigt
WB = Weiterer Bedarf
WB * = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Außerdem ist u. a. die Umsetzung folgender Landesstraßenbauprojekte vorgesehen:

– L 1204 Neubau der Ortsumfahrung Stuttgart/Plieningen

– L 1204 Verlegung nördlich Neuhausen (Autobahnparallele)

Ferner werden sukzessiv Knotenpunkte im Zuge der L 1202 bzw. L 1192 zwischen der A 8 Anschlussstelle Esslingen und der B 10 ertüchtigt, um die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Verbindung zwischen den Fildern und dem Neckartal zu verbessern.

Neben diesen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im motorisierten Individualverkehr tragen auch vorgesehene Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr als nicht motorisierter Individualverkehr zu einer Verbesserung bei.

2.2 ÖPNV

Für die Region Stuttgart sind folgende Maßnahmen in Planung und im Bau:

Stuttgart 21:

- umfassende Neukonzeption des Schienenknoten Stuttgart, größtenteils bereits in Bau
- Entlastung der bereits heute stark frequentierten S-Bahn durch die neuen Regionalverkehr- und Metropolexpressangebote
- deutlich schnellere Direktverbindungen auch innerhalb der Region (z. B. umsteigefrei von Esslingen am Neckar nach Ludwigsburg)
- Anschluss von Flughafen und Messe Stuttgart an den (Schienen-)Regional- und Fernverkehr
- neuer Haltepunkt Mittnachtstraße (Erschließung des neuen Stadtviertels im Rosensteinareal durch mehrere S-Bahn-Linien; Möglichkeit zum Eckumstieg (z. B. zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart-Bad Cannstatt): Entlastung der Station Stuttgart Hbf-tief

In Ergänzung zu Stuttgart 21:

- Ausbau Bahnhof Stuttgart-Vaihingen zum Regionalhalt (Ziel: Inbetriebnahme Ende 2020; als Bestandteil des Verbesserungspakets Filder 2015 mit drittem Gleis Station Terminal und höhenfreie Fahrbeziehungen der Rohrer Kurve als Teil von S21 in Verantwortung der DB)
- Zweites Gleis Wendlinger Kurve: Beauftragung von Planungen durch das Verkehrsministerium sind erfolgt. Die Finanzierung muss noch geklärt werden.
- Perspektivischer Erhalt Panoramabahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Nord sowie verschiedener Optionen zur Weiterführung z. B. nach Stuttgart-Feuerbach: Beauftragung einer gemeinsamen Machbarkeitsuntersuchung mit dem Verband Region Stuttgart
- Prüfung der Machbarkeit der Umsetzung von einem modernen Zugsicherungssystem (ETCS) für die S-Bahn-Stammstrecke (gemeinsam mit DB und Verband Region Stuttgart): voraussichtlich positive Auswirkungen insbesondere auf die Stabilität der S-Bahn-Verkehre.

Weitere Vorhaben in Planung und Umsetzung im Großraum Stuttgart:

- Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 von Leinfelden Bhf. zur Haltestelle Markomannenstraße,
- Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung U5 Echterdingen,
- Verlängerung der S-Bahn (Linie 2) von der bisherigen Endstation Bernhausen nach Neuhausen auf den Fildern,
- Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung der Stadtbahn U6 von der bisherigen Endstation Fasanenhof Schelmenwasen nach Flughafen/Messe,
- Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung U3/U5b Birkach – Erschließung von Birkach und Asemwald,
- Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung U19 Daimler – Erschließung von MB-Welt und Daimler-Werk Untertürkheim,
- Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung U19 Schmiden/Oeffingen,
- Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung U8 Büsnau – Erschließung von Büsnau und großen Teilen von Vaihingen,

- Stadtbahn Stuttgart, U6 – Verlängerung Bahnsteige auf 120 m-Ausbau,
- Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung der U13 nach Hausen,
- Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung U14 Ludwigsburg, Möglingen, Markgröningen,
- Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung U7 Esslingen,
- Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung der Hochbahnsteige an der Haltestelle Wilhelmsplatz (Linie U1),
- Bahnhof Stuttgart-Feuerbach, Erneuerung des Bahnsteigs 2 (S-Bahn),
- Ausbau der Strohgäubahn (Korntal-Heimerdingen),
- Elektrifizierung und teilweise zweigleisiger Streckenausbau der Schönbuchbahn (Böblingen Dettenhausen),
- Reaktivierung der Bahnstrecke Weil der Stadt–Calw („Hermann-Hesse Bahn“),
- Stadtbahn Remseck–Ludwigsburg–Möglingen–Markgröningen.

Darüber hinaus befinden sich zahlreiche weitere Infrastrukturvorhaben in der Planung und Umsetzung (z. B. barrierefreier Haltestellenausbau, Bau von P&R-Anlagen), die zur Verbesserung der Verkehrssituation im Großraum Stuttgart und zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen. Auch in betrieblicher Hinsicht wird intensiv an Optimierungen gearbeitet (z. B. Taktverdichtungen, weitere Kapazitätserhöhungen, Verstärkerzüge, etc.).

Der Ministerrat hat das Ministerium für Verkehr beauftragt, eine Maßnahmen- und Umsetzungskonzeption mittel- und langfristig wirkender Infrastrukturvorhaben sowie innovativer Maßnahmen zur Einhaltung der Luftreinhaltungsziele in Stuttgart vorzulegen. Hierzu gehören auch die Planung und ggf. Umsetzung von Straßeninfrastrukturmaßnahmen in der Region Stuttgart, die dazu beitragen, dass die Kfz-Verkehrsbelastung in Stuttgart sinkt und der Verkehr verflüssigt wird. Diese Konzeption liegt noch nicht vor.

3. wie im Zuge der Planungen von Stuttgart 21 der Verkehrsproblematik im Bereich Wendlingen, Nürtingen, Kirchheim und Weilheim Rechnung getragen wird;

Die Planungen des Landes für den zukünftigen Regionalverkehr in der Region Stuttgart sehen mit der vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 neue halbstündliche schnelle Verbindungen von Tübingen und Reutlingen mit Halt in Nürtingen zum Flughafen Stuttgart und zum Stuttgarter Hauptbahnhof vor. Das geplante zusätzliche zweite Gleis an der Wendlinger Kurve würde perspektivisch ein darüber hinausgehendes Angebot ermöglichen.

4. wie der Stand der Planungen für den Ausbau der Gäubahn ist;

Der Ausbau der Gäubahn ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) enthalten und mittlerweile auch im Bedarfsplan zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) verankert. Für den ersten Ausbauabschnitt (Doppelspurausbau Horb–Neckarhausen) wird der Planfeststellungsbeschluss im 1. Quartal 2018 erwartet.

Hinsichtlich der Planungen der weiteren Ausbauabschnitte steht die Landesregierung im Kontakt mit dem Bund und der Deutsche Bahn AG. Die Landesregierung drängt dabei auf einen zügigen Fortgang der weiteren Ausbaumaßnahmen.

5. wann sie die Planung für den Ausbau des Nordostrings beginnen wird.

Im aktuellen Bedarfsplan 2016 ist ein Teilstück des Nord-Ost-Rings (B 29) von 10 km Länge zwischen der B 14 und der B 27 als Projekt des „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) enthalten. Angaben zu einem Planungsbeginn können derzeit nicht gemacht werden.

Hermann

Minister für Verkehr