

Antrag

der Fraktion der AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Stand verschiedener Projekte der Verkehrsinfrastruktur

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wann nach ihrer Einschätzung mit der Fertigstellung der Nordostumfahrung Stuttgarts, einem im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) als „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ gekennzeichneten Straßenbauprojekt (siehe Bundesverkehrswegeplan 2030, Seite 85, Projekt B29-G990-BW), zu rechnen ist;
2. welches der derzeitige Stand von Planungen und Genehmigungen für das unter Ziffer 1 genannte Projekt ist;
3. was – bei einem errechneten Nutzen-Kosten-Verhältnis von > zehn – einer Höherstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 entgegenstand;
4. wie sie sich im Sinne einer langfristig effektiven Entlastung der Stadt Stuttgart vom Durchgangsverkehr zu einer Verlängerung der Autobahn (A) 81 vom Leonberger Kreuz nördlich an Sindelfingen vorbei zur bereits vorbereiteten Anschlussstelle Gärtringen positioniert;
5. ob sie die auf dem Internetauftritt des Regierungspräsidiums Stuttgart veröffentlichten, weit gediehenen Pläne zu einem sechsstreifigen Ausbau samt streckenweiser „Deckelung“ der A 81 im Bereich Böblingen–Sindelfingen (siehe auf Seite 85 im aktuellen BVWP 2030 unter „fest disponierte Projekte mit Engpassbeseitigung“ mit 226,3 Mio. Euro veranschlagt) als eine Maßnahme ansieht, welche die Staubelastung im Raum Stuttgart (der A 8, der B 14 im Stadtbereich und des Autobahnkreuzes Stuttgart) derart entschärfen kann, dass in den kommenden 30 Jahren keine neu zu bauenden Autobahntrassen im Raum Stuttgart notwendig werden;

6. auf welche Prognosen (ggf. bitte Gutachten nennen) der Entwicklung des Verkehrsaufkommens der kommenden 30 Jahre sie ihre Position in Ziffer 5 gründet;
 7. was eine Verlängerung der A 81 vom Leonberger Kreuz zur bereits vorbereiteten Anschlussstelle Gärtringen nach heutiger Kalkulation kosten würde;
 8. welche angenommenen jährlichen Teuerungsraten bei Planung und Bau von Straßenbauprojekten im Baugutachterwesen als Berechnungsgrundlage (bitte einschlägige Normen oder Vorschriften nennen) künftiger Baukosten veranschlagt werden, sollte ein Projekt nicht aktuell verwirklicht werden, sondern später;
 9. ob und warum bzw. ob und warum nicht sie mit Hinblick auf die aktuelle und in den kommenden 30 Jahren absehbare Verkehrsbelastung von Stadt und Region Stuttgart eine Verlängerung der A 81 vom Leonberger Kreuz zur vorbereiteten Anschlussstelle Gärtringen für eine Aufnahme in den BVWP 2030 angemeldet hat;
 10. ob eine verschiedentlich in der Presse erwähnte Höherstufung des Schienenprojekts 2-040-V01 Ausbaustrecke (ABS) Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn) im BVWP 2030 (siehe Seite 171) von „Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können“ in den Vordringlichen Bedarf den Tatsachen entspricht;
- II. alle ihr zur Verfügung stehenden politischen und rechtlichen Möglichkeiten zu nutzen, um zwecks Entlastung der Stadt Stuttgart von übermäßiger Luftschadstoffbelastung und zwecks Entlastung der Straßenverkehrswege von Stadt und Region Stuttgart von Durchgangsverkehr und Staubbildung die jeweils zuständigen Baulastträger für die oben genannten Baumaßnahmen an A 81 und B 29 zu gewinnen und diese Baumaßnahmen im Interesse der Allgemeinheit möglichst zügig durchzuführen.

05.05.2017

Dr. Meuthen, Gögel
und Fraktion

Begründung

Für eine zumindest mittelfristig den gesetzlichen Vorschriften, den Gesundheitsbedürfnissen und den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger genügende Lösung der Probleme von Stadt und Region Stuttgart in den Bereichen Luftreinhaltung und Verkehrsfluss sieht die Fraktion der AfD den Bau des Nordoststrings sowie die Verlängerung der A 81 vom Autobahnkreuz Leonberg bis Gärtringen als unabdingbar an. Sie trägt mit diesem Antrag dem Umstand Rechnung, dass gerade angesichts bundesweit zunehmender Pendlerzahlen in den kommenden 30 Jahren eine signifikante Abnahme des Straßen-Individualverkehrs nicht zu erwarten ist. Ebenfalls trägt sie der anhaltenden Bedeutung des Personen-Individualverkehrs und des Güterverkehrs mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf unseren Straßen Rechnung. Diese Probleme lassen sich nicht durch Spekulationen auf eine Umerziehung der menschlichen Natur und ein Absterben individueller, selbstbestimmter Mobilitätsbedürfnisse lösen. Sie erfordern dagegen bauliche Maßnahmen, um den bereits jetzt auftretenden Straßenverkehr zu bewältigen. Jede Verzögerung absehbar notwendig werdender Straßenbaumaßnahmen führt zu einer Kostensteigerung. Über den Status der Gäubahn im BVWP 2030 besteht insofern Unklarheit, als – entgegen verschiedentlichen Behauptungen in der Presse – die aktuell (7. April 2017) im Internetauftritt des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur veröffentlichte Fassung des Plans die Gäubahn nicht im Vordringlichen Bedarf listet.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 1. Juni 2017 Nr.2-39-B29S-WN-28 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. wann nach ihrer Einschätzung mit der Fertigstellung der Nordostumfahrung Stuttgarts, einem im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) als „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ gekennzeichneten Straßenbauprojekt (siehe Bundesverkehrswegeplan 2030, Seite 85, Projekt B29-G990-BW), zu rechnen ist;

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist lediglich ein Teilstück des Nord-Ost-Ringes von rund 11 km Länge, ein vierstreifiger Neubau zwischen der B 27 bei Kornwestheim und der B 14/B 29 bei Waiblingen/Fellbach enthalten. Dieses Teilstück steht als Maßnahme des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht nach der Logik des Bundesverkehrswegeplans in seiner Dringlichkeit grundsätzlich hinter den fest disponierten Maßnahmen und den Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs zurück. Derzeit wird in einer Umsetzungskonzeption aufgearbeitet, wie die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans in dessen Laufzeit umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund ist eine Einschätzung der Fertigstellung des Nord-Ost-Rings, der von der A 81 bei Ludwigsburg bis zur A 8 am Flughafen bzw. der B 27 auf den Fildern verlief, derzeit nicht möglich.

2. welches der derzeitige Stand von Planungen und Genehmigungen für das unter Ziffer 1 genannte Projekt ist;

Das Verkehrsministerium erarbeitet derzeit eine Umsetzungskonzeption mit 2 Stufen:

In einer ersten Stufe sollen alle laufenden Projekte des alten Bundesverkehrswegeplans 2004 abgearbeitet werden. Es handelt sich um 73 Planungsabschnitte in Bau oder in Planung mit einem Volumen von 4,3 Mrd. Euro (27 im Bau und 46 in Planung, z. B. A 6 Weinsberger Kreuz, A 8 bei Pforzheim, B 29 Esslingen–Aalen). Die Maßnahmen werden je nach Planungsstand und -fortschritt sukzessive umgesetzt.

In einer zweiten Stufe sollen bis zum Herbst alle noch nicht begonnenen Projekte aus dem VB des BVWP priorisiert werden (67 Planungsabschnitte), in Einzelfällen (z. B. Erhaltungszwänge oder Planungen in Zusammenhang mit der Deutschen Bahn) auch Maßnahmen aus der Kategorie WB*. Im ersten Schritt sollen Bewertungskriterien und im zweiten Schritt konkrete Projektlisten festgelegt werden. Das Verkehrsministerium hat über das Vorgehen am 6. März 2017 im Kabinett und am 7. März 2017 in einer öffentlichen Straßenbaukonferenz berichtet.

3. was – bei einem errechneten Nutzen-Kosten-Verhältnis von > zehn – einer Höherstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 entgegenstand;

Die Dringlichkeitseinstufung wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgenommen. Das Ministerium für Verkehr hat dazu keine Kenntnisse.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

4. *wie sie sich im Sinne einer langfristig effektiven Entlastung der Stadt Stuttgart vom Durchgangsverkehr zu einer Verlängerung der Autobahn (A) 81 vom Leonberger Kreuz nördlich an Sindelfingen vorbei zur bereits vorbereiteten Anschlussstelle Gärtringen positioniert;*

Der Bund hat weder im aktuellen Bedarfsplan noch in den vergangenen Bedarfsplänen 1993 und 2003 einen Bedarf für eine solche Maßnahme festgestellt. Das Ministerium für Verkehr schließt sich dieser Einschätzung an.

5. *ob sie die auf dem Internetauftritt des Regierungspräsidiums Stuttgart veröffentlichten, weit gediehenen Pläne zu einem sechsstreifigen Ausbau samt streckenweiser „Deckelung“ der A 81 im Bereich Böblingen–Sindelfingen (siehe auf Seite 85 im aktuellen BVWP 2030 unter „fest disponierte Projekte mit Engpassbeseitigung“ mit 226,3 Mio. Euro veranschlagt) als eine Maßnahme ansieht, welche die Staubebelastung im Raum Stuttgart (der A 8, der B 14 im Stadtbereich und des Autobahnkreuzes Stuttgart) derart entschärfen kann, dass in den kommenden 30 Jahren keine neu zu bauenden Autobahntrassen im Raum Stuttgart notwendig werden;*

Um eine Entlastung im Großraum Stuttgart zu erreichen, ist es notwendig, den weiteren achtstreifigen Ausbau des bestehenden Autobahnnetzes der A 81 und A 8 um Stuttgart herum anzugehen. Dazu zählt auch mittelbar der Abschnitt im Bereich von Böblingen bis Sindelfingen. Flankierend sind verkehrslenkende Maßnahmen und kleinräumige Verbesserungen erforderlich.

6. *auf welche Prognosen (ggf. bitte Gutachten nennen) der Entwicklung des Verkehrsaufkommens der kommenden 30 Jahre sie ihre Position in Ziffer 5 gründet;*

Grundlage der Bedarfsplanaufstellung ist die Verkehrsprognose des Bundes für das Jahr 2030.

7. *was eine Verlängerung der A 81 vom Leonberger Kreuz zur bereits vorbereiteten Anschlussstelle Gärtringen nach heutiger Kalkulation kosten würde;*

Es liegen keine Kostenkalkulationen für eine solche Maßnahme vor.

8. *welche angenommenen jährlichen Teuerungsraten bei Planung und Bau von Straßenbauprojekten im Baugutachterwesen als Berechnungsgrundlage (bitte einschlägige Normen oder Vorschriften nennen) künftiger Baukosten veranschlagt werden, sollte ein Projekt nicht aktuell verwirklicht werden, sondern später;*

Die Entwicklung des Baupreises wird durch das Statistische Bundesamt Deutschland ermittelt und als sogenannter Baupreisindex ausgewiesen. Diese Werte sind die Basis für die Prognose zukünftiger Teuerungsraten von Bauleistungen. Die Planungskosten definieren sich anteilig über die Baukosten bzw. Projektkosten.

9. *ob und warum bzw. ob und warum nicht sie mit Hinblick auf die aktuelle und in den kommenden 30 Jahren absehbare Verkehrsbelastung von Stadt und Region Stuttgart eine Verlängerung der A 81 vom Leonberger Kreuz zur vorbereiteten Anschlussstelle Gärtringen für eine Aufnahme in den BVWP 2030 angemeldet hat;*

Siehe Antwort zur Frage 5.

10. ob eine verschiedentlich in der Presse erwähnte Höherstufung des Schienenprojekts 2-040-V01 Ausbaustrecke (ABS) Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn) im BVWP 2030 (siehe Seite 171) von „Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können“ in den Vordringlichen Bedarf den Tatsachen entspricht;

Ja.

II. alle ihr zur Verfügung stehenden politischen und rechtlichen Möglichkeiten zu nutzen, um zwecks Entlastung der Stadt Stuttgart von übermäßiger Luftschadstoffbelastung und zwecks Entlastung der Straßenverkehrswege von Stadt und Region Stuttgart von Durchgangsverkehr und Staubildung die jeweils zuständigen Baulastträger für die oben genannten Baumaßnahmen an A 81 und B 29 zu gewinnen und diese Baumaßnahmen im Interesse der Allgemeinheit möglichst zügig durchzuführen.

Auf den Luftreinhalteplan der Stadt Stuttgart wird verwiesen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor