

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/6793 –

Überprüfung der Straßenneubauvorhaben B 29 Nordoststring Stuttgart und B 29 Röttingen – Nördlingen im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans haben die Bundesländer jene Straßenmaßnahmen gemeldet, für die nach ihrer fachlichen Einschätzung auf der Grundlage der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 ein Bedarf geprüft werden soll. Dieser Einschätzung widerspricht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), indem es die Länder aufforderte, weitere, bisher nicht angemeldete Projekte, anzumelden.

In der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 18/6516) nannte die Bundesregierung zwei zusätzliche Projekte, die in den Antworten auf frühere Nachfragen der Fragesteller zu den vom Bund nachgeforderten Projekten (Bundestagsdrucksachen 18/4313 und 18/5479) bisher nicht genannt wurden; die Straßenneubauvorhaben Nordoststring Stuttgart und Röttingen – Nördlingen im Zuge der B 29. Beide Vorhaben wurden vom Bundesland Baden-Württemberg gemäß der landeseigenen Priorisierung, die neue Straßenvorhaben insbesondere nach den Kriterien Kosten, Wirkung Mensch, Verkehrssicherheit und Wirkung Umwelt gewichtete und auswählte (<https://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/zukunftskonzepte/bundesverkehrswegeplan/verkehrstraeger-strasse/>), nicht zur Überprüfung im Zuge der Aufstellung des BVWP angemeldet.

Die Bundesregierung begründete die fehlende Nennung der beiden Vorhaben in den Antworten auf die oben genannten Kleinen Anfragen der Fragesteller damit, dass die Entscheidung zur Überprüfung der beiden Vorhaben zeitlich nach der Beantwortung aus dem Juli 2015 getroffen wurde (Bundestagsdrucksache 18/6516).

Entgegen der üblichen Vorgehensweise wurden die zur Bewertung der beiden Straßenvorhaben notwendigen Unterlagen nicht von der Straßenbauverwaltung des Landes angefordert. Die Bundesregierung erklärte: „Die für eine Bewertung im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 erforderlichen Daten wurden bei den Projekten nicht unmittelbar vom Land zugearbeitet, sondern konnten aus dem

BMVI bereits vorliegenden Informationen und Planungsunterlagen in geeigneter Form generiert werden“ (Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6516).

Weiter erklärte die Bundesregierung, dass für das Projekt B 29 Röttingen – Nördlingen noch keine Planungen vorliegen. Das Vorhaben B 29 Nordoststring Stuttgart wurde schon im BVWP 2003 nur dem „Weiteren Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko“ zugeordnet.

Nach Auffassung der Fragesteller ist die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6516 durch die Bundesregierung nur unzureichend beantwortet worden, da trotz gezielter Nachfrage u.a. weder Angaben zu Projektkosten noch zur prognostizierten Verkehrsbelastung gemacht wurden.

B 29 Nordoststring Stuttgart

1. a) Welche Bauziele werden im Rahmen der Bewertung des Neubauvorhabens B 29 Nordoststring Stuttgart im Zuge der Aufstellung des neuen BVWP überprüft?
- b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung aktuell für das Bauvorhaben B 29 Nordoststring Stuttgart?
- c) Wann wurde die letzte Aktualisierung der Kosten für das oben genannte Neubauvorhaben B 29 Nordoststring Stuttgart durchgeführt?

Mit dem Neubau einer leistungsfähigen zweibahnigen Straßenverbindung zwischen den Bundesstraßen B 27 und B 29 nordöstlich der Landeshauptstadt Stuttgart kann möglicherweise eine wesentliche Verkehrsentlastung für das Straßennetz im Nord-Ost-Quadranten der Stadt Stuttgart erzielt werden.

Die Kosten belaufen sich aktuell auf 209,2 Mio. Euro.

Die Aktualisierung der Kosten hat im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 (auf Stand 1. Januar 2014) stattgefunden.

2. a) Wann wurde die letzte Aktualisierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für das Vorhaben B 29 Nordoststring Stuttgart durchgeführt?
- b) Von welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis geht die Bundesregierung zurzeit aus?
- c) Mit welcher vorläufigen Verkehrsbelastung (DTV) rechnet die Bundesregierung für das Vorhaben B 29 Nordoststring Stuttgart gemäß der Verkehrsprognose 2030?
- d) Von welcher Entlastungswirkung zugunsten der Landeshauptstadt Stuttgart geht die Bundesregierung durch den Bau des Nordoststrings aus?
- e) Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Stuttgarter Verkehrsplaners Stephan Oehler, der davor gewarnt hat, sich vom Nordoststring eine Entlastung der Innenstadt von Autos zu erwarten, weil „die Wirkung null Prozent“ betragen würde (vgl. www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.nordost-umfahrung-abfuhr-fuer-freunde-des-nordoststrings.91abbd57-4477-488c-97fc-f2da69b27561.html)?
- f) Welche zusätzliche Verkehrsbelastung erwartet die Bundesregierung für den Fall eines Baus des Nordoststrings zwischen Ludwigsburg/Kornwestheim und der B 10 für das nachfolgende Straßennetz zwischen B 10 und B 27?

- g) Prüft die Bundesregierung auch den Bau der sog. Filderauffahrt zwischen der B 10 und der A 8 bzw. der B 27 im Rahmen der Aufstellung des BVWP (bitte begründen)?

Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2003 wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,9 ermittelt.

Zum Nutzen-Kosten-Verhältnis im Rahmen des BVWP 2015 sind derzeit noch keine Aussagen möglich.

Die Ermittlung der projektspezifischen Verkehrsbelastung ist Bestandteil der laufenden Arbeiten zum BVWP 2015.

Grundlage für die Projektbewertungen im Zuge der Neufassung des BVWP sind die Umlegungen der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 auf das sogenannte Bezugsfallnetz.

Mit dem 1. Referentenentwurf des BVWP und dem Umweltbericht gem. dem Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) wird das Projektinformationssystem (PRINS) mit allen Beurteilungs- und Bewertungsergebnissen sowie den Vorschlägen zur Dringlichkeitseinstufung im Internet veröffentlicht.

Die sog. Filderauffahrt wird im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 nicht überprüft. Geeignete Planunterlagen liegen im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nicht vor.

3. a) Welche Gründe führten nach Kenntnis der Bundesregierung dazu, dass für das Vorhaben B 29 Nordoststring Stuttgart im BVWP 2003 ein „hohes ökologisches Risiko“ festgestellt wurde?
- b) Besteht nach Kenntnis der Bundesregierung für das Vorhaben B 29 Nordoststring Stuttgart weiterhin ein „hohes ökologisches Risiko“?
- Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der Umweltrisikoeinschätzung zum BVWP 2003 wurde anhand des Früherkennungssystems des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) festgestellt, dass eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) durchzuführen ist. Letztere hat ergeben, dass sehr hohe Umweltrisiken zu erwarten sind und dass erhebliche Beeinträchtigungen im FFH-Sinne nicht ausgeschlossen werden können. Aus den damals festgelegten Regeln folgte, dass das Projekt mit einem „hohen ökologischen Risiko“ zu versehen ist. Im Rahmen der Vorplanung für den Nordoststring wurde die Umweltverträglichkeit der Maßnahme untersucht. In diese Untersuchung wurde der gesamte in Frage kommende Planungskorridor einbezogen und sämtliche Varianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 UVPG untersucht und bewertet.

Mögliche ökologische Beeinträchtigungen sind im Rahmen der Umweltprüfung zu bewerten und in der Gesamtplanbewertung des BVWP 2015 zu berücksichtigen.

4. Wieso wurden die zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Vorhabens B 29 Nordoststring Stuttgart erforderlichen Unterlagen nicht, wie sonst üblich, von der Straßenbauverwaltung des Landes angefordert?

Die zur Aufstellung des BVWP 2015 erforderlichen Daten konnten aus den dem BMVI bereits vorliegenden Informationen und Planungsunterlagen in geeigneter Form generiert werden.

5. a) Wann hat das BMVI die Entscheidung getroffen, das Vorhaben B 29 Nordoststring Stuttgart einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung zu unterziehen?
- b) Wurde diese Entscheidung dem Bundesland Baden-Württemberg mitgeteilt?
Wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Die Entscheidung wurde im Sommer 2015 getroffen. Das Land Baden-Württemberg wurde im Anschluss über die Entscheidung informiert.

6. a) Wurden die Planungen des Vorhabens B 29 Nordoststring Stuttgart nach Kenntnis der Bundesregierung trotz der niedrigen Dringlichkeitseinstufung im BVWP 2003 („Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“) weiter verfolgt?
Wenn ja, warum?
- b) Wenn nein, woher hat das BMVI die „bereits vorliegenden Informationen und Planungsunterlagen“ (Bundestagsdrucksache 18/6516)?
- c) Wann wurden die dem BMVI vorliegenden Informations- und Planungsunterlagen zuletzt aktualisiert?
- d) Inwiefern erlaubt die Aktualität und Detailtiefe der vorliegenden Planungsunterlagen eine zuverlässige Überprüfung im Rahmen des Bewertungsverfahrens zum neuen BVWP?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden aufgrund der nachrangigen Einstufung im BVWP 2003 seitens der zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg keine weitergehenden Planungsaktivitäten unternommen.

Die verwendeten Unterlagen entstammen dem Linienbestimmungsverfahren, welches am 11 Juni 2004 abgeschlossen wurde.

Die vorliegenden Unterlagen haben eine für die Durchführung der gesamtwirtschaftlichen Bewertung erforderliche Qualität.

7. Haben bezüglich des Neubauvorhabens B 29 Nordoststring Stuttgart Gespräche zwischen dem BMVI und den Vertretern der Region Stuttgart stattgefunden?
Wenn ja, wann und mit welchem Inhalt?

Bezüglich dieses Straßenvorhabens fanden wiederholt Gespräche mit Mandatsträgern und Vertretern der Region Stuttgart statt, in denen von diesen auf die verkehrliche Notwendigkeit des Vorhabens hingewiesen wurde.

B 29 Röttingen – Nördlingen

8. a) Welche Bauziele werden im Rahmen der Bewertung des Neubauvorhabens B 29 Röttingen – Nördlingen im Zuge der Aufstellung des neuen BVWP überprüft?
- b) Welche Varianten (z. B. Nordvariante oder Südvariante) werden im Zuge des Vorhabens B 29 Röttingen – Nördlingen überprüft?

Ziel des Neubauvorhabens B 29 Röttingen – Nördlingen soll die Entlastung hochbelasteter Ortsdurchfahrten, die Beseitigung von Engstellen, die Schaffung einer angemessenen Verkehrsqualität und die Erhöhung der Verkehrssicherheit sein.

Im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015 werden beide Varianten überprüft.

9. a) Wann hat das BMVI die Entscheidung getroffen, das Vorhaben B 29 Röttingen – Nördlingen einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung zu unterziehen?
- b) Wann wurde diese Entscheidung dem Bundesland Baden-Württemberg mitgeteilt?

Im Rahmen einer Besprechung zur Aufstellung des BVWP 2015 hat die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg mitgeteilt, dass sie dieses Vorhaben nicht nachmelden wird. Im Ergebnis dieser Besprechung wurde die Entscheidung getroffen, dass das BMVI das Vorhaben selbständig in das Bewertungsverfahren einspeisen wird.

Im Nachgang zu vorgenannter Besprechung wurde das Land Baden-Württemberg entsprechend informiert.

10. Wieso wurden die zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Vorhabens B 29 Röttingen – Nördlingen erforderlichen Unterlagen nicht, wie sonst üblich, von der Straßenbauverwaltung des Landes angefordert?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

11. a) Woher stammen die zur Bewertung im Rahmen der Aufstellung des BVWP erforderlichen Daten des Vorhabens B 29 Röttingen – Nördlingen?
- b) Wann wurden die in der Frage 11a beschriebenen vorliegenden Daten zuletzt aktualisiert?
- c) Wer ist der Urheber der vorliegenden Informationen und Planungsunterlagen, aus denen die in der Frage 11a beschriebenen Daten generiert wurden?
- d) Inwiefern erlauben die generierten Daten eine zuverlässige gesamtwirtschaftliche Bewertung des Vorhabens, obwohl bisher gemäß der Antwort der Bundesregierung keine Planungen für das Vorhaben vorliegen?

Die verwendeten Unterlagen entstammen einer Machbarkeitsstudie für dieses Vorhaben, und wurden aktuell im März 2015 erstellt.

Die Machbarkeitsstudie wurde durch das Landratsamt des Ostalbkreises erstellt.

Die vorliegenden Unterlagen haben eine für die Durchführung der gesamtwirtschaftlichen Bewertung erforderliche Qualität.

12. a) Handelt es sich bei den „dem BMVI bereits vorliegenden Informationen und Planungsunterlagen“ aus denen die zur Bewertung des Vorhabens B 29 Röttingen – Nördlingen erforderlichen Daten um die Machbarkeitsstudie, die von Vertretern des Ostalbkreises am 17. März 2015 an das BMVI übergeben wurde (vgl. www.ostalbkreis.de/sixcms/detail.php?template_id=102&_topnav=36&_sub1=31788&_sub2=31870&_sub3=43737&_sub4=43739&id=212677&detail_presse=1)?
- b) Ist es zutreffend, dass das BMVI den Vertretern des Ostalbkreises bei der Übergabe der Machbarkeitsstudie zur B 29 Röttingen – Nördlinger Höhe eine Überprüfung des Vorhabens zugesichert hat (vgl. www.ulrich-lange.info/aktuelles/details/id/281/)?

Ja.

Eine Bewertung des Vorhabens im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 wurde in Aussicht gestellt.

13. a) Mit welchen Kosten rechnet das BMVI aktuell für das Vorhaben B 29 Röttingen – Nördlingen?
b) Auf welcher Grundlage wurden diese Kosten berechnet?
c) Wann wurde die Berechnung der Kosten zuletzt aktualisiert?
d) Von welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis geht die Bundesregierung zurzeit aus?
e) Wann wurde die letzte Aktualisierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für das Vorhaben durchgeführt?

Dem für die Aufstellung des BVWP zu bewertenden Projekt liegen Kosten in Höhe von 105,5 Mio. Euro für die Südvariante bzw. 92,7 Mio. Euro für die Nordvariante zugrunde.

Die Kosten wurden durch den Planaufsteller auf der Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie ermittelt.

Die Projektkosten wurden aktuell im März 2015 ermittelt.

Zum Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) im Rahmen des BVWP 2015 sind derzeit noch keine Aussagen möglich.

Ein NKV wurde für den aktuellen Projektzuschnitt bislang noch nicht berechnet.

14. a) Mit welcher vorläufigen Verkehrsbelastung (DTV) rechnet die Bundesregierung für das Vorhaben B 29 Röttingen – Nördlingen gemäß der Verkehrsprognose 2030?
b) Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten Aufhausen, Bopfingen, Pflaumloch und Trochtelfingen (bitte für jede Ortsdurchfahrt einzeln angeben und den Schwerverkehrsanteil separat benennen)?

Die Ermittlung der projektspezifischen Verkehrsbelastung ist Bestandteil der laufenden Arbeiten zum BVWP.

Gemäß Straßenverkehrszählung 2010 wurden für die betreffenden Abschnitte folgende Verkehrsbelastungen ermittelt:

Aufhausen:	10 004 Kfz/24h	(SV-Anteil ca. 11,0 Prozent)
Bopfingen:	15 599 Kfz/24h	(SV-Anteil ca. 8,8 Prozent)
Trochtelfingen:	8 660 Kfz/24h	(SV-Anteil ca. 11,8 Prozent)
Pflaumloch:	8 660 Kfz/24h	(SV-Anteil ca. 11,8 Prozent).

15. Haben bezüglich des Neubauvorhabens B 29 Röttingen – Nördlingen Gespräche zwischen dem BMVI und den Vertretern des Ostalbkreises stattgefunden?

Wenn ja, wann und mit welchem Inhalt?

Bezüglich dieses Straßenvorhabens haben wiederholt Gespräche mit Mandatsträgern und Vertretern der Region stattgefunden, in denen von diesen auf die verkehrliche Notwendigkeit des Vorhabens hingewiesen wurde.

16. a) Bewertet die Bundesregierung im Zuge der Überprüfung des Vorhabens B 29 Röttingen – Nördlingen zum neuen BVWP auch den Autobahnzubringer zur A 7 AS Aalen/Oberkochen, der die Gesamtumfahrung um Aufhausen, Bopfingen, Pflaumloch und Trochtelfingen gemäß Befürwortern mit der Bundesautobahn A 7 verbinden soll?
- b) Wenn ja, von welchen Kosten geht die Bundesregierung zurzeit für den Bau des Autobahnzubringers aus?

Eine solche Bewertung ist nicht vorgesehen.

