

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8466 –**

Aufnahme des Nordoststrings Stuttgart (B 29) in den Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 überprüfte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auch Straßenvorhaben, die nicht von dem jeweiligen Bundesland angemeldet wurden, darunter das mit Kosten in Höhe von 209,2 Mio. Euro teure Neubauvorhaben Nordoststring Stuttgart im Zuge der B 29.

Im BVWP 2003 war der Nordoststring noch der nachrangigen Kategorie „Weiterer Bedarf“ zugeordnet. Zudem wurde ein „hohes ökologisches Risiko“ festgestellt. Aufgrund der niedrigen Bewertung und der Ablehnung durch die Städte Stuttgart und Fellbach galt der Nordoststring als „politisch tot“ (www.stuttgarterzeitung.de/inhalt.neue-zahlen-des-bundesverkehrsministeriums-nordoststring-soll-209-millionen-euro-kosten.137badd-d5d8-4eb6-9b7d-0004ff9b7b29.html).

Entgegen der üblichen Vorgehensweise wurden die für die Überprüfung erforderlichen Unterlagen nicht von der Straßenbauverwaltung des Landes angefordert, sondern konnten laut dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus bereits „vorliegenden Informationen und Planungunterlagen [...] generiert werden“ (Bundestagsdrucksache 18/7013). Das Land Baden-Württemberg wurde erst im Nachgang über den Vorgang informiert. Die sogenannte Filderauffahrt wurde nicht überprüft.

Bei Kritikern des Projekts besteht der Verdacht, dass das Vorhaben nicht aufgrund seiner verkehrlichen Wirkung, sondern aufgrund von regionalen Interessen entgegen dem Willen des Landes überprüft wurde. Einem Medienbericht zufolge erklärte ein Vertreter des BMVI auf einer Veranstaltung, dass das BMVI „der Bitte des Verbands Region Stuttgart um Prüfung dieses umstrittenen Projekts entsprochen“ habe (www.stuttgarterzeitung.de/inhalt.staatssekretaer-barthle-erschreckt-fellbach-nord-ost-ring-im-verkehrswegeplan.e5d6235c-bcdb-40e7-b500-2ae1b1891024.html).

Auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie eine Schriftliche Frage des Abgeordneten Matthias Gastel erklärte die Bundesregierung, dass „bezüglich des Straßenvorhabens wiederholt Gespräche mit Mandatsträgern und Vertretern der Region Stuttgart“ stattfanden (Bundestagsdrucksache 18/7013).

Im neuen BVWP 2030 ist das Vorhaben Nordoststring Stuttgart in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft worden. Im Gegensatz zu der Bewertung im Jahr 2003 soll der vierstreifige Neubau jedoch nur eine mittlere Umweltbetroffenheit aufweisen (www.bvwp-projekte.de/strasse/B29-G990-BW/B29-G990-BW.html#h1_umwelt).

1. Wie erklärt es das BMVI, dass bei der Bewertung des Nordoststrings Stuttgart für den BVWP 2003 festgestellt wurde, dass „hohe Umweltrisiken zu erwarten sind und dass erhebliche Beeinträchtigungen im FFH-Sinne nicht ausgeschlossen werden können“ (FFH – Flora-Fauna-Habitat) (Bundestagsdrucksache 18/7013), im Entwurf für den BVWP 2030 jedoch nur noch eine mittlere Umweltbetroffenheit angenommen wird?

Ein unmittelbarer Vergleich der Beurteilungsergebnisse des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 mit denen des BVWP-2030-Entwurfs ist nicht möglich. Der methodische Ansatz für die umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung wurde anhand von Forschungsvorhaben, die vorbereitend für die Erstellung des BVWP 2030 durchgeführt wurden, in einem Expertenkreis sowie einem Konsultationsverfahren abgestimmt und im Verhältnis zum BVWP 2003 weiterentwickelt. Über die im Rahmen der Erstellung des Entwurfs zum BVWP 2030 angewandten Kriterien/Umweltindikatoren und deren Bewertung als hohe, mittlere oder geringe Umweltbetroffenheit wird im Zuge der Überarbeitung des BVWP-Entwurfs noch diskutiert.

2. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die letzte FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vorhaben erstellt?
3. Inwiefern können Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes entlang des Neckars gänzlich ausgeschlossen werden?
4. Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Bundesregierung auf die dem Natura-2000-Netzwerk zugehörigen Schutzgebiete entlang des geplanten Neubauvorhabens?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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.

Wie dem Projektinformationssystem (PRINS) entnommen werden kann, liegt die Trassierung im siedlungsnahen Raum und verläuft dabei weitgehend auf Ackerflächen.

Die vertiefte Betrachtung der umwelt- und naturschutzfachlichen Belange bei Straßenmaßnahmen erfolgt in den der Vorplanung folgenden Planungsschritten. Aus diesem Grund können hierüber zum jetzigen Zeitpunkt keine detaillierteren Aussagen getroffen werden, zumal durch die Bundesverkehrswegeplanung noch keine konkrete Trassenfestlegung erfolgt.

5. In welchem Ausmaß wird nach Einschätzung der Bundesregierung das Verkehrsaufkommen im Remstal im Fall einer Realisierung des Nordoststrings zunehmen (vgl. Gmünder Tagespost vom 26. April 2016; bitte veränderte Verkehrsmengen und die betroffenen Straßen benennen)?

Wie dem im Projektinformationssystem (PRINS) eingestellten Dossier zur B 29, Nordoststring Stuttgart (B 27 – B 14) unter Punkt „1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall“ zu entnehmen ist, ist eine Verkehrsbelastung (DTVw) auf der B 29 östlich des Projekts im Bezugsfall (Bezugsfallnetz ohne Projekt B 29) von rd. 67 000 Kfz/24h und von rd. 61 000 Kfz/24h östlich der B 14 (Richtung Remstal) zu erwarten und im Planfall (Bezugsfallnetz mit Projekt B 29) auf der B 29 östlich des Projekts rd. 78 000 Kfz/24h und östlich der B 14 (Richtung Remstal) rd. 69 000 Kfz/24h.

6. Ist es zutreffend, dass mit der nachträglichen Aufnahme des Nordoststrings Stuttgart in die Prüfung zum neuen BVWP 2030 einer Bitte des Verbandes der Region Stuttgart entsprochen wurde?

Wenn ja, warum wurde dieser Bitte entsprochen?

Bezüglich dieses Straßenvorhabens haben wiederholt Gespräche mit Mandatsträgern und Vertretern der Region Stuttgart stattgefunden, in denen von diesen auf die verkehrliche Notwendigkeit des Vorhabens hingewiesen wurde. Diese Einschätzung wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geteilt.

7. Wie konnte der Nordoststring Stuttgart im Entwurf für den BVWP 2030 trotz zugrunde gelegter verringerter Verkehrsmenge auf der neuen Neckarbrücke (BVWP 2003: 70 000 Kfz; Entwurf BVWP 2030: 45 000 Kfz) und auf über 200 Mio. Euro verdoppelter Kosten das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 9,8 im BVWP 2003 auf 10,6 im Entwurf für den BVWP 2030 erhöhen?

Die Bewertung erfolgte auf Grundlage einer komplexen gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik, die im Rahmen zahlreicher Forschungsvorhaben stetig weiterentwickelt und für den BVWP 2030 aktuell modernisiert wurde. Sie wird im Methodenhandbuch zum BVWP 2030, das über die Internetseite des BMVI öffentlich zugänglich ist, ausführlich beschrieben.

Deshalb sind die dem BVWP 2003 und dem BVWP 2030 zugrundeliegenden bewertungsmethodischen Ansätze und die hieraus errechneten gesamtwirtschaftlichen Bewertungsergebnisse nicht miteinander vergleichbar.

Dem Dossier ist zu entnehmen, dass der Nordoststring eine Verkehrsbelastung zwischen 36 000 und 83 000 Kfz/24h aufweist.

8. Trifft es zu, dass das BMVI den Nordoststring als Teil eines Gesamtausbaus der B 29 nach Augsburg betrachtet (Stuttgarter Zeitung vom 22. April 2016)?

Wenn ja, warum?

Die B 29, Stuttgart – Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nördlingen, stellt eine verkehrswichtige Verbindung zwischen dem mittleren Neckarraum mit der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Ostalbkreis sowie der Landesgrenze zu Bayern dar und dient als Autobahnzubringer zur A 7, Flensburg – Würzburg – Ulm.

Entlang der Entwicklungsachse B 29 leben über 40 Prozent der Bevölkerung dieser Region. Aufgrund des großen Arbeitsplatzangebots ist die wirtschaftliche Verflechtung mit dem Ballungsgebiet Stuttgart stark ausgeprägt.

Die B 29 dient somit einer wirksamen Verknüpfung der zentralen Orte auf dieser Achse, einer geordneten Siedlungsstruktur und fördert den großräumigen Leistungsaustausch. Darüber hinaus erfüllt sie eine wichtige Funktion für die Abwicklung des ganzjährigen Wochenendverkehrs zwischen dem Raum Stuttgart und Teilen der Schwäbischen Alb. Sie ist daher auch für den Bund von großer Bedeutung.

9. Weshalb hält es das BMVI verkehrlich und ökonomisch für sinnvoll, erst den über 270 Mio. Euro teuren Rosensteintunnel in Stuttgart nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu fördern und damit die Kapazität des innerstädtischen Verkehrsnetzes zugunsten von noch mehr Kraftfahrzeugverkehr in der Stadt zu erhöhen, um dann mit dem Nordoststring eine große Umfahungsstraße mit dem Charakter einer Autobahn um Stuttgart herum mit dem Ziel einer – vielfach bezweifelten – Verkehrsentlastung von Stuttgart voranzutreiben (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.bauvorhaben-in-stuttgart-kostenexplosion-beim-rosensteintunnel.910387fb-cefb-4c66-9de3-557bdd709f1e.html)?

Der Bundesverkehrswegeplan dient dazu, die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes, ausgehend von den in der „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ beschriebenen Prinzipien einer strategischen Neuausrichtung, durch die Auflistung von Infrastruktur-Projekten weiter zu konkretisieren.

Projekte, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden, liegen nicht in der Baulast des Bundes.

10. Ist es zutreffend, dass der Nordoststring Stuttgart als Vorhaben des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht erst nach Abarbeitung der Projekte im Vordringlichen Bedarf mit einem Gesamtvolumen von 38,4 Mrd. Euro bis 2030 und einer sogenannten Schleppe ab 2031 von 37,8 Mrd. Euro realisiert werden könnte?

Wenn ja, wann rechnet das BMVI mit der Fertigstellung des Projekts?

Wenn nein, welche Absichten bestehen, das Vorhaben schon vorher umzusetzen?

Die Einstufung eines Projekts in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) bestätigt wie auch beim Weiteren Bedarf (WB) den grundsätzlichen Bedarf. Wegen der Bedeutung der in den WB* eingestuften Projekte wird den Ländern hierfür ein Planungsrecht zugestanden, d. h. sie können die Planung für das Projekt einleiten und die formalen Verfahren zur Baurechtschaffung bis zur Baureife durchführen.

Eine Aussage zum Zeitpunkt einer Verkehrsfreigabe ist deshalb für WB*-Projekte nicht möglich.

11. Wie beurteilt das BMVI den errechneten Anstieg der Abgasbelastung, insbesondere vor dem Hintergrund der wiederholt sehr hohen Feinstaubbelastung Stuttgarts?

Die zur Beantwortung dieser Frage erforderlichen Daten setzen eine auf das durch den Neubau des Nordoststrings Stuttgart beeinflusste Straßennetz von Stuttgart ausgelegte verkehrliche Untersuchung voraus. Dieser Detaillierungsgrad kann im Rahmen des BVWP-Bewertungsprozesses nicht geleistet werden. Deshalb müssen diese Überlegungen den nachfolgenden Planungsstufen vorbehalten bleiben.

12. Wieso wird für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des Vorhabens ein Preisstand von 2012, also mit Kosten in Höhe von 202,85 Mio. Euro verwendet, obwohl die Realisierung des Vorhabens erst lange nach dem Jahr 2030 eintreten wird und somit mit erheblichen Kostensteigerungen gerechnet werden muss?

Um die für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 angemeldeten Projekte nach bundesweit einheitlichen Maßstäben vergleichen zu können, müssen u. a. den Projektkosten ein einheitliches Bezugsjahr zugeordnet werden. Die der Bewertung zugrunde gelegten Projektkosten beziehen sich deshalb alle auf den Zeitpunkt 1. Januar 2014.

13. a) Kam es bei dem vom Bundesrechnungshof bereits stark kritisierten Verfahren der Kostenplausibilisierung in Bezug auf den Nordoststring Stuttgart zu einer sogenannten Rotschaltung, d. h., dass sich die Differenz zwischen den Vergleichskosten und den angegebenen Kosten nicht aufklären ließ und die Projekte als nicht plausibel eingestuft wurden?
- Wenn ja, warum, und wie wurde die Differenz erklärt?
- b) War das Vorhaben Nordoststring Stuttgart unter den Vorhaben, die erst nach der vom Bundesrechnungshof kritisierten Absenkung der zur Kostenplausibilisierung verwendeten Kostenuntergrenze untersucht wurden?

Die Fragen 13a und 13b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten, mit denen das Projekt „Nordoststring Stuttgart“ (B29-G990-BW) im Referentenentwurf eingestellt ist, liegen nicht unterhalb der 40-Prozent-Quantile der entsprechenden Vergleichsgruppe.

14. Inwiefern wurden verkehrsträgerübergreifende Alternativen zum Straßenneubauvorhaben untersucht?

Für die Prüfung möglicher intermodaler Interdependenzen zwischen Vorhaben des BVWP 2030 fand ein Abgleich der projektbedingten Verlagerungswirkungen zwischen den Verkehrsträgern statt. Dabei waren nur solche Interdependenzen von Bedeutung, welche den Wirtschaftlichkeitsnachweis einzelner Projekte in Frage stellen.

Beim Verkehrsträger Straße wurden zur Quantifizierung der potenziellen Verlagerungen in der Nutzen-Kosten-Analyse vom Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) entsprechende Verlagerungsrechnungen durchgeführt. Die Ergebnisse der projektbezogenen Rechnungen ergeben in der Summe der rd. 390 relevanten Projekte ca. 100 Millionen verlagerte Personenkilometer pro Jahr.

15. a) Inwiefern ist es zutreffend, dass für die Begründung der Notwendigkeit des Vorhabens für den BVWP 2030 eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung herangezogen wurde, deren Ergebnis seit August 2000 vorliegt (www.bvwp-projekte.de/strasse/B29-G990-BW/B29-G990-BW.html#h1_umwelt)?
- b) Inwiefern sind die Ergebnisse dieser Untersuchung aus Sicht der Bundesregierung dazu geeignet, die gesamtwirtschaftliche Notwendigkeit eines Vorhabens für einen BVWP 2030 hinreichend darzulegen?

Die Fragen 15a und 15b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle für die Aufstellung des BVWP 2030 gesamtwirtschaftlich bewerteten Projekte wurden auf der Grundlage des so genannten Bezugsfallnetzes (Prognose 2030) und nach den im Methodenhandbuch zum BVWP 2030 beschriebenen Berechnungsverfahren bundesweit einheitlich bewertet.

Von dieser Vorgehensweise wurde in keinem Fall abgewichen.

Im Dossier wird unter dem Punkt „Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit“ auf eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung aus 2000 verwiesen, um die verkehrliche Bedeutung des Projekts zu beschreiben.

