

Zu Tagesordnungspunkt 1

Monitoring zum Regionalverkehrsplan

- **Anträge der Fraktion Freie Wähler vom 20.10.2018 und 20.10.2019**

Die Regionalversammlung hat am 05.12.2018 und 11.12.2019 (**s. Vorlagen 087 / 2018 und 017 / 2019**) zu den in der **Anlage 1** und **2** dargestellten Haushaltsanträgen der Fraktion Freie Wähler beschlossen, dass die Geschäftsstelle

- in jeder Legislaturperiode über den Realisierungsstand der Maßnahmen der höchsten und hohen Dringlichkeit des Regionalverkehrsplans sowie
- über den aktuellen Stand besonders zum Nordoststring und der Filderauffahrt berichten soll.

I Sachvortrag

Um ein aktuelles Bild des Umsetzungsstandes der wichtigsten Maßnahmen des Regionalverkehrsplanes zu erhalten, hat die Geschäftsstelle im Sommer dieses Jahres alle Aufgaben- bzw. zuständigen Planungs- und Baulastträger um Mitteilung der inzwischen erreichten Realisierungsfortschritte gebeten. Mit den Antworten liegt ein Überblick über den gegenwärtigen Stand aller Schienen- und Straßenbaumaßnahmen der höchsten und hohen Dringlichkeit vor. Zudem kann auf Basis der Antworten der Landkreise und der Landeshauptstadt Stuttgart über die inzwischen erfolgten Ausbauprojekte im regionalbedeutsamen Radverkehrsnetz berichtet werden.

Die gegenwärtigen Realisierungsstände der Maßnahmen der höchsten und hohen Dringlichkeit sind für den Schienenverkehr in der **Anlage 3** und den Straßenverkehr in der **Anlage 4** dargelegt. In der letzten Spalte der Tabellen ist für jede Maßnahme der aktuelle Stand dem bei Beschlussfassung des Regionalverkehrsplans im Juli 2018 bekannten Stand gegenübergestellt, so dass die Realisierungsfortschritte aus den Tabellen hervorgehen.

I.1 Schienenverkehrsmaßnahmen höchster und hoher Dringlichkeit

Beim überwiegenden Teil der Schienenverkehrsmaßnahmen höchster Dringlichkeit sind nennenswerte Fortschritte festzustellen. Beispielsweise konnte bei den Maßnahmen Ausbau und Elektrifizierung der Schönbuchbahn (Nr. 18) und neue Stadtbahnlinie U 16 Fellbach – Giebel (Nr. 119) der Betrieb aufgenommen werden. Bei der Verlängerung der U 6 zum Flughafen / zur Messe (Nr. 12) laufen mittlerweile die Bauarbeiten, während bei den Maßnahmen Ausbaustrecke Stuttgart – Singen (Nr. 42) und Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen (Nr. 73) die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen werden konnten. Bei

einigen anderen Maßnahmen konnten Machbarkeitsstudien, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen oder Genehmigungsentwürfe vorgelegt werden, so dass z. T. bereits vorbereitende Arbeiten aufgenommen werden konnten.

Es ist jedoch auch festzuhalten, dass bei einigen zentralen Maßnahmen der höchsten Dringlichkeit Fortschritte noch gänzlich ausstehen. Dies betrifft insbesondere den Partiellen Ausbau der Remsbahn im Abschnitt Waiblingen – Schorndorf (Nr. 71) bzw. der Gäubahn im Abschnitt Rohr – Herrenberg (Nr. 72). Beide Maßnahmen sind nicht Bestandteil des Bundesverkehrsplans bzw. Bundesschienenwegeausbaugesetzes, so dass seitens der zuständigen Planungsträger keine Planungen aufgenommen werden. Eine erste intensivere Betrachtung des Partiellen Ausbaus der Remsbahn erfolgt ggfs. in einer zurzeit laufenden Studie zur Erstellung eines Angebots- / Infrastrukturkonzeptes für den Schienekorridor Stuttgart – Nürnberg (das Maßnahmenspektrum steht derzeit noch nicht fest). Dies trifft auch auf die Maßnahme Nachrüstung von Doppelspurinseln auf der Murrbahn (Nr. 116) zu. Beim Partiellen Ausbau der Gäubahn ist dagegen damit zu rechnen, dass erste Planungen frühestens dann angegangen werden können, wenn Klarheit über die Realisierbarkeit des inzwischen angedachten Gäubahntunnels zwischen Böblingen und dem Flughafen besteht.

Von den Schienenverkehrsvorhaben der hohen Dringlichkeit sind die Frühanbindung des Flughafens durch die S-Bahn (Nr. 32) sowie die Angebotsverbesserungen und der Ausbau der Ammertalbahn (Nr. 52) hervorzuheben, die bereits in Betrieb gingen bzw. sich in der Umsetzung befinden. Bei vielen weiteren Maßnahmen konnten Vor- oder Variantenuntersuchungen vorgelegt oder zumindest in Angriff genommen werden.

1.2 Straßenverkehrsmaßnahmen höchster und hoher Dringlichkeit

Bei acht Straßenverkehrsvorhaben der höchsten Dringlichkeit sind die Baumaßnahmen oder zumindest vorbereitende Arbeiten angelaufen. Hierbei handelt es sich um den Ausbau der A 8 zwischen Mühlhausen i.T. und Hohenstadt (Nr. 286), die temporäre Seitenstreifenfreigabe zwischen Ludwigsburg-Nord und Stuttgart-Zuffenhausen an der A 81 (Nr. 219), den Ausbau der Anschlussstelle Rottenburg a.N. (Nr. 224), den Ausbau der B 10 zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und -Neuwirtshaus (Nr. 289), den Ausbau der B 14 zwischen Waldrems und Backnang-West (Nr. 263), die Südumfahrung von Stuttgart-Plieningen (Nr. 249), die Nordumfahrung von Neuhausen a.d.F. (Nr. 307) sowie die Netzkonzeption-Ost bei Böblingen und Sindelfingen (Nr. 313).

Für drei weitere Maßnahmen der höchsten Dringlichkeit läuft gegenwärtig das Planfeststellungsverfahren. Dies betrifft den Ausbau der A 81 zwischen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Hulb (Nr. 221), die Umfahrung von Vaihingen-Enzweihingen der B 10 (Nr. 225) und die Umfahrung von Göppingen-Jebenhausen der L 1214 (Nr. 250). Für eine Reihe weiterer Maßnahmen liegen insbesondere mit den Bewertungen zum Bundesverkehrswegeplan Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vor. Zudem konnten für mehrere Maßnahmen an der A 81 und B 10 Vor- und Genehmigungsentwürfe erstellt werden. Aktuell laufen Vor- bzw. Genehmigungsplanungen für die Umfahrung Oppenweiler der B 14 (Nr. 273), den Lückenschluss B 295 / B 464 (Nr. 234) und den Ausbau der L 1115 zwischen Backnang und der A 81 (Nr. 278) sowie eine Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Nord-Süd-Straße in Stuttgart (Nr. 390).

Nur bei drei Vorhaben der hohen Dringlichkeit liegen Planungen in Form von Voruntersuchungen oder Machbarkeitsstudien vor. Dies trifft auf den Ausbau der L 1100 Murr – Marbach a.N. (Nr. 349), den 3. Bauabschnitt der Umfahrung von Markgröningen (Nr. 371) sowie die Innenstadtentlastung von Herrenberg (Nr. 375) zu.

Während die o. g. Baumaßnahmen, vorbereitenden Arbeiten und Planungen zu begrüßen sind, muss auch festgehalten werden, dass bei relativ vielen Maßnahmen der höchsten und hohen Dringlichkeit laut Angaben des Regierungspräsidiums Stuttgart keinerlei Planungen stattfinden. Hierbei handelt es sich vornehmlich um Maßnahmen, die nicht im Bundesverkehrswegeplan oder Generalverkehrsplan des Landes enthalten sind und für die dementsprechend kein Planungsrecht besteht. Davon betroffen sind auch die Maßnahmen Filderaufstieg und Nordoststring:

- Für den Filderaufstieg liegt eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2012 vor, deren positives Ergebnis bei den Arbeiten zum Regionalverkehrsplan bestätigt wurde. Die Maßnahme wurde nicht zum Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet und ist folglich nicht im aktuellen Bedarfsplan Bundesfernstraßen enthalten. Für weitergehende Planungen fehlen der Straßenbauverwaltung daher derzeit die Grundlagen. (Freiwillige) Planungsschritte könnten nur durch Dritte erfolgen.
- Der Nordoststring ist im Bedarfsplan Bundesfernstraßen als „Maßnahme des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ aufgeführt. Der Bedarf und die Dringlichkeit dieser Maßnahme wurden mehrfach mit sehr hohen Nutzen-Kosten-Verhältnissen nachgewiesen. Es liegt eine Linienbestimmung durch den Bund vor. Die Trasse ist im Regionalplan durch ein Vorranggebiet gegen entgegenstehende Bebauung gesichert. Das Planungsrecht wird durch die Straßenbauverwaltung des Landes nicht ausgeübt.

Im Nachgang zum Bundesverkehrswegeplan und Regionalverkehrsplan hat eine privatwirtschaftliche Initiative ein „Landschaftsmodell Nordoststring“ entwickelt, das Lösungsansätze für einige Probleme der Bundesplanung aufzeigt. Dieses Modell wurde in der Sitzung der Regionalversammlung am 23.09.2020 präsentiert.

Zudem wurde im Juni und Juli 2020 ein Faktencheck zu den „Verkehrlichen Herausforderungen im Nordosten Stuttgarts“ durchgeführt. Die Diskussion zwischen den eingeladenen Experten hat einige wichtige Ergebnisse zum Nordoststring erbracht bzw. bestätigt. Es wurde deutlich, dass nahezu alle Teilnehmer mit der Verkehrssituation im Nordosten von Stuttgart sehr unzufrieden sind und ein unabwiesbarer Bedarf für verkehrliche Verbesserungen besteht. Ebenso wurden die Qualität der bislang angewendeten Verkehrsmodelle und die damit ermittelten Bewertungsergebnisse und Dringlichkeitsnachweise zum Nordoststring bestätigt. Andererseits gelang keine Annäherung zwischen den teilweise sehr konträren Positionen. Die Frage, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation ergriffen werden sollen, konnte im Faktencheck nicht beantwortet werden. Hierfür bedarf es aus Sicht der Verwaltung einer wesentlich detaillierteren und tiefergehenden Betrachtung in einem formalen Planungsverfahren, um die notwendige Detaillierung und Betrachtungstiefe, eine breite Beteiligung, weitreichende Transparenz, die Klärung sämtlicher offener Fragen und strittiger Punkte zu ermöglichen und Rechtssicherheit zu schaffen. Der Bericht über den Faktencheck und die Schlussfolgerungen des Landes aus diesem Check sind zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage noch nicht bekannt. Daher kann an dieser Stelle noch nicht darüber berichtet werden, welche Vorschläge der Gutachter zur Verbesserung der Verkehrssituation im Nordosten von Stuttgart erwägt und welche Haltung das Land dazu und zum Vorschlag eines formalen Planungsverfahrens einnehmen wird.

I.3 Maßnahmen im regionalbedeutsamen Radverkehrsnetz

Neben Schienen- und Straßenverkehrsmaßnahmen sind im Regionalverkehrsplan zudem Ausbaustufen des regionalbedeutsamen Radwegenetzes aufgeführt. Auch die hier enthaltenen Zielnetzstrecken wurden einem Monitoring unterzogen.

Insgesamt beinhaltet der Regionalverkehrsplan 72 Zielnetzstrecken zum Ausbau des regionalbedeutenden Radwegenetzes. In der Auswertung des Monitorings kann zusammenfassend festgestellt werden, dass 22% der Zielnetzstrecken bereits umgesetzt wurde, 3% sich in der Realisierung befindet, 8% in der Planung ist, zu 1% der Strecken bereits Vorüberlegungen / -untersuchungen bestehen, für 64% der Strecken bislang keine Planung besteht bzw. diese in der Baulastträgerschaft des Landes oder Bundes liegen sowie 1% der Maßnahmen nicht weiterverfolgt wird.

Zusätzlich zu den im Regionalverkehrsplan festgelegten Zielnetzstrecken, wurden bereits einige weitere Radverkehrswege in der Region ausgebaut, welche als Zubringer und Verknüpfung zum regionalbedeutenden Radwegenetz dienen.

Des Weiteren wird in der Region Stuttgart die Umsetzung von Radschnellverbindungen vorangetrieben, worüber bereits am 18.03.2020 im Verkehrsausschuss (**s. Vorlage 043 / 2020**) berichtet wurde.

II Beschlussvorschlag

Der Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 20.10.2019 wird als erledigt erklärt. Das Monitoring zum Regionalverkehrsplan gemäß Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 20.10.2018 wird weitergeführt.