

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	606
		<b>TOP:</b>	1b
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	OB 6200-01.00
<b>Sitzungstermin:</b>	13.12.2016		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Kiwitt (Verband Region Stuttgart - VRS)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Faßnacht / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>"Filder-Nord-Spange"</b> <b>- Antrag Nr. 141/2016 vom 29.04.2016 (CDU)</b> <b>- mündlicher Bericht durch Verband Region Stuttgart -</b>		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei-anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Herr Kiwitt (VRS) schickt seinem Vortrag voraus, die folgende Einschätzung über zwei wichtige Vorhaben aus der Bundesverkehrswegeplanung erfolge aus der Perspektive der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans aus dem Jahr 2001. Dieser sei ein Fachplan zum Regionalplan, welcher sich gerade in der Fortschreibung befinde und eine Gesamtschau darlegen soll aus den Bereichen S-Bahn, ÖPNV, Radverkehr, aber auch aus den Bereichen MIV (motorisierter Individualverkehr). Die Präsentation betreffe einen Teilausschnitt, der sich auf zwei Straßenbauvorhaben konzentriert.

Der Plan habe den Anspruch, Mobilität insgesamt in einer Region mit 179 Gemeinden zu gewährleisten, wo der regionale Lebensstil der Menschen ganz besonders prägend sei. Es sei somit für alle Teile der Region von großer Bedeutung, dass die Menschen ihren Arbeitsplatz erreichen, der für 75 % der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht in der Wohngemeinde liegt, und zudem alle anderen zentralörtliche Einrichtungen

wie Einkaufen, Erholung, Versorgung, Bildung, in anderen Gemeinden wahrgenommen werden können. Eine ganz besondere Rolle spiele dabei die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt als Oberzentrum in der Region Stuttgart, wohin deutlich über 200.000 Menschen täglich allein für Arbeitszwecke einpendeln.

Anders als im Bereich des ÖPNV habe der VRS in Bezug auf die Straßenbaumaßnahmen keine Umsetzungskompetenzen. Er liefere jedoch Grundlagenarbeit im Regionalverkehrsplan für die Freihaltung von Trassen. Die Trassenfreihaltung sei ein wichtiges Element wenn es darum geht, in einer sehr dicht besiedelten Region überhaupt Optionen für weitere Verkehrswege offenzuhalten. Solche Optionen werden im Regionalverkehrsplan verbindlich verankert. So bestehe z. B. beim Nord-Ost-Ring nur deshalb die Möglichkeit, eine Entlastung zu schaffen für weite Teile der Region, weil niemand dort bauen darf.

"Der Regionalverkehrsplan ist aktuell in der Fortschreibung. Wir sind praktisch am Vorabend des Offenlage-Beschlusses. Wenn alles glatt geht, wird dieser vom Verkehrsausschuss im VRS in der nächsten Woche gefasst. Sie haben dann die Möglichkeit, in einer breit angelegten Beteiligungsoffensive, würde ich es fast nennen, auch die Meinung der Stadt Stuttgart, aber auch die Meinung als Bürgerin und Bürger zu diesem Plan abzugeben. Nach unserem Zeitplan soll auf Grundlage dieser Vorarbeiten, dieses großen Datenfundus aber auch aus den Rückläufen aus dem Beteiligungsverfahren im kommenden Jahr endgültig der Beschluss gefasst werden, den Regionalverkehrsplan aktuell fortzuschreiben, dann diesen Fortschreibungsbeschluss festzustellen und damit die Grundlage zu bilden für neue Freihaltetrassen gegebenenfalls, aber auch für Sprechfähigkeit gegenüber den eigentlichen Maßnahmeträgern in Bund und Land."

Für zwei Maßnahmen, den Nord-Ost-Ring und die Filderauffahrt habe man eine Bewertung vorgenommen, da diese aus regionaler Perspektive die entscheidenden Maßnahmen sind. Weiter berichtet er im Sinne der Präsentation. Was die volkswirtschaftliche Bewertung der vorgestellten Einzelvorhaben angeht, weist Herr Kiwitt darauf hin, es seien standardisierte Verfahren, die nicht alle Vor- und Nachteile widerspiegeln. Es gehe dabei zunächst um die überschlägige Betrachtung, wobei die Werte "deutlich jenseits der 4 liegen", und insofern ein nachgewiesener hoher Grad von Kosten-Nutzen bestehe. Im Rahmen der Linienfindung fließen dann noch städtebauliche Aspekte, Entwicklungsimpulse und ökologische Betrachtungen in die Gesamtbewertung ein.

StR Kotz (CDU) dankt für den Bericht und bittet um Überlassung der Präsentation. Darüber hinaus regt er erneut an, darüber nachzudenken, den Unterausschuss Mobilität aus Zeitgründen immer wieder einmal in öffentlicher Sitzung tagen zu lassen, nämlich dann, wenn über Themen wie im heutigen TOP 1 a und b beraten wird. Solche Themen erfordern einen großen Diskussionsaufwand, weshalb es angemessen wäre, Teile davon in den Unterausschuss zu geben. Die Beschlussfassungen sollen dagegen selbstverständlich im UTA erfolgen.

Bezüglich der bei TOP 1 a geäußerten Sorge, durch einen Ostheimer Tunnel könnte mehr Verkehr in die Stadt hineingezogen werden, unterstreicht er, Nord-Ost-Ring und Filderauffahrt zeigen auf, wie der durchfahrende Verkehr aus Stuttgart herausgehalten werden kann. Man wisse wohl, dass der Gemeinderat der Stadt Stuttgart hier nicht Herr des Geschehens ist, und selbstverständlich weder auf fremder Gemarkung irgendetwas planen oder bauen könne noch dies finanzieren könnte.

Aufgrund der Zahlen, Daten und Fakten, die der VRS vorgestellt hat, spricht er sich dafür aus, einen klaren Appell aus dem Stuttgarter Rat zu richten an alle, die über das angesprochene Planwerk zu entscheiden haben. Dieser müsse lauten: "Wir können die Probleme hier auf unserer Gemarkung nicht alleine lösen, wir können sie nicht nur mit städtischem Geld lösen, sondern wir brauchen die Unterstützung von Bund, Land und auch der Region, damit wir hier in der Herzkammer der Region Stuttgart unsere Probleme, unsere Hausaufgaben, was das Thema Mobilität, bestehend aus flüssiger Mobilität, und zwar sowohl Autos, die fahren können als auch Stadtbahnen, in denen man noch atmen kann, oder was die Pünktlichkeit der S-Bahn und all diese Dinge angeht, erledigen können".

Flexibel sei er in der Frage der Formulierung. Es gehe darum, die Region bzw. die dort Beteiligten, aufzufordern und zu bitten, diese Maßnahmen weiter voranzutreiben, "dort wo die Region zuständig ist, planerisch und dort, wo die Kommunen, auf deren Gemarkung das liegt, auch unterstützend zu wirken, um zu einem Nord-Ost-Ring zu kommen, "der vielleicht auch in Teilen Tunnellösungen werden muss, weil es heute einen anderen Anspruch an Landschaftsbild, an Wahrnehmung im Bereich von Gemarkungsgrenzen oder Gemarkung gibt". Nach seiner Überzeugung würde es die Mobilität in Stuttgart verbessern, wenn diese Maßnahmen gebaut werden würden. Deswegen bittet der Stadtrat, diesen Appell heute aus dem UTA heraus zu geben. Abschließend bittet er Herrn Kiwitt um dessen Einschätzung, was die Wirksamkeit beider Maßnahmen in Kombination anbelangt.

StRin Schiener (90/GRÜNE) kommt es so vor, als würde Stuttgart heute den "Tag des Tunnels" ausrufen. Sie weist auf die enorm hohen Kosten von Tunnelprojekten und weiteren damit verbundenen Problematiken wie Lärm hin, die z. B. den davon ohnehin stark betroffenen Fasanenhof noch mehr belasten würden. MdB Kaufmann solle sich daher stärker für eine Lärmschutzwand dort einsetzen als gegen die Wohnbebauung zu sein. Die B 27 sei im Bereich des Echterdinger Eis mit über 80.000 Kfz bereits jetzt die am stärksten befahrene Bundesstraße Deutschlands. Genau dort soll nun noch der lange Tunnel der B 10 herauskommen. Sie sieht darin nicht die Lösung. Man unterstütze gerne den VRS auch in der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans, appelliere dabei aber, den öffentlichen Verkehr stärker hervorzuheben und daran, an Radschnellwege usw. zu denken.

Bereits seit Jahrzehnten blockiere dieses Thema - damals Filderauffahrt genannt - auch Sillenbuch in seiner weiteren Entwicklung. In der Zwischenzeit gebe es neue Entwicklungen und Gedanken, wie z. B. autonomes Fahren, Elektromobilität usw. Es könne deshalb nicht sein, jetzt noch "solch alte Kamellen" in der Form weiterzutreiben.

StR Körner (SPD) plädiert dafür, bei den Überlegungen die Kirche im Dorf zu lassen. "Das eine ist eine verkehrspolitische Fragestellung, welches Projekt welche Wirkung haben könnte und was sinnvoll ist und was nicht. Beim Nord-Ost-Ring haben wir bei allem, was wir bisher wissen, auch vonseiten der Stadtverwaltung den Eindruck, dass das für Stuttgart keinerlei nennenswerten positiven Effekt haben kann. Das ist zumindest die Sicht, die bisher von der Verwaltung vertreten wird, und die uns auch überzeugend erscheint. Im Gegenteil, in Mühlhausen - das war zwar auf der großen Karte ein kleiner Strich, ist aber für die Ecke dort ein sehr, sehr großer Strich - haben wir damit ein großes zusätzliches Problem."

Beim Fildertunnel sehe es rein verkehrspolitisch ein bisschen anders aus. Der große Tunnel würde natürlich zunächst eine Entlastung bringen in den anderen Bereichen. Doch sehe man auch das von StRin Schiener beschriebene Problem, "und zwar vor allem beim Geld". Er finde es richtig, sich Gedanken zu machen, aber man könne nicht fünf Tunnelprojekte gleichzeitig verfolgen. Vielmehr werde man sich im Bereich der Straßenprojekte jeweils die Situation anschauen müssen, z. B. auch die Nord-Süd-Straße, wo etwas geschehen müsse. Wenn der verkehrliche Nutzen zumindest auf den ersten Blick sehr hoch erscheint, so sei er dafür, ein Vorhaben weiter zu untersuchen.

Wichtig sind ihm die folgenden Hinweise: Im Bundesverkehrswegeplan tauche der Nord-Ost-Ring zwar auf, nicht aber der Fildertunnel. Er bedauere dies und hätte - wenn überhaupt - dies anders herum gesehen. Betrachte er sich die Bewertung beider Varianten des VRS zum Fildertunnel, so müsste seines Erachtens die alte Planung Lederberg erledigt sein, da nach seinem Verständnis eines Beschlusses der VRS ein Kosten-Nutzen-Faktor von kleiner als 4 zu gering sei. Ihm ist wichtig, dass die Region dies möglichst bald klar macht, da über den Neubau des Geschwister-Scholl-Gymnasiums in Sillenbuch entschieden werden müsse. Die Region müsse dazu ihr planerisches Okay geben.

Da Projekte, die als "weiterer Bedarf" eingestuft sind, wie z. B. der Nord-Ost-Ring, in frühestens 50 Jahren kommen werden, müsse man sich realistisch aufstellen. Ganz grundsätzlich laute seine Meinung, dass die öffentliche Hand mehr für die Infrastruktur von Straßen und für den ÖPNV ausgeben muss - im Erhalt wie auch im Ausbau. Seine Fraktion habe für den ÖPNV die Summe von 100 Mio. € ins Spiel gebracht, was viele damals als zu hoch erachtet haben. Allein beim Ostheimer Tunnel rede man nun von 500 bis 600 Mio. € und von 400 Mio. € für einen Fildertunnel. Er sehe dagegen eher bei den Beträgen für den ÖPNV noch Luft nach oben.

Beruhigend aus Sicht von StR Ozasek (SÖS-LINKE-PLuS) "ist das Wissen im Hintergrund, dass der Bundesverkehrswegeplan völlig überzeichnet ist und diese ganzen Projekte größtenteils Hirngespinnste sind und so auf absehbare Zeit niemals kommen werden". Den Projekten liege eine überschlägige Betrachtung zugrunde, die in erster Linie auf die volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung zurückgeht. Ausgeblendet wurden dabei die Umweltkosten und ökologischen Schäden, die mit solchen Projekten verbunden sind, sowie die monetären Lasten, die mit der Infrastruktur einhergehen. Die Offenlage des Entwurfs zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans soll nächste Woche erfolgen. Da die Frage der Dekarbonisierung der Mobilität nicht beantwortet werde, müsse man die Frage stellen, "ob der COP-21-Gipfel von Paris, das Klimarahmenabkommen, nicht doch auch Effekte haben muss auf die Fortschreibung eines solchen Regionalverkehrsplans, an dem sich die Kommunen orientieren müssen?"

Aus seiner Sicht hat in der bisherigen Diskussion darüber hinaus die Frage der Luftreinhaltung gefehlt - Stichwort: minus 20 % MIV im gesamtregionalen Straßenraum -, um das individuelle Recht auf gesunde Luft und das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit in der Region durchzusetzen. Diese Perspektive müsse in der Debatte um die einzelnen Maßnahmen geführt werden, sobald der Programmprozess öffentlich wird.

Zum Vergleich, Stuttgart sei die Herzkammer der Region, merkt er an, eine Herzkammer habe Arterien und Venen, die Blut in die Herzkammer und aus dieser wieder wegtransportieren. Dies seien die Straßen und Schienenwege, Rad-, Fuß- und Wanderwege. Letzten Endes müsse es darum gehen, die Arterien und Venen, die Gifte in die

Herzkammer transportieren, und dies seien leider die Straßen - zu verkleinern und teilweise zu kappen. Dies sei die einzig sinnvolle Entgiftungsstrategie für die Herzkammer. Es brauche daher neue Blutbahnen, die im Umweltverbund, im Schienenverkehr fahren. Dazu gehöre, die Panorama-Strecke einer Nutzung zuzuführen, die Schuster-Bahn als S-Bahn-Tangentiale zu nutzen und die S-Bahn-Durchbindung hinunter ins Neckartal auf absehbare Zeit zu realisieren. Vonseiten der Fraktionsgemeinschaft werde es keine Zustimmung zu neuen Straßenbauprojekten jedweder Art geben.

StR Zeeb (FW) merkt an, die Freien Wähler seien aus praktischen Gründen schon seit langer Zeit Unterstützer der beiden Maßnahmen "Nord-Ost-Ring" und "Filderauffahrt". Jede große Stadt, die eine Region darstellt, habe einen Straßenring um die Stadt gezogen, damit der Verkehr nicht durch die Stadt fahren muss. Er bedauert, dass bisher noch niemand dazu bereit war, diesen Ring in Stuttgart herzustellen.

Als Kernsatz bewertet er die Aussage von Herrn Kiwitt, wonach zu unterscheiden ist zwischen denjenigen, die nach Stuttgart hineinwollen und denjenigen, die nur durchfahren. Die erste Gruppe sei willkommen und er verstehe es als Aufgabe der Stuttgarter Stadträte, diesen Menschen den Weg nach Stuttgart zu ermöglichen. Verhindern müsse man dagegen die alleinige Durchfahrt.

Entscheidend müsse der volkswirtschaftliche Nutzen bei der Kosten-Nutzen-Rechnung sein, wobei selbstverständlich auch andere Faktoren wie Ökologie und andere Belange berücksichtigt werden müssen. Nach seiner Auffassung ist das Meinungsbild des Stuttgarter Gemeinderats nach außen sehr wichtig für alle politisch Beteiligten. Daher müsse man hinter diesem Meinungsbild stehen und es auch nach außen transportieren.

Stuttgart brauche Straßen, die funktionieren und leistungsfähig sind, konstatiert StR Klingler (AfD). Er stellt infrage, ob es dazu neue Straßen in dieser Form braucht. Wenn es darum gehe, dass vor allem Unternehmen aus dem Rems-Murr-Kreis zur Autobahn kommen, dann helfe dafür auch der neue Rosensteintunnel. Darüber hinaus werde der Wasserweg Neckar ausgebaut.

Ihn interessiert, inwiefern beim Nord-Ost-Ring die Gemarkung Stuttgart im Bereich von Mühlhausen tangiert wird. Auf einer Feldrundfahrt 2016 haben die Bauern vor Ort ihre großen Sorgen und Nöte geäußert, da im Bereich der Einführung auf die B 27 wichtige landwirtschaftliche Ackerflächen geopfert werden müssen und die Betriebe dadurch erhebliche Einbußen haben werden. Auch der Fildertunnel würde auf eine ohnehin stark belastete Bundesstraße münden und im Bereich Fasanenhof weiteren Verkehr bringen. Er spricht sich nicht gegen neue Maßnahmen allgemein aus, lehnt aber solche ab, "die definitiv wenig bringen. Und deshalb sind wir gegen einen Nord-Ost-Ring, der schon 40 Jahre die Leute im Stuttgarter Norden beunruhigt".

Nach Ansicht von StR Conz (FDP) widersprechen die gezeigten prognostizierten Verkehre zu einem guten Teil den Prognosen der Stadtverwaltung. Somit könne man sich aussuchen, welchen Fachleuten man Glauben schenken will. Nach seiner Auffassung muss man denjenigen, die Stuttgart nur durchfahren, bessere Angebote machen mit Umfahrungen und anderen straßenverkehrlichen Maßnahmen. Daher sei er näher bei den von Herrn Kiwitt präsentierten Analysen. An GRÜNE und SÖS-LINKE-PluS gewandt merkt er an, natürlich könne man auf Radverkehre setzen wollen. Wenn man sich aber anschauere, was auf den Bundesstraßen los ist, so sei schnell klar, dass man diesen Verkehr nicht allein auf Radverkehre abwälzen kann.

In Bezug auf das Bild mit der Herzkammer macht er darauf aufmerksam, der Vorschlag, Arterien und Venen zu verkleinern, würde zu einer Leistungsver schlechterung des Herzens führen und im schlimmsten Fall zum Herzinfarkt. Beides würde der Wirtschaftsregion Stuttgart und der wirtschaftlichen Leistungskraft Stuttgarts enorm schaden. Aus seiner Sicht wurden zwei Modelle präsentiert, die hochwirtschaftlich, effizient und zum Vorteil der Stadt Stuttgart sind. Es sollte daher die Aufgabe des Stuttgarter Gemeinderats sein, die Gemeinden im Umland zu überzeugen, dass es auch für sie von Vorteil ist, derartige Lösungen zu verfolgen. Daran werde die FDP arbeiten.

Positiv an den zwei Maßnahmen ist aus Sicht von StR Dr. Schertlen (STd), dass die Kernstadt nennenswert entlastet würde. Jedoch hält er die bisherigen Planungen sowohl für den Nord-Ost-Ring als auch für eine Filderauffahrt für zu klein. Er erinnert an seinen Antrag Nr. 224/2015 vom 23.06.2015, der eine tatsächliche "Regionalverbindung Nord-Ost" schaffen würde.

Herr Oehler (ASS) stellt an StR Conz gewandt richtig, es gebe keinerlei Widersprüche zwischen den städtischen Zahlen und denen der Region, was den prognostizierten Verkehr angeht. Der Nord-Ost-Ring würde für die zentrale Innenstadt keine Wirkung haben und mit 7 % nur eine geringe Wirkung im Bereich Pragsattel. Je weiter man sich räumlich dem Nord-Ost-Ring annähert, desto größer sei natürlich die Wirkung.

Herr Kiwitt geht auf die Wortbeiträge und Fragen folgendermaßen ein:

"Ich fange bei der Frage von Herrn Kotz an, was passiert, wenn man die beiden Maßnahmen kombiniert? Ich bitte Sie um Verständnis, das ist eine Anfrage, die eine Fraktion uns als großen Prüfauftrag auf den Weg gegeben hat. Wir werden das im nächsten Verkehrsausschuss morgen in einer Woche behandeln. Insofern bitte ich um Verständnis dafür, dass ich jetzt nicht konkrete Zahlen nennen kann. Aber ich kann Ihnen sagen, dann, wenn man zwei Maßnahmen mit einem jeweils sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis kombiniert, kommt dabei keine schlechte Maßnahme heraus. Allerdings, auch das muss man sagen, Sie haben die Kosten kombiniert der Baumaßnahme A und Baumaßnahme B, haben aber Effekte, die sich überlagern. Insofern geht das ein bisschen nach unten, aber es bleibt bei einem sehr, sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Frau Schiener, es ist klar, ich habe darauf hingewiesen, wir haben natürlich uns auch mit dem Regionalverkehrsplan die Mühe gemacht, Radwege sehr dezidiert zu untersuchen. Es ist auch ganz klar, dass das Thema öffentlicher Verkehr bei uns eine zentrale Rolle spielt. Da sind wir Aufgabenträger, das ist ganz klar, da werden wir ganz, ganz große Aufmerksamkeit darauf legen. Und da werden wir auch bei der Umsetzung sehr aktiv sein.

Klar ist aber auch, die Region Stuttgart ist eine Industrieregion. Wir brauchen Standorte für Erweiterungsmaßnahmen, wir brauchen Standorte für neue Wohngebiete. Und wir merken, dass wir hier immer auch konfrontiert werden mit den Leistungsgrenzen des Transportsystems, die Straßen sind überlastet. Das führt auch dazu, dass es ganz schwierig wird, vor allem neue Standorte für die Gewerbeentwicklung zu finden. Und deswegen macht es vielleicht heute den Eindruck, als wäre der "Tag des Tunnels" ausgelöst. Das kommt in weiten Teilen sicher daher, wir haben für andere Optionen schlichtweg keinen Platz mehr. Und wir haben auch die Situation, dass die Akzeptanz für neue Verkehrswege außerordentlich gering ist. Wir wissen aus einer repräsentativen

Umfrage, dass 80 % der Bevölkerung neue Verkehrswege ablehnen. Und das sind noch nicht einmal die vor der Haustüre, sondern das gilt ganz allgemein. Insofern sind Tunnellösungen sicher auch das einzige, was man noch anbieten kann, um überhaupt hier Mehrheiten organisieren zu können. Klar ist aber auch, dass über das "Fein-Tuning", wo enden die Tunnel, wo beginnen sie, auf jeden Fall noch nachgedacht werden muss. Auch bei den anderen Trassen gibt es Optimierungsmöglichkeiten, die man heute sicher noch einmal anders sehen würde, als die Diskussion vor zehn Jahren sie gezeigt hat.

Herr Körner, Sie haben gehört, wir sind nicht auseinander bei der Frage, was bringt das uns allen an Entlastung. Aber klar ist auch, der Nord-Ost-Ring ist eine Ost-West-Verbindung. Und Ost-West-Verbindungen entlasten keine Nord-Süd-Verbindung. Insofern ist klar, das hat für die Bereiche am Neckartor - Herr Oehler hat es ausgeführt - eigentlich keine Relevanz. Aber klar ist auch, wir haben am Pragsattel die Entlastung von 7.000 Pkw, das sind 7 %. Das ist an einem an der Leistungsgrenze operierenden Verkehrssystem natürlich schon eine Größe, die man nicht einfach vernachlässigen kann. Und wenn wir beim Bundesverkehrswegeplan über das Geld reden, darf ich nochmals an eine Zahl erinnern: Die Verteilung der Verkehrsmittel im Land landet zu 16 % in der Region Stuttgart. Wir haben hier aber 30 % der wirtschaftlichen Leistungskraft. Wir haben 25 % der Bevölkerung. Und wir haben 30 % des Zuzugs. Das Geld, wenn man so will, ist da! Das wird im Land aber sicher nicht optimal verteilt.

Und was hier sicher auch ein Punkt ist: Um den Zugang zu den Geldtöpfen des Bundes zu verbessern, ist auch ein geschlosseneres Auftreten erforderlich. Wir machen es anderen Mitbewerbern um öffentliche Gelder insofern auch einfach, weil wir bei jedem Projekt sofort in Erscheinung treten mit den einen, die es wollen, und den anderen, die es massiv ablehnen. Das ist für den Bund natürlich ganz einfach, für das Land natürlich auch, indem er sagt, werdet euch erst einmal einig und kommt dann wieder. Und insofern glaube ich schon, dass es auch eine große Leistung einer weitreichenden Beschlussfassung über den Regionalverkehrsplan sein kann, endlich mal Gemeinsamkeit zu dokumentieren, zu sagen, wir wollen an das Geld, wir brauchen das, um hier unsere Verkehrsprobleme in Zukunft lösen zu können.

Klar ist natürlich, dass die Entscheidung über den Regionalverkehrsplan schnell getroffen werden muss. Sie wird aber auch unabhängig davon zu treffen sein, was im Bundesverkehrswegeplan drinsteht. Der Regionalverkehrsplan ist ein eigenständiges Planwerk. Die Damen und Herren Regionalräte entscheiden hier völlig frei von Vorgaben des Bundes oder des Landes, und sie entscheiden hier nach dem, was sie für die Lösung der Mobilitätsanforderungen in der Region Stuttgart für zweckmäßig halten.

Und Herr Ozasek, Sie wissen, bei dieser Betrachtung fehlt das Thema Umweltbilanz. Sie wissen aber auch, im Regionalverkehrsplan kommt es. Wir haben einen strategischen Umweltbericht erstellt, der dem Regionalverkehrsplan beigelegt ist, aus dem dezidiert für alle Maßnahmen, die wir neu vorschlagen, auch der ökologische Preis hervorgehen wird. Das muss Teil einer Gesamtabwägung sein.

Und klar ist auch, wenn wir über den Nord-Ost-Ring reden, es wird dort zur Inanspruchnahme von Ackerflächen kommen, soweit wir das bisher wissen, auch auf der Gemarkung Stuttgart, die ja dort bis an die Siedlungslage Kornwestheim heranreicht.

Einige haben sich ja jetzt hier versucht mit Vergleichen zum Thema Herzkammer. Ich bin auch kein Kardiologe, aber Sie sind hier nicht die Herzkammer der Region, Sie sind hier in der Region die Herzkammer des Landes! Hier brummt's. Und wenn es hier nicht funktioniert, haben wir im ganzen Land ein Problem. Klar ist, wenn man sich mit Herzgesundheit auskennt, müssen alle Maßnahmen mit in Betracht gezogen werden, aber ein probates Mittel können auch Bypässe sein. Ich empfehle, zumindest die Option für solche Bypass-Lösungen nicht zu verbauen. Vielen Dank!"

Mit dem Hinweis, die Diskussion werde in der Regionalversammlung fortgesetzt, stellt BM Pätzold abschließend fest:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat vom Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Faßnacht / pö



## **Verteiler:**

- I. Referat StU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (5)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
  2. OB/82  
Rechnungsprüfungsamt
  3. S/OB  
S/OB-Mobil
  4. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)
  5. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  6. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  7. BVinnen Mitte, Ost
  8. L/OB-K
  9. Hauptaktei
  
- III.
  1. CDU-Fraktion
  2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
  3. SPD-Fraktion
  4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
  5. Fraktion Freie Wähler
  6. AfD-Fraktion
  7. Gruppierung FDP
  8. Die STAdTISTEN