

Beschlussvorlage**Nr. 163/2020/1**

Federführung	Dezernat III Bürgermeisterin Soltys, Beatrice
--------------	---

AZ./Datum:	03Sy/04.02.2021		
Gremium	Behandlung	Sitzungsart	Sitzungsdatum
Gemeinderat	zur Beschlussfassung	öffentlich	23.02.2021

Stellungnahme der Stadt Fellbach zum Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring - ein Alternativkonzept**Bezug:**GR 23.06.2020 Sondersitzung mit Dr. Rüdiger Stihl – Vorlage 087/2020 öffentlich**Beschlusstext:**

1. Der Gemeinderat erkennt das Bestreben von Herrn Dr. Rüdiger Stihl an, mit dem Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring eine Variante für die bisher vorgeschlagene Trassenführung des Nord-Ost-Rings zu entwickeln, die erstmals den Wert des Bodens und des Landschaftsraums mit berücksichtigt.
2. Der Gemeinderat nimmt Kenntnis von
 - dem Schreiben von Dipl.Ing. Sommer, Büro für Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, Dresden
 - der umweltfachlichen Einschätzung Nord-Ost-Ring- unterirdische Trassenführung, Gruppe für ökologische Gutachten, Stuttgart
3. Der Gemeinderat bekräftigt weiterhin seine bisherige ablehnende Haltung zum Nord-Ost-Ring auch in der Ausführung als vier- bzw. sechstreifige Fahrbahn im Tunnel unterschiedlicher Bauweisen (Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring / Alternativkonzept Dr. Stihl).
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Auswirkungen der Planung für die neue Westrandbrücke im Fellbacher Verkehrsentwicklungsplan darzustellen, mögliche Szenarien und deren Auswirkungen aufzuarbeiten und in die Diskussion einzubringen.

Die Stadt Fellbach erneuert ihr Angebot für die Erarbeitung und aktive Mitgestaltung einer kleinräumlichen Lösung auf der Basis der per Bürgerentscheid zukünftigen Westrandbrücke.

Sachverhalt:

Historie

In der Sitzung am 11. Februar fasste die Verwaltungsspitze für den Gemeinderat die bisherigen langjährigen Planungen zum Straßenbauprojekt Nordosttring zusammen. Außerdem stellte sie die Grundzüge des neu entwickelten Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring nach einer ersten Vorprüfung vor. Das Modell selber sollten die Initiatoren selbst im Gemeinderat präsentieren.

Coronabedingt verschob sich dieser Vorstellungstermin und konnte erst in einer öffentlichen Sondersitzung des Gemeinderates am 23. Juni 2020 erfolgen. Herr Dr. Rüdiger Stihl und der beauftragten Planer, Herr Helmuth Ammerl, Planungsgesellschaft OBERMEYER Planen+Beraten GmbH, Stuttgart und Hermann Grub vom Büro Grub+Lejeune, München, stellten in diesem Rahmen ihre Überlegungen „Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring – ein Alternativkonzept“ vor. Diese Machbarkeitsstudie war finanziell neben der Firma Stihl von weiteren namhaften Unternehmen aus der Region unterstützt worden. Bezüglich der Fragen rund um die Beeinträchtigung des Bodens durch das Straßenprojekt war Herr Prof. em. Dr. Stahr, Universität Hohenheim, von Herrn Stihl dazu geladen.

Zu den Planungen des „Landschaftsmodells“ gab es von den Stadträtinnen und Stadträten zahlreiche fachliche Nachfragen sowie Fragen, in wie weit sich das Bauvorhaben mittelfristig auf die Bodenqualität auswirkt und welchen Einfluss es auf die Verkehrssituation in der Region insgesamt hat (Kapazität der Knotenpunkte, des Kappelbergtunnels etc.). Abschließend hat der Gemeinderat eine gutachterliche Untersuchung des Landschaftsmodells Nord-Ost-Ring beschlossen.

Der Alternativvorschlag folgt im Wesentlichen der rund 11.5 km langen Vorzugsvariante aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und sieht eine weitestgehende Führung im Tunnel vor.

Für die i.d.R. vierstreifige Fahrbahn im Tunnel wird wechselnd eine offene bzw. eine bergmännische Bauweise vorgeschlagen.

In dem Beitrag für das Landschaftsmodell wird explizit betont, dass damit die drei Ziele Verkehrsentlastung, Landschaftsschutz und weniger Emissionen verfolgt werden.

Es heißt wörtlich: „Verkehrsentlastungen, Landschaftsschutz und weniger Emissionen – mit dem Nord – Ost- Ring als Tunnelvariante sollen alle drei Varianten erfüllt werden“

Die Stadt Fellbach begrüßt außerordentlich, dass gerade in der bereits seit Jahren andauernden kontroversen Diskussion diese drei Ziele als übergeordnete Kriterien gewählt wurden. Bei Straßenprojekten müssen die Wirkungen und Effekte auf die Landschaft frühzeitig mit in die Planung einbezogen werden.

Weiterer Zusammenhang:

Seit den ersten Planungen für den Nord-Ost-Ring haben sich die begleitenden Parameter verändert. Zum einen hat die Verkehrsmenge deutlich zugenommen, Straßen und Knotenpunkte sind ausgebaut bzw. modifiziert, die Veränderungen des Klimas, die starke Verdichtung der Region Stuttgart, die Möglichkeiten der Verkehrslenkungen und viele weitere Argumente müssen heute in die Planungen mit einbezogen werden. Maßnahmen zu Verkehrsentlastungen müssen heute in diesem Umfeld überprüft und hinterfragt werden, ob ein Straßenneubau die in ihn gelegten Erwartungen erfüllt oder zu neuen

Herausforderungen führt.

Die Bundesrepublik und im Fokus der Großraum Stuttgart stehen bei der Verkehrsplanung bzw. bei den Projekten, die eine verkehrliche Entlastung bringen sollen, vor vielfältigen Aufgaben:

1. Die **Emissionen des Verkehrs** müssen insgesamt deutlich gesenkt werden.
2. Die Veränderungen des **Klimas** zeigen, dass sich unsere Gesellschaft drastisch verändern wird. Alle Konzepte werden sich den **Kriterien der Nachhaltigkeit** für die nächsten Generationen stellen müssen.
3. Dies hat Auswirkungen auf die Landwirtschaft, **regionale Produktion und Vermarktung** rücken in den Vordergrund. Die bedeutet auch Veränderungen für die **Landwirtschaft** (Selbstvermarktung, Genossenschaften, Kooperationen etc.). Der Schutz der – gerade in Fellbach - hervorragenden Böden hat daher einen hohen Stellenwert.
4. **Verkehrskonzepte** müssen die **Mobilität aller Verkehrsteilnehmer integrativ** mit einbeziehen. Ein Konzept muss die Frage beantworten, wie die Qualität der Fußgänger, der Radfahrer und der Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs indirekt oder direkt mit beeinflusst wird. Grundvoraussetzung für ein Konzept ist immer die **Definition des auslösenden Verkehrsproblems**.
Kann beispielsweise der Stau in der Morgen- oder Abendspitze auch durch **alternative Angebote** im öffentlichen Nahverkehr oder durch betriebliches Mobilitätsmanagement entschärft werden.
5. Welche **langfristigen Folgeeffekte** hat eine **zusätzliche Straßeninfrastruktur**? Wie wirken sich diese Straßenprojekte auf die Ökonomie vor Ort, auf die Innenstadtsituation (Einzelhandel) und auf die Stadtentwicklung aus.
6. Wie wird die **Lebensqualität** der Fellbacher Bürgerinnen und Bürgern durch solche Projekte beeinflusst? Wie werden die Fellbacher dann mobil sein, welche Ziele werden sie wie erreichen können und welche nicht? Wieviel Emissionen und Flächen für Verkehr sind verträglich und lebenswert.

Welche Effekte werden mit dem Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring voraussichtlich ausgelöst?

Das vorgelegte Alternativkonzept versucht, die drei Ziele:

- ♦ Verkehrsentlastungen,
- ♦ Landschaftsschutz und
- ♦ weniger Emissionen

gleichzeitig zu verfolgen.

Die Investition von 1 200 Millionen Euro soll zu einem attraktiveren Straßennetz führen, das zu einer verflüssigten Verkehr beitragen soll.

Ein attraktives Straßennetz, das zeigen die Erfahrungen weltweit, löst **mehr und weiteren Verkehr aus**. Im vom baden-württembergischen Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Faktenscheck wurde diese Erfahrung wiederum von Fachleuten bestätigt. Sie rechnen mit einem „Voll-Laufen“ des Rings innerhalb kurzer Zeit. Damit stiege die Zahl der gefahrenen PKW - und LKW – **Kilometer weiter an** (induzierter Verkehr).

Eine Studie der PTV Group vom 01.07.2016, in der es um die volkswirtschaftliche Bewertung von Maßnahmen in der Region Stuttgart im Bundesfernstraßenbau nach dem BVWP geht, wird von einer **Zunahme des induzierten Verkehrs um 19 %** ausgegangen.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 spricht von **63 Millionen zusätzlichen Fahrkilometern** durch den Nord-Ost-Ring.

Anstatt von Verkehrsentlastungen und weniger Emissionen ist also davon auszugehen, dass mehr Verkehrsbelastungen und mehr Emissionen durch einen Straßenneubau in dieser Größenordnung erzeugt werden.

Dazu die:

Technische Begutachtung vom Verkehrsplanungsbüro Köhler und Taubmann GmbH, Dresden

Nachdem sich die Beauftragung von regionaleren Fachbüros aufgrund vielfältiger Interessenskollisionen als schwierig erwiesen hat, konnte ein renommiertes Dresdener Verkehrsplanungsbüro für die technische Begutachtung der vorliegenden Machbarkeitsstudie beauftragt werden (Anlage 1).

Auftrag an das Büro: eine fachliche Bewertung zur Dimensionierung der Verkehrsanlagen und der Ingenieurbauwerke einschließlich der Anschlussstellen und Rampen der Tunnelvariante.

Positiv: Einige der Probleme einer oberirdischen Trasse wie beispielsweise die aus der Trassenführung **resultierende Landschaftszerstörung**, der **landschaftsräumlichen Trennwirkung** oder der **stellenweisen Erzeugung von Lärmemissionen** können reduziert werden.

Aber: Nach Sichtung der Unterlagen ist eine verkehrsplanerische bzw. verkehrstechnische Bewertung des Infrastrukturbauwerkes ohne eine umfassende Gesamtverkehrsplanung und -prognose nicht möglich.

Empfehlung: Alle Akteure der nördlichen Raumschaft sollten in einem **gemeinsamen Verfahren** die **wesentlichen Planungsgrundlagen**, die **Auswirkungen auf die Umwelt** und **die Landschaft** der einzelnen Trassenvarianten sowie deren **Auswirkungen auf Einzelhandel** und **Wirtschaft**, auf **Landwirtschaft** und **Raumplanung** erfassen, darstellen und abwägen. Ziel müsste es sein, die unterschiedlichen **Ziel- und Wirkungsvorstellungen** transparent zu dokumentieren und zu kommunizieren.

Das Büro verweist darauf, dass grundlegende Angaben und Sachverhalte bei dem Landschaftsmodell bisher fehlen. Eine weiterführende Bewertung sei bei diesem Planungsstand daher nicht möglich. Die Stadt Fellbach fordert seit Jahren, sich auf einheitliche Bewertungsstandards zu verständigen und abgestimmte Zahlen zugrunde zu legen – sich also festgeschriebene Qualitätsstandards zu verständigen.

Überschlägige naturschutzfachliche Einschätzung
Schwerpunkt Boden- und Artenschutz, Gruppe für ökologische Gutachten, Stuttgart

Einschränkung: Das vorgestellte Alternativkonzeptes sollte auf mögliche Auswirkungen auf die Belange des Boden- und des Artenschutzes untersucht werden. Bei dem derzeitigen Planungsstand und auf Grund der fehlenden Details kann nur eine erste sondierende naturschutzfachliche Betrachtung vorgenommen werden.

Wirkfaktoren des Vorhabens

Bei einem Bauvorhaben in dieser Dimension fallen besonders die baubedingten Wirkfaktoren ins Gewicht – auch wenn der Bauherr auf ein Bodenmanagement setzt. Für die Belange des Bodens- und des Artenschutzes ist mit folgenden Beeinträchtigungen zu rechnen:

Flächeninanspruchnahme

Die **Inanspruchnahme von Boden und Vegetation**, dauerhaft oder temporär, führt zu einer Durchmischung von Boden, Bodenverdichtung und Zerstörung des Bodengefüges. Dies ist kann mit einem aufwendigen Bodenmanagement zwar abgemildert aber bei einer Baustelle dieser Größe nicht aufgehoben werden. Gleichzeitig sind **temporär großflächige und dauerhaft punktuelle Verluste** von Vegetation sowie in Folge dessen von Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten für zahlreiche geschützte Arten zu erwarten.

Die Flächenverluste summieren sich auf der angenommenen Trassenlänge und der Baustelleneinrichtungsbreite temporär auf 75 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche ohne die Fläche für die Knotenpunkte.

Immissionen

Unterschiedliche Immissionen sowie akustische und visuelle Störreize können zu Verlusten von hochwertigen Biotoptypen und Habitaten führen. Bei empfindlichen Arten können die Störreize auch Fluchtreaktionen auslösen. Dauerhaft betreffen diese Wirkungen vor allem die Bereiche um die Knotenpunkte (Oeffingen, Schmidener Feld Westumgehung, Anbindung an die B14/29).

Umweltfachliche Belange

Boden

Auch bei einer fachgerechten Rekultivierung der bauzeitlich beanspruchten Flächen, verlieren diese hochwertigen Böden **irreversibel einen Teil ihrer natürlichen Leistungsfähigkeit**. Es kann Jahrzehnte dauern, bis sich die Böden von solch einer Beeinträchtigung erholt haben und sich das ursprüngliche Leistungspotenzial der Böden annähernd wieder einstellt.

Artenschutz

Die Gesamttrasse der Straße würde in die heute noch weitgehend unzerschnittene Landschaftsräume des Schmidener Feldes im Osten und dem Langen Feld im Westen auf einer Gesamtlänge von mehr als 10 km eingreifen. Im gesamten Planungskorridor sind mehrere stark gefährdete Arten beheimatet. Neben den Feldlerchen und Rebhühnern sind besonders Amphibien und Reptilien stark betroffen.

Um einen starken Populationsrückgang zu vermeiden, müssten bereits im Vorfeld andere landwirtschaftliche Nutzflächen für die erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

Das **Fazit** dieser Betrachtung lautet:

Die Betrachtung der Umweltbelange Boden ergibt zu erwartende schwerste Beeinträchtigungen.

Die Betrachtung der Umweltbelange Artenschutz lässt akute Bestandsgefährdungen geschützter Arten erwarten und macht umfangreiche weitere Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen notwendig.

Zusammenfassung

Die vorgelegte Ausarbeitung einer alternativen Planung des Nord-Ost-Ringes wird vom Gemeinderat der Stadt Fellbach als Versuch für eine versöhnliche Lösung in der nördlichen Raumschaft anerkannt und gewürdigt.

Jedoch bleibt diese Planung ein Fragment.

Die planerische und kommunikative Gesamtbetrachtung dieses Vorhabens einschließlich seiner fehlenden Ziel- und Wirkungsprognose bringt die Gesamtdebatte für eine Lösung in der nördlichen Raumschaft nicht weiter.

Die Stadt Fellbach erneuert ihr Angebot für die Erarbeitung und aktive Mitgestaltung einer kleinräumlichen Lösung auf der Basis der per Bürgerentscheid zukünftigen Westrandbrücke.

Weiteres Vorgehen

Nachdem nun die Entscheidung für eine Westrandbrücke in der Nachbarstadt Remseck getroffen wurde, kann von einer mehrjährigen Planungs- und Genehmigungsphase ausgegangen werden.

Um die Auswirkungen der neuen Neckarquerung mit einer höheren Leistungsfähigkeit als die bisherige Querung zu analysieren und geeignete Maßnahmen zu entwickeln, ist eine vollumfängliche Untersuchung am Fellbacher Verkehrsmodell erforderlich.

Nach Vorliegen einer ersten Planung und insbesondere der technischen Ausführung sämtlicher Knotenpunkte für die neue Neckarquerung werden geeignete Maßnahmen nachbarschaftlich übergreifend abgestimmt.

Die Verwaltung wird eine umfängliche Beteiligung der Öffentlichkeit vorsehen.

Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ keine
- ☒ einmalige Kosten von ca. 12.000 Euro €
einmalige Erträge von _____ €
- ☐ lfd. jährliche Kosten von _____ €
lfd. jährliche Erträge von _____ €
- ☐ bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil.
Folgekostenberechnung
- ☒ Haushaltsmittel bei Produktsachkonto (Budget Verkehrsplanung) vorhanden
- ☐ über-/außerplanmäßige Ausgabe von _____ € notwendig
- ☐ Sonstiges

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

Anlage 1: Schreiben von Dipl.Ing. Sommer, Büro für Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, Dresden

Anlage 2: Umweltfachliche Einschätzung Nord-Ost-Ring unterirdische Trassenführung, Gruppe für ökologische Gutachten, Stuttgart