VERKEHRSPLANUNG Köhler und Taubmann GmbH

VKT GmbH · Bamberger Straße 7 · 01187 Dresden

Stadt Fellbach Dezernat III Frau Bürgermeisterin Beatrice Soltys Marktplatz 1 70724 Fellbach

Ihr Zeichen Ihre Nachricht vom Unser Zeichen Durchwahl Tel. 43639-Durchwahl Fax. 43639-Datum

991/Soc/Rx 0 19 19 10 2020

Bamberger Straße 7 01187 Dresden Tel +49 351 43639-0 Fax +49 351 43639-19 dresden@vkt-gmbh.de

www.vkt-gmbh.de

Nord-Ost-Ring Stuttgart hier: Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring

Sehr geehrte Frau Soltys,

seit vielen Jahren werden die Planungen zum Bau eines Nord-Ost-Ringes Stuttgart in der Region kontrovers diskutiert. Mit dem Nord-Ost-Ring soll eine neue Straßenverbindung zwischen den Bundesstraßen (B) 27 (bzw. B 10 im Neckartal) und B 29 (bzw. B 14) mit dem Ziel der Verkehrsentlastung der Stadt Stuttgart geschaffen werden.

Am 21.01.2020 hat die Initiative Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring einen auf einer Machbarkeitsstudie des Ingenieurbüros Obermeyer¹ basierenden Alternativvorschlag² zur Streckenführung vorgelegt. Dieser Alternativvorschlag folgt im Wesentlichen der rund 11,5 km langen Vorzugsvariante aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und sieht die weitestgehende Führung im Tunnel vor. Für die i.d.R. vierstreifige Fahrbahn im Tunnel wird abschnittsweise eine offene Bauweise bzw. eine bergmännische Bauweise vorgeschlagen.

Wir wurden von Ihnen um eine fachliche Bewertung dieses Alternativvorschlages, speziell zur Dimensionierung der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke, einschließlich der Anschlussstellen und Rampen, gebeten. Hierzu haben wir die von Ihnen zur Verfügung gestellten Unterlagen gesichtet. Danach ist zunächst festzustellen, dass mit diesem Alternativvorschlag einige der Probleme einer oberirdisch geführten Trasse wie bspw. die aus der Trassenführung resultierende Landschaftszerstörung, Trennwirkung bzw. die Lärmemissionen stellenweise bzw. teilweise reduziert werden können.

Eine verkehrsplanerische bzw. verkehrstechnische Bewertung der Dimensionierung der Verkehrsanlagen ist auf Basis der vorliegenden Informationen jedoch nicht möglich. Für eine belastbare Bewertung der mit der Machbarkeitsstudie vorgelegten Planung sind Detailplanungen zu den Anschlussstellen, einschließlich der Bemessungsverkehrsstärken für die einzelnen Knotenpunkte auf der Grundlage einer verkehrsplanerischen Objektprognose, erforderlich. Üblicherweise sind diese Detailplanungen kein Bestandteil einer Machbarkeitsstudie und werden in den weiterführenden Planungen erarbeitet. Die diesen Detailplanungen zugrunde zu legende Verkehrsprognose (Objektprognose) wird aus dem durch die Stadt

Bankverbindung

Commerzbank AG

Dresden IBAN:

BIC: DRESDEFF850

Finanzamt Dresden

Steuer-Nr. 203/121/04505

Amtsgericht Dresden HRB 40035

USt-IdNr DE200311372

Geschäftsführer

Dipl.-Ing. Christoph Sommer

DE14 8508 0000 0553 9262 00

Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring Region Stuttgart, Machbarkeitsstudie, Obermeyer Planen + Beraten GmbH, Stuttgart, 25.06.2019, Abgabeversion

Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring, Ein Alternativkonzept, Architekturbüro Grub + Lejeune, München 2019

Blatt 2

zu Schreiben an Stadt Fellbach

vom 19.10.2020

Fellbach bereits mehrfach kritisierten (integrierten) Verkehrsmodell für die Region abgeleitet.

Wie könnte es nun weitergehen? Vor der Bewertung von technischen Detailfragen bspw. zur Dimensionierung der Anschlussstellen und Rampen hielten wir es für zielführender, eine (nochmalige) grundsätzliche Diskussion bzw. Auseinandersetzung mit den Beteiligten der Region zu den verkehrlichen und raumplanerischen Zielen des Nord-Ost-Ringes zu führen. Dabei könnten die wesentlichen Planungsgrundlagen, die Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft einzelner Trassenvarianten, die Auswirkungen auf Einzelhandel und Wirtschaft, auf Landwirtschaft und Raumplanung usw. erfasst und einander gegenübergestellt werden. Dazu würde sich etwa der Rahmen eines moderierten Workshops eignen. Eine solche Gegenüberstellung der vielfältigen (unterschiedlichen) Ziel- und Wirkungsvorstellungen aller Akteure würde auch Inkonsistenzen und Widersprüche zwischen den Zielvorstellungen transparent und kommunizierbar machen.

Für eine später oder zusätzlich durchzuführende detaillierte Bewertung der technischen Details gäbe es aus heutiger Sicht zwei Optionen: Entweder die Anforderung tatsächlich bewertbarer Grundlagen (Objektplanung, Objektprognose, siehe oben) oder eventuell auch eine spätere kritische Prüfung und Bewertung im Rahmen der Beteiligung am erforderlichen Baurechtsverfahren, so denn ein solches Verfahren überhaupt begonnen würde.

Unsere Einschätzung wird auch von Herrn Prof. Dr.-Ing. Udo J. Becker, Inhaber der Professur für Verkehrsökologie an der Technischen Universität Dresden, geteilt. Mit ihm haben wir uns zu dieser Stellungnahme inhaltlich abgestimmt.

Freundliche Grüße

Christoph Sommer

(Geschäftsführer, Beratender Ingenieur Ingenieurkammer Sachsen, Nr.12 457)