

## Zu Tagesordnungspunkt 7

### **Einbringung eines Antrags der FDP-Fraktion vom 20.09.2020: Landschaftsmodell Nord-Ost-Ring: Auswirkungen auf die Verkehrsmengen und Durchsetzung der Planung des Nord-Ost-Rings durch das Land**

#### **I Sachvortrag**

##### **Antragsinhalt**

Der Antrag der FDP-Fraktion umfasst drei Punkte:

- 1 Bericht über die verkehrlichen Auswirkungen des "Landschaftsmodelles Nord-Ost-Ring" hinsichtlich der Verkehrsmengen auf dem Nord-Ost-Ring sowie der Be- / Entlastungswirkungen in den anliegenden Städten und Gemeinden im Vergleich zu den Varianten im Regionalverkehrsplan, wobei insbesondere auch die Auswirkungen auf den Schwerlastverkehr interessieren.
- 2 Bericht über die zusätzlichen Verkehrsmengen, die sich künftig auf der B 29 durch den Ausbau von Gewerbeflächen und Ansiedlung von Firmen im Gebiet des Regionalverbandes Ostwürttemberg in Richtung Region Stuttgart ergeben.
- 3 Beauftragung eines Rechtsgutachtens zur Frage, welche rechtlichen Möglichkeiten die Region hat, beim Land die Planung des Nord-Ost-Rings auf juristischem Weg durchzusetzen. Sollte sich ergeben, dass eine Klage auf Aufnahme der Nord-Ost-Ring-Planung durch das Land Erfolgsaussichten hat, soll der notwendige Betrag für den Haushalt 2021 beziffert und in den Etat eingestellt werden.

##### **Vorgehensvorschlag der Verwaltung**

Zu Punkt 1:

Der Trassenverlauf des Landschaftsmodelles unterscheidet sich von der durch den Bund linienbestimmten, im Regionalplan ausgewiesenen und im Regionalverkehrsplan untersuchten Trasse vornehmlich durch die Tieflage und modifizierte Anschlussstellen. Zahl und Lage der Anschlussstellen sowie die Entfernungen dazwischen entsprechen hingegen weitgehend den bisherigen Planungen. Insofern ist davon auszugehen, dass die verkehrlichen Wirkungen des Landschaftsmodells in etwa denjenigen entsprechen, die bei den Prognosen zum Regionalverkehrsplan für den Nord-Ost-Ring ermittelt wurden. Ggfs. wird ein leicht abweichendes Wirkungsniveau erreicht, falls in den Tunnelabschnitten aus Gründen der Verkehrssicherheit niedrigere zulässige Geschwindigkeiten angeordnet werden müssen oder die zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme modifizierten Anschlussstellen eine andere Leistungsfähigkeit aufweisen. Die Auswirkungen solcher Einflüsse können nur in sehr vertiefenden Variantenuntersuchungen hinreichend genau bestimmt werden. Derartige Betrachtungen sind in den noch ausstehenden Planungsstufen

ohnehin vorzunehmen und erfordern ein sehr detailliertes, auf ein Einzelprojekt abgestimmtes Verkehrsmodell. Sie sollten den entsprechenden Planungsverfahren vorbehalten bleiben und nicht vorgezogen werden.

Zu Punkt 2:

Der Geschäftsstelle ist keine Prognose zu den Verkehrsmengen und -strömen bekannt, die aus den Gewerbegebietsausweisungen und Firmenansiedlungen in der Region Ostwürttemberg resultieren werden. Für eine hinreichend plausible Abschätzung dieser Verkehre müssten der prognosefähige Planungsraum des regionalen Verkehrsmodells räumlich ausgeweitet und die Rechenabläufe im Modell modifiziert werden. Hierfür wären erhebliche Kosten erforderlich.

Als Anhaltswert zur Einschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung auf der B 29 kann die Entwicklung der Querschnittsbelastung an der Regionsgrenze bei Plüderhausen vom Analysejahr 2010 des Regionalverkehrsplans zum Prognosehorizont 2030 des fortgeschriebenen regionalen Verkehrsmodells herangezogen werden. Die Prognose 2030 wurde dem Verkehrsausschuss in der Sitzung am 22.01.2020 vorgestellt (s. **Vorlage 26/2020**). Für diese Prognose wurde als Datenquelle für den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr der Region Stuttgart im Pkw- und Lkw-Verkehr die Verflechtungsprognose zum BVWP 2030 genutzt. Die Verkehrszunahmen zwischen den Regionen Stuttgart und Ostwürttemberg resultieren aus den Strukturentwicklungen in beiden Regionen. Der Nord-Ost-Ring ist nicht unterstellt. Laut dieser Prognose nimmt die Belastung der B 29 an der Regionsgrenze im Zeitraum von 2010 bis 2030 von rund 27.000 Kfz / d auf rund 30.000 Kfz / d (+ 11 %) zu.

Zu Punkt 3:

Im Juni und Juli dieses Jahres fand ein Faktencheck zum Nord-Ost-Ring statt. In vier Fachdialogen und einer Online-Podiumsdiskussion sollten die Fakten zu dieser Maßnahme aufgearbeitet, Lösungsansätze für die Verkehrsproblematik im Nordosten von Stuttgart aufgezeigt und die Realisierungschancen des Nord-Ost-Rings beleuchtet werden. Eine Entscheidung über eine mögliche Klage sollte erst dann erfolgen, wenn der Bericht über diesen Faktencheck vorliegt und die Schlussfolgerungen des Verkehrsministeriums aus dieser Veranstaltung bekannt sind.

## II Beschlussvorschlag

Zu Punkt 1 und 2:

Eine Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen des Landschaftsmodelles bzw. der zusätzlichen Verkehrsmengen auf der B 29 infolge der Gewerbegebietsausweisungen und Firmenansiedlungen in der Region Ostwürttemberg wird nicht vorgenommen.

Zu Punkt 3:

Über die Beauftragung eines Rechtsgutachtens zur juristischen Durchsetzbarkeit der Planungen wird erst nach Vorliegen des Berichtes über den Faktencheck zum Nord-Ost-Ring und der Schlussfolgerungen des Landes aus dieser Veranstaltung entschieden.