

Aktenzeichen:
656.72: Querspange / III 61 Mü
21.03.2011

DRUCKSACHEN NR. 11/066

Vorlage an

Ausschuss für Technik, Umwelt und Straßenverkehr	30.03.2011	Kenntnisnahme öffentlich
Gemeinderat	13.04.2011	Kenntnisnahme öffentlich

Betreff

**Ausbauplanung A 81 / Planung "Querspange Böblingen/Sindelfingen":
- Sachstandsbericht**

Anlage/n

- 1a Planfall 1, Prognosezeithorizont 2025 - Netzkonzeption
- 1b Verkehrsumlegung Planfall 1, Prognosezeithorizont 2025
- 1c Vergleich der Verkehrsumlegung Planfall 1 zum Ergebnis einer Verkehrsumlegung ohne Realisierung Querspange Böblingen/Sindelfingen
- 2a Planfall 2, Prognosezeithorizont 2025 - Netzkonzeption
- 2b Verkehrsumlegung Planfall 2, Prognosezeithorizont 2025
- 2c Vergleich der Verkehrsumlegung Planfall 2 zum Ergebnis einer Verkehrsumlegung ohne Realisierung Querspange Böblingen/Sindelfingen

Beschlussvorschlag

1. Der Sachstandsbericht über den Stand der Planungen „Ausbau A 81“ und „Querspange Böblingen/Sindelfingen“ sowie die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung (Modellumlegungen) werden zur Kenntnis genommen.

Ziel der Vorlage

Die Vorlage möchte den Gemeinderat über den Sachstand der Planungsschritte zu den räumlich benachbarten Planungen

- § sechs-streifiger Ausbau A 81
 - § Querspange Böblingen/Sindelfingen
- informieren.

Schwerpunkt bilden dabei die Ergebnisse der aktualisierten Verkehrsuntersuchung.

Sachdarstellung und Begründung

1. Ausgangs- und Beschlusslage

1.1 Ausbauplanung A 81

Die kommunalen Gremien wurden letztmalig im Rahmen der Zusammenkunft des „Gemeinsamen Gremiums“ am 12.10.2010 über den Sachstand informiert.

Der Gemeinderat der Stadt Böblingen wiederum war letztmals im Zusammenhang mit der Bestätigung der unter Vorbehalt getroffenen städtischen Mitfinanzierungszusagen mit dem Themenkomplex „Ausbau A 81“ am 16.12.2009 befasst. Er trug seinerzeit den Verwaltungsvorschlag, sich sowohl an der Realisierung des 850 m langen Überdeckelungsbauwerks als auch an der Kreisauflage der Neuordnung des Kreisstraßennetzes im Böblinger Osten finanziell zu beteiligen, einstimmig mit (§ 322, Drucksache 09/277).

1.2 Planung „Querspange Böblingen/Sindelfingen“

Der Gemeinderat bestätigte die verkehrskonzeptionelle Grundidee der Schaffung einer autobahnparallelen (kommunalen) Entlastungsstraße mit dem Arbeitstitel „Querspange Böblingen/Sindelfingen“ im Rahmen seiner Verkehrsklausur am 11.04.2008 (§ 41, Drucksache 08/085). Basis der seinerzeitigen Befassung waren die verkehrsplanerischen Untersuchungsergebnisse des neu geschaffenen Verkehrsmodells (Stand 2007), die das Büro Modus Consult Karlsruhe vorstellte.

Eine weitere Bestätigung erfuhr die Konzeption durch Annahme des Verkehrskonzepts 2009, das als zukünftige Grundlage der städtischen Verkehrsplanung, bezogen auf das Teilkapitel „Motorisierter Individualverkehr“ am 18.02.2009 (§ 26, Drucksache 09/95) und bezogen auf das Gesamtkonzept am 16.12.2009 (§ 321, Drucksache 09/196) angenommen wurde.

Letztmalig war der Gemeinderat im Zusammenhang mit der Entscheidung über erforderlichen Grunderwerb zur Vorbereitung der Realisierung mit dem Thema „Querspange Böblingen/Sindelfingen“ befasst. Dabei wurde die Verwaltung ermächtigt, entsprechenden Grunderwerb zu tätigen (§ 43, Drucksache 10/071).

Ergänzend erklärte die Verwaltung in Beantwortung einer Anfrage aus dem Ausschuss für Technik, Umwelt und Straßenverkehr, dass die Stadt weiterhin sich zu dem Ziel bekennt, im Zuge der Realisierung der Querspange Böblingen/Sindelfingen durch geeignete Maßnahmen sicher zu stellen, dass Lärmschutz-Gewinne durch die Autobahn-Überdeckelung nicht in Folge der kommunalen Entlastungsstraße konterkariert werden (Schreiben Frau Bürgermeisterin Kraayvanger an Herrn Stadtrat Dr. Breitfeld vom 11.05.2010; den Fraktionen zur Kenntnis).

2. Stand der jeweiligen Planungen

2.1 Ausbauplanung A 81

Ausgangspunkt für die Aktualisierung der Ausbauplanung war der Objektplanungsstand der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren, 3. Auslegung, vom Oktober 2006. Auf diesem Stand basierten auch sämtliche fachgutachterlichen und finanziellen Aussagen (Schall, Luftschadstoffe, Umweltwirkungen, Realisierungskosten) und die bereits auf Verwaltungsebene erfolgten Schritte zur Vorbereitung verwaltungsrechtlicher Vereinbarungen.

Als Folge des getroffenen politischen Kompromisses, ein Teilstück von 850 m Länge zu überdecken, mussten die Verkehrs- und Objektplanungsschritte in der Folge neu begonnen werden.

Bisher wurden nachfolgende Schritte abgeschlossen:

- § Erstellung einer objektplanerisch-orientierten Machbarkeitsstudie zur Frage der technischen Realisierbarkeit der Überdeckelung unter Verkehr (den Städten im Juni 2010 zur Kenntnis gegeben). Im Ergebnis fixiert diese Studie die Straßenachse der ausgebauten A 81 in Lage und Höhenlage im Bereich der Überdeckelung; dies bildet einen neuen Fixpunkt für die Entwicklung der Straßenachse in den jeweils anschließenden Bereichen.
- § Durchführung von aktuellen Verkehrszählungen zur Überprüfung des Lagebildes des Verkehrsgeschehens nach Eröffnung der durchgehenden Flugfeld-Allee bzw. zur Ergänzung der Kenntnisse über die Tagesganglinie (Morgenspitze) im Juli 2010. Durch die zeitlich andauernden Bauaktivitäten zur Verlegung der Fernwärmeleitungen war der Zeitraum für eine verlässliche Zählung im Jahr 2010 sehr eingeschränkt.

- § Aktualisierung und Überprüfung der Strukturdatenannahmen (Bewohner, Arbeitsplätze, verkehrliche Attraktionen) für den neuen Prognosezeithorizont 2025.
- § Entwicklung des ursprünglichen Verkehrsmodells der Stadt Böblingen zu einem neuen, aus dem Landesverkehrsmodell abgeleiteten Modell für den Verkehrsraum Böblingen/Sindelfingen, in dem zusätzlich die Erkenntnisse der landkreisweiten Modellierung aus dem Jahr 2009/10 Eingang fanden. Die Planungsbeteiligten Regierungspräsidium Stuttgart, Landkreis Böblingen sowie die beiden Städte vereinbarten, für die nachfolgenden Verkehrsuntersuchungen gemeinsam dieses neue Modell 2010 einzusetzen.
- § Durchführung von Umlegungen für den Prognosezeithorizont 2025 unter Berücksichtigung von zwei in der Zukunft noch möglichen Varianten (Neuordnung Kreisstraßennetz wird umgesetzt bzw. wird nicht umgesetzt) und Ableitung der verkehrlichen Wirkungen im Vergleich zu den so genannten Nullfällen (= Verkehrsentwicklung ohne Umsetzung der zu untersuchenden Maßnahme).
- § Ableitung von Dimensionierungsparametern für die Verknüpfungspunkte mit dem nachgeordneten Straßennetz (Anschlussstellen) für die nunmehr beginnende objektplanerische Vorplanungs-Phase.

2.2 Planung „Querspange Böblingen/Sindelfingen“

Ausgangspunkt ist der so genannte objektplanerisch orientierte RE-Vorentwurf (Vorentwurf des Richtlinienentwurfs) mit Stand vom 05.12.2007. Basis für die seinerzeit vorgenommenen Dimensionierungen der Anlagen bildete dabei noch die Untersuchungen der Planungsgruppe Kölz vom Juni/Juli 2001, ergänzt vom November 2005 (Veränderung der Anbindung an die Sindelfinger Straße) sowie März 2007.

Die räumlich ableitbaren Abgrenzungen der Verkehrsanlage wurden – bezogen auf den Teil in städtischer Baulast – in den Bebauungsplan „Querspange Ost“ überführt, der 23.05.2008 rechtskräftig wurde. Die räumlichen Abschnitte im Verbandsgebiet des ZV Flugfeld wurden planungsrechtlich in den Bebauungsplänen „Flugfeld – Querspange 1.0“ und „Flugfeld – BAB-Südrampen 3.0“ (jeweils rechtskräftig seit dem 13.07.2007).

Da seit den Verkehrsumlegungen im Jahr 2007 die Verkehrssituation im Raum Böblingen/Sindelfingen in zwei Aktualisierungsschritten neu erhoben wurde (umfassend 2007; ergänzend 2010) war eine Überprüfung der verkehrsplanerischen Grundlagen (Wirksamkeitsnachweis, Dimensionierungsparameter) fachlich geboten. In Abstimmung mit dem ZV Flugfeld, der eine hälftige Kostenübernahme zusicherte, wurde das Büro Modus Consult Karlsruhe beauftragt, auf Basis des gemeinsam mit den anderen Planungspartnern erstellten aktualisierten Verkehrsmodells 2010 entsprechende Verkehrsumlegungen zur Überprüfung der verkehrlichen Wirkungen durchzuführen.

3. Ergebnisse der aktualisierten Verkehrsuntersuchung

Zum aktuellen Zeitpunkt verfügt die in Aktualisierung befindliche objektbezogene Vorplanung des Ausbaus A 81 noch nicht über den formal notwendigen „Gesehen“-Vermerk des zuständigen Bundesministeriums. Die Vorlage zur Einholung ist ab Sommer 2011 geplant. Somit besteht unabhängig von der unzweifelhaft bestehenden politischen Einigkeit noch keine definitive Sicherheit, dass der gemeinsam planerisch verfolgte Umbau der Anschlussstelle „Böblingen-Ost“ zu einem Vollanschluss nebst der Neuordnung des anschließenden Kreisstraßennetz (K 1055 und K 1057) tatsächlich kommen wird.

Die Verkehrsuntersuchung reagiert auf diesen Umstand indem bezogen auf die Verkehrsumlegungen nachfolgende Planfälle getrennt untersucht werden:

3.1 Verkehrsumlegung Planfall 1

Der Planfall 1 untersucht die verkehrliche Wirkung einer Realisierung der Querspange Böblingen/Sindelfingen unter Berücksichtigung eines vollzogenen Umbaus der BAB-Anschlussstelle „Böblingen-Ost“ bzw. der Neuordnung des Kreisstraßennetzes im Böblinger Osten.

Das Ergebnis der Verkehrsumlegung zum Prognosezeithorizont 2025 ist in der Darstellung in Anlage 1b abgebildet. Das Ergebnis des Vergleichs der vorgenannten Umlegung mit der Situation ohne Realisierung (so genannter Nullfall) findet sich in der Darstellung in Anlage 1c.

In Bezug auf die verkehrliche Wirkung ist festzustellen, dass die Querspange Böblingen/Sindelfingen die ihr zuge dachte Bündelungswirkung für Innenstadt-umfahrende Verkehr entfaltet. Auf den verschiedenen Abschnitten entstehen dabei werktägliche Verkehrsbelastungen zwischen 13.000 und 24.400 Kfz/24 h. Die im Gegenzug resultierenden Entlastungen konzentrieren sich in Böblingen auf den Bereich der Sindelfinger Straße, der Talstraße, der östlichen Zufahrtsroute über Stuttgart- und Friedrich-List-Straße und in abgeschwächter Wirkung auf den Bereich Wolfgang-Brumme-Allee / Elbenplatz. In Sindelfingen profitiert davon vorrangig die Zufahrtsroute aus südlicher Richtung Rudolf-Diesel-Straße / Hanns-Martin-Schleyer-Straße.

Die Konzeption der Querspange ergänzt sich dabei sinnfälligerweise mit der angestrebten Neuordnung des Kreisstraßennetzes im Böblinger Osten. Über sie wird

- § eine durchgehende Führung der heutigen K 1055 ohne Belastung von Wohngebieten sowie
- § eine Verbindung von K 1055 mit der das westliche Landkreisgebiet erschließenden K 1073 möglich.

Die überschlägige Überprüfung der ableitbaren Dimensionierungsparameter für die Objektplanung zeigt,

- § dass sowohl die bislang planerisch verfolgte Lösung der Knotenpunktausbildung (mit teilweise planfreien Anbindungen) mit guten Leistungsfähigkeiten realisierbar ist
- § als auch dass aus verkehrsplanerischer Sicht die alternative Beschränkung auf rein plangleiche Knoten prüfungswert einzuschätzen ist.

In der Folge haben die Verwaltungen in Abstimmung mit dem ZV Flugfeld eine objektplanerische Machbarkeitsstudie zur Klärung dieser Frage in Auftrag gegeben; das Ergebnis liegt aktuell noch nicht vor. Auf verkehrsplanerischer Ebene konnte dabei vorgeklärt werden, dass aufgrund der Belastungszahlen die Ausbildung als Kreisverkehrsplatz nicht möglich ist (auch nicht in zwei-streifiger Ausführung).

3.2 Verkehrsumlegung Planfall 2

Der Planfall 2 untersucht in Abweichung vom Planfall 1 die verkehrliche Wirkung einer Realisierung der Querspange Böblingen/ Sindelfingen ohne Berücksichtigung des Umbaus der BAB-Anschlussstelle „Böblingen-Ost“ bzw. ohne Neuordnung des Kreisstraßennetzes im Böblinger Osten.

Das Ergebnis der Verkehrsumlegung zum Prognosezeithorizont 2025 ist in der Darstellung in Anlage 2b abgebildet. Das Ergebnis des Vergleichs der vorgenannten Umlegung mit der Situation ohne Realisierung (so genannter Nullfall) findet sich in der Darstellung in Anlage 2c.

In Bezug auf die verkehrliche Wirkung ist festzustellen, dass in dieser Variante die Querspange Böblingen/Sindelfingen die ihr zuge dachte Bündelungswirkung für Innenstadt-umfahrende Verkehr noch deutlicher entfaltet. Da in dieser Variante die Ostumfahrung K 1057 keine direkte Vollanschluss-Anbindung an die A 81 erfährt, verlagern sich noch mehr Verkehre aus der Übereck-Beziehung Raum Schönaich/Waldenbuch – Flugfeld/Hulb auf die autobahn-parallele Umfahrung.

Auf den verschiedenen Abschnitten entstehen dabei werktägliche Verkehrsbelastungen zwischen 19.200 und 27.300 Kfz/24 h. Die im Gegenzug resultierenden Entlastungen konzentrieren sich in Böblingen ebenfalls wie in Planfall 1 auf den Bereich der Sindelfinger Straße, der Talstraße, und in abgeschwächter Wirkung auf den Bereich Wolfgang-Brumme-Allee / Elbenplatz. In Sindelfingen profitiert ebenfalls davon vorrangig die Zufahrtsroute aus südlicher Richtung Rudolf-Diesel-Straße / Hanns-Martin-Schleyer-Straße sowie zusätzlich die Zufahrtsroute aus östlicher Richtung Mahdental-/ Neckarstraße.

Durch die fehlende Neuordnung des Kreisstraßennetzes im Böblinger Osten werden aber in dieser Variante weiterhin große Verkehrsmengen über die Friedrich-Gerstlacher-Straße und im Anschluss über die Verknüpfung zur Stuttgarter Straße, dem so genannten „Thermalbadknoten“, abgewickelt, so dass in der Folge die Entlastung der östlichen Zufahrtsroute Stuttgarter Straße / Friedrich-List-Straße zwar vorhanden aber deutlich geringer ist.

3.3 Dimensionierung der Knoten

Für die beiden vorgenannten Planfälle wurden aus den Verkehrsumlegungen Knotenströme abgeleitet, die in einem ersten Schritt für eine überschlägige Herleitung von Parametern zur objektplanerischen Dimensionierung der Knotenpunkte heran gezogen wurden (Fahrstreifen- und Aufstellspurenanzahl, Länge der Aufstellspuren, belegbare Leistungsfähigkeit).

Auf Grundlage der Verkehrsbelastungen führt Modus Consult Karlsruhe den Nachweis, dass auch an den beiden am höchsten belasteten Knoten „Neue Südrampe der BAB-Anschlussstelle / Flugfeld-Allee“ und „Wolfgang-Brumme-Allee / Flugfeld-Allee“ grundsätzlich eine rein plangleiche Ausbildung möglich wäre (Verzicht auf Bauwerke zur Unterführung von Fahrbeziehungen). Dabei ist aber die Dimension der Verkehrsfläche in den Knotenpunkten aufgrund der Vielzahl an parallel angeordneten Fahr- und Aufstellspuren erheblich, so dass eine Abwägung, ob eine solche Planänderung mit Blick auf die Kostensenkung sinnvoll ist, erst auf Grundlage einer ergänzenden objektplanerischen Studie getroffen werden kann.

4. Das weitere Vorgehen in Bezug auf die Objektplanung

Mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung liegen die wesentlichen Parameter für eine Überprüfung des objektplanerischen Planungsstands vor, der ja noch auf Grundlage der Verkehrsumlegungen der Planungsgruppe Kölz basierend entwickelt wurde. Im Zuge dieser Überprüfung müssen zudem Detailfragen geklärt werden, die sich aus den Gesprächen im Zusammenhang mit dem erforderlichen Grunderwerb ergeben haben bzw. müssen die Planungen anhand des zwischenzeitlich aktualisierten Standes der Technik überprüft werden (nunmehr maßgeblich: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RaSt 2006 bzw. Empfehlung für Radverkehrsanlagen – ERA 2010).

Die Ergebnisse der objektplanerisch-orientierten Machbarkeitsstudie zur Frage der technischen Realisierbarkeit der Überdeckung des RP Stuttgart werfen zudem die Frage auf, ob – bei einer zeitlich auf den A 81-Ausbau folgenden Realisierung der Querspange – eine aus schalltechnischer Sicht günstigere Trassierung im unmittelbaren Nahbereich des Überdeckelungsbauwerks möglich bzw. in Abwägung der Belange sinnvoll ist.

Zwar besteht mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan „Querspange Ost“ für diesen Abschnitt eine klare planungsrechtliche Grundlage für eine vollzugsfähige Straßenplanung, doch sieht die Verwaltung die Notwendigkeit, die sich durch die Aktualisierung der Ausbauplanung neu eröffnenden Möglichkeiten vor weiteren Schritten auf Vor- und Nachteile zu überprüfen.

Auf Grundlage des am 17.11.2010 vom zuständigen Ausschuss für Technik, Umwelt und Straßenverkehr erteilten Mandats zur Vergabe von externen Leistungen hat die Verwaltung eine solche Studie in Auftrag gegeben (§ 315, Drucksache 10/217).

Die Verwaltung hat weiterhin zusammen mit dem ZV Flugfeld eine Studie in Auftrag gegeben, die die Frage der Ausbildung der Verknüpfung Wolfgang-Brumme-Allee / Flugfeld-Allee (teilweise planfrei oder nur plangleich) klärt.

Zusätzlich hat der ZV Flugfeld in eigener Zuständigkeit eine vergleichbare Studie zur Klärung der Ausbildung der Verknüpfung „Neue Südrampe der BAB-Anschlussstelle / Flugfeld-Allee“ in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse anschließend abgestimmt werden.

Auf Grundlage der aus den vorgenannten Studien gewonnenen Ergebnisse werden die Stadtverwaltung und die Geschäftsstelle des ZV Flugfeld in ihren Gremien - aus heutiger Sicht noch vor der Sommerpause - Entscheidungen über möglicherweise sinnvolle Planungsanpassungen herbeiführen. Diese bilden dann die Basis für die Weiterführung der Objektplanung und die Verhandlung von verwaltungsrechtlichen Grundlagen unter den Planungsparteien.