



Landratsamt Böblingen Postfach 16 40 71006 Böblingen

DER LANDRAT

Dezernent

Arta Georg Dittmar

Telefon 07031 663-1462

Telefax 07031 663-1618

E-Mail a.dittmar@lrabb.de

Zimmer B 254

19. Januar 2009

Az.: 2-650/K1055 – K1057

Verkehrskonzept Sindelfingen – Böblingen-Ost – Anbindung der K 1055 an die K 1057 – Osttangente Böblingen, an die A 81 und an die Querspange Böblingen

- Anlagen:
- 1 Übersichtslageplan
 - 2 Entwurf der geplanten Straßenführung
 - 3 Voraussichtliche Kostenträgerschaft – Kostenteilung
 - 4 Darstellung Neubau- und Rückbaubereiche
 - 5 Tabellen vorläufige Kostenschätzung – Förderung

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Vorberatung und an den

am 02.02.2009

Kreistag
zur Beschlussfassung

am 16.02.2009

II. Beschlussantrag

1. Der Landkreis Böblingen baut den Anschluss der Kreisstraße K 1055 an die K 1057 – Osttangente Böblingen, an die neue Autobahnanschlussstelle Böblingen Ost und an die Querspange Böblingen entsprechend den beigefügten Planunterlagen um.
2. Der Kreistag beauftragt die Kreisverwaltung, die Planungen weiter zu entwickeln. Die Planungen sind eng mit den Städten Sindelfingen und Böblingen und mit der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg abzustimmen.

3. Die Kreisverwaltung wird beauftragt, die Pläne für ein Genehmigungsverfahren für den vorgesehenen Straßenumbau zu erstellen und die dazu erforderlichen Planungsaufträge zu vergeben.
4. Die Kreisverwaltung wird beauftragt, die für die Umsetzung der Planungen und des Straßenbaues erforderlichen Vereinbarungen mit der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg, den Städten Sindelfingen und Böblingen, der Forstverwaltung und anderen betroffenen Stellen abzuschließen.

III. Begründung

1. Einführung

1.1 Ausbaurfordernis - Planungsgrundlagen

Der Kreis Böblingen hat Mitte bis Ende der 90-igerjahre die K 1057 – Osttangente Böblingen und Ostumfahrung Schönaich gebaut. Sie wurde 1999 für den Verkehr freigegeben. Die Straße soll die Stadtmitte Böblingens und die Gemeinde Schönaich vom Durchgangsverkehr entlasten und eine direkte Anbindung Schönaichs und Umgebung an die A 81 und damit an den Raum Stuttgart herstellen.

Mit der Osttangente Böblingen – Ostumfahrung Schönaich wurde zum letzten mal eine Umgehungsstraße ohne Mitfinanzierung der Belegenheitsgemeinden gebaut. Die Stadt Böblingen und die Gemeinde Schönaich mussten keinen finanziellen Beitrag zum Straßenbau leisten. Die Gemeinde Schönaich hat durch einen Bebauungsplan das Baurecht für die Ostumfahrung sicher gestellt.

Die neu gebaute Straße erfüllt die Erwartungen vollständig. Der bis dahin auf der L 1185 aus Schönaich durch Böblingen fließende Verkehr Richtung Stuttgart und Autobahn ist auf die Umgehungsstraße gelenkt. Die Stadtdurchfahrt Böblingens ist um rd. 18.400 Kfz/Tag entlastet.

Entgegen den für die K 1057 – Osttangente Böblingen erstellten Verkehrsgutachten ist eine stärkere Verkehrszunahme auf der neuen Straße festzustellen, als in den Verkehrsprognosen mit einem Planungszeitraum bis 2010 angenommen wurde. Faktoren wie schnelleres Bevölkerungswachstum, Aufsiedlung und höhere Kfz-Dichte sind mit Ursachen für diese Entwicklung.

Das heute festgestellte Verkehrsaufkommen auf der neuen Straße liegt bei ca. 25.000 Kfz/Tag. In einem 2006 vom Kreis beauftragten Verkehrsgutachten wird davon ausgegangen, dass bis 2020 auf der Kreisstraße ein Verkehrsaufkommen von bis zu 30.000 Kfz/Tag zu erwarten sind.

Durch diese Entwicklung ist bereits jetzt die K 1057 im Abschnitt vom Knoten Böblingen – Herdweg bis zum Knoten Autobahnanschlussstelle Böblingen Ost

(Thermalbadkreuzung) nicht mehr ausreichend leistungsfähig. Der Straßenabschnitt ist täglich während der Hauptverkehrszeiten eingestaut. Dazu sind auch Ausweichverkehre im Stadtgebiet Böblingen anzunehmen. Die Ursache der Verkehrsprobleme liegt nach den Feststellungen des Verkehrsgutachtens ausschließlich in der mangelnden Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte des Straßenabschnittes der K 1057.

Die im Verkehrsgutachten dargelegte Sachlage kann durch eine Ertüchtigung und Reduzierung der vorhandenen Knotenpunkte entschärft werden. Besondere Problempunkte dabei sind vor allem der Herdwegknoten und die Thermalbadkreuzung in Böblingen. Die jetzt als Verkehrskonzept Sindelfingen – Böblingen-Ost vorgelegte Planung dient vor allem dazu, die schwierige Verkehrssituation an der Thermalbadkreuzung Böblingen zu lösen. Sie dient aber auch dazu, die künftige Verkehrsanbindung der Städte Sindelfingen und Böblingen an die A 81, an die K 1055 Böblingen – Stuttgart-Vaihingen und die ebenfalls geplante Querspange Böblingen neu und bedarfsgerecht zu ordnen.

Das Verkehrsgutachten und die Empfehlungen zur Ertüchtigung der Osttangente Böblingen wurden dem Umwelt- und Verkehrsausschuss vorgestellt.

1.2 Abstimmung der Planungen mit den beteiligten Straßenbaulastträgern

Um eine gemeinsam getragene Verkehrs- und Straßenplanung zu erhalten hat die Kreisverwaltung zunächst Konzepte für die Umgestaltung der Thermalbadkreuzung entwickelt. Diese wurden im Sommer 2007 mit der Stadt Böblingen erörtert. Dabei hat sich im weiteren angeboten, die Stadt Sindelfingen in die gemeinsamen Überlegungen mit einzubinden. Ebenfalls im Sommer 2007 fanden erste Gespräche aller beteiligten kommunalen Straßenbaulastträger statt. Dabei wurde von den drei kommunalen Straßenbauverwaltungen ein erstes Konzept zur Neuordnung der beiden Kreisstraßen K 1055 und K 1057 und der innerörtlichen Verkehrsströme erarbeitet.

Mit der Fortentwicklung der Planungen war festzustellen, dass eine wirklich zukunftsfähige Lösung nur in Verbindung mit den Autobahnanschlussstellen Sindelfingen-Ost und Böblingen-Ost entwickelt werden kann. Die Kreisverwaltung hat deshalb im März 2008 eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Kommunalen und der Staatlichen Straßenbauverwaltungen angeregt, die dann auch im April 2008 eingesetzt wurde.

Die Arbeitsgruppe hatte neben der Abstimmung des Verkehrskonzepts Sindelfingen – Böblingen-Ost auch Aufgaben für Lärmschutzmaßnahmen an der A 81. Diese sind nicht Gegenstand der jetzt vorgelegten Planungen und der Kreistagsdrucksache. Die vorgelegten Planungen ermöglichen weiterhin den von beiden Städten gewünschten Lärmschutz an der A 81.

1.3 Ergebnis der Arbeitsgruppe

In der Arbeitsgruppe wurden die Planungen der A 81 mit den Planungen der kommunalen Straßenbauverwaltungen abgestimmt. Das gemeinsam entwickelte Verkehrskonzept kann die von allen Straßenbaulastträgern gestellten Anforderungen erfüllen.

Die Arbeitsgruppe hat in ihrer letzten Sitzung am 10.12.2008 festgelegt, dass eine abschließende Entscheidung über die Fortsetzung der Planungen bis Ende Februar zu treffen ist. Der Kreistag muss deshalb im Grundsatz über die Umsetzung des Verkehrskonzepts entscheiden. Nur dann kann der Kreis verbindliche Zusagen gegenüber den beiden Städten und der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg abgeben.

2. Verkehrskonzept Sindelfingen – Böblingen-Ost

2.1 Planungsziel

Ziel des gemeinsamen Verkehrskonzepts ist, die Ortseinfahrtssituationen der Stadt Sindelfingen und der Stadt Böblingen entsprechend den örtlichen Verkehrskonzepten zu gestalten, den Verkehrsfluss Richtung Schönaich zu verbessern und die Anbindung der Kreisstraßen und Gemeindestraßen an die A 81 zeitgemäß zu gestalten.

Die beteiligten Straßenbauverwaltungen sind gemeinsam der Überzeugung, dass das Verkehrskonzept Sindelfingen und Böblingen-Ost diese Zielsetzungen erfüllt. Die Verkehrsgutachten, die von Sindelfingen, Böblingen und dem Kreis gemeinsam beauftragt wurden, bestätigen dies.

2.2 Verbesserungen für die Stadt Sindelfingen

Die Konzeption ermöglicht, den Verkehr in Richtung Sindelfingen Stadt vollständig im bisherigen Umfang zu bedienen. Der Verkehr in Richtung Messe, Breuningerland und andere Gewerbebetriebe im Nordosten Sindelfingens wird über den neu herzustellenden Autobahnanschluss direkt zu diesen Zielen gelenkt. Das führt insbesondere zu einer deutlichen Entlastung der Mahdentalstraße und hat somit auch lärmmindernde Wirkung für das Wohngebiet Viehweide. Die Entlastungen wurden bereits in Verkehrsumlegungsmodellen nachgewiesen, eine Umgestaltung und Reduzierung des Querschnittes der Mahdentalstraße ist möglich. Die neue direkte Anbindung an die A 81 in nördliche (Stuttgart) wie südliche (Singen) Richtung erfordert im Bereich des Gewerbegebietes und des Breunigerlandes verkehrliche Umgestaltungen durch die Stadt Sindelfingen.

2.3 Verbesserungen für die Stadt Böblingen

Durch die Verlängerung der K 1055 parallel zur Eisenbahnlinie zur Eschenbrünne- und Leibnitzstraße und in der Folge des Anschluss an die geplante westliche

Querspanne von Böblingen wird der in Richtung Stadtmitte und zum Flugfeld orientierte Verkehr bereits an der neuen Verknüpfung der A 81 mit der K 1057 und K 1055 aufgenommen und an den östlich gelegenen Wohngebieten vorbei auf die Zielpunkte gelenkt. Die östlichen Wohngebiete von Böblingen (z.B. Liststraße) werden dabei deutlich. Auch diese Entlastungen wurden bereits in Verkehrsumlegungsmodellen nachgewiesen. Im Rahmen von Umstufungen innerhalb des Straßennetzes ergeben sich in der Folge entsprechende städtebauliche Möglichkeiten z.B. im Bereich der Liststraße. In den Verkehrsmodellen hat sich zudem gezeigt, dass insgesamt – analog zu Sindelfingen – der Verkehr auf das klassifizierte Netz konzentriert wird und das übrige städtische Straßennetz entlastet wird.

2.4 Verbesserung für den Verkehrsfluss auf der A 81

Das Verkehrskonzept Sindelfingen – Böblingen-Ost ist auch ohne Veränderungen an den beiden Autobahnanschlussstellen verkehrswirksam. Die Verlegung der Autobahnanschlüsse führen aber zu Verbesserungen für den Verkehrsfluss auf der A 81.

Die beiden Autobahnanschlüsse folgen in sehr kurzen Abständen aufeinander. Die jetzige Anordnung der Anschlussstellen führt zu Behinderungen im Verkehrsfluss. Dies lässt auch Verkehrsverdrängungen befürchten. Durch die neue Verkehrskonzeption wird diese nicht mehr zeitgemäße, bisher aber in den Planungen für die A 81 nicht geänderte, Anordnung der Autobahnanschlussstellen (AS) Böblingen-Ost und Sindelfingen-Ost wesentlich verbessert. Mit der Aufhebung der Autobahnauffahrt Sindelfingen-Ost entfällt die gleichzeitige Nutzung des Verzögerungstreifens für die Ausfahrt Böblingen-Ost als Beschleunigungstreifen. Die heutige Anordnung der Anschlussstellen ist nach jetzt geltenden Regelungen für den Straßenbau nicht mehr zulässig.

Die neuen Autobahnanschlüsse verbessern damit den Verkehrsfluss auf der A 81. Die bisherigen sehr langen und flächenintensiven Autobahnrampen an der AS Böblingen-Ost werden auf das erforderliche Maß zurückgeführt. Dies senkt die Kosten für den Betrieb der A 81.

2.5 Verbesserungen für die K 1057 – Osttangente Böblingen

Durch die frühzeitige Entflechtung des Verkehrs Richtung Schönaich, zum Thermalbad, Richtung Stadtmitte Böblingen und Richtung Sindelfingen wird die bisher aufgrund des zu kurzen Abstandes nicht mehr leistungsfähige Doppelkreuzung am Thermalbad entscheidend entlastet.

Sie kann so gestaltet werden, dass der Verkehr von der A 81 Richtung Schönaich fast ungestört auf die Osttangente Böblingen geleitet wird. Gleichzeitig bleibt die optimale Anbindung der Mineraltherme Böblingen und der dortigen Freizeiteinrichtungen erhalten.

Der Verkehr aus Richtung Schönaich kann – je nach Gestaltung der Knotenpunkte – ohne Behinderung an die A 81 angebunden werden. Ebenfalls kann aus Schönaich kommend der Handelsschwerpunkt Breuningerland und Umgebung in Sindelfingen erreicht werden. Die Zufahrt zum P+R-Parkplatz Goldberg bleibt möglich.

Die K 1057 von Thermalbadkreuzung bis zum Herdweg ist in der vorliegenden Planung nicht erfasst. Dieser Abschnitt muss in einem weiteren Bauabschnitt wie o.a. weiterhin ertüchtigt werden.

2.6 Auswirkungen auf die betroffenen Waldflächen

Die zu erwartende Flächenbilanz wurde abgeschätzt. Das Ergebnis wird in Anlage 3 dargestellt. Das Straßenbauvorhaben wirkt in der Planung durch die Verästelungen der einzelnen Verkehrswege sehr massiv. Es ermöglicht aber auch umfangreiche Rückbauten vorhandener Straßenflächen. In einer ersten Flächenbilanz wird von einem zusätzlichen Bedarf von 1 ha Straßenfläche ausgegangen.

Das neu hinzu kommende Straßenstück der K 1055 zur Querspange Böblingen verläuft im wesentlichen parallel zur Eisenbahnlinie und hat damit keine neue Zerschneidungswirkung. Die Straßenabschnitte sind für sich genommen nicht mehr so massiv angelegt. Es wird insbesondere im Bereich der alten Autobahnrampen der AS Böblingen-Ost einen Zugewinn an Waldflächen geben. Die Trennwirkung des künftig nur noch zweistreifigen Anschlusses der K 1057 ist gegenüber dem vorhandenen Bestand deutlich geringer. Bisher verlaufen im Bereich der AS Böblingen-Ost parallel nebeneinander drei zweistreifige Straßen, die zusätzlich mit Leitplanken und Sichtschutzwall voneinander getrennt sind.

Aussagen über den Umfang des Eingriffs und dem damit notwendigen Ausgleich können erst nach den notwendigen Erhebungen durch Fachbüros und die Beurteilung der zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange getroffen werden.

Die Flächenbilanz greift auch die nach Meinung der Kreisverwaltung gegebene Möglichkeit des Rückbaues der Friedrich-Gerlach-Straße in Böblingen auf. Es handelt sich dabei um eine Gemeindestraße. Der Kreistag ist hier nicht zuständig. Die Entscheidung darüber kann nur die Stadt Böblingen selbst treffen.

3. Weitere Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrskonzepts

3.1 Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten Sindelfingens und Böblingens

Um die volle Wirksamkeit des Verkehrskonzepts zu erreichen, muss den beiden Städten die Möglichkeit zu verkehrslenkenden Maßnahmen in den bisherigen Ortsdurchfahrten eröffnet werden. Dies ist vor allem dann möglich, wenn die klassifizierten Straßenabschnitte (Landesstraße, Kreisstraße) in der Ortsdurchfahrt zu Gemeindestraßen zurückgestuft werden.

Für die Stadt Böblingen kann der Landkreis dazu die Möglichkeit eröffnen. Die bisher durch das Stadtgebiet verlaufende K 1055 kann im Zuge der Umsetzung des Verkehrskonzepts und dem Neubau der Querspange auf die Leibnitzstraße verlegt werden und auf Höhe des Flugfeldes an die L 1185 (Böblingen - Sindelfingen) angeschlossen werden.

Diese Maßnahme wird von der Kreisverwaltung vorgeschlagen. Eine solche Umstufung wird von der Kreisverwaltung für den Zeitpunkt befürwortet, wenn die Straßenbaumaßnahmen abgeschlossen sind. Eine vorherige Umstufung kann Veränderungen in der Straßenbaulastträgerschaft verursachen und von der Stadt Böblingen zu tragende Kosten auf den Kreis verlagern. Dies ist bisher von Seiten der Stadt Böblingen nicht beabsichtigt und ist von Seiten des Kreises zu vermeiden.

Im Stadtgebiet Sindelfingen sind Maßnahmen an der L 1183 – Mahdentalstraße denkbar. Dies liegt aber in ausschließlicher Zuständigkeit der Stadt.

3.2 Fortsetzung der Ertüchtigung der K 1057

Als weiterer Bauabschnitt des Verkehrskonzepts Sindelfingen – Böblingen-Ost ist die Ertüchtigung der K 1057 Osttangente Böblingen bis zum Herdwegknoten zu sehen. Die Planungen für die Ertüchtigung sind seit dem letzten Bericht im Umwelt- und Verkehrsausschuss nicht mehr weiter geführt worden, da die Lösung des Verkehrsproblems an der Thermalbadkreuzung vorrangig voranzutreiben war.

Die Ertüchtigung der K 1057 ist als zweiter Bauabschnitt des Verkehrskonzepts Sindelfingen – Böblingen-Ost weiter voranzutreiben. Hier sind weiterhin noch umfangreiche Abstimmungen mit der Stadt Böblingen zur Umgestaltung der Knotenpunkte notwendig. Diese Arbeiten werden jetzt wieder aufgenommen.

4. Kosten und Kostenträgerschaft

4.1 Kostenschätzung

Die Planungen sind noch nicht so weit fortgeschritten, dass eine vernünftige Aussage zum notwendigen Investitionsvolumen gemacht werden kann. Das Straßenbauamt hat eine sehr grobe Kostenschätzung aufgestellt, um die Höhe der Investitionskosten zumindest als Anhaltswert darstellen zu können. Die eingesetzten Preise sind aktuellen Ausschreibungen entnommen.

Der Kostenschätzung ist die mit den Städten und dem Regierungspräsidium und dem Innenministerium abgestimmte Planung zugrund gelegt. Diese ist zwar deutlich über den Stand einer Machbarkeitsstudie hinausgehend, in wichtigen Details aber noch nicht vertieft. Beispielhaft sollen hier als noch sehr risikobehaftet die Annahmen der Massenberechnung für Straßendämme- und Einschnitte, der Kosten des geplanten Brückenbauwerks und der Ausgestaltung der Knotenpunkte

angeführt werden. Erst nach einer abschließenden Verkehrsplanung können Knotendimensionierungen, die Länge von Verflechtungstreifen, notwendige Signalisierungen usw. festgelegt und damit in eine Kostenschätzung übernommen werden. Nur mit der Erstellung eines Geländemodells, das noch nicht aufgenommen wurde, können Massenberechnungen für Einschnitte und Dämme hinlänglich sicher vorgenommen werden.

Die Gesamtkosten sind mit diesen Einschränkungen auf ca. 26 Mio. EUR geschätzt.

4.2 Kostenträgerschaft

Die Kostentragung ergibt sich aus dem Bundesfernstraßengesetz und dem Straßengesetz Baden-Württemberg. In der Anlage sind die Abgrenzungen der Kostenträgerschaft farblich dargestellt. Die Abgrenzung der Kostenträgerschaft wurde im Zuge der Planungen mit den Städten und dem Regierungspräsidium angesprochen. Eine abschließende Abstimmung ist noch nicht erfolgt. Es können sich vor allem in der Abgrenzung Bund – Kreis noch geringfügige Veränderungen in der Feinabstimmung ergeben.

Von den Gesamtkosten entfallen demnach auf die Autobahn (Anschlussstellen) rd. 9,0 Mio. EUR. Die auf die Städte und den Kreis entfallenden Kosten sind in der Anlage aufgeschlüsselt. Sie betragen zusammen ca. 16,6 Mio. EUR. Davon entfallen auf die Städte 0,95 Mio. EUR und auf den Kreis 15,7 Mio. EUR.

4.3 Grundsätze für den Bau von Kreisstraßen

Die Kreisverwaltung geht bei der jetzt vorliegenden Beurteilung der Kostenträgerschaften davon aus, dass die Grundsätze für den Bau von Kreisstraßen nicht anzuwenden sind. Dies ergibt sich daraus, dass beim jetzigen Planungsstand keine neue Umgehungsstraße entsteht. Durch die Verlängerung der K 1055 in Richtung Eschenbrunnlestraße, Sindelfingen wird der mit der von der Stadt Böblingen geplanten Querspange bis zum Flugfeld geschaffenen neuen Verkehrssituation Rechnung getragen. Sie dient der Verbesserung der Verkehrssituation auf der K 1057. Böblingen kann auch ohne diese Maßnahme über die Friedrich-Gerstlach-Straße umfahren werden. Allerdings hat diese Verkehrsführung eine deutlich niedrigere Verkehrswirksamkeit.

Diese Einschätzung ist dann zu überprüfen, wenn die Straßenbaulastträgerschaft des Kreises über die geplante Verlängerung der K 1055 hinaus gehen sollte. Die beiden Städte könnten dann entsprechend der Grundsätze für den Bau von Kreisstraßen zur Mitfinanzierung von Teilen oder des gesamten Verkehrskonzepts verpflichtet sein.

4.4 Förderung des Projektes

In den bisherigen Verhandlungen wurde die Möglichkeit der Förderung des Projekts weder vom Regierungspräsidium noch vom Innenministerium in Frage gestellt. Alle beteiligten Stellen gehen davon aus, dass das Verkehrskonzept Sindelfingen – Böblingen-Ost nach dem Entflechtungsgesetz gefördert wird.

Die Kreisverwaltung weist darauf hin, dass eine abschließende Entscheidung des Innenministeriums noch nicht vorliegt. Die in der Projektgruppe beteiligten Stellen – auch das Innenministerium – haben sich darauf verständigt, bis Ende Februar 2009 eine verbindliche Erklärung abzugeben. Die Kreisverwaltung geht deshalb davon aus, dass zu diesem Zeitpunkt auch zur Förderung eine verbindliche Aussage getroffen wird.

Die Förderung nach dem Entflechtungsgesetz ist zwingende Voraussetzung dafür, dass das Verkehrskonzept Sindelfingen – Böblingen-Ost auch umgesetzt werden kann. Ohne Förderung ist diese äußerst effiziente und verkehrswirksame Maßnahme vom Kreis aber nicht zu bewältigen. Die Umsetzung der Planung muss dann aufgegeben werden.

Die Höhe der Förderung richtet sich nach dem Entflechtungsgesetz. Der Kostenschätzung ist eine Berechnung der Förderung beigelegt. Nach dieser Berechnung trägt der Kreis einen Netto-Investitionsaufwand von ca. 5,25 Mio. EUR.

4.5 Finanzierung im Kreishaushalt

Bisher hat der Landkreis nur die Ertüchtigung der K 1057 – Osttangente Böblingen in der Haushaltsplanung berücksichtigt. Die bisherigen Planungen des Verkehrskonzepts sind im Zusammenhang dieser Maßnahme entstanden und angefallen. Die bisherigen Planungskosten sind dort gebucht. Für das Jahr 2009 ist für diese Maßnahmen eine weitere Planungsrate in Höhe von 50.000 EUR veranschlagt (Haushaltsentwurf S. II/234 und S. II/284). Für die Fortsetzung der Planungen ist der Ansatz voraussichtlich ausreichend, wenn die aus 2008 noch verfügbaren Haushaltsmittel in Höhe von ca. 65.000 EUR als Haushaltsausgaberest übertragen werden können.

Eine weitergehende Finanzierung ist im Mittelfristigen Investitionsprogramm nicht dargestellt. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Investitionsprogramms war weder die Einigung auf das Verkehrskonzept noch eine annähernde Investitionssumme gegeben. Die Maßnahme wird einen längeren Planungszeitraum erfordern. Die Finanzierung muss im Falle des beantragten Beschlusses ab dem Haushalt 2010 dargestellt werden. Aus heutiger Sicht können frühestens ab 2011 höhere Ausgaben anfallen. Bis dahin sind Ausgaben für Gutachten, Planungen, Grunderwerbe u.ä. zu erwarten, die mit Blick auf die Investitionssumme nur einen geringen Umfang einnehmen. Die Finanzierung der Maßnahme ist im Haushalt 2010 und dem dazugehörigen Mittelfristigen Investitionsprogramm/Mittelfristigen Finanzplan darzustellen.

5. Genehmigungsverfahren

5.1 Zusammenwirken mit der Ausbauplanung der A 81

Die Planungen für das Verkehrskonzept Sindelfingen – Böblingen-Ost sind in engster Abstimmung mit dem geplanten Ausbau der A 81 vorzunehmen. Die Zusammenfassung der Genehmigung des Autobahnausbaus mit dem Verkehrskonzept in ein Planfeststellungsverfahren böte sich an. Die Genehmigung des Verkehrskonzepts soll aber nicht Ursache für Verzögerungen im Ausbau der Autobahn werden können. Deshalb wird ein gesondertes Genehmigungsverfahren angestrebt.

5.2 Genehmigungsverfahren für das Verkehrskonzept

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass das Baurecht für das Verkehrskonzept im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens hergestellt werden muss. Die für den Straßenbau notwendigen Flächen befinden sich vollständig im Eigentum des Bundes, der beiden Städte und des Kreises. Solange die Planungen einvernehmlich fortgesetzt werden können, ist aus Sicht der Kreisverwaltung der Grunderwerb gesichert und ohne Enteignung möglich. Es wird deshalb auch geprüft, ob ein Plangenehmigungsverfahren ausreicht.

5.3 Zeitlicher Ablauf

Die enge Verknüpfung mit dem Ausbau der A 81 macht es erforderlich, den Zeitraum für das Genehmigungsverfahren sehr eng zu fassen. Der Umfang der Erhebungen im Rahmen einer voraussichtlich erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung muss deshalb umgehend festgestellt und beauftragt werden. Der Planungsablauf ist kurzfristig mit dem Regierungspräsidium abzustimmen.

Die Maßnahme muss durch das Innenministerium und wegen der neuen Autobahnanschlussstelle auch durch das Bundesverkehrsministerium geprüft werden. Der damit verbundene Zeitaufwand kann noch nicht eingeschätzt werden. Aussagen über die Aufnahme des Genehmigungsverfahrens, der weiteren Bauplanungen und des Baubeginns können deshalb noch nicht getroffen werden. Die für die Planungen erforderlichen Erhebungen für Naturschutz, Wasserrecht, Bodenschutz und Forst umfassen einen Zeitraum von ca. 1 Jahr. Erst danach können die Straßenpläne abgeschlossen und die Genehmigung beantragt werden. Mit einem Baubeginn kann deshalb frühestens 2012 gerechnet werden, wenn alle Planungsphasen ohne jede Zeitverzögerung durchlaufen werden.

6. Zusammenfassung

- Der Umbau der Thermalbadkreuzung ist im Zusammenhang mit der notwendigen Ertüchtigung der K 1057 – Osttangente Böblingen notwendig. Das Verkehrskonzept Sindelfingen – Böblingen-Ost ist in diesem Zusammenhang eine umfassende Lösung des Verkehrsproblems des Landkreises, der Stadt

Sindelfingen, der Stadt Böblingen und eine Verbesserung für die A 81.

- Die abgestimmte Umsetzung des Verkehrskonzepts bringt deutliche Vorteile für die Verkehrssituation im Osten der Stadt Sindelfingen. Es optimiert die Anbindung der Handels- und Gewerbezentren in diesem Stadtbereich. Es entlastet die Mahdentalstraße deutlich und führt zur Lärminderung im Wohngebiet Viehweide.
- Das Verkehrskonzept nimmt die Verkehrsplanungen der Stadt Böblingen auf. Es wird eine frühzeitige Entflechtung der Verkehrsströme in Richtung der Stadt erreicht und damit eine spürbare Entlastung der Wohngebiete im Osten Böblingens.
- Der Verkehr Richtung Schönaich wird frühzeitig vom Verkehr zur Stadt Böblingen entflochten.
- Die Autobahnanschlüsse Sindelfingen-Ost und Böblingen-Ost (neu) entflechten bisher unzeitgemäße Verkehrsführungen in Autobahnanschlüssen und erhöhen die Verkehrssicherheit in diesem Bereich. Der Rückbau bzw. die Umwidmung vorhandener Rampen der AS Böblingen-Ost verringert die Betriebskosten der Autobahn.
- Die Umsetzung des Verkehrskonzepts ist mit einem unerwartet niedrigen Flächenverbrauch verbunden. Es werden keine neuen Zerschneidungen verursacht. Bestehende Zerschneidungen werden deutlich gemindert.

Die Kreisverwaltung empfiehlt unter Berücksichtigung der bisher erkennbaren Vor- und Nachteile für die Menschen, Natur und Umwelt und den Verkehrsfluss in den Städten die Umsetzung des Verkehrskonzepts auf Basis der vorgelegten Planungen.



Roland Bernhard

