KT-Drucks. Nr. 161/2019

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent
Martin Wuttke
Telefon 07031-663 1201
Telefax 07031-663 1999
m.wuttke@lrabb.de

Az:
01.08.2019

Planung eines Fahrrad- und Fußwegestegs über die K1057 an der Radschnellverbindung Böblingen - Stuttgart

Anlage 1: Visualisierung Unterführung K1057 (Panzerstraße)
Anlage 2: Machbarkeitsstudie Rad-und Fußgängerbrücke über Panzerstraße

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss	02.12.2019
zur Beschlussfassung	**öffentlich**

II. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr spricht sich für Planung und Bau eines Rad- und Fußwegestegs über die K 1057 (Panzerstraße) an der Radschnellverbindung Böblingen und Stuttgart aus und beauftragt die Verwaltung

1. die bisherigen Planungen mit der Stadt Böblingen abzustimmen
2. und im Fall einer Zustimmung der Stadt zu den bisherigen Überlegungen sowie einer Verabschiedung des Haushalts 2020 mit einem entsprechenden Haushaltsansatz das Ingenieurbüro Schlaich, Bergermann und Partner (sbp), Stuttgart mit den Leistungsphasen 1 - 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) zur Objekt- und Tragwerksplanung (rund 191.900 Euro) zu befassen.

III. Begründung

1. Hintergrund:

Im Mai 2019 wurde die Radschnellverbindung (RSV) zwischen Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart baulich fertiggestellt. Hierbei wurde auch auf der Kreisstraße K1057 im Bereich der Kreuzung „Römerstr./Waldburgstr./K1057“ eine neue Querungshilfe für den Radverkehr angelegt. Diese Querungshilfe ist jedoch nur als mittelfristige Lösung vorgesehen. Denn entsprechend den Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg für Radschnellverbindungen werden ab einem Verkehrsaufkommen (auf der zu querenden Straße) von über 15.000 Fahrzeugen pro Tag Unterführungen oder Brücken für den Fahrradverkehr empfohlen. Der aktuelle Wert für die K1057 liegt bei rund 20.000 Fahrzeugen pro Tag. Die Verkehrsprognose kommt zum Ergebnis, dass durch den geplanten Bau eines neuen Einkaufcenters auf dem Kasernengelände der US-Streitkräfte der Kfz-Verkehr wesentlich zunehmen wird. Kalkuliert wird mit rund 30.000 Fahrzeugen pro Tag.

Die RSV-Querungshilfe wurde als mittelfristige Lösung geplant, da zum Zeitpunkt der RSV-Planung noch nicht feststand, ob und wie dieser Verkehrsknotenbereich im Zuge des Straßenausbaus anlässlich des US-Einkaufcenters verändert wird.

2. Optimierungsmöglichkeiten für die Radverkehrsquerung:

Zur Verbesserung der Querungssituation wurden folgende Optionen geprüft:

A. Querungshilfe mit Bedarfsanforderungsampel
B. Unterführung (Anlage 1, Visualisierung Unterführung Panzerstraße)
C. Brückenbauwerk (Anlage 2, Machbarkeitsstudie Rad-und Fußgängerbrücke über Panzerstraße)

Im Abwägungsprozess der Belange der verschiedenen Verkehrsarten (Fußgänger, Fahrrad und Kfz) wurde Option A zurückgestellt. Grund ist, dass durch eine weitere Ampel auf der K1057 zu den Hauptpendlerzeiten dazu führen würde, dass der Kfz-Verkehrsstrom bzw. die Leistungsfähigkeit der Straße noch negativer beeinflusst wird, als sie durch die bereits vorhandenen signalisierten Verkehrsknoten im Zusammenspiel mit der hohen Fahrzeugzahl ohnehin schon ist.

Option B wurde aus folgenden Gründen zurückgestellt:

- Die Unterführung müsste aufgrund der topgrafisch bedingten langen Radwegrampen und der im Kreuzungsbereich laufenden Versorgungsleitungen (Telekommunikation, Wasser, Abwasser etc.) rund 160 m südlich vom eigentlichen Verkehrsknoten angelegt werden. Durch diesen Abstand wird sie insbesondere für den Radverkehr aus/nach Schönaich und der Waldburgstraße unattraktiver.
- Die Unterführung bedingt sehr aufwendige (Tief-)Bauarbeiten mit hohem Waldflächen-Verlust und eine hohe Flächeninanspruchnahme von rund ca. 6.000 m².
- Unterführungen werden nicht von allen Nutzergruppen akzeptiert („Angsträume“).

- Die Unterführung verursacht an dieser Stelle hohe Unterhaltungskosten, u.a. wegen Pumpanlagen zur Entwässerung.
- Die Bauphase ist mit einer starken Einschränkung des Fahrrad- und Straßenverkehrs verbunden.
- Für den Bau einer Unterführung fallen relativ hohe Baukosten (Netto Kostenrahmen 3-5 Mio. Euro) an.

Mit einem Brückenbauwerk (Option C) könnte eine Lösung geschaffen werden, die
- allen drei „Radverkehrsanbindungen“ (Waldburgstraße, Schönaich und Thermalbad-kreuzung) Rechnung trägt,
- die Verkehrssicherheit für den querenden Radverkehr wesentlich verbessert,
- keine Wartezeiten generiert,
- den Kfz-Verkehrsstrom auf der K1057, auch während der Bauphase nicht negativ beeinflusst, da das Brückenbauwerk weitgehend unter Verkehr gebaut werden kann,
- nur in geringem Umfang Waldfläche beansprucht,
- geringe Eingriffe in das Schutzgut Boden verursacht (ca. 1.000 m²),
- auf hohe Akzeptanz bei den Nutzern stößt und
- gegenüber einer Unterführung deutlich geringere Netto-Investitionskosten (ca. 2,26 Mio.) verursacht.

3. Brückenbauwerk:

Im Rahmen der fachlichen Prüfung hatte die Landkreisverwaltung das Ing. Büro spb mit einer Machbarkeitsstudie zu einem Brückenbauwerk über die K 1057 beauftragt. Hierbei konnte dargestellt werden, dass es möglich wäre, einen geeigneten Rad- und Fußwegesteg zu bauen, der die verschiedenen Verkehrsbeziehungen berücksichtigt und den zusätzlich zu überwindenden Höhenunterschied minimiert. Um zeitnah für alle Verkehrsteilnehmer eine funktionsfähige Lösung zu generieren, schlägt die Landkreisverwaltung die Realisierung eines Brückenbauwerkes über die K 1057 vor. Auf der Basis der Machbarkeitsstudie soll für die Objektplanung des Ingenieurbauwerks und die dazugehörige Tragwerksplanung das Ingenieurbüro Schlaich, Bergerman und Partner aus Stuttgart mit den Leistungsphasen 1 bis 4 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) beauftragt werden. Die Honorarkosten für die Leistungsphase 1 bis 4 liegen bei der Objektplanung des Ingenieurbauwerks bei rund 78.800 Euro. Für die Tragwerksplanung liegen die Honorarkosten für die Leistungsphasen 1 bis 4 bei rund 113.100 Euro.

4. Fördermöglichkeiten:

Über das novellierte LGVFG[1]-Förderprogramm können ab 2020 neben Investitionskosten auch Planungskosten gefördert werden. 10 % der förderfähigen Investitionskosten werden als Planungskosten anerkannt. Im Regelfall werden davon 50 %, bei besonders klimafreundlichen Bauprojekten auch 75 % gefördert.
Ähnliches gilt für die Förderung der Investitionskosten, auch hier ist bei besonders klimafreundlichen Bauprojekten ein Fördersatz von 75 % möglich.

[1] Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

5. Weiteres Vorgehen und Zeitplan:

Die Stadt Böblingen wurde bereits auf Arbeitsebene in die Überlegungen miteinbezogen. Aus Sicht der Stadtverwaltung ist es wichtig, dass versucht wird, Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand zu vermeiden bzw., sofern dies unvermeidbar ist, die Variante mit dem geringsten Eingriff zu wählen. Nach Ansicht der Kreisverwaltung stellt die vorgeschlagene Option C (Brückenbauwerk) die Variante mit dem geringsten Eingriff dar, da bei Führung des Brückenbauwerks auf den vorhandenen Baumbestand weitgehend Rücksicht genommen werden kann. Auch bittet die Stadtverwaltung um Berücksichtigung möglicher Auswirkungen auf die interkommunalen Radverkehrsbeziehungen, die sich im Zuge der Baumaßnahmen an der BAB 81 und der Netzkonzeption Ost ergeben können. Die Landkreisverwaltung hat sich daher mit einem Schreiben an das Verkehrsministerium gewandt, um die Auswirkungen des Baus einer kreuzungsfreien Querung für spätere Fördermaßnahmen zu erfahren.

Die Landkreisverwaltung wird auf Grundlage eines positiven Beschlusses des Umwelt- und Verkehrsausschusses die Abstimmung mit der Stadt Böblingen suchen und ein mögliches Einvernehmen zur favorisierten Option C ersuchen.

Vorbehaltlich einer positiven Beschlussfassung des Umwelt- und Verkehrsausschusses und eines entsprechend positiven Votums der Stadt Böblingen ist vorgesehen, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Frühjahr 2020 zu vergeben.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Entsprechend des Honorarangebotes von spb liegen die Honorarkosten für die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Neubau eines Rad- und Fußwegesteges über die K 1057 bei rund 191.900 Euro.
Bei einer Förderung des Brückenbauwerks über LGVFG können nach Fertigstellung der Brücke Fördergelder für die Planungskosten generiert werden. Diese betragen ausgehend von einer Planungskostenannahme von 10 % der Investitionskosten bis zu 75 %.

Die Gesamtmaßnahme ist in der mittelfristigen Finanzplanung 2021-2022 sind die Baukosten veranschlagt. Die im Jahr 2020 anfallenden Planungskosten in Höhe von 200 T € werden im Rahmen der Haushaltsberatungen zum Haushalt 2020 nachgemeldet.

R. Bernhard

Roland Bernhard