

KT-Drucks. Nr. 109/2021

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az:

02.06.2021

K 1008 Renningen Südrandstraße - Sachstand - Beantwortung des Antrags der Fraktion der Freien Wähler vom 16.11.2020 im Rahmen der HH-Beratungen

Anlage 1: Antrag FW Südrandstraße Renningen
Anlage 2: Übersichtsplan Bauabschnitte

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Kenntnisnahme

12.07.2021
öffentlich

II. Bericht

1. Antrag der Kreistagsfraktion der Freien Wähler in der Sitzung des Kreistags vom 16.11.2020:

Im Zuge der Haushaltsberatungen 2021 hat die FW-Kreistagsfraktion nachfolgenden Antrag zur zeitlichen Umsetzung der Baumaßnahme K 1008, Neubau der Südrandstraße bei Renningen, im Vorfeld des geplanten Baus des Lückenschlusses B 295/B 464, gestellt (vgl. Anlage 1):

- Die Kreisverwaltung wird beauftragt über den Planungsstand bzw. die geplante Umsetzung der Südrandstraße sowie ggfs. weiteren

vorgezogenen Maßnahmen vor Baubeginn des Lückenschlusses zu berichten.

2. Stellungnahme der Verwaltung

2.1 Bislang eingeleitete Maßnahmen

Mit dem politischen Beschluss vom Februar 2018, den Bau des Lückenschlusses erst nach Fertigstellung des 6-streifigen Ausbaus der A81 in Böblingen zu realisieren, wurde gleichzeitig auch beschlossen, die Planungen für vorgezogene Maßnahmen, wie z.B. die Südrandstraße, voranzutreiben.

Im September 2019 wurde deshalb von der Kreisverwaltung das Ingenieurbüro ModusConsult beauftragt, im Rahmen eines Verkehrsgutachtens nach Möglichkeiten zu suchen, die durch die Umsetzung der Maßnahme im Straßennetz zu erwartenden verkehrlichen Probleme (z.B. Überlastung der bestehenden Kreisverkehre K 1015 / Anschlussstelle B295/K 1015 (Kindelberg)), die sich im Verkehrsgutachten für den Lückenschluss von 2013 gezeigt haben, zu beseitigen. Dies vor dem Hintergrund, dass der Bau der Südrandstraße (ebenso wie eine eventuelle Förderung) grundsätzlich nur dann möglich ist, wenn eine Variante für die Südrandstraße gefunden wird, die insbesondere, die am Anschluss der K 1008 zur K 1015 bestehenden verkehrlichen Defizite beseitigt und gewährleistet, dass es an keinem der betroffenen Knotenpunkte zu verkehrlichen Überlastungen kommt.

Das vorgenannte Verkehrsgutachten wurde der Kreisverwaltung am 15.02.2021 vorgelegt und im Rahmen erster Abstimmungsgespräche mit dem Regierungspräsidium Stuttgart und der Stadt Renningen diskutiert.

Im Zuge der planerischen Überlegungen zur Realisierung der Südrandstraße hat sich herausgestellt, dass die bisher bestehende Planung der Südrandstraße - vorbehaltlich der endgültigen Planung des Lückenschlusses - bautechnisch und damit auch kostentechnisch optimiert werden kann. So hat das Amt für Straßenbau im Dezember 2020 veranlasst, dass zur Querung der Bahnstrecke Maichingen-Renningen nicht (nur) die bisherige sehr aufwendige/teure Lösung einer Unterquerung mit Grundwasserwanne weiter verfolgt wird, sondern auch die oberirdische Querung der Bahnstrecke durch ein Überführungsbauwerk untersucht wird.

Da sich zwischenzeitlich die Richtlinien zur Aufstellung von Kostenschätzungen dahingehend geändert haben, dass eine Förderung nur nach Vorlage einer Kostenschätzung entsprechend AKVS-Standard (Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen) möglich ist, musste die bestehende Kostenschätzung an den neuen Standard angepasst und in diesem Rahmen auch gleich auf das aktuelle Preisniveau fortgeschrieben werden (Die bisherige Kostenschätzung - entsprechend der Anweisung zur Kostenberechnung von Straßenbaumaßnahmen (AKS) - aus dem Jahr 2007 ist stark veraltet und stellt aufgrund der allgemeinen Baupreissteigerungen keine ausreichende Grundlage mehr dar für einen möglichen Förderantrag).

2.2 Weiteres Vorgehen

Das vorliegende (neue) Verkehrsgutachten für die Südrandstraße zeigt zum einen, dass es grundsätzlich möglich ist die Südrandstraße so zu bauen, dass ein Anschluss an das bestehende Straßennetz möglich ist, ohne zusätzliche Verkehrsprobleme zu verursachen. Es ist jedoch unumgänglich an der Kindelbergkreuzung (Anschluss B 295/K 1008/K1015) und an dem vorgelagerten Kreisverkehr auf der K 1015 bauliche Anpassungen vorzunehmen.

Aus dem Gutachten ergibt sich zum anderen, dass der Bau der Südrandstraße eine Entlastung der Innenstadt von Renningen um max. 900 Fz./d bewirken würde. Deutlich stärker belastet würde hingegen die K 1008 auf dem Streckenabschnitt nach Leonberg-Warmbronn mit zusätzlich ca. 1000 Fz./d (ca. 50% mehr als bisher).

Da das Ingenieurbüro ModusConsult im Rahmen einer Machbarkeitsstudie inzwischen die grundsätzliche Machbarkeit der „Brückenvariante“ bestätigt hat, wird das Straßenbauamt die Planung der „Brückenvariante“ weiterverfolgen. Dies vor dem Hintergrund, dass die vom Straßenbauamt durchgeführte Kostenfortschreibung nach AKVS ergeben hat, dass die reine Fortschreibung der alten Planung mit den erforderlichen Anpassungen an den Kreuzungen aktuell zu Kosten von ca. 9,661 Mio. € führen würde. Dem stehen bei Weiterverfolgung der „Brückenvariante“ Kosten von nur 5,983 Mio. € (Stand 2021) gegenüber.

Nachdem – wie oben dargestellt – die dem Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) vorliegende Planung zum Förderantrag von 2007 ohnehin grundlegend fortzuschreiben bzw. zu überarbeiten ist, können die bisher gewonnenen neuen Erkenntnisse in der Fortschreibung der Planung gleich eingearbeitet werden.

Unabhängig von den Betrachtungen zur verkehrlichen Wirksamkeit bzw. Verträglichkeit der Maßnahme ist für eine Umsetzung der Maßnahme eine Förderung nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) erforderlich. Gegenwärtig wird jedoch die innerörtliche Entlastungswirkung der Südrandstraße (auf Basis des Verkehrsgutachtens von ModusConsult) für die Ortslage von Renningen (max. 900 Fz./d) vom Regierungspräsidium als zu gering eingestuft, um eine Förderung der Maßnahme zu rechtfertigen. Die Tatsache, dass die B295 zwar ebenfalls eine Entlastung von ca. 4.000 Fz./d erfährt, hilft hier nicht weiter, da die Entlastungswirkungen an Bundesstraße im Rahmen eines Förderantrags nach LGVFG nicht berücksichtigungsfähig sind.

2.3 Finanzielle Auswirkungen

Infolge der notwendigen Fortschreibung der bestehenden Kostenschätzung aus dem Jahr 2007 und der allseits akzeptierten Umplanung (Brücke statt Grundwasserwanne) würden die voraussichtlichen Baukosten für die reine Südrandstraße (Anlage 2 orange) 5,983 Mio. Euro betragen.

Da es sich bei der Südrandstraße um eine Umgehungstraße im Sinne der „Grundsätze für den Bau von Kreisstraßen und Radwegen“ handelt, trägt der Kreis hierbei maximal 10% der nicht förderfähigen Kosten und somit 0,60 Mio. Euro. Bei der ursprünglichen Haushaltplanung waren an dieser Stelle noch die vollen Baukosten (gemäß

Kostenschätzung von 2007 = 6,6 Mio. €) angesetzt. Gegenüber den Haushaltsansätzen von 2019 bzw. 2020 ergibt sich deswegen in diesem Streckenabschnitt für den Kreis eine Reduktion der Kosten um rund 6 Mio. €.

Der in der beiliegenden Karte blau dargestellte Straßenabschnitt (K1008 bis zum Kreisverkehrsplatz (KVP)) würde nach Aussage des RPS wahrscheinlich vom Bund getragen. Einzig die Mehrkosten, die der KVP im Zuge des Anschlusses Magstadter Straße / K 1008 gegenüber einer „normalen T-Kreuzung“ verursachen würde, müssten von der Gemeinde und dem Kreis anteilmäßig getragen werden (ca. 0,2 Mio. Euro für den Kreis). Aufgrund des Umstandes, dass der Bund in diesem Abschnitt die Kosten wahrscheinlich vollständig trägt und nicht wie bisher angenommen aus LGVFG Mitteln finanziert werden muss, würde in der Summe der Kostenanteil des Kreises entsprechend ebenfalls sinken.

Grundvoraussetzung für die vorgenannte mögliche Kostentragung des Bundes ist allerdings, dass im Verkehrsgutachten für den Lückenschluss die verkehrliche Wirksamkeit der K 1008 und deren Durchbindung zur Magstadter Straße entsprechend nachgewiesen ist. Dies kann jedoch nicht mit dem aktuell vorliegenden Verkehrsgutachten zur Südrandstraße geschehen, sondern muss im Rahmen der Planung für den Lückenschluss - unter Einbeziehung eines deutlich größer gefassten Untersuchungsraumes - erfolgen. Diese für die Planung des Lückenschluss erforderliche (neue) Verkehrsuntersuchung wurde vom Regierungspräsidium vor kurzem an ein Ingenieurbüro vergeben. Hier müssen - in Abstimmung mit dem RP – eigene Untersuchungswünsche bzgl. Planungsvarianten frühzeitig eingebracht werden, mit dem Ziel, dass eine für den Kreis und die Stadt verkehrlich sinnvolle und kostengünstige Lösung gefunden wird. Ein Abstimmungsgespräch hierzu mit der Stadt Renningen und dem RPS ist zeitnah geplant.

Zusammenfassend bleibt somit festzuhalten, dass die Haushaltsansätze für den Haushalt 2022ff im Hinblick auf die aktuellen Entwicklungen wie folgt anzupassen sind:

Gesamtkosten	6,0 Mio. Euro (Bereich orange)
LGVFG-Förderung	3,0 Mio. Euro
Nicht förderfähige Kosten	3,0 Mio. Euro
Davon Anteil LK BB 10%	0,3 Mio. Euro
Anteil Stadt Renningen	2,7 Mio. Euro

Gesamtkosten	3,8 Mio. Euro (Bereich blau)
Anteil Bund	3,5 Mio. Euro
Anteil Kreis	0,2 Mio. Euro
Anteil Stadt Renningen	0,1 Mio. Euro

Erhaltung K 1008	2,80 Mio. Euro (Bereich grün) → Komplettfinanzierung durch den Kreis aus Erhaltungsmitteln
------------------	--

3. Fazit

Aktuell wird die innerörtliche Entlastungswirkung einer Südrandstraße (vgl. Karte orangener Bereich) für die Stadt Renningen als zu gering eingestuft, um förderfähig zu sein. Die

Erstellung von endgültigen Planungsunterlagen für die Maßnahme Südrandstraße ist jedoch erst nach Vorliegen einer positiven Aussage zur Förderfähigkeit der Südrandstraße sinnvoll. Hierfür sind im Kontext mit der Planung des Lückenschlusses jedoch zunächst weitere – großräumigere verkehrliche Untersuchungen – notwendig, die vom RP schon beauftragt wurden.

Dies gilt auch für die ursprünglich geplante vorzeitige Umsetzung des neuen Anschlusses der K 1008 an die Magstadter Straße (einschließlich Brücke über die B 295). Hier muss darüber hinaus zunächst noch die Kostentragung durch den Bund abschließend geklärt sein, da ansonsten der Kreis rückwirkend keine Kosten geltend machen könnte.

Erst danach ist es möglich – vorbehaltlich der geklärten Finanzierung und Förderung - den Umsetzungszeitraum (blauer Bereich) und den Umsetzungsumfang (grüner Bereich) festzulegen.

Der Kreis wird sich bei der neu beauftragten Verkehrsuntersuchung für den Lückenschluss einbringen, um eine Klärung der offenen Finanzierungsfragen zu erreichen und um sicherzustellen, dass Strecken- und Planungsvarianten berücksichtigt bzw. untersucht werden, die die Interessen der Stadt und des Landkreises adäquat berücksichtigen.



Roland Bernhard