

Stuttgart, 10.11.2021

**Umbau Knotenpunkt B 10/B 27 Direktauffahrt Friedrichswahl
Fortführungsentscheidung
- Variante 8b V Kurzer Tunnel
- Variante 8b.4a Langer Tunnel**

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	16.11.2021
Bezirksbeirat Feuerbach	Beratung	öffentlich	23.11.2021
Bezirksbeirat Zuffenhausen	Beratung	öffentlich	23.11.2021
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	30.11.2021

Beschlussantrag

1. Vom Bericht über den Stand der Planungen zum Umbau des Knotenpunktes B 10/B 27 Direktauffahrt Friedrichswahl wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Variante 8b V (kurzer Tunnel) mit geschätzten Gesamtkosten von ca. 97 Mio. EUR (ohne Eigenleistungen) der weiteren Planung zugrunde zu legen.
3. Die Auszahlungen werden im Teilfinanzhaushalt 660 – Tiefbauamt beim Projekt 7.665030 - B 10/B 27 Direktauffahrt Friedrichswahl, Ausz.Gr. 7872 – Tiefbaumaßnahmen gedeckt. Für Planungsleistungen stehen einschließlich des Vorschlags der Verwaltung zum Entwurf des Haushaltsplans 2022/2023 Mittel in Höhe von 6.724.000 EUR zur Verfügung.

Begründung

Mit der GRDrs 334/2021 wurde über die Weiterentwicklung der Planungen der Vorzugsvariante 8b V (kurzer Tunnel) berichtet und eine Kostenabschätzung für weitere Straßentunnelvarianten vorgenommen.

In der Sitzung des STA vom 29. Juni 2021 wurde der Umfang einer Tieferlegung der B 10/B 27 in einen Tunnel diskutiert. Die aus der Diskussion resultierenden Fragen werden in dieser Vorlage behandelt und bilden die Grundlage vorliegender Beschlussvorlage.

1. Vorhabensziele

1.1 Verbesserung der Verkehrssituation

- Der motorisierte Verkehr soll auf der B 10/B 27 gebündelt werden.
- Die Stadtbezirke Zuffenhausen und Feuerbach sollen verkehrlich besser verbunden werden.
- Das Gewerbegebiet Feuerbach-West soll direkt an die B 10/B 27 angebunden werden.
- Die Planungen sollen die heute möglichen Verkehrsbeziehungen erhalten.
- Die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur soll deutlich verbessert werden.

Um diese Ziele zu erreichen, muss von der Maßnahme eine verkehrliche Wirkung ausgehen. Die verkehrliche Wirksamkeit resultiert im konkreten Fall aus dem neuen Anschlussast an die Mea Brücke. Mit diesem Ast wird eine zusätzliche Verkehrsbeziehung geschaffen, über den eine Bündelungs- und eine Verknüpfungswirkung erzielt wird. Mit diesem neuen Anschlussast ist das Gewerbegebiet Feuerbach künftig über den Knoten Friedrichswahl erreichbar. Daraus resultiert eine Verkehrsberuhigung der Achse Schwieberdinger Straße - Wernerstraße, da auf dieser Achse heute Verkehre der B 10 mit abgewickelt werden, die das Gewerbegebiet Feuerbach erreichen wollen und dazu schon bei der Anschlussstelle Neuwirtshaus die Bundesstraße verlassen müssen.

Mit dem Neubau der Mea Brücke und dem Anschluss an den Knoten ergeben sich für den motorisierten Individualverkehr, den Schwerverkehr und den Fuß- sowie Radfahrverkehr nachfolgende neue Verkehrsbeziehungen:

- Werner Straße stadtauswärts - Ludwigsburger Straße
- Werner Straße stadtauswärts - B 10/B 27
- Werner Straße stadteinwärts - Heilbronner Straße

Das heute nicht adäquate Angebot für Fußgänger und Radfahrer wird durch den neuen Knotenpunkt und die Mea Brücke deutlich verbessert. Mit den Planungen wird der Radverkehr gefördert, um den Anteil des Radverkehrs in Stuttgart am Modal Split bis 2030 entsprechend des Klimamobilitätsplanbeschluss zu steigern.

Mit der Anbindung der Ludwigsburger Straße an die Werner Straße wird die Grundlage geschaffen, die Situation am sogenannten Siegelbergdurchlass zu verbessern. Der Siegelbergdurchlass als Querverbindung unter der Bahnstrecke wird vom Kfz-Verkehr entlastet.

Aus den beschriebenen Gründen ist ein Neubau der Mea Brücke mit einem Anschluss an den Knoten sinnvoll.

Auf die Verkehrsbeziehung Heilbronner Straße stadtauswärts - Werner Straße wird verzichtet. Die Analysen des Verkehrsmodells haben gezeigt, dass diese weniger stark nachgefragt ist. Um den Knotenpunkt nicht noch komplexer zu gestalten und zugunsten

einer verbesserten Umlaufzeit für die Lichtsignalanlage wurde entschieden, die Verbindung in der weiteren Planung zunächst nicht weiter zu verfolgen. Die Verkehrsbeziehung kann ggf. nachträglich hergestellt werden.

1.2 Aufwertung des städtebaulichen Umfeldes

Das im negativen Sinn ortsbildprägende, sowie freiräumliche wirksame Brücken- und Auffahrtsbauwerk kann mit Umsetzung der Planung abgebrochen und aus dem Landschaftsschutzgebiet „Schnarrenberg, Krailenshalde“ entfernt werden.

1.3 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch den Umbau des Knotenpunktes und dem damit verbundenen Rückbau des heutigen Brücken- und Auffahrtsbauwerks, werden bestehende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes beseitigt. Eine freiräumliche, ökologische Aufwertung des Landschaftsschutzgebietes im Bereich des heutigen Brücken- und Auffahrtsbauwerk wird möglich.

Das heutige Brücken- und Auffahrtsbauwerk stellt eine klimawirksame Barriere dar, die die Frisch- und Kaltluftleitbahnen beeinträchtigt. Mit Rückbau der Bauwerke ist mit einer lokalen Verbesserung der klimatischen Situation zu rechnen.

Durch den Abriss des Auffahrtsbauwerks rückt die Bundesstraße, insbesondere der stadtauswärtsfahrende Verkehr, von der unmittelbar benachbarten Bebauung ab. Dies wirkt sich positiv auf die Immissionssituation (Schall und Luftbelastung) infolge des Straßenverkehrs im direkten Bereich des bisherigen Brücken- und Auffahrtsbauwerkes aus.

Mit dem Projekt wird die Maßnahme M25 als Bestandteil des Maßnahmenkatalogs der Stadt zur Luftreinhaltung umgesetzt. Die Verbesserung der Radwegführung am Knotenpunkt ist Teil des Luftreinhalteplans und wichtiger Baustein des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“. Des Weiteren werden die Ziele des Lärminderungsplans, als integralem Bestandteil des Lärmaktionsplanes der Landeshauptstadt Stuttgart, mit einer Direktanbindung der Heilbronner Straße an die B 10/B 27 an der Friedrichswahl (Abriss der Auffahrtsrampe) umgesetzt. Detaillierte Aussagen zu der prognostizierten Lärmsituation im Planungsgebiet und seiner Umgebung, sowie von ggf. notwendigen Schallschutzmaßnahmen, kann erst auf Grundlage eines entsprechenden Gutachtens erfolgen.

Auf Basis der vorhabensbedingten Verkehrsprognose ist zu prüfen, wie sich die Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr, im Plangebiet und dessen mittel- und unmittelbarer Umgebung verändern.

Derzeit können noch keine Aussagen zu möglichen Auswirkungen auf die Umwelt beziehungsweise die Schutzgüter getroffen werden. Diese werden im weiteren Planungsprozess durch die Fachgutachter bewertet.

Mögliche Kosten, die durch eine Veränderung des Klimas als Folge der Planung entstehen könnten, sowie verkehrsbedingte (CO₂) Emissionen können auf Basis der vorliegenden Planungstiefe ebenfalls noch nicht näher abgeschätzt werden.

2. Variantenbeschreibung

2.1 Planungsgrundlagen für die Entwicklung der Varianten

Die Planungen zum Umbau des Knotenpunktes basieren auf einer Analyse der heutigen Verkehrssituation und einer Prognose der zukünftigen Belastungen, sowie der Verteilung der Verkehrsströme nach der baulichen Umsetzung der Planungen. Aus dem vorhandenen Verkehrsmodell werden die Verkehrsmengen für den Planungshorizont 2035 ermittelt. Anhand der alle zwei Jahre durchgeführten Zählungen an den Gemarkungsgrenzen wird deutlich, dass die Verkehrszahlen stagnieren. Daher wird im Modell keine allgemeine Verkehrszunahme angesetzt. Längerfristige Anpassungsmöglichkeiten an geringere Verkehrsmengen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungskonzepts 2030 sind möglich z.B. durch einen Rückbau von Fahrspuren zur Verkleinerung des Knotenpunktes.

Radverkehrsführung

In den beiden unter Ziffer 2.2 und 2.3 beschriebenen Varianten wird der aus der Ludwigsburger Straße kommende Radverkehr stadteinwärts zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf einem separaten Radfahrstreifen über den Knotenpunkt geführt (sh. Anlagen 1 und 4). Von hier kann der gemeinsame Geh- und Radweg in der Heilbronner Straße genutzt oder in Richtung Mea Brücke abgebogen werden. Der aus der Heilbronner Straße kommende Radverkehr Richtung Zuffenhausen wird auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg in die Ludwigsburger Straße geführt.

Der Radverkehr von der Mea Brücke zur Ludwigsburger Straße wird auf einem eigenen Radfahrstreifen gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr über den Knotenpunkt geführt und schließt dort an den aus der Heilbronner Straße kommenden Radfahrstreifen in der Ludwigsburger Straße in Richtung Zuffenhausen an.

Die vorliegenden Planungen berücksichtigen eine künftige durchgängige Umsetzung der Radschnellverbindung 2 (RSV 2), sowie der Hauptradroute 5 (HRR 5) über den Knotenpunkt von der Ludwigsburger Straße in die Heilbronner Straße.

Die Anforderungen an Radschnellverbindungen gemäß den „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“ wurden der Planungskonzeption zugrunde gelegt. Es wird angestrebt, mindestens die Anforderungen an den Standard „Radschnellverbindung reduziert“ am Knotenpunkt zu erfüllen.

Die in der Wernerstraße, sowie in der Fortführung in der Schwieberdinger Straße verlaufende Hauptradroute 22 (HRR 22), wird über die Mea Brücke an die Radschnellverbindung 2 (RSV 2) angeschlossen.

Des Weiteren wird die Verbindung vom Knotenpunkt Friedrichswahl zur Mea Brücke für den Fußverkehr verbessert, die im Bestand nur durch eine Treppenanlage erreichbar ist. Eine Verlegung der Treppenanlage, sowie ein barrierefreier Aufstieg erlauben es zukünftig auch mobilitätseingeschränkten Personen diese Verbindung zu nutzen.

Konzeption des Deutschland-Takts der DB AG

Das Fahrplankonzept der Bahn für einen Deutschland-Takt umfasst u.a. das Konzept eines neuen Nordtunnels unter Zuffenhausen/Stammheim. Nach derzeitiger Aussage der Bahn besteht kein Konfliktpotential mit den städtischen Planungen zum Umbau des Knotenpunktes an der Friedrichswahl.

2.2 Variante 8b V, kurzer Tunnel (135 m) stadtauswärts (Anlagen 1 und 2)

Den Überlegungen für einen Tunnel gemäß Variante 8b V lag der Grundsatzbeschluss des Ausschusses für Umwelt und Technik vom 24. Juli 2018 als Grundlage für den Umbau des Bereichs Friedrichswahl und des Verkehrsknotenpunktes B 10/B 27 zugrunde.

In dieser Variante 8b V wird die B 10/B 27 stadtauswärts direkt und planfrei durch einen Straßentunnel mit anschließender Rampe geführt. Das Niveau der bestehenden B 10/B 27 erreicht die Fahrbahn wieder im Bereich des Siegelbergdurchlasses. Stadteinwärts wird die B 10/B 27 über eine geradlinig geführte Rampe direkt auf den neuen Knotenpunkt mit der Ludwigsburger Straße und der neuen Anbindung zur Mea Brücke geführt und schließt dort plangleich an die Heilbronner Straße an.

Die Neigungen der Ein- und Ausfahrrampen betragen 3,5 % bzw. 7 %. Diese Steigungen sind bei innerstädtischen Rampenbauwerken nicht ungewöhnlich. Infolge des direkten Anschlusses rückt die neue Kreuzung insgesamt nach Norden bis auf Höhe der Ludwigsburger Straße. Diese Verschiebung ist variantenunabhängig.

Der weiterhin stadteinwärts signalisierte Knotenpunkt ermöglicht in dieser Variante, wie bereits heute, eine Dosierung des Verkehrszuflusses in das Stadtgebiet. Der Verkehr kann sich im Falle einer Pfortnerung stadteinwärts auf der Achse der B 10/B 27 entlang der Bahngleise im Abstand zur Bebauung Zuffenhausen aufstellen.

Herstellungskosten

Die Abschätzung der Kosten auf Basis der bisherigen Planungstiefe für die Planung und die bauliche Umsetzung der Vorzugsvariante 8b V betragen nach aktuellem Stand mind. 97 Mio. EUR. Davon entfallen 22 Mio. EUR auf die Mea Brücke inkl. der straßenbautechnischen Anbindung.

Betriebskosten

Die Betriebskostenabschätzung der Tunnelvariante 8b V erfolgt in Anlehnung an vergleichbare Tunnel wie den Bergertunnel, den Schwanenplatztunnel und die Leuzetunnel. Demnach summieren sich die jährlichen Betriebskosten für die Tunnelvariante 8b V auf ca. 40.000 EUR pro Jahr, auf der Grundlage einer Preisbasis aus dem Jahr 2021.

Bauzeit

In einer ersten überschlägigen Abschätzung kann für das Bauvorhaben eine Bauzeit von mindestens 5 Jahren angenommen werden.

2.3 Variante 8b.4a, Langer Tunnel (645 m/715 m) stadtein- und stadtauswärts (Anlagen 3, 4 und 5)

Neben der bisherige Vorzugsvariante 8b V hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) am 29. Juni 2021 nachfolgend beschriebene Variante diskutiert, die sich in der Anzahl der Tunnelröhren und in der Tunnellänge von der bisherigen Vorzugsvariante unterscheidet.

In der Variante 8b.4a wird der Verkehr stadteinwärts wie stadtauswärts auf einer Länge von 645 m bzw. 715 m jeweils 2-streifig in zwei Tunnelröhren geführt. Das Tunnelbauwerk mit den zugehörigen Ein- und Ausfahrtsrampen liegt zwischen der Heilbronner Straße und der Fußgängerunterführung Bahnhof Zuffenhausen. In der Heilbronner Straße werden die Fahrbahnen der B 10/B 27 in Rampenbauwerken abgesenkt. Die B 10/B 27 quert die Kreuzung Heilbronner/Ludwigsburger Straße in beiden Fahrtrichtungen in je einer Tunnelröhre. Der Tunnel führt unter dem Siegelbergdurchlass hindurch und endet etwa auf Höhe der Langobardenstraße. Über die sich anschließenden Rampenbauwerke wird die Fahrbahn bis zur Fußgängerunterführung Bahnhof Zuffenhausen geführt und dort an den Bestand angeschlossen. Im Bereich der B 10/B 27 wird der Siegelbergdurchlass abgebrochen und die Frankenstraße offen geführt, der unterhalb der Bahntrasse bestehende Durchlass bleibt erhalten.

Die Lage des Tunnelportals in der Heilbronner Straße Fahrtrichtung stadtauswärts ist gegenüber der Variante 8b V unverändert. In Fahrtrichtung stadteinwärts wird in dieser Variante das Portal in der Heilbronner Straße auf Höhe der Kreuzung Heilbronner/Ludwigsburger Straße erforderlich. Die Anordnung der zueinander versetzten Portale in der Heilbronner Straße resultiert aus den folgenden Zwangspunkten:

- Erhalt des Baumbestandes in dem bestehenden Grünstreifen südlich der Kreuzung.
- Schaffung eines Überwegs zur Stadtbahnhaltestelle Friedrichswahl.
- Erhalt einer Zufahrt zum Mediamarkt für den stadteinwärts auf der B 10/B 27 verlaufenden Verkehr.

Des Weiteren werden gegenüber der Variante 8b V nördlich des Knotenpunktes zusätzliche Ein- bzw. Ausfahrtsbauwerke in den Tunnel für den Verkehr von und zu der Mea Brücke und der Ludwigsburger Straße erforderlich. Die Neigungen der Ein- und Ausfahrtsrampen in der Heilbronner Straße betragen je 3,5 %. Die Rampenneigungen auf Höhe des S-Bahnhof Zuffenhausen betragen 4%.

Gegenüber Vorzugsvariante 8b V kann eine zweite Linksabbiegespur von der Mea-Brücke stadtauswärts entfallen.

Die Flächeninanspruchnahme für den Verkehrsraum südlich der Kreuzung Heilbronner Straße Ludwigsburger Straße ist im Falle eines zweiten Tunnelbauwerks größer, weil die Wände und die Notgehwege eines zusätzlichen Rampenbauwerks entsprechenden Platz beanspruchen. Verkehrsbegleitende Grünflächen werden gegenüber der Variante 8b V reduziert ausgebildet.

Herstellungskosten

Die Abschätzung der Kosten auf Basis der Skizzen für die Planung und die bauliche Umsetzung der Variante 8b.4a betragen nach aktuellem Stand mind. 383 Mio. EUR.

Betriebskosten

Basis für die Betriebskostenabschätzung der Tunnelvariante 8b.4a ist der B 10 Rosentunnel, mit zwei Röhren und einer Länge von 2 x 1,1 km. Demnach summieren sich die jährlichen Betriebskosten für die Tunnelvariante 8b.4a auf ca. 680.000 EUR pro Jahr, auf Grundlage einer Preisbasis aus dem Jahr 2021.

Bauzeit

In einer ersten überschlägigen Abschätzung kann für das Bauvorhaben eine Bauzeit von mindestens 10 Jahren angenommen werden.

Bauzeitliche Verkehrsführungen

Es wurde bisher keine vertieften Überlegungen für bauzeitliche Verkehrsführungen angestellt. Eine zeitweise Vollsperrung des Siegelbergdurchlasses für den Abbruch und den Aushub wird notwendig.

Städtebauliche und freiräumliche Bewertung

Bei einem langen Tunnel entsprechend der beschriebenen Variante 8b.4a bleibt der Stadtbezirk Zuffenhausen durch die Bahngleise und die weiterführende B 10/B 27 geteilt. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten können im Zuge dieser Maßnahme nicht geschaffen werden.

Die langfristigen Überlegungen aus der aktuellen Standortuntersuchung „Bahnhofsumfeld Zuffenhausen“, die eine Überbauung der B 10/B 27 auf Höhe des S-Bahnhof Zuffenhausen vorsieht, können auch mit dieser Variante nicht umgesetzt werden.

Die entstehenden Flächen oberhalb des Tunnels zwischen Ludwigsburger Straße und Frankenstraße grenzen einerseits an die Bahngleise andererseits an das bestehende Gewerbegebiet. Die Lage lässt städtebaulich wenig Gestaltungsspielraum zu. Die entstehenden Flächen oberhalb des Tunnels zwischen Frankenstraße und Langobardenstraße grenzen einerseits an die Bahngleise andererseits an eine bestehende Mischgebietsfläche. Die Ausdehnung der Flächen wird räumlich begrenzt vom Bahndamm und der Burgunderstraße. Insgesamt entsteht wenig Baulandpotential, das zudem durch eine heterogene Topographie gekennzeichnet ist. Ein freiräumlicher Mehrwert kann durch die begrenzenden Faktoren noch nicht abschließend abgeschätzt werden. Mögliche Nutzungsmöglichkeiten hängen unter anderem maßgeblich von der künftigen Lärmsituation ab, die gutachterlich bewertet werden muss.

In der Variante 8b.4a ist eine Dosierung des Verkehrszuflusses auf der B 10/B 27 stadteinwärts erst am Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Borsigstraße möglich. Der Verkehr staut sich im Falle einer Pförtnerung stadteinwärts auf der Heilbronner Straße innerhalb der Gemarkungsgrenze zurück.

Lärm

Die Gradiente wird sowohl stadtauswärts wie auch stadteinwärts auf die Ebene -1 abgesenkt und im Tunnel geführt. Außerhalb des Tunnels, an den Wänden der Rampenbauwerke, können hochabsorbierende Lärmschutzelemente angebracht werden, die für eine Schallreduzierung sorgen. Mit einem langen Tunnel reduziert sich der Straßenverkehrslärm auf Höhe des Gewerbegebietes zwischen Ludwigsburger Straße und Frankenstraße, sowie im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung, zwischen Frankenstraße und Hohensteinstraße.

Der Bereich der Bahntrasse ist von den Planungen ausgenommen. Daher ist der Schienenverkehrslärm unverändert vorhanden.

Sollte sich der Verkehr an der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Heilbronner Straße/Borsigstraße zurückstauen, hätte dieser Zustand negative Folgen für die Lärm-situation entlang der Heilbronner Straße, auch gegenüber der heutigen Situation.

Detaillierte Aussagen zu der prognostizierten Lärmsituation im Planungsgebiet und seiner Umgebung, sowie von gegebenenfalls notwendigen Schallschutzmaßnahmen, können erst nach Vorlage eines entsprechenden Gutachtens erfolgen.

3. Auswirkungen auf die weiteren Planungen

Den bisherigen Überlegungen zum Umbau des Verkehrsknotenpunktes B 10/B 27 Friedrichswahl lag der Grundsatzbeschluss des Ausschusses für Umwelt und Technik (UTA) vom 24. Juli 2018 zugrunde. Am 29. Juni 2021 wurde im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) eine neue Tunnelvariante diskutiert, die sich gegenüber dem Grundsatzbeschluss vom 24. Juli 2018 in der Anzahl der Tunnelröhren und in der Tunnellänge unterscheidet.

Die erneute Diskussion in der Sitzung des STA vom 29. Juni 2021 ist verständlich vor dem Hintergrund des Wunsches, die B 10/B 27 im Stadtbezirk Zuffenhausen auf einem möglichen langen Abschnitt in einem Tunnel zu verlegen. Beide in Kapitel 2 beschriebenen Varianten, Variante 8b V, kurzer Tunnel, sowie Variante 8b.4a, langer Tunnel, sind geeignet dieses längerfristige Ziel in weiteren Bauabschnitten zu erreichen. Der Umbau des Knotenpunktes Friedrichswahl markiert dabei den Einstieg in das langfristige Gesamtvorhaben.

Die im März 2021 eingeleitete europaweite Ausschreibung der technischen Planungsleistungen zum Umbau des Knotenpunktes Friedrichswahl, entsprechend den Vorgaben der Vergabeverordnung (VgV), erfolgte auf Grundlage des Grundsatzbeschlusses des UTA vom 24. Juli 2018. Im Anschluss an die Sitzung des STA vom 29. Juni 2021 musste das Vergabeverfahren unterbrochen werden, weil der vertragliche Leistungsumfang nicht mehr eindeutig ist. Das VgV Verfahren kann fortgesetzt bzw. muss neu begonnen werden, sobald der vertragliche Umfang der technischen Planung definiert ist (langer oder kurzer Tunnel).

Für die Fortführung der nächsten Planungsschritte zum Umbau des Knotenpunktes ist daher eine verbindliche Festlegung auf eine Vorzugsvariante durch die politischen Gremien erforderlich. Aus der Entscheidung für eine Vorzugsvariante resultiert ein mehr oder weniger großer Anpassungsbedarf in der Projektabwicklung.

3.1 Anpassungsbedarf Variante 8b V, kurzer Tunnel (135 m) stadtauswärts

Das VgV Verfahren kann auf Grundlage des aktuellen vertraglichen Leistungsumfangs fortgesetzt werden. Der bisherige Zeitplan muss angepasst werden. Wir gehen derzeit davon aus, dass eine Beauftragung der technischen Planung im Mai 2022 erfolgen könnte.

Die Unterbrechung im VgV zur Beauftragung der technischen Planung bedeutet, dass 2021 nicht mit der Erarbeitung der Entwurfsplanung begonnen werden kann. Nach derzeitiger Einschätzung wird demzufolge der Antrag auf Planfeststellung 2022 nicht mehr eingeleitet werden können. Fortfolgend verschiebt sich der Beginn des Rechtsverfahrens. Mit einer Inbetriebnahme des Knotenpunktes ist nicht vor 2031 auszugehen.

3.2 Anpassungsbedarf an veränderte Planungsrandbedingungen für einen langen Tunnel (645 m/745 m) stadtein- und stadtauswärts

In der Variante 8b V grenzte das betrachtete Planungsgebiet nördlich an den Siegelbergdurchlass. Für einen verlängerten Tunnel muss das zu betrachtende Planungsgebiet in der Achse B 10/B 27 bis auf Höhe des Bahnhof Zuffenhausen erweitert werden.

Daraus folgt, dass die mittlerweile abgeschlossene Kartierung der seltenen und gefährdeten, sowie besonders und streng geschützten Tierarten und die Biotopstrukturkartierung einschließlich der Erfassung evtl. vorkommender besonders geschützter, seltener und gefährdeter Arten der Flora um das erweiterte Planungsgebiet ergänzt werden muss. Die Erhebungen bilden die Grundlage für den im weiteren Planfeststellungsverfahren notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfungsbericht (UVP-Bericht).

Mit Beginn der Vegetationsperiode 2022 könnte eine ergänzende Kartierung im März beginnen. Die Erhebungen werden sich über einen Zeitraum von ca. 10 Monaten erstrecken.

Der Umfang der erforderlichen Baugrunderkundungen muss entsprechend durch einen Baugrundgutachter fortgeschrieben und umgesetzt werden. Dazu zählt auch die hydrogeologische Beweissicherung über ein Abflussjahr im Zeitraum vom 1. November bis zum 31. Oktober des Folgejahres 2022.

Die für Herbst 2021 vorgesehene Beauftragung weiterer Gutachten für Schall und Lufthygiene muss auf Herbst 2022 verschoben werden.

Die Planung eines langen Tunnels stellt eine wesentliche Änderung gegenüber der aktuellen Ausschreibung dar. Es muss aus diesem Grund ein neues VgV Verfahren durchgeführt werden. Dies bedeutet, dass eine Beauftragung der technischen Planung nicht vor Juli 2022 erfolgen könnte.

Aus der verzögerten Beauftragung der technischen Planung folgt, dass 2021 nicht mit der Erarbeitung der Entwurfsplanung begonnen werden kann. Nach derzeitiger Einschätzung wird demzufolge der Antrag auf Planfeststellung 2022 nicht mehr eingeleitet werden können. Fortfolgend verschiebt sich auch der Beginn des Rechtsverfahrens.

Sofern keine wesentlichen Einwendungen abzuarbeiten sind, könnte von einem Baubeginn frühestens 2027 ausgegangen werden. Mit einer Gesamtfertigstellung des Knotenpunktes ist nicht vor 2037 auszugehen.

3.3 Empfehlung der Verwaltung

Im Hinblick auf die Kostenschätzung beider Varianten und die Optionen auf eine Tunnelverlängerung empfiehlt die Verwaltung an der bisherigen Beschlusslage zur Vorzugsvariante 8b V, kurzer Tunnel, festzuhalten. Ein überschaubarer Kostenrahmen, sowie ein überschaubarer Realisierungszeitraum sind gute Ausgangsbedingungen, um die Planung des Projekts fortzusetzen und die bauliche Umsetzung sicherzustellen.

Vor dem Hintergrund des Wunsches, die B 10/B 27 im Stadtbezirk Zuffenhausen auf einem möglichst langen Abschnitt in einen Tunnel zu verlegen, ist die Variante 8b V, kurzer Tunnel, geeignet dieses Ziel in weiteren Bauabschnitten zu erreichen. Der Umbau des Knotenpunktes Friedrichswahl markiert dabei den Einstieg in das langfristige Gesamtvorhaben.

Anpassungsmöglichkeiten an geringere Verkehrsmengen sind in der Vorzugsvariante 8b V möglich z.B. durch einen Rückbau von Fahrspuren zur Verkleinerung des Knotenpunktes.

4. Abstimmungen mit Bund und Land zu Förderungsmöglichkeiten

Es wird eine Kreuzungsvereinbarung zwischen Bund und Stadt angestrebt, in der die künftigen Zuständigkeiten, sowie finanzielle Aspekte geregelt werden sollen. In diesem Zuge werden die Förderungsmöglichkeiten abgestimmt. Die Stadt wird eine Förderung entsprechend des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beantragen. Grundsätzlich förderfähig sind u.a. Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer. Nach ersten Einschätzungen zeichnet sich ab, dass wesentliche Teile der Variante 8b.4a (langer Tunnel) nicht zuwendungsfähig sein werden.

Finanzielle Auswirkungen

Im Grundsatzbeschluss Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung - GRDRs 393/2017 vom 29. Juni 2017 ist die Maßnahme in lfd. Nr. 13 - Abriss des Auffahrtsbauwerks an der Friedrichswahl in Zuffenhausen und Neubau einer direkten Straßenverbindung (1. Tranche) enthalten.

Nach derzeitigem Stand werden die Herstellungskosten je nach Variante mit 97 Mio. EUR, (Variante 8b V, kurzer Tunnel), bzw. 383 Mio. EUR (Variante 8b.4a, langer Tunnel), abgeschätzt. Die jährlichen Betriebskosten liegen für den kurzen Tunnel in einer Größenordnung von ca. 40.000 EUR, für den langen Tunnel bei ca. 680.000 EUR.

Zur Finanzierung der Planungskosten und bauvorbereitenden Maßnahmen stehen 35 Mio. EUR in der Davon-Position Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung innerhalb der Ergebnissrücklage zur Verfügung.

Die Auszahlungen werden im Teilfinanzhaushalt 660 – Tiefbauamt beim Projekt 7.665030 - B 10/B 27 Direktaufahrt Friedrichswahl, Ausz.Gr. 7872 – Tiefbaumaßnahmen gedeckt. Für Planungsleistungen stehen einschließlich des Vorschlags der Verwaltung zum Entwurf des Haushaltsplans 2022/2023 Mittel in Höhe von 6.724.000 EUR wie folgt bereit.

2021 und früher	1.530.000 EUR
2022	3.180.000 EUR
2023	1.590.000 EUR
2024	424.000 EUR

Für die Vergabe von Planungsleistungen werden zum Doppelhaushalt 2022/2023 beim Projekt 7.665030 - B10/B 27 Direktauffahrt Friedrichswahl die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 2023 und 2024 veranschlagt.

Zur Finanzierung weiterer Kosten stehen in der Davon-Position „Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung“ für das Projekt Friedrichswahl noch 28,276 Mio. EUR zur Verfügung.

Zum Doppelhaushalt 2024/2025 werden, abhängig vom Stand der Planungen und der Kostenberechnung, die Mittel für die bauliche Umsetzung angemeldet. Der Kostenrahmen für die Baudurchführung wird nach Abschluss der Entwurfsplanung näher beziffert.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

SWU, WFB

Vorliegende Anfragen/Anträge:

-

Erledigte Anfragen/Anträge:

-

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Lageplan Variante 8b V	kurzer Tunnel (135 m) stadtauswärts
Anlage 2: Längsschnitt Variante 8b V	kurzer Tunnel (135 m) stadtauswärts
Anlage 3: Lageplan Variante 8b.4a	langer Tunnel (645 m/715 m) stadtein- und auswärts
Anlage 4: Lageplan Knotenpunkt Variante 8b.4a	langer Tunnel (645 m/715 m) stadtein- und auswärts
Anlage 5: Längsschnitt Variante 8b.4a	langer Tunnel (645 m/715 m) stadtein- und auswärts

<Anlagen>