

Stuttgart, 10.06.2021

Umbau Knotenpunkt B 10/B 27 Direktauffahrt Friedrichswahl - Bericht über den Stand der Planungen

Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	15.06.2021

Bericht

Vom Bericht über den Stand der Planungen zum Umbau des Knotenpunkt B 10/B 27 Direktauffahrt Friedrichswahl und dem beabsichtigten weiteren Vorgehen wird zustimmend Kenntnis genommen.

Mit GRDrs 790/2020 wurde über den Stand der Planungen berichtet. Aus der Sitzung vom 03. November 2020 resultierten Fragen, die in dieser Mitteilungsvorlage beantwortet werden.

Zwischenzeitlich liegen die Ergebnisse aus der verkehrstechnischen Untersuchung vor. Diese Erkenntnisse sind Grundlage für eine planerische Überarbeitung der Vorzugsvariante aus dem Jahr 2008.

In dieser Vorlage wird ebenso die Weiterentwicklung der Planungen der Vorzugsvariante vorgestellt, wie auch eine Kostenabschätzung für unterschiedliche Tunnelvarianten vorgenommen.

Fortschreibung der Vorzugsvariante 8b

Der Ausschuss für Umwelt und Technik legte am 24. Juli 2018 in einem Grundsatzbeschluss zum Umbau des Verkehrsknotenpunktes im Bereich Friedrichswahl fest,

- die Stadtbahntrasse oberirdisch zu erhalten,
- die Bundesstraße in einem Tunnel unter dem Knotenpunkt zu führen und
- den Knotenpunkt um einen neuen Anschlussast mit einem Neubau der Mea Brücke über die Bahn zu ergänzen.

Der Entscheidung zugrunde lag die Planungsvariante 8b der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2008 zum Umbau des Knotenpunktes B 10/B 27 Friedrichswahl. Seit 2008 hat sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verändert. Die Stadt möchte den Radverkehr stärker fördern und den Anteil des Radverkehrs in Stuttgart steigern. Die Förderung des Radverkehrs ist Teil des Luftreinhalteplanes und wichtiger Baustein des Aktionsplanes „Nachhaltig mobil in Stuttgart“.

Zur konsequenten Umsetzung dieser Ziele muss das Angebot für Radfahrer im Bereich des Knotenpunktes Friedrichswahl verbessert werden. Die Querung des Knotenpunktes ist ein wichtiger Abschnitt der Hauptradroute 5, über die künftig der Radschnellweg von Kornwestheim über Zuffenhausen in die Stuttgarter Innenstadt geführt werden soll.

Eine Verkehrsanalyse hat gezeigt, dass der Verkehr in der Vorzugsvariante 8b aus dem Jahr 2008 nicht ausreichend leistungsfähig abzuwickeln ist.

Vor diesem Hintergrund wurde die Vorzugsvariante 8b von 2008 weiterentwickelt und in verschiedenen Punkten fortgeschrieben. Der Plan in Anlage 1 zeigt das Ergebnis.

Die sich ergebenden Änderungen im Vergleich zur Planung 2008 werden nachfolgend dargestellt:

- Ergänzung Fußwegeverbindung Ludwigsburger Straße zur Mea Brücke und Heilbronner Straße (Furt B 10/B 27, Furt Mea Brücke)
- Ergänzung Radwegeverbindung Ludwigsburger Straße zur Mea Brücke und Heilbronner Straße (Radfahrstreifen parallel zum Linksabbieger) als Bestandteil der Hauptradroute 5
- Ergänzung Radwegeverbindung Mea Brücke zur Ludwigsburger Straße (Radfahrstreifen parallel zur Geradeausspur)
- Geradeaus-Spur Ludwigsburger Straße zur Mea Brücke
- Separater Rechtsabbieger B 10/B 27 stadteinwärts zur Mea Brücke
- Spursubtraktion in der Ludwigsburger Straße Fahrtrichtung Zuffenhausen
- Entfall Linksabbieger aus Heilbronner Straße zur Mea Brücke (sofern die tatsächliche Leistungsfähigkeit dies ermöglicht, ist eine Realisierung zu einem späteren Zeitpunkt räumlich berücksichtigt)

Mea Brücke – Brückenschlag zwischen den Stadtbezirken Zuffenhausen und Feuerbach

Die 1908 ursprünglich als Feldwegbrücke von der Bahn errichtete Brücke über die damalige Ausbaustrecke der königlich-württembergischen Eisenbahn, diente bis zum Ausbau der Bundesstraßen B 10/B 27 im Jahre 1978 als Verbindung zwischen Werner Straße und Ludwigsburger Straße. Mit dem Ausbau der Bundesstraße B 10/B 27 entfiel diese Wegebeziehung. Seither besteht seitens des Stadtbezirks Zuffenhausen der Wunsch, im Bereich der heutigen Mea Brücke eine neue Verbindung zu schaffen, für eine bessere Verknüpfung, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer. Zu diesem Zweck soll die ursprünglich vorhandene Wegebeziehung zwischen Werner Straße und Ludwigsburger Straße wiederhergestellt werden.

Mit dem Bau der neuen Mea Brücke und ihrer Anbindung an den neuen Knotenpunkt werden mehrere Wirkungen erreicht:

- Vernetzung: Eine neue funktionsfähige Achse für Fußgänger und Radfahrer im Süden Zuffenhausens ergänzt vor allem für den Radverkehr in diesem Bereich das bestehende Netz. Heute kann der Radverkehr diesen Bereich nur über die Nutzung von Treppen passieren.
- Bündelung: Verkehr, der heute von der B 10/B 27 in den nördlichen Teil des Feuerbacher Gewerbegebiets fährt, belastet nicht mehr zusätzlich den Streckenzug der Schwieberdinger Straße durch Zuffenhausen, sondern kann auf der B 10/B 27 bleiben und auf kurzem Wege das Gewerbegebiet erreichen. Die Schwieberdinger Straße kann dadurch entlastet werden, wodurch vor allem die angrenzenden Wohngebiete profitieren.
- Entlastung: Der sogenannte Siegelbergdurchlass als Querverbindung unter der Bahnstrecke wird entlastet. Die räumliche Situation mit einseitigem engem Gehweg wird entspannter und der Verkehrsablauf entlang der Frankenstraße auch für Fußgänger und Radfahrer stadträumlich verträglicher.
- Entlastung: Die kurze Anbindung der B 10/B 27 über die Mea-Brücke an die Wernerstraße entlastet auch die Borsigstraße und die Kreuzung Heilbronner-/Borsigstraße.

Das Brückenbauwerk ist nach über 100 Jahren sanierungsbedürftig. Die fortgeschrittenen Korrosionsschäden am Stahltragwerk, ebenso wie gestiegene Anforderungen an die Nutzung zeigen den notwendigen Handlungsbedarf.

Kostenschätzung für unterschiedliche Tunnelvarianten

Bei der Behandlung der Gemeinderatsdrucksache GRDRs 790/2020 wurde das Tiefbauamt gebeten Optionen für eine Tunnelverlängerung bzw. einen zusätzlichen Tunnel stadteinwärts zu prüfen.

Vorzugsvariante 8b V, kurzer Tunnel (135 m) stadtauswärts (Anlage 1)

In Vorzugsvariante 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 Mea Brücke geführt und schließt dort plangleich an die Heilbronner Straße an. Die bestehende Mea Brücke wird durch einen Neubau südlich der vorhandenen Brücke ersetzt und das Verkehrsrechengebäude verlegt.

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.

Variante 8b.4, kurzer Tunnel (135 m) stadtein- und stadtauswärts (Anlage 2)

In Variante 8b.4 unterfährt die B 10/B 27 stadtein- und stadtauswärts die Ludwigsburger Straße. Diese Variante umfasst eine zweite, eigenständige Tunnelröhre, jeweils mit Ein- und Ausfahrtsportal. Die B 10/B 27 quert den Knoten mit der Ludwigsburger Straße in beide Fahrtrichtungen kreuzungsfrei. Die bestehende Mea Brücke wird durch einen Neubau südlich der vorhandenen Brücke ersetzt und das Verkehrsrechnergebäude verlegt.

Die Abschätzung der Kosten auf Basis der bisherigen Planungstiefe für die Planung und die bauliche Umsetzung der Variante 8b.4 betragen nach aktuellem Stand mind. 133 Mio. EUR.

Variante 8b.4a, langer Tunnel (600 m) stadtein- und stadtauswärts (Anlage 3)

In Variante 8b.4a verläuft der Tunnel in der Achse B 10/B 27 zwischen der Heilbronner Straße und der Fußgängerunterführung S-Feuerbach. Der Tunnel wird nach der Kreuzung Heilbronner/Ludwigsburger Straße unter dem Siegelbergdurchlass geführt. Im Bereich der B 10/B 27 wird der Siegelbergdurchlass abgebrochen und als offene Straße geführt. Auf Höhe der Fußgängerunterführung S-Feuerbach schließt die Fahrbahn an den Bestand an.

Die Lage der Ein- bzw. Ausfahrtsportale in der Heilbronner Straße ist gegenüber Variante 8b.4 unverändert. Es werden Ein- bzw. Ausfahrtsbauwerke in den Tunnel für den Verkehr von und zu der Mea Brücke und aus der Ludwigsburger Straße erforderlich. Die bestehende Mea Brücke wird durch einen Neubau südlich der vorhandenen Brücke ersetzt und das Verkehrsrechnergebäude verlegt.

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.

Europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen

Eine europaweite Ausschreibung der Planungen entsprechend den Vorgaben der Vergabeverordnung (VgV) für die notwendigen technischen Planungsleistungen ist erfolgt. Die für die Vergabe dieser Planungsleistung notwendige Sachentscheidungen muss in der Zuständigkeit des Gemeinderats vergeben werden. Dazu ist eine weitere GRDRs für Juli 2021 geplant.

Vorbereitung „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ nach § 2 UVwG

Nach § 2 Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) unterrichtet der Vorhabenträger die Öffentlichkeit über die Ziele des Vorhabens, die Mittel es zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bietet die Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung. Die Durchführung der ursprünglich für November 2020 vorgesehenen frühen Veranstaltung musste coronabedingt verschoben werden.

Es ist nun geplant die Unterlagen, parallel zu einer Auslage in den Bezirksrathäusern Feuerbach und Zuffenhausen, digital zu veröffentlichen. Interessierte Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit, Hinweise zu der Planung schriftlich vorzubringen. Im Rahmen einer für Herbst 2021 geplanten nicht digitalen Veranstaltung wird die Verwaltung in

den Dialog mit den Bezirksbeiräten und den Bürgerinnen und Bürger eintreten um die eingegangenen Fragen zu der Planung beantworten.

Finanzierung

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

Für die notwendigen Planungen in den nächsten zwei Jahren stehen die o.g. Haushaltsmittel zur Verfügung. Weitergehende Entscheidungen für die Finanzierung der baulichen Umsetzung müssen für den DHH 2024/25 u.a. auch unter Berücksichtigung der Finanzierung des neuen Stadtteils Rosensteinquartier getroffen werden. 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 Vorzugsvariante 8b V, kurzer Tunnel (135 m) stadtauswärts

Anlage 2: Lageplan Variante 8b.4, kurzer Tunnel (135 m) stadtein- und stadtauswärts

Anlage 3: Lageplan Variante 8b.4a, langer Tunnel (600 m) stadtein- und stadtauswärts

<Anlagen>