

Stuttgart, 06.10.2020

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	20.10.2020

Bericht

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

1. Allgemeines

Die Bundesstraßen 10 und 27 bilden die Haupteinfahrtsroute von Norden in die Stadt Stuttgart. Der heutige vier- bis sechsstreifig ausgebaute Verlauf der B 10/B 27 ist seit 1980 in Betrieb. Die B 10/B 27 ist derzeit stadteinwärts über eine plangleiche Kreuzung untergeordnet angeschlossen. Stadtauswärts wird die B 10/B 27 von diesem Knotenpunkt über eine Schleifenrampe mit anschließendem Überführungsbauwerk über die Ludwigsburger Straße geführt, stadteinwärts ist die Abfahrtsrampe westlich an diesen Knotenpunkt angebunden.

Die Stadtbahn mit den Linien U7 und U15 Richtung Mönchfeld und Stammheim wird mit eigenem Gleiskörper ebenfalls in der Heilbronner Straße geführt und folgt nach der Haltestelle Friedrichswahl der Ludwigsburger Straße. Das Planungsgebiet ist in Anlage 1 dargestellt.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat sich in einem Grundsatzbeschluss am 24. Juli 2018 auf den Umbau des Bereichs Friedrichswahl und des Verkehrsknotenpunktes B 10/B 27 festgelegt. Mit dem Umbau soll eine direkte Anbindung der Heilbronner Straße an die bahnparallel verlaufende B 10/B 27 erfolgen. Ziel der Planung ist der Rückbau des bestehenden Auffahrtsbauwerks in Fahrtrichtung Ludwigsburg, sowie die Schaffung einer neuen Anbindung des Gewerbegebiets in Feuerbach an die B 10/B 27 durch einen Neubau der MEA-Brücke über die DB-Bahntrasse.

Für den Umbau der Bundesstraße B 10/B 27 Friedrichswahl und die Überführung der DB-Bahntrasse wird ein gemeinsames Planrechtsverfahren durchgeführt.

2. Planungsstand

Am 20. Februar 2001 (GRDRs 162/2001) wurde einer Machbarkeitsstudie zur Minderung von Lärmemissionen und städtebaulicher Trennwirkung der B 10/B 27 und der Bahngleise zugestimmt. Erste Ergebnisse wurden am 28. November 2001 und 26. August 2003 (GRDRs 1288/2001 und 900/2004) vorgestellt. Das Büro empfahl eine Tieferlegung der B 10/B 27 zwischen Siegelbergdurchlass und Zabergäubrücke auf einer Länge von ca. 750 m. Eine Konkretisierung dieser Variante wurde aufgrund der hohen prognostizierten Kosten nicht weiterverfolgt.

Am 6. Dezember 2005 berichtet das Amt für Stadtplanung im Ausschuss für Umwelt und Technik über den Ausbau der Heilbronner Straße erstmalig mit einem Direktanschluss an die B 10/B 27. Zwei Varianten werden vorgestellt:

Variante 1: Bestehende Rampe durch eine direkte Auffahrtsrampe ersetzen
Variante 2: Ebenerdige Kreuzung mit Untertunnelung der B 10/B 27 für die Stadtbahntrasse

Am 17. Juni 2009 (GRDRs 139/2009) wurde vom Amt für Stadtplanung eine Machbarkeitsstudie zum Umbau des Knotenpunktes B 10/B 27 Friedrichswahl vorgestellt. Der Machbarkeitsstudie liegt der Abbruch des bestehenden Auffahrtsbauwerks zugrunde. Die Studie umfasst neben den beiden Varianten eins und zwei eine dritte Variante (8b), bei der der stadtauswärtsfahrende Verkehr in einem Tunnel unter dem Knotenpunkt geführt wird.

Mit der GRDRs 282/2017 vom 28. Juni 2017 wird die Aufnahme des Projekts „Abriss und Neubau Auffahrtsrampe Friedrichswahl“ als Maßnahme M25 im Maßnahmenkatalog der Stadt zur Luftreinhaltung beschlossen.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik legte am 24. Juli 2018 in einem Grundsatzbeschluss nachstehende Randbedingungen für den Umbau des Verkehrsknotenpunktes im Bereich Friedrichswahl nachstehende, entsprechend Variante 8b, fest:

1. Die Stadtbahn bleibt oben, die Straße kommt in einen Tunnel.
2. Diese Variante wird ergänzt um den Neubau der MEA-Brücke

In der Vorzugsvariante, siehe Anlage 2, wird die B 10/B 27 stadtauswärts direkt und planfrei durch einen Straßentunnel und anschließender Rampe geführt. Die Fahrbahn schließt im Bereich des Siegelbergdurchlasses an das bestehende Niveau der B 10/B 27 an. Stadteinwärts wird die B 10/B 27 über eine geradlinig geführte Rampe direkt auf den neuen Knotenpunkt mit der Ludwigsburger Straße geführt und schließt dort plangleich an die Heilbronner Straße an. Über einen neuen Kreuzungsast soll das Gewerbegebiet in Feuerbach mit einem Brückenneubau über die Bahngleise an den Knotenpunkt Heilbronner Straße/Ludwigsburger Straße angeschlossen werden.

Für den Bau des Straßentunnels und der Rampenbauwerke sind umfangreiche Bauprovisionen und Gleisverlegungen erforderlich. Nach erfolgtem Umbau des Knotenpunktes kann das heutige Auffahrtsbauwerk abgebrochen werden. Die Option auf eine zukünftige Tieferlegung B 10/B 27 stadtauswärts als Fortführung des Tunnels bleibt bei der Vorzugsvariante erhalten. In welcher Form bauliche Vorkehrungen für eine optionale Verlängerung des Tunnels getroffen werden, wird im weiteren Planungsprozess erarbeitet werden.

3. Schaffung von Planrecht

Mit der Verfügung des Regierungspräsidium Stuttgart vom 6. Mai 2008 wurde das im Jahr 1987 eingeleitete Planfeststellungsverfahren für den „*Neubau der B 10/B 27 zwischen Stuttgart-Friedrichswahl und Pragsattel einschließlich dessen Unterfahrung*“ eingestellt. Daraus resultiert die Aufhebung der Veränderungssperre im Planbereich Friedrichswahl.

Das Planrecht für den Umbau Knotenpunkt B 10/B 27 muss über ein Planfeststellungsverfahren nach Straßenrecht herbeigeführt werden. Für einen Antrag auf Planfeststellung sind in zahlreichen Planungsschritten umfangreiche Unterlagen zu erarbeiten, die in der Antragsstellung gebündelt zusammengeführt werden.

Derzeit wurde mit der Erarbeitung der Grundlagen für die Antragsstellung bzw. die Planungen begonnen. Zu diesem Zweck erfolgten bislang nachstehende Aktivitäten:

3.1 Beauftragung externer Begleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die Federführung für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens liegt beim Tiefbauamt. Das Tiefbauamt tritt damit als Vorhabenträger gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde auf. Mit der Vorbereitung und der Begleitung des Planfeststellungsverfahrens wurde das Büro Seeliger und Gminder beauftragt. Das Büro ist spezialisiert auf komplexe Genehmigungsverfahren und begleitet seit über zwanzig Jahren Infrastrukturprojekte in Genehmigungsverfahren.

3.2 Durchführung der Kartierung von Fauna und Flora

Die Leistungen für die 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 wurde an das Büro „Tier- und Landschaftsökologie Dr. Jürgen Deuschle“, vergeben. Auf Basis der Kartierung sind im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung die Wirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Biodiversität zu beurteilen. Die Erhebungen bilden die Grundlage für den im weiteren Planfeststellungsverfahren notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfungsbericht (UVP-Bericht).

Mit Beginn der aktuellen Vegetationsperiode hat die Kartierung im März begonnen. Die Erhebungen werden sich über einen Zeitraum von 10 Monaten erstrecken. Die Durchführung für die Erfassung und Überprüfung von Lebensraumtypen, Arten und Habitaten wurde im Amtsblatt Nr. 11 am 13. März 2020 öffentlich bekanntgegeben. Eigentümer und Besitzer (Nutzungsberechtigte) der betroffenen Grundstücke wurden vom Tiefbauamt informiert und über Art und Zeitraum der Durchführung von Maßnahmen in Kenntnis gesetzt.

3.3 Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 7 Abs. 3 UVPG

Durch die geplanten Maßnahmen entstehen bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf die Umwelt respektive die Schutzgüter im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Vor dem Hintergrund einer wirksamen Umweltvor-

sorge müssen die Auswirkungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelt, beschrieben und bewertet werden.

Aus diesem Grund wurde für das Vorhaben am 18. Mai 2020 die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 7 Abs. 3 UVPG beantragt und vom Regierungspräsidium am 02. Juli 2020 eingeleitet. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden aufgefordert, sich im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung zu äußern. Die Rückläufer zu dieser Anfrage werden derzeit ausgewertet.

3.4 Erarbeitung einer Verkehrsuntersuchung

Mit der Erstellung einer Verkehrsuntersuchung wurde Modus Consult aus Karlsruhe beauftragt. Grundlage der Verkehrsuntersuchung ist das Verkehrsmodell der Verbandsregion Stuttgart, das vom Amt für Stadtplanung und Wohnen für die Erstellung der Verkehrsuntersuchung aktualisiert wurde. Aus dem Modell werden die Verkehrsmengen für den Planungshorizont 2035 ermittelt und Verkehrskennwerte als Basis für die weiteren Gutachten, z.B. Lärm- und Luftschadstoffe bereitgestellt.

3.5 Erarbeitung eines Geotechnischen Berichts

Das Büro Smoltzyk & Partner wurde mit einer gutachtlichen Bewertung der Geotechnik, Hydrogeologie und Altlasten beauftragt. Derzeit wurde mit der Erhebung des Erkundungsumfangs begonnen. Die Durchführung der Bodenerkundung, sowie der Beginn des Grundwassermonitorings ist noch für dieses Jahr geplant.

3.6 Vorbereitung „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ nach § 2 UVwG

Im Zuge einer Beteiligung unterrichtet der Vorhabenträger die Öffentlichkeit über die Ziele des Vorhabens, die Mittel es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens und bietet die Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung. Es ist beabsichtigt die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im November 2020 durchzuführen. Das Format der Beteiligung unter Berücksichtigung der aktuell gültigen Corona Verordnungen wird derzeit abgestimmt und ämterübergreifend vorbereitet.

3.7 Europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen

Die Honorare für die Planungsleistungen liegen oberhalb des Schwellenwertes, so dass eine europaweite Ausschreibung nach der Vergabeverordnung durchgeführt wird. Mit der Vorbereitung und der Begleitung des Ausschreibungsverfahrens nach der Vergabeverordnung (VgV) für die notwendigen technischen Planungsleistungen wurde das Büro Klotz und Dressel beauftragt. Das Büro ist spezialisiert auf komplexe Vergabeverfahren. Derzeit werden die notwendigen technischen Planungsleistungen zusammengestellt, die an Planungsbüros zu vergeben sind. Die Ausschreibung wird in diesem Jahr veröffentlicht.

Alle bisher erforderlichen Sachentscheidungen für die aufgeführten Planungsleistungen konnten innerhalb der Zuständigkeit von Referat T vergeben werden.

4. Abstimmung mit dem Bund

Die Stadt Stuttgart beabsichtigt den Bund als zuständigen Straßenbaulastträger der B 10/B 27 in die Planungsabsichten einzubeziehen. Zu diesem Zweck sucht die Stadt Stuttgart den Dialog mit dem Bund, um eine Zustimmung des Bundes zu den Planungsabsichten zu erwirken. Das Tiefbauamt hat das Regierungspräsidium Stuttgart gebeten, die Planungsabsichten der Stadt Stuttgart dem Bund vorzutragen.

Im September werden im Beisein aller Beteiligten Bund, Regierungspräsidium Stuttgart und der Stadt Stuttgart Gespräche geführt. Es wird eine Kreuzungsvereinbarung zwischen Bund und Stadt angestrebt, in der die künftigen Zuständigkeiten, sowie finanzielle Aspekte geregelt werden sollen. Die grundsätzliche Zustimmung des Bundes und die einvernehmliche Abstimmung der Grundzüge einer Vereinbarung sind wesentliche Voraussetzungen für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.

5. Kosten und 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 Maßnahme stehen 35 Mio. EUR in der Davon-Position Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung innerhalb der ErgebnISRücklage zur Verfügung.

Aus diesen Mitteln kann die Durchführung des Planrechtsverfahrens, sowie die weitere Planung bis einschließlich Ausführungsplanung finanziert werden. Der Kostenrahmen für die Baukosten wird nach Abschluss der Entwurfsplanung näher beziffert.

Für den finanziellen Vollzug werden die Mittel entsprechend des Bedarfs in den Teilfinanzhaushalt 660 – Tiefbauamt zum Projekt 7.665030 - B 10/B 27 Direktaufahrt Friedrichswahl umgesetzt.

6. Zeitlicher Ablauf

Bei der Umgestaltung des Knotenpunktes handelt es sich um ein sehr komplexes Vorhaben. Im Zuge der Planungserarbeitung werden sicherlich Fragestellungen aufgeworfen, die sich aus heutiger Sicht noch nicht abzeichnen. Bereits in der aktuellen Vorbereitungsphase für den Planfeststellungsantrag hat sich gezeigt, dass unterschiedlichste Belange öffentlicher Träger berührt werden. Das Tiefbauamt muss als Vorhabenträger die Schnittstellen mit den einzelnen Fachämtern zu speziellen Themen koordinieren, bündeln und in einem Erläuterungsbericht für die Antragstellung zusammenzuführen. Der weitere zeitliche Ablauf ist dabei abhängig von der Zuarbeit der Fachämter und deren Personalkapazitäten.

Nach Vertragsabschluss mit einem Planungsbüro oder einer Planungsgemeinschaft als Ergebnis des VgV Verfahrens kann 2021 mit der Erarbeitung der Entwurfsplanung begonnen werden.

Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung liegen die Verkehrsdaten und –kennwerte für das schalltechnische Gutachten und das Luftschadstoffgutachten vor. Auf dieser Basis kann 2021 die Erarbeitung dieser Gutachten erfolgen.

Nach derzeitiger Einschätzung kann 2022 der Antrag auf Planfeststellung eingeleitet werden. Fortfolgend würde im Jahr 2023 das Rechtsverfahren durchgeführt werden. Sofern keine wesentlichen Einwendungen abzuarbeiten sind, wäre eine Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen 2024 denkbar. Mit einem Baubeginn ist nicht vor 2025 zu rechnen. In einer ersten überschlägigen Abschätzung kann für das Bauvorhaben eine Bauzeit von mindestens 5 Jahren angenommen werden.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

SWU

Vorliegende Anfragen/Anträge:

--

Erledigte Anfragen/Anträge:

--

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Luftbild

Anlage 2: Lageplan der Vorzugsvariante (Machbarkeitsstudie 2008)

<Anlagen>