

STADT LEONBERG

Dezernat C
Herr Wieland
Herr Kübler

Drucksache 2014 Nr. P 16
am
am
P-Ausschuss am 8.5.2014 ö
Gemeinderat am 13.5.2014ö

Vorgangsdrucksache 2010 Nr. P 37

Verhandlungsgegenstand

Ausbau der BAB A 8

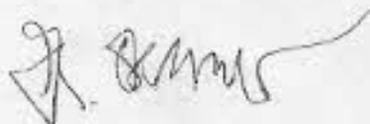
- Bau eines Verflechtungstreifens zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle Leonberg-Ost

hier: Stellungnahme der Stadt Leonberg zur Genehmigungsplanung

- Kenntnisnahme**
- Beschlussvorschlag**

Empfehlung an den Gemeinderat

1. Die vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgelegte Genehmigungsplanung zum Bau des Verflechtungstreifens entlang der A 8 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle Leonberg-Ost wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Stellungnahme entsprechend Ziffer 3.2 abzugeben.



Klaus Brenner
Baubürgermeister



Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

1. Zusammenfassung des Sachverhalts

Das Regierungspräsidium Stuttgart plant den Bau eines Verflechtungsstreifens auf der A 8 zwischen der Einfahrspur des Autobahnkreuzes (AK) Stuttgart und der Anschlussstelle (AS) Leonberg-Ost in Fahrtrichtung Karlsruhe auf eine Länge von ca. 4,4 km. Im Zuge dieser Baumaßnahme ist auch in einzelnen Streckenabschnitten die Erhöhung der Querneigung sowie die Neuordnung der Entwässerung bzw. der Regenwasserbehandlung vorgesehen. Die Markungsgrenze Leonberg endet in Fahrtrichtung Stuttgart auf Höhe der Erddeponie (Brücke K 1008 im Bereich Frauenkreuz).

Die Maßnahme wird in Form eines Plangenehmigungsverfahrens vorbereitet.

Im Rahmen der Anhörung Träger öffentlicher Belange wurde die Stadt aufgefordert, eine Stellungnahme zu der vorgelegten Genehmigungsplanung abzugeben. Träger der Maßnahme ist der Bund, vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart.

2. Ziele der Maßnahme

Durch den Bau des Verflechtungsstreifens kann die Einfahrsituation im AK Stuttgart und die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität im Streckenabschnitt durch die 4-streifige Richtungsfahrbahn deutlich verbessert werden. Die Verstetigung des Verkehrs und die damit verbundene Reduzierung von Staus verbessern die Leistungsfähigkeit der Strecke und reduziert die Umweltbelastungen.

Im Zuge der Baumaßnahme wird die Entwässerung neu geordnet. Es erfolgt eine strikte Trennung des Außengebietswassers vom Oberflächenwasser aus den Straßenflächen.

3. Sachverhalt/Sachstand

3.1. Beschreibung der Maßnahme

Die vorliegende Planung umfasst den Bau eines Verflechtungsstreifens auf der A 8 zwischen dem AK Stuttgart und der AS Leonberg-Ost.

Bereits im Jahr 2010 (DS 2010/ P 37) hat das Regierungspräsidium Stuttgart die Träger öffentlicher Belange zu der damaligen Vorentwurfsplanung angehört.

Aufgrund der versetzten Anordnung der A 81 zwischen dem Autobahndreieck (AD) Leonberg und dem AK Stuttgart weist der Streckenabschnitt der A 8 in diesem Bereich ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf.

Im Rahmen der automatischen Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2010 wurde die werktägliche Belastung mit 152.101 Kfz/24 h ermittelt. Davon waren 22.824 Fahrzeuge dem Schwerverkehr zugehörig, was einem Anteil von 15,0 % entspricht.

Für den Prognosehorizont 2025 wurde entsprechend dem Verkehrsgutachten zum Ausbau der A 81 für den Streckenabschnitt der A 8 zwischen dem AK Stuttgart und der AS Leonberg-Ost eine werktägliche Belastung von 170.100 Kfz/24h ermittelt. Der Schwerverkehr soll dabei eine Stärke von 38.650 Fahrzeugen erreichen, was einem Anteil von 22,7% entspricht.

In Fahrtrichtung Karlsruhe ist derzeit im Teilabschnitt nördlich des AK Stuttgart bis kurz vor dem Rohrbachviadukt nur ein 3-streifiger Ausbau vorhanden. Die vorhandene 3-streifige Richtungsfahrbahn kann die vorhandenen Verkehrsmengen nicht mehr störungsfrei abwickeln. Dadurch ist die erforderliche Verkehrsqualität nicht mehr gegeben, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Eine Verteilung des Verkehrs von drei auf vier Fahrstreifen wird den Verkehrsablauf verstetigen und die Verkehrssicherheit deutlich verbessern.

Um auch der besonderen Situation der vielen Verflechtungsvorgänge zwischen dem AK Stuttgart und dem AD Leonberg gerecht zu werden, soll in diesem Teilabschnitt ein Verflechtungsstreifen angebaut werden, damit dann ein durchgängiger 4-streifiger Ausbau vorhanden ist. Die Baulänge beträgt ca. 4,4 km.

Zwischen dem AD Leonberg und dem AK Stuttgart wurde in Fahrtrichtung München bereits in den Jahren 1998 bis 2000 ein Verflechtungsstreifen angelegt. Auf diesem Streckenabschnitt ist somit ein durchgängiger 4-streifiger Ausbau vorhanden.

Im Zuge dieser Ausbaumaßnahme wird auch der Parkplatz (PWC) Sommerhofen ausgebaut. Die Anzahl der Lkw-Stellplätze wird von 4 auf 16 erhöht. Für die Pkws stehen zukünftig 16 Plätze zur Verfügung.

Durch den Einsatz von Betonschutzwänden im Mittelstreifen sollen LKW-Durchbrüche auf die Gegenfahrbahn zukünftig verhindert werden.

Da in Großteilen der bestehenden Fahrspuren in Fahrtrichtung Karlsruhe die Mindestquerneigung von 2,5 % nicht vorhanden ist, müssen die heutigen Fahrstreifen angepasst werden, um entwässerungsschwache Zonen zu beseitigen.

Des Weiteren wird auch die Entwässerungskonzeption in dem Bauabschnitt komplett erneuert. Zukünftig wird das Oberflächenwasser der Fahrbahnen vom Oberflächenwasser der angrenzenden Flächen getrennt und den neu geplanten Regenwasserbehandlungsanlagen zugeführt. Damit kommt es unter Umweltgesichtspunkten zu einer deutlichen Verbesserung.

Das auf auf Sindelfinger Gemarkung liegende Brückenbauwerk „Rotes Steigle“, das Stuttgart-Vaihingen mit Sindelfingen/Böblingen verbindet, muss im Zuge der Baumaßnahme abgerissen und erneuert werden.

Durch den Bau des Verflechtungsstreifens wird der Verkehrsablauf verstetigt und die Stauanfälligkeit der Strecke minimiert. Dadurch wird es zu einer Reduzierung der Schadstoffemissionen kommen. Da für die einzelnen Fahrbeziehungen keine attraktiven Alternativrouten zur Verfügung stehen und daher kein Ausweichverkehr vorhanden ist, wird sich das Verkehrsaufkommen aufgrund des zusätzlichen Verflechtungsstreifens nicht erhöhen. Die Verkehrsmengen in Null- und Planfall werden sich nicht signifikant unterscheiden.

Als Fahrbahnoberfläche kommt ein Splitt-Mastix-Asphalt zur Anwendung der mit einem Korrekturfaktor von - 2 dB(A) berücksichtigt wurde. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es sich in dem vorliegenden Fall um keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV handelt, da an der nächstgelegenen schutzbedürftigen Wohnbebauung weder die maßgebenden Beurteilungspegel um 3 dB(A) erhöht werden, noch Pegel an Wohngebäuden auftreten, die 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erreichen bzw. darüber hinaus erhöht werden. Dies gilt entsprechend der erstellten schalltechnischen Untersuchung auch für die der Autobahn nächstgelegenen Wohngebäude auf Leonberger Markung. Negative Auswirkungen durch Immissionen auf Bebauungen treten daher nicht auf. Es besteht nach Auffassung des Vorhabensträgers kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben sind für den Eingriff in Natur und Landschaft Kompensationsmaßnahmen vorzusehen und durchzuführen.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP), der mit der Genehmigungsplanung nun vorgelegt wurde, bilanziert und bewertet die aus dem Eingriffsvorhaben resultierenden, erheblichen Beeinträchtigungen aus naturschutz- und artenschutzrechtlicher Sicht und stellt die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen dar. Er entspricht in Bearbeitungsstand und Detaillierungsgrad aber dem LBP, der im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange mit der Vorentwurfsplanung vom Regierungspräsidium Stuttgart als Vorhabens-träger bereits im Jahr 2010 vorgelegt wurde (vgl. DS 2010 P 37).

Es ist deshalb davon auszugehen, dass der LBP - zumindest aus artenschutzrechtlicher Sicht - als überholt bzw. unvollständig anzusehen ist. Denn nach übereinstimmender Auffassung anerkannter Artenschutzfachleute sind Veränderungen im Arteninventar von

Natur und Landschaft in einem Zeitraum von fünf Jahren als äußerst wahrscheinlich anzusehen. Dieser Sachverhalt wird im konkreten Fall insofern bestätigt, als dass im Zuge der Untersuchungen zur Fortschreibung des Sachlichen Teilflächennutzungsplans "Windkraft" im Bereich des Rohrbachviadukts ("Friedensbrücke") der Brutstandort eines Wanderfalkenpaares (Schutzstatus: streng geschützt nach EU-Vogelschutzrichtlinie bzw. Bundesnaturschutzgesetz) kartiert und bestätigt wurde.

Dieser Umstand spielt bei den geplanten Kompensationsmaßnahmen eine entscheidende Rolle. Vom Eingriffsvorhabensträger ist geplant, als innovative Ausgleichsmaßnahme die Begrünung der bislang völlig vegetationsfreien Fläche unter der Friedensbrücke vorzunehmen (Maßnahme A 6: Wildunterführung Friedensbrücke). Dazu ist vorgesehen, im Bereich der Friedensbrücke eine Bewässerungsanlage anzubringen, um langfristig den Aufbau und die Entwicklung von waldähnlichen Gehölzbeständen zu erreichen. Sowohl bei der Installation der Beregnungsanlage als auch beim späteren Betrieb der Anlage steht zu befürchten, dass die Wanderfalken dadurch an ihrem Brutstandort beeinträchtigt werden.

Dies ist nach den einschlägigen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (§ 44 f. BNatSchG) untersagt. Insofern ist der ansonsten nachvollziehbare LBP - insbesondere die artenschutzrechtlichen Untersuchungen - in dieser Hinsicht zu aktualisieren bzw. zu ergänzen. Die weitere Planung der Kompensationsmaßnahmen, vor allem der Ausgleichsmaßnahme A 6, ist in enger Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde und der Stadtverwaltung durchzuführen, ggfs. ist eine alternative Ausgleichsmaßnahme vorzuschlagen.

Nach Aussage des Vorhabensträgers ist das Vorhaben nicht UVP-pflichtig.

Während der Bauzeit wird die Anzahl der Fahrspuren aufrechterhalten, indem 2 Fahrspuren jeweils auf der heutigen Richtungsfahrbahn erhalten bleiben und die 3. Spur auf die Gegenfahrbahn übergeleitet wird. In Fahrtrichtung München wird durch die Aktivierung der Standspur die Spurenanzahl damit auch aufrechterhalten.

Die Kosten der Maßnahme betragen ca. 13,2 Mio. EUR.

Zur Erlangung des Baurechts wird ein Plangenehmigungsverfahren gemäß § 17 FStrG durchgeführt. Die Träger öffentlicher Belange sind aufgefordert, im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens ihre Stellungnahmen abzugeben.

3.2 Stellungnahme der Stadt

Nach Anhörung aller betroffenen Ämter wird zusammenfassend folgende Stellungnahme abgegeben:

- Die bestehenden Rettungszufahrten im Bereich des Frauenkreuzes müssen auch während der Bauzeit jederzeit befahrbar sein.
- Jede Änderung der Verkehrsführung während der Bauzeit ist rechtzeitig mit der Stadt und den Rettungsdiensten abzustimmen.
- Vor Einrichtung der Baustelle ist ein Konzept über die Abwicklung des Baustellenverkehrs zu erstellen, welches mit der Stadt Leonberg und den Rettungsdiensten abzustimmen ist. In diesem Zusammenhang sind auch Informationen über den Baubeginn und die Dauer der Baumaßnahme bekannt zugeben.
- Die Maßnahme ist mit weiteren möglichen kommunalen, regionalen und überregionalen Straßenbaumaßnahmen abzustimmen – Baumanagement-
- Der Landschaftspflegerische Begleitplan ist hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Untersuchungen zu aktualisieren, insbesondere durch den vorhandenen Brutstandort eines zu schützenden Wanderfalkenpaares unterhalb der Friedensbrücke.

- Die geplante Ausgleichsmaßnahme A6 (Wildunterführung Friedensbrücke) ist in enger Abstimmung mit der Stadt und der Unteren Naturschutzbehörde weiterzuentwickeln, ggfs. ist eine alternative Ausgleichsmaßnahme vom RP vorzuschlagen.

4. Weiteres Vorgehen

Nach Erlangung des Baurechts im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens soll voraussichtlich ab 2015 mit dem Brückenabriss und -neubau als 1. Bauabschnitt begonnen werden.

5. Alternativen zum Beschlussvorschlag

Keine Zustimmung oder inhaltlich veränderter Stellungnahme.

6. Finanzierungsübersicht

Der Beschlussvorschlag

hat **keine** finanziellen Auswirkungen

7. Anlagen

- Übersichtsplan der Maßnahme mit Gemarkungsgrenzen (verkleinert)