

Sitzungsvorlage

Drucksache Nr. 902/2016

Teningen, den 29. April 2016

Federführendes Amt: Bauamt

Beratungsfolge	Termin	Zuständigkeit
Technischer Ausschuss (nicht öffentlich)	12.07.2016	Vorberatung
Gemeinderat (öffentlich)	26.07.2016	Beschlussfassung

Betreff:

Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt Köndringen (B 3), Sachstand

Die Angelegenheit wird zur Kenntnis gebracht:

Kenntnisnahme.

(Der Technische Ausschuss hat den Sachverhalt zur Kenntnis genommen.)

Erläuterung:

Ausgangslage und Eckdaten (ab 2008):

- 18.11.2008 Beschluss des Gemeinderates eine B3-Umfahrung Köndringen zur Aufnahme in den Generalverkehrswegeplan des Bundes zu beantragen.
- 16.04.2009 Antrag auf Aufnahme der sog. „Köndringer Bahnparallele“ in den Bundesverkehrswegeplan gestellt.
- 12.05.2009 Das Regierungspräsidium Freiburg teilt mit, dass man im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes die Maßnahme erneut vorbringen solle.
- 29.06.2010 Beschluss des Gemeinderates zur Beauftragung der Planungsgruppe Kölz GmbH mit der Untersuchung von nördlichen Umgehungsstraßenvarianten zur Entlastung der B3-Ortsdurchfahrt Köndringen.
- 01.02.2011 Beschluss des Gemeinderates (nicht öffentlich), den Antrag zur Aufnahme der Nord-West Umfahrung, als Entlastungstrasse der Ortsdurchfahrt Köndringen in den Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg zu stellen.
- 19.04.2011 Antrag auf Aufnahme der Nord-West-Umfahrung in den Bundesverkehrswegeplan 2030
- 03.05.2011 Information und Kenntnisnahme des Gemeinderates über den Sachstand „Antrag zur Aufnahme einer Entlastungstrasse in den Generalverkehrswegeplan des Landes Baden-Württemberg“.
- 30.06.2015 Der Gemeinderat beschließt ein Maßnahmenpaket zur Verkehrssituation in Köndringen.

- 25.02.2016 Austausch und Abstimmungsgespräch mit der Bürgerinitiative BIB3R.
28.04.2016 Auftrag an das Ingenieurbüro Planungsgruppe Kölz GmbH zur Durchführung von Verkehrsuntersuchungen zur Ortsdurchfahrt Köndringen.

Auf verschiedentlichen Wunsch aus dem Gemeinderat wird der Sachverhalt „Nord-West-Umfahrung-Köndringen“, der am 01.02.2011 in nicht öffentlicher Gemeinderatssitzung beraten wurde, nochmals erläutert:

Am 29.06.10 erfolgte, aufgrund von neuen Überlegungen zur Entlastung des Ortsteiles Köndringen, der Beschluss des Gemeinderates zur Beauftragung von verkehrlichen Untersuchungen bzgl. einer nördlichen Umgehungsstraßenvariante.
Die Untersuchungsergebnisse stellen sich wie folgt dar:

a) Veranlassung:

Durch die Planungsgruppe Kölz GmbH (Ludwigsburg) wurden in der jüngeren Vergangenheit zwei Varianten zur Lösung der Köndringer Verkehrsprobleme untersucht:

Variante 1: Bahnparallele Trasse

Variante 2: Westumfahrung Köndringen

Beide Varianten mit geschätzten Baukosten von 25 Mio. € und 35 Mio. € wurden in den Gemeindegremien bzw. im Rahmen einer Bürgerbeteiligung vorgestellt. Die in der Folge geführten zahlreichen Gespräche mit Landratsamt, Regierungspräsidium und Wirtschaftsministerien kamen zum Ergebnis, dass aufgrund der schwierigen technischen Rahmenbedingungen, der ungeklärten Baulastträgerschaft, der notwendigen Höhe der finanziellen Aufwendungen sowie der notwendigen erheblichen Eingriffe in Siedlungsgefüge, Naturraum sowie Lebensgrundlagen und Lebensqualität, eine Umsetzung der genannten Verkehrsentslastungstrassen realistischerweise nicht machbar sein wird.

Vor dem Hintergrund dieser Tatsache, sowie im Zusammenhang mit der genannten Realisierung der ABS/NBS der Rheintalbahn wurden nun die Nordumfahrungsvarianten von Köndringen in einer Voruntersuchung auf ihre verkehrliche Wirksamkeit überprüft.

b) Trassenführung:

Hinsichtlich der Trassenführung wurden drei Varianten betrachtet, welche sich direkt aus der Antragstrasse (im Zuge der Offenlage zur Planfeststellung) zum Neubau der ABS/NBS der Rheintalbahn sowie der im Gespräch befindlichen Untervarianten ergeben. Dabei ist es das Ziel, im Zuge der Ökologie und Ressourcenschonung Synergieeffekte mit dem Bau der ABS/NBS für eine bestmögliche Lösung und wirtschaftliche Planung zu nutzen. Die Trassenführungsvarianten werden wie folgt bezeichnet:

- Planfall „Nordwest A“ (autobahnparallele Führung der ABS/NBS):

Bei diesem Planfall erfolgt die Streckenführung in Parallellage einer möglichen autobahnparallelen Führung der ABS/NBS. Die Anbindung im Norden erfolgt an das bestehende Straßennetz auf Gemarkung Kenzingen im Bereich des vorhandenen Kreisverkehrs der Umgehungsstraße Kenzingen-Herbolzheim, verläuft dann in südwestlicher Richtung auf der vorhandenen Landesstraße 105 bis

zum Schnittpunkt mit der Autobahn/autobahnparallelen Bahntrasse. Im weiteren Verlauf erfolgt die Parallellage mit der Neubaustrecke bis auf Höhe der Gemarkungsgrenze Teningen-Riegel. Dort schwenkt die Trasse auf das vorhandene Streckennetz der K 5114 (Kreisstraße Teningen-Riegel) ein.

- Planfall „Nordwest B“ (Parallellage zur Antragstrasse der ABS/NBS):

Bei diesem Planfall erfolgt die Streckenführung in Parallellage der Antragstrasse zur ABS/NBS. Die Trassenführung beginnt im Norden auf Gemarkung Kenzingen mit dem Anschluss an den vorhandenen Kreisverkehr der Umgehungsstraße Kenzingen-Herbolzheim, begibt sich in südöstlicher Richtung verlaufend unmittelbar in Parallellage zur Antragstrasse der ABS/NBS, bleibt in Parallellage bis auf Höhe der Gemarkungsgrenze Teningen-Riegel und schwenkt dann auf die vorhandene Kreisstraße 5114 (Teningen-Riegel) ein.

- Planfall „Nordwest C“ (Parallellage zur Blauen Trasse-Variante Bahnhof Riegel der ABS/NBS):

Bei dieser Trassenführungsvariante erfolgt die Streckenführung in Parallellage einer möglichen „Blauen Trasse – Variante Bahnhof Riegel“ der ABS/NBS. Die Anbindung der Neubaustrecke im Norden entspricht den Planfällen A und B. Die Trassenführung verläuft unmittelbar nach dem Anschluss an den Kreisverkehr in Kenzingen in südöstlicher Richtung in Parallellage zur ABS/NBS, passiert in Folge den Bahnhof Riegel und begibt sich anschließend in südwestlicher Richtung kurz in Parallellage der A5, um im Bereich der Gemarkungsgrenze Teningen-Riegel ebenfalls auf die vorhandene Trasse der K 5114 (Kreisstraße Teningen-Riegel) einzuschwenken.

c) Verkehrliche Wirksamkeit:

Die verkehrliche Wirksamkeit der genannten Trassenalternativen wurde durch das Ingenieurbüro Kölz auf Grundlage der vorliegenden Datenmaterialien ermittelt. Dies sind die vorhandenen Verkehrsuntersuchungen der Gemeinde Teningen aus dem Jahre 2003 ff. sowie der aktuellen Verkehrsuntersuchungen der Gemeinden Herbolzheim und Kenzingen. Die Ermittlung der entsprechenden Prognosebelastungen und Darstellung in Matrixplänen erfolgte vor dem Prognosehorizont 2025. Ausgangslage ist hierbei jeweils der so genannte „Planfall 0“, also der „Status quo“ des bestehenden Streckennetzes mit folgenden vorhandenen Belastungszahlen für den Prognosehorizont 2025:

Planfall 0, Prognose 2025 :

• B3-Ortsdurchfahrt Teningen, Kronenplatz:	27.800 KFZ/24 h
• B3-Ortsdurchfahrt Köndringen, Ortsmitte:	17.400 KFZ/24 h
• B3-Ortstangente Malterdingen:	16.200 KFZ/24 h
• B3-Ortstangente Hecklingen:	16.200 KFZ/24 h
• B3-Ortsdurchfahrt Kenzingen:	13.900 KFZ/24 h
• B3-Ortsdurchfahrt Herbolzheim:	10.400 KFZ/24 h
• K5114-Ortstangente Riegel:	7.000 KFZ/24 h

Aufgrund des derzeitigen Vorentwurfsstadiums wurde eine qualitative Bemessung der Umgehungsstraßenvarianten hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung vorge-

nommen, so dass für alle drei Planfälle von den nahezu gleichwertigen Entlastungswirkungen auszugehen ist (Explizit untersucht wurde Planfall Nordwest B). Voraussetzung für die ermittelten Entlastungswirkungen im Prognosehorizont 2025 ist die Schaffung von Restriktionen in den bestehenden Ortsdurchfahrten/-tangente (geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen).

Die prognostizierten Entlastungswirkungen orientieren sich somit am „Planfall B“ und stellen sich näherungsweise für alle drei Planfälle wie folgt dar:

Planfälle A/B/C, Prognose 2025 :

- | | |
|--|-----------------|
| • B3-Ortsdurchfahrt Teningen, Kronenplatz:
(=Reduzierung um 15.800 KFZ/24 h oder 56%) | 12.000 KFZ/24 h |
| • B3-Ortsdurchfahrt Köndringen, Ortsmitte:
(=Reduzierung um 7.400 KFZ/24 h oder 42%) | 10.000 KFZ/24 h |
| • B3-Ortstangente Malterdingen:
(=Reduzierung um 10.200 KFZ/24 h oder 58%) | 6.800 KFZ/24 h |
| • B3-Ortstangente Hecklingen:
(=Reduzierung um 10.600 KFZ/24 h oder 65%) | 5.600 KFZ/24 h |
| • B3-Ortsdurchfahrt Kenzingen:
(=Reduzierung um 5.000 KFZ/24 h oder 38%) | 8.000 KFZ/24 h |
| • B3-Ortsdurchfahrt Herbolzheim:
(= Reduzierung um 3000 KFZ/24 h oder 29%) | 7.400 KFZ/24 h |
| • K5114-Ortstangente Riegel:
(=Reduzierung um 4.200 KFZ/24 h oder 60%) | 2.800 KFZ/24 h |

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Nordwestumfahrungsvarianten eine erhebliche Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten in Teningen und Köndringen, aber auch für die nördlichen Nachbargemeinden Malterdingen, Hecklingen, Herbolzheim, Kenzingen und Riegel bedeuten.

d) Fazit / weitere Vorgehensweise:

Wie bereits in den Verkehrsuntersuchungen der Gemeinde Teningen von 2003 ff. im Ergebnis festgestellt werden konnte, handelt es sich in den Ortsdurchfahrten von Teningen und Köndringen zu 70 % um überörtliche Verkehre. Die untersuchten Nordumfahrungsvarianten dienen also der Verlagerung von überörtlichen Verkehren sowie der Entlastung von qualifizierten Straßennetzen, in diesem Fall von Bundes- und Landesstraßen. Des Weiteren bieten die Nordwestumfahrungsvarianten die Möglichkeit, eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung zwischen dem Elztal (Waldkirch – Emmendingen) und der französischen Grenze bei Sasbach zu schaffen. Ein weiterer nicht unerheblicher Nebeneffekt wäre die Schaffung einer vernünftigen Autobahnumleitungsstrecke ohne Belastung vorhandener Ortsdurchfahrten. Die vorgenannten Argumente zeigen, dass es sich bei den Nordumfahrungsvarianten hinsichtlich der Straßenqualifikation um Bundes- oder Landesstraßen, ggf. auch um Kreisstraßen handeln muss. Straßenneubauprojekte von Bund und Land werden in den jeweiligen Investitionsrahmenplänen „Bundesverkehrswegplan und Generalverkehrswegeplan des Landes Baden-Württemberg“ geführt. Voraussetzung für die weiteren Planungsschritte zur Weiterverfolgung der Nordumfahrungsvarianten ist also die Aufnahme dieser Trassen in den Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Antragstellung zur Aufnahme der Nordumfahrungsvarianten in die Verkehrswegepläne hatte zunächst keine weiteren finanziellen Vorleistungen der Gemeinde Teningen zur Folge.