



Landratsamt
Biberach

Vorbericht

Vorlage Nr. 21-016-2021

Ziffer 4 der Tagesordnung
UT-01-2022

Dezernat 2
Straßenamt
Gunnar Volz

Ausschuss für Umwelt und Technik
öffentlich am 22.03.2022

Kernstadtentlastungsstraße Riedlingen; Information über den Sachstand und die vertraglichen Regelungen zwischen dem Landkreis und der Stadt Riedlingen

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Sachverhalt

1. Vorbemerkung

Das Verkehrskonzept der Stadt Riedlingen sieht als Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur neben dem Bau der Ortsumfahrung Riedlingen im Zuge der B 311 eine neue Verbindung zwischen der L 277 (Altheim) zur B 311 als Kernstadtentlastungsstraße Riedlingen vor.

Auf Antrag der Fraktion der Freien Wähler soll der Ausschuss für Umwelt und Technik über den aktuellen Stand der Maßnahme sowie über die zwischen dem Landkreis und der Stadt Riedlingen geschlossenen Vereinbarungen über den Bau der Kernstadtentlastungsstraße Riedlingen informiert werden. Die abgeschlossenen Vereinbarungen sind als nichtöffentliche Anlagen (Anlagen 3 bis 5) dem Vorbericht beigelegt.

2. Historie

2.1. Ursprüngliches Verkehrskonzept „Südumfahrung Riedlingen“ aus dem Jahr 1999

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Riedlingen wurde in den 1990er Jahren der Bedarf einer Südumfahrung Riedlingen als neue Verbindung von der L 277 (Altheim) zur L 275 (Dürmentingen) festgestellt. Auf Antrag der Stadt Riedlingen hat der Kreistag in seiner Sitzung am 21. Juli 1999 beschlossen, die Südumfahrung als Kreisstraße zu übernehmen, soweit die nachfolgenden Voraussetzungen durch die Stadt Riedlingen erfüllt werden:

- Durch ein Bebauungsplanverfahren wird die Rechtsgrundlage für die Baumaßnahme geschaffen.
- In Absprache mit dem Straßenbauamt Riedlingen wird ein Bauentwurf nach den Richtlinien für Entwurfsplanungen der Straßenbauverwaltung (RE- Bauentwurf) erstellt.
- Der erforderliche Grunderwerb wird getätigt.
- Für die Bewilligung der GVFG-Zuschüsse wird gesorgt.
- Die Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz unter Beteiligung des Landkreises wird ausgehandelt.

Die Verwaltung wurde ermächtigt, mit der Stadt Riedlingen eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen. Diese wurde am 19. November 1999 von den Vertragspartnern unterzeichnet.

2.2. Änderung des Konzeptes im Jahr 2002 - Kernstadtentlastungsstraße (Wegfall des Abschnitts B 311 zur L 275)

Im Jahr 2002 wurde im Rahmen der Kreistagssitzung am 21. März 2002 beschlossen, auf den östlichen Abschnitt zwischen der B 311 und der L 275 (Buchauer Straße) zu verzichten. Auf der Grundlage der geänderten Planung wurde die Vereinbarung zwischen dem Landkreis und der Stadt dahingehend abgeändert und im Juli 2003 unterzeichnet. Die Bezeichnung „Südumfahrung“ wurde durch die neue Bezeichnung „Kernstadtentlastungsstraße Riedlingen“ ersetzt.

Die Kernstadtentlastungsstraße Riedlingen besteht aus drei Abschnitten:

- | | |
|--------------|---|
| Abschnitt I | Einmündung Römerstraße – Anschluss an die B 311
Ausbau Römerstraße bis Anschluss an die Hindenburgstraße
Rad- und Fußwegüberführung Bahnhof |
| Abschnitt II | L 277 – Einmündung Tuchplatz
Anschluss Tuchplatz |

Abschnitt III Einmündung Tuchplatz – Einmündung Römerstraße (über Mißmahl'sche Anlagen) evtl. Anschluss Kastanienallee

Die einzelnen Abschnitte können der Anlage 1 entnommen werden. Die Planung des Abschnittes 1 (Anschluss an B 311) wurde auf die Realisierung einer möglichen Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311 abgestimmt.

Unter der Voraussetzung der Erfüllung der oben genannten Voraussetzungen entsprechend dem Beschluss vom 19. November 1999 wurde vereinbart, dass der Landkreis der Stadt Riedlingen von den zuschussfähigen Bau-, Vermessungs- und Grunderwerbskosten die nach Abzug des GVFG-Zuschuss verbleibenden Kosten mit Ausnahme der Kosten für die Rad- und Fußwegüberführung erstattet. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass der Straßenzug von der B 311 zur L 277 einschließlich der Anschlüsse an diese Straßen zur Kreisstraße aufgestuft wird.

Die Entwicklung der Streckenführung der Südumfahrung beziehungsweise Kernstadtentlastungsstraße Riedlingen ist in der Anlage 2 dargestellt.

2.3. Abschnittsweise Realisierung durch Verzögerung des Abschnittes III

Im weiteren Verlauf des Planungsprozesses hat sich gezeigt, dass der Abschnitt III (Einmündung Tuchplatz – Einmündung Römerstraße (über Mißmahl'sche Anlagen)) insbesondere aus naturschutzfachlichen Gründen (Inanspruchnahme FFH-Gebietsflächen) nur schwer umsetzbar ist. Um den weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess nicht weiter zu verzögern, hat der Kreistag in seiner Sitzung vom 5. April 2006 auf Antrag der Stadt Riedlingen einer abschnittswisen Realisierung der Kernstadtentlastungsstraße zugestimmt. Bei einer langjährigen Verzögerung der Realisierung des Abschnittes III würde vorübergehend der Kreisstraßenzug über die Hindenburgstraße verlaufen.

Im Jahr 2009 wurde die Vereinbarung aus 2003 bezüglich der Möglichkeit einer abschnittswisen Realisierung ergänzt und aktualisiert. Für den Fall, dass der Gesamtstreckenzug (Abschnitt I bis III) nicht umgesetzt werden kann, wurde in einer Nebenabrede zur Vereinbarung zwischen dem Landkreis und der Stadt folgendes vereinbart:

„Sollte der Gesamtzug (Abschnitt I – III) nicht umgesetzt werden können, strebt die Landkreisverwaltung zusammen mit der Stadt Riedlingen an, den Straßenzug Abschnitt I – Hindenburgstraße – Abschnitt II zur Kreisstraße aufzustufen. Hierfür ist die Zustimmung des Kreistags und des Gemeinderats erforderlich. Die Entscheidung ist herbeizuführen, sobald sich abzeichnet, dass die Gesamtmaßnahme, insbesondere der Abschnitt III von der Einmündung Tuchplatz bis zur Römerstraße über die Mißmahl'schen Anlagen nicht umgesetzt werden kann.“

3. Funktion der Kernstadtentlastungsstraße von der L 277 zur B 311

- Bauabschnitte I – III

Im Falle einer durchgängigen Verbindung zwischen der L 277 und B 311 mit Anschlüssen über den Tuchplatz und der Römerstraße übernimmt die Kernstadtentlastungsstraße gemäß § 3 (1) Nr. 2 Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG BW) den Anschluss der Stadt Riedlingen an überörtliche Verkehrswege; hier die B 311. Straßen dieser Verkehrsbedeutung werden als Kreisstraße gewidmet.

- Bauabschnitte I und II ohne III

Nachdem sich abgezeichnet hat, dass der Abschnitt III auf längere Zeit nicht realisierbar ist, wurde die Netzfunktion des Streckenzugs Abschnitt I – Hindenburgstraße – Abschnitt II hinsichtlich der Verkehrsbedeutung nach dem StrG BW mit dem Regierungspräsidium Tübingen im Rahmen einer Besprechung vom 17. März 2011 unter Beteiligung des damaligen Bürgermeister Hans Petermann erörtert.

Aus der Sicht des Regierungspräsidiums übernimmt der Streckenzug Abschnitt I – Hindenburgstraße – Abschnitt II eher eine Stadtstraßen- als eine Kreisstraßenfunktion. Begründet wurde dies damit, dass die Hindenburgstraße selbst derzeit keine Kreisstraßenfunktion übernimmt. Die beiden Neubaumaßnahmen Abschnitt I (Anschluss Römerstraße an B 311) und Abschnitt II (Entlastung Historische Altstadt zwischen L 277 und dem Tuchplatz) ändern aus der Sicht des Regierungspräsidiums nichts an der Verkehrsbedeutung. Die Vertreter des Regierungspräsidiums hielten allerdings eine spätere Aufstufung zur Kreisstraße nicht für ausgeschlossen. Insbesondere dann nicht, wenn zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung nachgewiesen wird, dass der Streckenzug überwiegend (> 50 Prozent) dem überörtlichen Verkehr gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 StrG BW dient.

4. Derzeitiger Planungs- und Umsetzungsstand

4.1 Abschnitt I: Einmündung Römerstraße – Anschluss an die B 311

Baurecht

Im Jahr 2014 erfolgt der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss für die beiden Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen:

- Beseitigung Bahnübergang Eichenau
- Beseitigung Bahnübergang Hindenburgstraße

Die straßenbaulichen Ersatzmaßnahmen für die Beseitigung des Bahnübergangs Eichenau sind mit dem Bau des Anschlusses der Industriestraße an die B 311, dem Umbau der Kreuzung B 311/Industriestraße/Daimlerstraße sowie der Brücke für den landwirtschaftlichen Verkehr im Bereich der Eichenau mittlerweile abgeschlossen.

Bei den Ersatzmaßnahmen für die Beseitigung des Bahnüberganges im Zuge der Hindenburgstraße handelt es sich um die Straßenbaumaßnahmen des Abschnittes I der Kernstadtentlastungsstraße. Im Rahmen der planfestgestellten Unterlagen wurde auch bei der Konzeption des Anschlusses an die B 311 eine Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311 berücksichtigt. Die Anschlussstellenform wurde im Vorfeld auch mit dem Regierungspräsidium Tübingen abgestimmt.

Abhängigkeit zum Bau der Ortsumfahrung (OU) Riedlingen im Zuge der B 311

Im Dezember 2016 wurde vom Bundestag der neue Bundesverkehrswegeplan beschlossen. Die Ortsumfahrung B 311 in Riedlingen – als wichtiger Baustein des Verkehrskonzeptes Riedlingen – wurde dort in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Im vorherigen Bedarfsplan des Bundes wurde die Maßnahme noch in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. Mitte Juni 2018 hat das Land den Umsetzungszeitplan für die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs bekanntgegeben. Als Planungsbeginn der Ortsumfahrung Riedlingen im Zuge der B 311 ist ein Planungsbeginn bis 2025 vorgesehen. Der Planungsbeginn steht allerdings unter Vorbehalt der Umsetzung von kommunalen Straßenbauvorhaben – in diesem Fall der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Beseitigung des Bahnübergangs Hindenburgstraße.

Um den genauen Zusammenhang zwischen der Ortsumfahrung Riedlingen und der kommunalen Straßenbaumaßnahme zu klären, fand am 10. Juli 2018 ein Fachgespräch zwischen dem Verkehrsministerium, der Stadt, dem Landkreis sowie Herrn Thomas Dörflinger, MdL statt.

Vom Verkehrsministerium wurde dargelegt, dass von beiden Maßnahmen (Ortsumfahrung Riedlingen und Beseitigung Bahnübergang) Effekte auf die Verkehrsströme der jetzigen Ortsdurchfahrt B 311 erwartet werden. Der Stadt Riedlingen wurden für die weitere Umsetzung der Maßnahmen deshalb zwei mögliche Alternativen aufgezeigt:

- Die Stadt setzt die planfestgestellte Maßnahme zur Beseitigung des Bahnübergangs Hindenburgstraße um. In der Konsequenz würde dann die Umsetzung der Ortsumfahrung B 311 auf unbestimmte Zeit hinsichtlich des Planungsbeginns verschoben, mindestens aber ans Ende aller Planungsmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030.
- Die Stadt priorisiert die Realisierung der Ortsumfahrung Riedlingen im Zuge der B 311. In diesem Fall stellt das Ministerium einen Planungsbeginn für spätestens Herbst 2025 in Aussicht. Nach Fertigstellung der Ortsumfahrung B 311 könnte zu einem späteren Zeitpunkt auf die dann immer noch wirksame Planfeststellung der kommunalen Maßnahme aus 2014 zurückgegriffen werden, soweit weitere Maßnahmen zur Verkehrsregulierung im Bereich der Eisenbahnkreuzungssituation Hindenburgstraße erforderlich wären.

Im Rahmen der Gemeinderatssitzung am 17. Dezember 2018 hat sich der Gemeinderat der Stadt Riedlingen mehrheitlich dafür ausgesprochen, zunächst die Realisierung der OU Riedlingen abzuwarten, bevor die Maßnahmen zur Beseitigung des Bahnübergangs Hindenburgstraße umgesetzt werden. Der Beschluss wurde wie folgt gefasst:

„Der Gemeinderat beschließt, die Ortsumfahrung Riedlingen als prioritär einzustufen und damit die Umsetzung der EKrG-Maßnahme vorerst zurückzustellen. Die Stadt Riedlingen wird auf dem Planfeststellungsbeschluss als Rechtsposition bestehen. Es wird auf Grundlage dieses Beschlusses erwartet, dass das Land Baden-Württemberg der Stadt Riedlingen schriftlich erklärt, dass unter diesen Voraussetzungen der Planfeststellungsbeschluss nicht angreifbar wird. Gleichzeitig wird eine Erklärung der Vertragspartner (Deutsche Bahn, Bund, Landkreis Biberach) erwartet, dass sie auch unter diesen Umständen zu ihren gegenüber der Stadt Riedlingen erklärten Verpflichtungen stehen.“

4.2 Abschnitt II: L 277 – Einmündung Tuchplatz und Anschluss Tuchplatz – Südumfahrung historische Altstadt

Die Stadt Riedlingen hat sich dafür entschieden, aufgrund der Komplexität der betroffenen Schutzgüter (Artenschutz, Retensionseingriff...) das Baurecht für den Abschnitt II mittels eines Planfeststellungsverfahrens zu erlangen.

Die Notwendigkeit der Maßnahme ist abhängig von der städtebaulichen Konzeption für die anstehende Landesgartenschau in Riedlingen. Mit einer Grundsatzentscheidung für oder gegen den Bau des Abschnittes ist frühestens 2024/2025 zu rechnen.

4.3 Abschnitt III: Einmündung Tuchplatz – Einmündung Römerstraße (über Mißmahlsche Anlagen)

Wie unter dem Abschnitt 4.2 beschrieben, verläuft der Abschnitt III (Einmündung Tuchplatz – Einmündung Römerstraße (über Mißmahlsche Anlagen)) durch ein FFH-Gebiet. Aus diesem Grund ist eine bauliche Realisierung derzeit nicht darstellbar. Aus heutiger Sicht kann keine Aussage darüber getroffen werden, ob der Abschnitt umsetzbar ist.

5. Zusammenfassung und Bewertung

Der Landkreis Biberach und die Stadt Riedlingen haben im Jahr 2003 die Vereinbarung zum Bau der Kernstadtentlastungsstraße abgeschlossen. Diese enthält drei Abschnitte zwischen der L 277 (Altheim und) der B 311.

Unter der Voraussetzung, dass die Stadt Riedlingen

- durch ein Bebauungsplanverfahren die Rechtsgrundlage für die Baumaßnahme schafft,
- in Absprache mit dem Straßenbauamt Riedlingen einen Bauentwurf nach den Richtlinien für Entwurfsplanungen der Straßenbauverwaltung (RE- Bauentwurf) erstellt,
- den notwendigen Grunderwerb erledigt,
- für die Bewilligung der GVFG-Zuschüsse sorgt,
- die Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz unter Beteiligung des Landkreises aushandelt,

wurde vereinbart, dass der Landkreis der Stadt Riedlingen von den zuschussfähigen Bau -, Vermessungs- und Grunderwerbskosten die nach Abzug des GVFG-Zuschuss verbleibenden Kosten mit Ausnahme der Kosten für die Rad- und Fußwegüberführung erstattet. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass der Straßenzug von der B 311 zur L 275 einschließlich der Anschlüsse an diese Straßen zur Kreisstraße aufgestuft wird.

Im Laufe des Planungsprozesses hat sich gezeigt, dass

- der planfestgestellte Abschnitt I zwischen der Einmündung Römerstraße bis zum Anschluss an die B 311 frühestens nach Fertigstellung der Ortsumfahrung Riedlingen im Zuge der B 311 weiterverfolgt wird. Mit der Planung der Ortsumfahrung Riedlingen wird voraussichtlich spätestens Herbst 2025 begonnen;
- die Stadt Riedlingen frühestens 2024/2025 über die Notwendigkeit des Abschnittes II zwischen der L 277 (Altheim) und dem Anschluss Tuchplatz entscheidet;
- eine Realisierung des Abschnittes III zwischen der Einmündung Tuchplatz und der Einmündung der Römerstraße aufgrund naturschutzfachlicher Konflikte (Eingriff FFH-Gebiet) nur schwer umsetzbar ist.

Vor diesem Hintergrund ist die Realisierung der Kernstadtentlastungsstraße von anstehenden Grundsatzentscheidungen durch die Stadt Riedlingen abhängig (Abschnitt II). Bezüglich der weiteren Beteiligung des Landkreises an der Umsetzung der Kernstadtentlastungsstraße ist zu gegebener Zeit neu zu beraten, wenn Klarheit besteht welcher der drei Abschnitte umgesetzt wird und welche Fördervoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt bestehen.

Anlagen:

- Kernstadtentlastungsstraße Übersicht Abschnitte I – III (Anlage 1, öffentlich)
- Kernstadtentlastungsstraße / Südumfahrung Riedlingen Entwicklung Streckenführung (Anlage 2, öffentlich)
- Vereinbarung aus 1999 über den Bau der Südumfahrung Riedlingen (Anlage 3, nicht öffentlich)
- Vereinbarung aus 2003 über den Bau der Kernstadtentlastungsstraße Riedlingen (Anlage 4, nicht öffentlich)
- Vereinbarung aus 2009 über die abschnittsweise Realisierung inkl. Nebenabrede (Anlage 5, nicht öffentlich)