

Kreistag

öffentliche Sitzung

Datum: 20.07.2015

Tagesordnungspunkt: 7	Vorlage Nr. KT X/53
Thema: Straßenentwicklungsplan	
<u>Verfasser:</u> Dezernat: 5 Infrastruktur Abteilung: 52 Straßenbau Name: Jürgen Hehr	 Helmut Riegger Landrat
Vorberatung am: VWA 06.07.2015	Entscheidung am: KT 20.07.2015

Anlage:

1. Straßenentwicklungsplan
2. Ergänzung des Straßenentwicklungsplans in Ziffer 7.2.4

Antrag:

Auf Empfehlung des Verwaltungs- und Wirtschaftsausschusses am 06.07.2015 (Vorlage VWA X/23) beschließt der Kreistag den Straßenentwicklungsplan in der beiliegenden Fassung (Anlagen 1 und 2) als Grundlage für die weitere Straßenentwicklung im Landkreis Calw.

Begründung zur Vorlage KT X/53

I. Ausgangssituation

Eines der wesentlichen Handlungsfelder im Rahmen des Zukunftsprozesses des Landkreises Calw ist die mittel- bis langfristige Sicherung eines funktionsgerechten und leistungsfähigen Straßennetzes. Zu diesem Zweck arbeitet die Verwaltung seit Sommer 2013 mit Unterstützung des Steinbeis Transferzentrum Infrastrukturmanagement im Verkehrswesen an der Hochschule Karlsruhe (stw) unter Leitung von Herrn Prof. Dr. Stöckner an der Erstellung eines Straßenentwicklungsplans für den Landkreis Calw.

Im Rahmen dieses Plans soll die Frage beantwortet werden, welches Straßenverkehrsnetz in welchem Ausbauzustand für den Landkreis Calw den notwendig ist, um der Wohnbevölkerung, der Wirtschaft und dem Tourismus entscheidende Impulse zu geben. Ziel ist es dabei, die bestehende Straßenverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklungen zukunftsfähig und ressourcenschonend zu verbessern.

II. Sachstand

Der vorliegende Entwurf des Straßenentwicklungsplans wurde vom stw in folgenden Schritten erarbeitet:

- 1.) Strukturanalyse des Landkreises im Hinblick auf das Straßennetz
- 2.) Bewertung der Struktur bzgl. Anforderungen an das Straßennetz im Landkreis
- 3.) Identifizierung von Defiziten des Straßennetzes
- 4.) Festlegung von Hauptverkehrsachsenkorridoren zur Behebung der Defizite
- 5.) Untersuchung von Trassenverläufen innerhalb der Achsenkorridore
- 6.) Bewertung der alternativen Trassenverläufe
- 7.) Festlegung der dazu erforderlichen Straßenbaumaßnahmen von Kreis, Land und ggf. Bund.
- 8.) Kreisstraßenhierarchie zur Maßnahmenoptimierung im verbleibenden Netz

Im Zuge der Bearbeitung fanden mehrfach intensive Abstimmungen zwischen dem Landratsamt und dem stw statt.

Am 05.05.2014 wurde der damalige Sachstand dem Verwaltungs- und Wirtschaftsausschuss (Vorlage VWA IX/142) vorgestellt. Zur Vorbereitung der Gremienberatung wurde ein Begleitausschuss unter Beteiligung von Kreistagsmitgliedern eingesetzt.

Von den einzelnen Kreistagsfraktionen wurden dazu folgende Mitglieder entsandt:

Herr BM Volker Schuler	(FWV)
Herr BM Ulrich Bünger	(FWV)
Herr BM Gerhard Feeß	(CDU)
Herr BM Andreas Hölzlberger	(CDU)

Herr Dr. Rainer Prewo	(SPD)
Herr Werner Krauss/ Herr Karl Braun	(FDP)
Herr Johannes Schwarz	(Grüne)

Sitzungen fanden am 07.05. und 15.09.2014 statt. Die dort erfolgten Anregungen und Ergänzungen sind in den Straßenentwicklungsplan eingeflossen.

Weiter wurde auf Anregung des Begleitausschusses die Vorgehensweise und die Ergebnisse von der Verwaltung beim Regierungspräsidium Karlsruhe als Baulastträger der Landes- und Bundesstraßen sowie beim Regionalverband Nordschwarzwald als Vertreter der Regionalplanung vorgestellt.

Ziel dieser Gespräche war es, Transparenz in der Vorgehensweise und der Beurteilung der Untersuchungsergebnisse zu erlangen. In allen Gesprächen konnte eine grundsätzliche Zustimmung zur gewählten Vorgehensweise und zum Untersuchungsansatz erreicht werden. Ebenso wurde eine weitgehende Zustimmung zu den strategischen Ergebnissen erreicht.

Am 14.10.2014 wurde der wesentliche Inhalt dem Verwaltungs- und Wirtschaftsausschuss (Vorlage VWA X/9) präsentiert. Der Verwaltungs- und Wirtschaftsausschuss hat den damaligen Entwurf für einen Straßenentwicklungsplan begrüßt und gebeten, den Städten und Gemeinden die Möglichkeit zu geben, zu dem Entwurf Stellung zu nehmen.

Der Entwurf des Straßenentwicklungsplans wurde daraufhin am 04.12.2014 den Städten und Gemeinden übersandt mit der Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben. Darüber hinaus wurde der Entwurf im Rahmen einer Informationsveranstaltung im Landratsamt Calw am 21.01.2015 vorgestellt.

Zum Entwurf des Straßenentwicklungsplans sind insgesamt 10 Stellungnahmen von den Städten und Gemeinden im Landkreis eingegangen. Mit den eingegangenen Stellungnahmen konnte eine grundsätzliche Zustimmung zur gewählten Vorgehensweise und den strategischen Ergebnissen erreicht werden. Aus den Stellungnahmen ergaben sich daher keine wesentlichen Änderungen im Straßenentwicklungsplan. Dennoch wurde auf einige Dinge hingewiesen, die in die vorliegende Fassung eingearbeitet wurden.

Am 06.07.2015 hat der Verwaltungs- und Wirtschaftsausschuss (Vorlage VWA X/23) den Straßenentwicklungsplan begrüßt und dem Kreistag empfohlen, diesen als Grundlage für die weitere Straßenentwicklung im Landkreis Calw zu beschließen.

Im Nachgang zur Sitzung des Verwaltungs- und Wirtschaftsausschusses am 06.07.2015 hat die Stadt Calw eine Stellungnahme zum Straßenentwicklungsplan eingereicht und auf die durch die Stadt Calw projektierte Verlängerung einer Gemeindestraße als Kernstadtumfahrung im Südosten Calws (Lückenschluss Landratsamt-Bahnhofstraße) und deren Bedeutung für das Straßennetz hingewiesen. Ein knapper Hinweis auf die Überlegungen ist zwar im Straßenentwicklungsplan (Anlage 1) unter Ziffer 5.2 enthalten. Um der

Stellungnahme der Stadt Calw im Nachgang zur VWA-Sitzung angemessen Rechnung zu tragen, wird allerdings eine weitere Ergänzung des Plans in Ziffer 7.2.4 gemäß der beigefügten Anlage 2 zur Aufnahme vorgeschlagen.

III. Wesentlicher Inhalt

Der Straßenentwicklungsplan liefert sowohl einen strategischen Teil, in dem Entwicklungskorridore und Netzhierarchie (Hauptachsen, Nebenachsen, Ergänzungs- und Erschließungsstrecken) definiert werden, als auch einen operativen Teil, in dem abschnittsscharf Maßnahmen nach festgesetzten Kriterien vorgeschlagen werden.

Neben der Stärkung und Ertüchtigung der bereits bestehenden Hauptachsen (Nord-Süd- und Ost-West-Achsen) entlang der Bundesstraßen mit den erforderlichen Fahrbahnquerschnitten wurde in den Entwurf des Straßenentwicklungsplans eine mittlere Ost-West-Diagonale von Simmersfeld über Martinsmoos und Neubulach nach Calw als künftige Hauptachse zur Bündelung des Verkehrs aufgenommen. Auf dieser neuen Hauptachse wird ein Ausbau in Verbindung mit einem Neubau einer Ortsumgehung von Neubulach und Oberhaugstett vorgeschlagen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Ermöglichung von verbesserten Überholmöglichkeiten wurde die Anlage von Überholfahrstreifen an den bestehenden Bundesstraßen entwurfstechnisch untersucht und bewertet.

In Ergänzung zum Hauptachsennetz wurden Nebenachsen und Ergänzungsstrecken definiert, die ebenfalls mit den erforderlichen Querschnittsbreiten zu ertüchtigen wären, sofern sie noch keine ausreichenden Fahrbahnbreiten aufweisen.

Den Erschließungsstrecken wurden zunächst alle nach Kennzeichnung als Haupt-/Nebenachse und Strecken des Ergänzungsnetzes verbliebenen Strecken zugeordnet. Sie weisen in ihrer Charakteristik keine wichtige überörtliche Verbindungsfunktion auf, sondern dienen überwiegend der Erschließung der anliegenden Gemeinden. Dabei liegt jedoch immer der Netzgedanke als Verbindung von und zum übergeordneten Netz zu Grunde. In der Baulast des Landkreises befinden sich jedoch auch Strecken, die dem Gedanken eines Kreisstraßennetzes, das beidseitig an das übergeordnete Straßennetz anbindet, nicht entsprechen.

Vor dem Hintergrund des Gedanken eines Kreisstraßennetzes wurden die Erschließungsstrecken daher weiter nach ihrer Bedeutung für die Erschließung von Gemeinden mit Verwaltungssitz und der Erschließung einzelner Ortsteile unterteilt. Dabei wurden Strecken, die aus Sicht des Landkreises Calw eine reine Erschließung von einzelnen Ortsteilen darstellen und für den Landkreis keine Netzfunktion aufweisen, als Kreisstraßen mit Abstufungspotential bewertet. Darüber hinaus wurden Strecken identifiziert, die eine kleinräumige doppelte Erschließung

darstellen. Diese könnten ggf. entfallen, stellen jedoch zugleich ebenfalls ein Abstufungspotential dar. Grundsätzlich könnten die Strecken mit Abstufungspotential als Streckentyp mit verringertem Anforderungsprofil behandelt werden. Sie könnten jedoch auch abgestuft, teilweise sogar aufgelassen werden. Der Umgang mit diesen Strecken soll im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht entschieden werden, sondern bleibt einer weitergehenden Diskussion vorbehalten.

Das methodische Vorgehen und die Ergebnisse sind in dem beigefügten Straßenentwicklungsplan (Anlage 1) detailliert dargestellt, der angesichts der oben genannten Calwer Stellungnahme noch um einen Absatz gemäß Anlage 2 zu ergänzen wäre.