

**Priorisierung der großen Verkehrsprojekte  
Generalverkehrsplan, Nordanbindung, Südliche Randstraße,  
Querspange von der B 39 zur Neulandstraße (Osttangente)**

Vorlage zur Sitzung des **Gemeinderates am 28.06.2011**

**TOP 9**                      **öffentlich**

**Vorschlag:**

Der Gemeinderat beschließt für die Straßenprojekte Nordanbindung, südliche Randstraße und Osttangente folgende Priorisierung:

- 1.) Der Generalverkehrsplan (GVP) wird abgeschlossen.
- 2.) Auf der Grundlage der vorliegenden groben Variantenbetrachtungen für die Osttangente werden evtl. für einen Bau notwendige Flächen freigehalten (Saniierungsgebiet Neulandstraße) und ggf. erworben.
- 3.) Das Projekt Teil I der südlichen Randstraße (B 292 bis L 550) wird im Vorentwurfsstadium eingefroren. Eine Variantenentscheidung erfolgt vorerst nicht. Der Förderantrag wird abgeschlossen. Im Rahmen der Stellungnahme zur Fortschreibung des Regionalplanes wird über eine städtebauliche Flächenentwicklung südlich der Autobahn beraten.
- 4.) Für die Nordanbindung wird beim Regierungspräsidium die Planfeststellung beantragt. Der ersetzende Bebauungsplan wird nicht weiter verfolgt, ausgenommen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die Gemeindestraße wird abgelehnt.
- 5.) In ca. 5 Jahren wird das Gesamtpaket erneut beraten und unter dem Aspekt der verkehrlichen Entwicklung und der finanziellen Ressourcen betrachtet. Das bisherige Ziel einer Umwidmung der Hauptstraßen (mit oder ohne komplette Sperrung eines Teilbereiches) wird nicht grundsätzlich aufgegeben.

## Sachverhalt, Begründung, Finanzierung und Folgekosten:

### Allgemeines

Im Bereich der Sinsheimer Kernstadt erfolgen seit geraumer Zeit Planungen bzw. Planüberlegungen für den Neubau von Straßen.

Dies sind im Einzelnen:

#### 1. Nordanbindung

Hierunter wird der vollwertige Anschluss der L 550 (Wilhelmstraße) an die B 292 verstanden. Bisher kann von der B 292 nur aus der Fahrtrichtung Waibstadt in die L 550 bzw. von der L 550 in Fahrtrichtung Waibstadt gefahren werden.

Das Projekt ist unterteilt in 3 Abschnitte:

- Ortseingangssituation L 550 und Anpassung „Wilhelmstraße“ bis Einmündung „Alte Daisbacher Straße“ innerorts
- Freie Strecke „Alte Daisbacher Straße“ außerorts
- Rampen zum Anschluss an die B 292

Die Änderung der Ortseingangssituation (Bau eines Kreisverkehrs) und die Anpassung des Teilstückes der Wilhelmstraße erfolgte im Rahmen des Projekts „Umgestaltung Wilhelmstraße“ und ist abgeschlossen.

#### 2. Südliche Randstraße

Der Ausgangspunkt für die Überlegungen zu einer südlichen Randstraße ist einerseits eine *Untersuchung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Jahnstraße in Sinsheim sowie in der Ortsdurchfahrt der B 39 in Sinsheim-Steinsfurt* vom Büro Köhler-Leutwein von 1989 und andererseits ein *Gutachten der Kommunalentwicklung Baden-Württemberg* von 1993, wonach für die Erschließung größerer Gebiete südlich der Autobahn nur die Planung einer neuen Straßenverbindung blieb. Der Gemeinderat fasste daher am 27.10.1993 den Beschluss diese Straße zu planen. Der erste Realisierungsabschnitt sollte von der B 292 bis zur Neulandstraße in den Bereich des Auto + Technik-Museums gehen und eine Variante mit Anschluss der Straße an die Autobahn berücksichtigen.

In der weiteren Entwicklung der Planung dieses Realisierungsabschnittes fand eine Unterteilung in 3 Teilbereiche statt:

- Teil I: von der B 292 bis zur L 550
- Teil II: von der L 550 bis zu einem geplanten Autobahnanschluss
- Teil III: Reststücke bis zur Neulandstraße

Teil II und Teil III der Straße sind realisiert, wobei Änderungen der ursprünglichen Planungen bedingt durch die Ansiedlung des Fußballstadions und der Planung der erweiterten Tank + Rastanlage erfolgten.

### 3. Querspange von der B 39 zur Neulandstraße (Osttangente)

Die Überlegungen zu der Planung einer Verbindung zwischen B 39 und Neulandstraße sind jüngeren Datums. Ausgangspunkt war das Bestreben der Entlastung der Nord-Süd-Achse Friedrichstraße in der Kernstadt. Im Rahmen der Information über die Großprojekte der Verkehrsplanung im ATU am 11.01.2005 stellte das Büro Köhler-Leutwein die Bedeutung einer solchen Tangente in verschiedenen Varianten dar. In der Klausurtagung des Gemeinderates im Oktober 2005 erfolgte seitens der Verwaltung eine Vertiefung der Diskussion über unterschiedliche Trassenvarianten. Nach Planfeststellung des Autobahnanschlusses berichtete die Verwaltung in der ATU-Sitzung am 16.05.2006 erneut über die fortgeschrittenen Sachstände der großen Verkehrsprojekte und hierbei auch über die Osttangente.

Ziel aller Planungen ist eine Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssituation. Auslösend für die Planung der südlichen Randstraße waren Bestrebungen zur Einrichtung einer Fußgängerzone in Teilbereichen der Hauptstraße, die hohe Belastung der Jahnstraße sowie die Flächenentwicklung südlich der Autobahn. Anstoß für die Planung der Nordanbindung war hingegen die hohe Belastung des Nordbereiches von Sinsheim und ebenso Überlegungen zur Sperrung der Hauptstraße. Eine angestrebte Sperrung der Hauptstraße ist somit gemeinsame Klammer für südliche Randstraße (von B 292 bis Neuland) und Nordanbindung.

Die Osttangente hingegen soll die Nord-Süd-Achse entlasten. Die Feststellungen und Wahrnehmungen in jüngster Zeit bestätigen die Prognosen, dass die Friedrichstraße zunehmend mit KFZ-Verkehr belastet sein wird und die Kapazitäten dieser Straße nicht ausreichen werden, um diese Belastungen aufzunehmen. Darüber hinaus stellt die Friedrichstraße schon heute eine massive Zäsur in der Innenstadt dar. Städtebaulich muss es Ziel sein über die Friedrichstraße hinweg die Innenstadt, die Stadthalle und den Naherholungsbereich Wiesental miteinander sinnvoll zu verknüpfen. Aus o.g. Gründen sind weitere Überlegungen zur Linieneinführung einer sog. Querspange (B 39 / Neulandstraße) städtebaulich geboten. Fußläufige Verbindungen Süd / Nord achsial sind dabei ebenso zu beachten.

Bereits im Mai 2006 fasste der ATU den Beschluss, eine Prioritätenabfolge für die großen Verkehrsprojekte zu erarbeiten. Dies sollte im Rahmen der Klausurtagung 2006 erfolgen. Im Herbst 2006 fiel die Entscheidung der TSG Hoffenheim ein Bundesligastadion südlich der Autobahn bei Sinsheim zu planen. Nachdem der Gemeinderat diesem Vorhaben im September 2006 grundsätzlich zustimmte, ergaben sich die Prioritäten zwangsläufig:

1. BAB-Anschluss mit Teil III der südlichen Randstraße
2. Südliche Randstraße Teil II

Nach Bau dieser Anlagen ist nun über das weitere Vorgehen zu beraten.

Für die Aktualisierung der bisherigen Erkenntnisse und als Grundlage einer künftigen Priorisierung hat der ATU im Februar 2009 die Fortschreibung des Generalverkehrsplanes beschlossen.

## Projektstand

### 1. Nordanbindung

Für die Objektplanung der Nordanbindung sind die Leistungsphasen 1, 2 und 3 nach HOAI beauftragt und abgearbeitet.

Den Zuwendungsantrag für das Projekt stellte die Stadt 2002. Die Maßnahme ist ins Förderprogramm aufgenommen. Für den Teilbereich Ortseingang und Wilhelmstraße liegt eine Zustimmung zum vorzeitigen Baubeginn vor.

Der im Rahmen des Förderantrages notwendige Richtlinien-Entwurf ist bisher nicht ausgearbeitet.

Die Kosten für Bau und Grunderwerb für die noch zu bauende freie Strecke und Rampen betragen auf der Basis der Kostenberechnung der Entwurfsplanung von 2006 ca. 2.500.000,-- € ohne Teuerungszuschlag, mit 19 % MwSt. und mit Honoraren. Für den Grunderwerb von ortsnahen Flächen sind 15,-- Euro/m<sup>2</sup> kalkuliert. Nicht enthalten sind Kosten für die Ablöse des zukünftigen Unterhaltes an den Straßenbaulastträger. Eine Vereinbarung mit dem Straßenbaulastträger über den Bau wurde bisher nicht erarbeitet.

Der Restausbau B 292 im Bereich des Anschlusses der Nordanbindung ist von der Landesstraßenbauverwaltung in Erwartung des städtischen GVFG-Projektes aufgeschoben.

Ein Planungsrecht (Planfeststellungsbeschluss (PFB) oder Planfeststellung ersetzender Bebauungsplan (PeB) liegt bisher nicht vor. Ein Aufstellungsbeschluss für einen ersetzenden Bebauungsplan wurde am 28.10.2003 gefasst. Der Weg des PeB wurde gewählt, da hierbei die zeitliche Umsetzung eher in der Hand der Stadt liegt.

(Hinweis: Sowohl bei PFB als auch bei PeB ist keine Abwägung im Bereich Ausgleichsproblematik möglich.)

Für die Fortführung des Verfahrens ist die Beauftragung der Aktualisierung der Umweltplanung notwendig. Hierfür liegt ein Angebot des Büros MIC in Höhe von 18.636,-- netto vor.

Im HH-Plan 2011 sind 50.000,-- € für die Schaffung eines Planungsrechtes enthalten.

Weitere Mittel sind in der Finanzplanung bis 2014 berücksichtigt.

## 2. Südliche Randstraße

Für die Objektplanung des noch fehlenden Teil I der südlichen Randstraße sind die Leistungsphasen 1, 2, 3 und 4 in einem Ingenieurvertrag vom Juni 2009 verankert. Zur Bearbeitung freigegeben sind nur die Phasen 1 und 2. Im Zuge der Phase 2 erfolgte eine Untersuchung mehrerer Varianten. Diese unterscheiden sich von der bisher im Zuschussantrag dargestellten Variante. Bedingt durch die Entwicklung der Tank+Rastanlage sowie der südlich verlagerten Anbindung des bereits gebauten Teils der Straße an die L 550 ändert sich die Linienführung. Alle Varianten binden am bereits bestehenden Kreisverkehrsplatz der L 550 an. Eine Entscheidung über eine Vorzugsvariante wurde bisher nicht getroffen. Die Kosten der Varianten liegen unter Berücksichtigung von 10 % Nebenkosten für Honorare zwischen 5.000.000,- und 7.250.000,- Euro ohne Grunderwerb und werden stark beeinflusst durch die notwendigen Erdbewegungen.

Der erste Zuwendungsantrag für die südliche Randstraße (gesamter erster Realisierungsabschnitt) mit Autobahnanschluss datiert vom 26.11.2003. Der Antrag wurde mehrfach, letztmalig im September 2009 im Zusammenhang mit der Ansiedlung des Stadions und dem Flächenbedarf für die Tank+Rast Anlage fortgeschrieben.

Für die bereits gebauten Teile II und III sind Zuschüsse geflossen, die endgültige Abrechnung steht noch aus.

Ein Planungsrecht für Teil I liegt nicht vor.

Im HH-Plan 2010 sind die Kosten der beauftragten Planung finanziert. Weitere Mittel sind in der Finanzplanung erst 2015 und später vorgesehen.

## 3. Querspange

Eine über die Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen hinausgehende Projektentwicklung ist nicht erfolgt. Als Voraussetzung für einen Zuwendungsantrag mit gewisser Aussicht auf Erfolg wurde seitens des Regierungspräsidiums signalisiert, dass eine Verankerung der Maßnahme im Generalverkehrsplan notwendig sei. Dieser Plan ist in Arbeit.

Eine Kalkulation der Kosten liegt bisher nicht vor. Finanzmittel sind in der Finanzplanung erst 2015 und später vorgesehen.

## **Projektnutzen**

### 1. Nordanbindung

- Verkehrliche Entlastung Gartenstadt
- Verstärkung der Wirkung bei Sperrung der Hauptstraße
- Entlastung der Kernstadt vom Verkehr zum Berufsschulzentrum

## 2. Südliche Randstraße (Teil I)

- Verkehrliche Entlastung Muthstraße, Jahnstraße und Teilen der Neulandstraße
- potentielle Strecke für eine Umwidmung der B 39 bei Sperrung der Hauptstraße
- bei Sperrung der Hauptstraße Aufnahme von Verlagerungsverkehren, dadurch geringere Verlagerungsverkehre auf Muth- und Jahnstraße
- potentielle Anbindung für ein Erschließungsgebiet
- Entzerrung des Verkehrsabflusses auf die Autobahn nach Spielen in der Rhein-Neckar-Arena

## 3. Querspange Teil 1 (B 39 – Friedrichstraße/Muthstraße)

- Entlastung der östlichen Hauptstraße (B 39) und Teile der Friedrichstraße
- Voraussetzung für Ansiedlung weiterer verkehrserzeugender Einrichtungen im Zentrum (z.B. Einkaufszentrum)
- Verbesserung des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Hauptstraße/Friedrichstraße

## 4. Querspange Teil 2 (Fortführung zur Neulandstraße)

- weitere Entlastung der Friedrichstraße
- Entlastung der westlichen Neulandstraße
- Wichtige Grundlage zur Ansiedlung neuer Nutzungen im Bereich Neulandstraße mit hohem Verkehrsaufkommen (Kaufland, DOC)
- Verbesserung der Verkehrsstruktur

Unabhängig von dem ausbleibenden Einzelnutzen der Projekte ergeben sich bei Aufgabe oder zeitlicher Abtrennung von den begonnenen (und vollendeten) Abschnitten weitere Konsequenzen:

- Die bestehenden Förderanträge wären abzuschließen. Für spätere Vorhaben wären neue Anträge zu stellen, eine zusammenfassende Ermittlung des Fördersatzes für das Gesamtprojekt könnte nicht erfolgen. Die bedeutet wegen des degressiven Anstiegs der Eigenbeteiligung (je teurer das Gesamtprojekt, desto niedriger der prozentuale Eigenanteil) unter dem Strich eine höhere Eigenquote.  
Zwei getrennt geförderte Projekte mit anrechenbaren Kosten von je 2.000.000,-- Euro (insgesamt 4M€) bewirken einen aufsummierten Eigenanteil in Höhe von ca. 1.552.000,-- Euro.  
Ein Gesamtprojekt in Höhe von 4.000.000,-- Euro bewirkt einen Eigenanteil von ca. 1.406.000,-- Euro.  
Die Differenz des Eigenanteils beträgt in dem Beispiel ca. 146.000,-- Euro.  
Bei Projektsummen von 10 M€ und 2 M€ beträgt die Differenz des Eigenanteils bei analoger Betrachtung ca. 137.000,-- Euro.
- Für eine neue Antragsstellung ist anzunehmen, dass die bereits genommenen Hürden zur grundsätzlichen Förderfähigkeit, die Zusagen zur Aufnahme ins Zuschussprogramm neu abzuarbeiten wären.

- Aufgabe von Nordanbindung oder Südlicher Randstraße Teil I bedeutet mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Verabschiedung vom Ziel einer gesperrten Hauptstraße, da einerseits keine ausreichend leistungsfähige Ersatzstrecke zur Verfügung steht und andererseits Sinsheim Nord den unzumutbaren Quell- und Zielverkehr des Berufsschulzentrums aufnehmen müsste.

**Dessen ungeachtet können nach heutigem Stand nicht alle Projekte weiterverfolgt werden, da nur begrenzte Finanzmittel zur Verfügung stehen und zudem dringend in die Erhaltung des Anlagenbestandes investiert werden muss.**

Gemäß Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden sind für die Straßenerhaltung (Verkehrs- und Anliegerstraßen) im groben Durchschnitt ohne Straßenreinigung und Winterdienst etwa 15,- Euro je Meter Straßenslänge im Jahr notwendig. In Sinsheim werden für die Erhaltung des Straßenbestandes etwa 4,69 Euro je Meter jährlich ausgegeben.

Der Ausschuss für Technik und Umwelt hat die Priorisierung am 07.06.2011 Vorberaten und empfiehlt dem Gemeinderat die Beschlussfassung entsprechend des formulierten Beschlussvorschlages.

Dezernat II

Keßler  
Bürgermeister

**Anlagen**

- 1.) Lageplan Nordanbindung
- 2.) Südliche Randstraße Varianten (2010)
- 3.) Osttangente Variante (2005)