

Machbarkeitsstudie zur Anbindung der A 21 an Kiel und ihre Verknüpfung mit der B 76 und der geplanten Südspange Gaarden

1. Anlass

Die Verwaltung wurde mit die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zur Anbindung der A 21 an Kiel auf der Trasse der B 404 und ihre Verknüpfung mit der B 76 unter Berücksichtigung der geplanten Südspange Gaarden beauftragt, um im Anschluss eine Bewertung der Planfälle durchzuführen. Bei der Planung waren die Schwerpunkte „Umwelt und Landschaft“, „Städtebau“ und „Verkehr“ aus Sicht der Verwaltung der Landeshauptstadt Kiel zu berücksichtigen.

Planung, Bau und Finanzierung von Autobahnen liegen in der Zuständigkeit des Bundes, der sich hierfür der jeweiligen Landesstraßenbauverwaltungen bedient. Gleiches gilt für Bundesstraßen, die sich außerhalb der straßenrechtlich festgesetzten Ortsdurchfahrtsgrenze befinden.

Der großräumige Ausbau sowie der Neubau von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) muss förmlich durch den Bundestag beschlossen werden. Dem „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG)“ liegt als Anlage der „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ bei. Im Bundesverkehrswegeplan 2003, der die fachliche Grundlage für den Bedarfsplan 2004 bildet, ist die Maßnahme „Vierstreifiger Ausbau der B 404 von der A 1 bis zur B 76 zur A 21“ im Vordringlichen Bedarf (VB) verankert. Im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht (WB) finden sich in diesen beiden benannten Plänen die Verlängerung der B 202 (Südspange Kiel) und die Verlängerung der B 502 (Ostufereutlastungsstraße) auf Kieler Stadtgebiet.

Am 16. März 2016 wurde der Referentenentwurf für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) veröffentlicht. Der BVWP 2030 wird die Grundlage für neuen „Bedarfsplan für Bundesfernstraßen“ darstellen, der voraussichtlich zum Jahresende 2016 bzw. zum Jahresanfang 2017 als Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) im Bundestag verabschiedet werden wird. Im Referentenentwurf zum BVWP 2030 ist der Ausbau der B 404 zur A 21 als laufendes, fest disponiertes Vorhaben sowie die B 202 Südspange Kiel als neues Projekt jeweils im Vordringlichen Bedarf (VB) aufgeführt, die Verlängerung der B 502 Ostufereutlastungsstraße als Projekt des Weiteren Bedarfs ohne Planungsrecht (WB).

Der Bau der A 21 in Kiel sowie der Bau einer Südspange Gaarden wurden mit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 (VEP) durch die Ratsversammlung am 17.04.2008 als notwendig anerkannt.

Darauf aufbauend sind Planfälle zur Führung der übergeordneten Verkehre im Verknüpfungsbereich der B 404 / A 21 mit der B 76 untersucht worden (Drs. 0778/2010). Ziel dieser Untersuchung sollte sein, die Stadtverwaltung und die politischen Gremien der Landeshauptstadt Kiel in die Lage zu versetzen, eine fundierte Empfehlung für den Bau der A 21 in Kiel sowie den nachgeordneten Ausbau des Straßennetzes gegenüber dem Bund bzw. dem Land als Auftragsverwaltung des Bundes abzugeben.

2. Planung

Im Einvernehmen mit den beteiligten Fachämtern der Landeshauptstadt Kiel und dem LBV wurden Inhalt und Umfang der geplanten Falluntersuchung festgelegt. Folgende Planfälle wurden unter Zuhilfenahme einer qualifizierten Arbeitsgemeinschaft (ARGE aus Planungsbüros der Fachdisziplinen Landschaftsplanung, Städtebau sowie Verkehrs(anlagen)planung) nach einer öffentlichen Ausschreibung dieser Planungsleistungen untersucht.

Planfall 1: Bedarfsplanung des Bundes (vordringlicher und weiterer Bedarf) Führung der A 21 über die Neue Hamburger Straße bei vierstreifigem Ausbau der Südspange als Bundesstraße

Die A 21 verläuft vom Knoten Karlsburg (L 318 / B 404 / A 21) über die Neue Hamburger Straße zum Barkauer Kreuz. Die Südspange wird als anbau- und kreuzungsfreie vierstreifige Bundesstraße (B 202) mit Mittelstreifen gebaut. Die Segeberger Landstraße soll die sogenannte Südspange Gaarden als Bundesstraße höhenfrei queren und an den Ostring angebunden werden. Für die Wohngebiete „Grünes Herz“ und „Hofteichstraße“ sowie die Ortsteile Kronsburg und Neumeimersdorf ist eine autobahnunabhängige Anbindung an das Stadtgebiet sicher zu stellen.

Planfall 2: VEP-Lösung 2008 Führung der A 21 über die Südspange Gaarden bei möglichst geringen Ausbauerfordernissen im Bereich der Neuen Hamburger Straße

Die A 21 verläuft stadteinwärts vom Knotenpunkt Karlsburg (L 318 / B 404 / A 21) über die geplante Trasse der Südspange Gaarden nach Nordosten in Richtung B 76. Die Anbindung an die B 76 erfolgt im Bereich der Bahnquerung / Straße „An der Kleinbahn“. Die Segeberger Landstraße soll die A 21 höhenfrei queren und an den Ostring südlich der B 76 angebunden werden. Die Neue Hamburger Straße bleibt als Stadteinfahrt der B 404 in ihrer Ausgestaltung im Wesentlichen erhalten. Eine autobahnunabhängige Anbindung der Stadtteile Kronsburg und Neumeimersdorf ist sichergestellt.

Planfall 3: Wellseedamm Führung der A 21 über die Neue Hamburger Straße unter Verzicht auf den Bau der Südspange, mit Ertüchtigung des bestehenden Straßensystems, insbesondere des Wellseedammes als Eckverbindung zwischen der A 21 und dem Ostufer.

Die A 21 verläuft wie im Planfall 1 über die Neue Hamburger Straße zum Barkauer Kreuz. Es werden für das Fernstraßennetz keine neuen Trassen in Anspruch genommen. Bestehende Straßen, insbesondere der Wellseedamm bzw. die B 76 zwischen Barkauer Kreuz und Ostring, werden in diesem Zusammenhang zu ertüchtigen sein. Bezüglich der autobahnunabhängigen Anbindungen der Wohngebiete „Grünes Herz“ und „Hofteichstraße“ sowie der Ortsteile Kronsburg und Neumeimersdorf erfolgt die Planung analog Planfall 1.

Planfall 4: Null bzw. Null+ Variante

Die Null-Variante stellt immer eine in die Variantenauswahl mit einzubeziehende Variante dar. Kann mit der Null-Variante, d.h. dem Bestand, das planerische Ziel nicht erreicht werden, so ist sie bestandsorientiert so zu erweitern, dass das planerische Ziel erreicht werden kann. Bei dieser bestandsbezogen optimierten Variante spricht man von der sogenannten Null+-Variante. Da der Bestand schon die heute auftretenden Verkehre nicht verkehrsgerecht abwickeln kann, wird für den Prognosefall eine bestandsorientierte, optimierte Variante erarbeitet, die dem Planungsauftrag gerecht werdend, die Betriebsform „Autobahn“ ermöglicht. Dies bedeutet, dass alle nicht auf einer Autobahn zugelassene Verkehrsarten auf einem separaten Netz geführt werden müssen.

3. Beteiligung und Bewertung der Planfälle

Die Planung wurde im Einvernehmen mit den Fachämtern der Landeshauptstadt Kiel und dem LBV erstellt.

Am 18.03.2014 wurden die Planungen im Arbeitskreis Verkehrsmarketing (AKVM) vorgestellt und beraten. Das Protokoll wurde dem Bauausschuss am 05.06.2014 (Drs. 0442/2014) zur Kenntnis gegeben.

Die Bewertungsmatrix wurde entsprechend den Belangen der Landeshauptstadt Kiel und dem einschlägigen Regelwerk, insbesondere zum Bau von Autobahnen, entwickelt. Bewertet werden die Planfälle nach folgenden Kriterien:

- Umwelt und Landschaft
- Städtebau
- Verkehr
- Wirtschaftlichkeit

Die Kriterien wurden nach folgenden Untergruppen differenziert und anhand von entsprechenden Indikatoren gemessen:

1) Umwelt und Landschaft

- 1.1) Vermeidung von Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser
- 1.2) Vermeidung von Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft
- 1.3) Vermeidung von Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und die Biologische Vielfalt
- 1.4) Vermeidung von Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere
- 1.5) Vermeidung von Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft
- 1.6) Vermeidung von Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sowie die Kultur- und sonstige Sachgüter

2) Städtebau

- 2.1) Quantitäten des Erschließungssystems
- 2.2) Qualitäten des Erschließungssystems (Verbindungs- und Erschließungsfunktion)

3) Verkehr

- 3.1) Qualität im Verkehrsablauf (Leichtigkeit des Verkehrs)
- 3.2) Verkehrssicherheit
- 3.3) Verkehrsentwicklung und Verkehrswirtschaft

4) Wirtschaftlichkeit

- 4.1) Investitionskosten (Bau- und Herstellungskosten)
- 4.2) Laufende Kosten (Betriebs- und Instandhaltungskosten)
- 4.3) Bauzeit und Bau(kosten)risiko

Für jeden der vier benannten Belange wurde fachgutachterlich eine vergleichende Gegenüberstellung der vier Varianten vorgenommen und bewertet. Die Bewertung erfolgte mittels folgender Skala:

Punktwertskala Kriterien:	Zielerreichung ungenügend	= - -
	Zielerreichung ausreichend	= -
	Zielerreichung befriedigend	= 0
	Zielerreichung gut	= +
	Zielerreichung sehr gut	= + +

Es wird darauf hingewiesen, dass in der vorstehenden Tabelle der Gesamtbewertung das Kriterium Wirtschaftlichkeit mit der Wichtung 0,0 (keine Berücksichtigung) enthalten ist, da die Kosten im weit überwiegenden Teil durch den Bund und nicht durch die LHK zu tragen

wären. Eine Ausnahme hierbei stellt die Variante 3 „Wellseedamm“ dar, da hier der Ausbau des Wellseedamms innerhalb einer straßenrechtlichen Ortsdurchfahrt erfolgen würde, für den dann die Landeshauptstadt Kiel als Baulasträger für die Kosten aufkommen müsste.

Evaluierungskriterium	Wichtung Kriterien	Planfall 1: Bedarfsplanung des Bundes	Planfall 2: VEP-Lösung 2008	Planfall 3: Wellseedamm	Planfall Null+
Umwelt und Landschaft	0,35	-	-	-	+
Städtebau	0,20	-	0	-	0
Verkehr	0,45	+	+	0	0
Wirtschaftlichkeit	0,00	-	-	-	+
Gesamtbewertung	1,00	0	0	0	0

Bezogen auf die gewichtete Zielerreichung der o.g. Kriterien ergeben die vier untersuchten Planfälle eine sehr einheitliche Gesamtbewertung. Die geringen Differenzen der Gesamtbewertung der unterschiedlichen Planfälle lassen in der untersuchten Planungstiefe nur eine Gleichbewertung der Planfälle zu. Es ist davon auszugehen, dass in weiteren vertieften Untersuchungen (Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung) ein differenzierteres Bild zu erreichen ist.

Die Planungen und die Gesamtbewertung wurden am 10.03.2016 den betroffenen Ortsbeiräten Mitte, Hassee/Vieburg, Meimersdorf/Moorsee, Wellsee/Kronsburg/Rönne, Elmschenhagen/Kroog und Gaarden sowie dem AKVM vorgestellt und erläutert.

4. Weiteres Vorgehen

Auf Grundlage der vorliegenden Planungen und der ermittelten Gesamtbewertung wird der Vorhabenträger LBV als Auftragsverwaltung des Bundes aufgefordert, die weiteren notwendigen und vertiefenden Planungsschritte beginnend mit der Vorplanung einzuleiten und das erforderliche Baurecht zu schaffen, um eine möglichst zeitnahe verkehrswirksame Inbetriebnahme zu erreichen.