

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Thaddäus Kunzmann CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Stand der Planungen zum Ausbau der B 27  
vor dem Echterdinger Ei**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Nach welchen Kriterien hat sie den sechsspurigen Ausbau der B 27 zwischen dem Echterdinger Ei und dem Abzweig der B 312 in ihrer Prioritätenliste platziert (mit Darlegung der einzelnen Kriterienbewertungen)?
2. Welche Fahrströme sind ihr in den Ortsdurchfahrten entlang der B 27 in Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt und Aichtal bekannt?
3. Erwartet sie, dass die genannten Ortsdurchfahrten durch einen sechsspurigen Ausbau der B 27 entlastet werden und in welcher Form?
4. Welche bisherigen (Vor-)Untersuchungen und Planungen wurden bisher getätigt bzw. in Auftrag gegeben (mit Darlegung der Ergebnisse)?
5. Mit welchen Kosten ist für den Ausbau zu rechnen (mit detaillierter Darlegung)?

15.09.2014

Kunzmann CDU

## Antwort

Mit Schreiben vom 8. Oktober 2014 Nr. 2-39.-B27S-TÜ/69 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Nach welchen Kriterien hat sie den sechsspurigen Ausbau der B 27 zwischen dem Echterdinger Ei und dem Abzweig der B 312 in ihrer Prioritätenliste platziert (mit Darlegung der einzelnen Kriterienbewertungen)?*

Das Teilstück der B 27 zwischen Leinfelden-Echterdingen bis zur Anschlussstelle Aich wurde in der Gruppe der Ausbaumaßnahmen an Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen bewertet. Als Beurteilungskriterien (mit der Gewichtung in Klammern) dienten der Verkehrsfluss (40 %), die Kosten (15 %), die Verkehrssicherheit (15 %), die Wirkung auf den Mensch (15 %) und die Wirkung auf die Umwelt (15 %).

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der B 27 in diesem Bereich wurde die Maßnahme beim Kriterium Verkehrsfluss mit einer hohen Punktzahl (4,5 Punkte) bewertet. Die Maßnahme ist vergleichsweise günstig, sodass sie auch bei dem Kriterium Kosten sehr gut abschnitt (5,0 Punkte). Der erzielbare Sicherheitsgewinn sowie die erreichbare Lärmentlastung durch die Maßnahme sind eher unterdurchschnittlich (nur 2 bzw. 2,1 Punkte). Die Wirkung der Maßnahme auf die Umwelt wurde aufgrund der notwendigen hohen Versiegelung mit 3,0 Punkten bewertet.

Die Maßnahme erreichte einen der vorderen Plätze. Sowohl im Szenario einer jährlichen Mittelzuweisung für Neubaumaßnahmen von 240 Mio. Euro als auch bei einer reduzierten Zuweisung von 120 Mio. Euro liegt die Maßnahme in dem aus Landessicht vordringlichen Prioritätenbereich, für den eine Finanzierung dringend geboten ist.

Die Kriterienbeschreibung sowie die Bewertungsergebnisse sind auf der Internetseite des MVI unter: <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/zukunftskonzepte/bundesverkehrswegeplan/verkehrstraeger-strasse/> veröffentlicht.

*2. Welche Fahrströme sind ihr in den Ortsdurchfahrten entlang der B 27 in Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt und Aichtal bekannt?*

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung „Verkehrsbedarfsermittlung für den Raum östlich von Stuttgart“ wurden im Dezember 2008 im Auftrag des Bundes die Wirkungen eines 6-streifigen Ausbaus der B 27 zwischen dem Verknüpfungspunkt der B 312 und der Anschlussstelle zur A 8 (Echterdinger Ei) untersucht. Die B 27 ist im Bereich von Filderstadt vierstreifig (zweibahnig) ausgebaut und weist derzeit Verkehrsbelastungen von 72.000 bis 84.000 Kfz/24 h auf. Sie liegt damit über der Leistungsfähigkeit eines 4-streifigen Querschnitts. Dies führt fast täglich zu Überlastungen und Staus mit Verdrängungseffekten in das nachgeordnete Netz. Im Zuge dieses Gutachtens wurden daher auch die relevanten Verkehrsmengen in den Ortslagen von Leinfelden-Echterdingen (Echterdingen und Stetten) sowie Filderstadt (Bernhausen, Plattenhardt, Bonlanden, Sielmingen) ermittelt. Auf die Angabe von Querschnittswerten wurde verzichtet, da es sich bei der Untersuchung nicht um Zählungen, sondern um die Ergebnisse eines Umlegungsverfahrens nach einem mathematischen Modell handelt.

Weiterhin wurden im Rahmen des Verkehrsmonitorings von 2012 Verkehrsmengen ermittelt. Die Ergebnisse des Verkehrsmonitorings sind im Internet unter [www.svz-bw.de/Verkehrsmonitoring](http://www.svz-bw.de/Verkehrsmonitoring) veröffentlicht.

3. *Erwartet sie, dass die genannten Ortsdurchfahrten durch einen sechsspurigen Ausbau der B 27 entlastet werden und in welcher Form?*

Die Differenzbelastungen zwischen Prognose-Nullfall für das Jahr 2020 und Planfall 1 (6-streifiger Ausbau der B 27 zwischen Echterdinger Ei und Abzweig B 312) ergibt in der Ortslage von Bernhausen eine Entlastung von bis zu 3.300 Kfz/24 h, in Echterdingen und Stetten von bis zu 2.800 Kfz/24 h, in Plattenhardt von bis zu 2.000 Kfz/24 h sowie in Sielmingen von bis zu 400 Kfz/24 h.

Dem Verkehrsgutachten liegen dabei insbesondere folgende Maßnahmen als umgesetzt zugrunde:

- Bau einer südlichen Umgehung von Stuttgart-Plieningen im Zuge der L 1204.
- Umbau der Anschlussstelle Esslingen an die A 8 im Zusammenhang mit dem Neubau der Bahnstrecke Stuttgart–Ulm.
- Bau einer autobahnparallelen Verbindung im Zuge der L 1204 nördlich von Neuhausen.

4. *Welche bisherigen (Vor-)Untersuchungen und Planungen wurden bisher getätigt bzw. in Auftrag gegeben (mit Darlegung der Ergebnisse)?*

Da der 6-streifige Ausbau der B 27 zwischen der Einmündung B 312 bei Aichtal und dem Echterdinger Ei im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 nur im „Weiteren Bedarf“ enthalten ist, durften bisher keine konkreten Planungen begonnen werden. Im Vorfeld wurden jedoch in Abstimmung mit dem Bund Verkehrsuntersuchungen sowie eine Umweltverträglichkeitsstudie in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen des 6-streifigen Ausbaus besser einschätzen zu können. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

#### Verkehrsuntersuchung

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde überprüft, welche Wirkungen ein 6-streifiger Ausbau der Bundesstraße B 27 zwischen dem Verknüpfungspunkt mit der B 312 und der Autobahnanschlussstelle A 8 („Echterdinger Ei“) hätte. Darüber hinaus wurden die Auswirkungen einer neuen Ortsumgehung von Filderstadt-Bernhausen und Sielmingen untersucht. Die Verkehrsuntersuchung kommt im Wesentlichen zu folgendem Ergebnis:

- Bis 2020 wird im Prognose-Nullfall auf der B 27 eine Verkehrszunahme auf 74.500 bis 88.900 Kfz/24 h prognostiziert.
- Ein 6-streifiger Ausbau der B 27 erzielt eine hohe Verkehrswirksamkeit und hat mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,5 eine hohe gesamtwirtschaftliche Rentabilität.
- Der Verkehr auf der B 27 nimmt durch die Bündelungswirkung bzw. durch die Vermeidung von Verdrängungsverkehr im Prognosejahr 2020 auf 82.600 bis 96.400 Kfz/24 h zu. Durch Verkehrsverlagerungen auf den ausgebauten Streckenzug kommt es im gesamten nachgeordneten Straßennetz, insbesondere in den Ortsdurchfahrten von Leinfelden-Echterdingen, Stetten, Plattenhardt, Bernhausen, Sielmingen, Neuhausen und Stuttgart-Plieningen, zu Verkehrsentslastungen.

#### Umweltverträglichkeitsstudie

Der Bund hat sich des Weiteren an den Kosten der ersten Stufe (Raumanalyse) einer Umweltverträglichkeitsstudie mit einer faunistischen Sonderuntersuchung beteiligt. Die Raumanalyse dient der Vorbereitung der weiteren Planungsphasen, insbesondere im Hinblick auf die Variantenbetrachtung (symmetrischer oder asymmetrischer Ausbau). Die Ergebnisse liegen seit 2011 vor und werden im Folgenden zusammengefasst:

- Es wurden umfangreiche tierökologische Untersuchungen zu den Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien, Tag- und Nachtfalter und Holz bewohnende Insekten durchgeführt. Im Ergebnis zeigt sich vor allem eine artenschutzrechtliche Relevanz bei Vögeln und Fledermäusen. Außerdem sollten beim Umbau von sechs bestehenden Unterführungen genauere Untersuchungen hinsichtlich der Durchgängigkeit möglicher Fledermausflugrouten erfolgen. Hinsichtlich artenschutzrechtlicher Betroffenheiten lässt sich insgesamt keine Rangfolge bei den verschiedenen Ausbauvarianten ableiten.
- Aufgrund der angrenzenden Bebauung und der Lärmproblematik wird für das Schutzgut Mensch der einseitige Ausbau nach Osten hin favorisiert.
- Die Beeinträchtigung von Naturdenkmälern und geschützten Biotopen ist bei einem einseitigen Ausbau nach Osten geringer.
- Im Gegensatz dazu wäre wegen der Böden mit sehr hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit ein Ausbau nach Westen schonender.
- Es sind keine Natura 2000 Gebiete, Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete der Zonen I und II sowie Wildtierkorridore oder -achsen betroffen.
- Mehrere naturnahe bzw. renaturierte Fließgewässer, die quer zur B 27 verlaufen, weisen Biotopstrukturen überdurchschnittlicher Bedeutung auf.
- In Abhängigkeit der gewählten Ausbauvariante werden Kompensationsmaßnahmen in unterschiedlichem Umfang erforderlich. Es ist jedoch nicht mit zulassungsschwerenden Betroffenheiten zu rechnen.
- Der Ausbau weist somit eine hohe Verkehrswirksamkeit und ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf und ist aus technischer und ökologischer Sicht machbar.

*5. Mit welchen Kosten ist für den Ausbau zu rechnen (mit detaillierter Darlegung)?*

Wie in Ziffer 4 bereits dargelegt, liegt aufgrund der Einstufung im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 im „Weiteren Bedarf“ keine konkrete Planung mit detaillierter Kostenberechnung vor. Im Rahmen der „Verkehrsbedarfsermittlung für den Raum östlich von Stuttgart“ erfolgte im Jahr 2008 eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Hierbei wurden Investitionskosten in Höhe von 52,6 Mio. Euro (brutto) ermittelt. Im Rahmen der Anmeldung zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 wurde für die Maßnahme im Sommer 2013 eine Kostenschätzung vorgenommen. Dabei wurden Kosten in Höhe von 59,4 Mio. Euro (brutto) ermittelt.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur