

III. Begründung

Der Entwurf des Straßenentwicklungsprogramms für den Landkreis Böblingen wurde am 05.03.2012 im Umwelt- und Verkehrsausschuss eingebracht (KT-DS 11/2012). Die Verwaltung wurde beauftragt, die Anhörung der Kommunen zum Gesamtkonzept durchzuführen.

Grundlage der Anhörung war die dem Umwelt- und Verkehrsausschuss am 05.03.2012 dargelegte Priorisierung nach den Faktoren:

- Anteil Schwerverkehr
- Zustand
- Stellungnahmen der Kommunen
- Erforderliche Vorlaufzeiten
- Anliegen der Wasserwirtschaft und des ÖPNV

Mit Schreiben vom 8. März 2012 wurden die Gemeinden angeschrieben und um Stellungnahme bis einschließlich 30. März 2012 beim Amt für Straßenbau (AfS) gebeten.

Die beim AfS eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und die wesentlichen Aussagen in den Anlagen eingearbeitet. Sofern sich hieraus neue Priorisierungen ergeben haben, sind diese in den Anlagen dargestellt.

Die in den Anlagen ausgewiesenen Umsetzungszeitpunkte sind grundsätzlich verbindliche Zielsetzungen, welche sich aber in den vertiefenden Maßnahmeplanungen noch verändern können. Zu berücksichtigen ist, dass mit Fortschreibung des Straßenverkehrsmodells des Landkreises Böblingen die Verkehrszahlen im Laufe dieses Jahres angepasst werden. Sofern sich hierdurch wesentliche Änderungen in der Dringlichkeit der Maßnahme ergeben, wird der Umwelt- und Verkehrsausschuss entsprechend informiert.

Ggf. können sich auch aufgrund von zu berücksichtigenden Abhängigkeiten von einer Förderzusage des Landes nach dem LGVFG Verschiebungen ergeben. Das Amt für Straßenbau wird auch diesbezüglich regelmäßig dem Umwelt- und Verkehrsausschuss berichten. Notwendige Anpassungen der Finanzplanung werden zudem in den Haushaltsplanungen dargestellt.

Der jährlich erforderliche Erhaltungsbedarf sowie der Mittelbedarf für die kurz- und mittelfristig zu sanierenden Kreisstraßen beläuft sich nach Abschätzung des Büros Durth Roos Consulting GmbH auf ca. 2,24 Mio €/Jahr. Der Nachholbedarf für kurz- und mittelfristige Sanierungen beträgt ca. 41,8 Mio €. Die Ansätze beruhen auf bundesweit eingeführten Pauschalen für die Erhaltung der Forschungsgesellschaft für Straße und Verkehr und Abschätzungen auf der Basis der und auf das Jahr 2011 hochgerechneten Auswertung der Zustandserfassung.

Um einem weiteren Substanzverlust entgegenzuwirken ist geplant den entstandenen Erhaltungstau innerhalb der nächsten 6 Jahre abzubauen.

Roland Bernhard