

**Kleine Anfrage**

**der Abg. Dr. Gisela Splett GRÜNE**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr**

**Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Bereich von Bad Schönborn**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie oft gab es in den Jahren 2004 bis 2009 Sperrungen der A 5 zwischen den Anschlüssen Walldorf und Kronau, die zu einer Umleitung des Verkehrs auf die B 3 und Durchfahrt von Bad Schönborn führten?
2. Welche alternativen Umleitungsstrecken für Sperrungen/längere Staus der A 5 zwischen den Anschlüssen Walldorf und Kronau im Westen der A 5 im Bereich Kirrlach, B 36, B 35 wurden geprüft und wären möglich?
3. In welchen Kurorten in Baden-Württemberg gilt für den innerörtlichen Durchgangsverkehr auf Bundesstraßen Tempo 30 bzw. Tempo 40?
4. Welche Kurorte in Baden-Württemberg haben ein Durchfahrts- bzw. Nachtfahrverbot für Lkw ab 7,5 Tonnen (mit Angabe der hierfür erforderlichen Voraussetzungen)?
5. Unter welchen Voraussetzungen kann auf der B 3 im Bereich der Ortsdurchfahrt des Kurorts Bad Schönborn Tempo 30 bzw. Tempo 40 festgelegt oder ein Durchfahrts- bzw. Nachtfahrverbot für Lkw angeordnet werden?
6. Wer ist für die Prüfung entsprechender Anordnungen zuständig und wie würde ein entsprechender Antrag vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr bewertet?
7. Worauf sind die ungewöhnlich hohen Kosten der geplanten „Ortsumgehung Bad Schönborn“ K 3575 mit 28 Mio. Euro auf 5,5 km zurückzuführen?

8. Wann und von wem wurde die Kosten-Nutzen-Analyse (Wirtschaftlichkeitsanalyse) für die „Ortsumgehung Bad Schönborn“ K 3575 durchgeführt und welche Rahmenbedingungen zur Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung wurden hierbei zugrunde gelegt?

13.04.2010

Dr. Splett GRÜNE

#### Begründung

§ 45 Abs. 1 a Straßenverkehrs-Ordnung ermächtigt u. a. aus Gründen des Schutzes vor Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr zu besonderen Beschränkungen der Straßenbenutzung in Kurorten. Bevor eine teure und mit großen Eingriffen in Natur und Landschaft verbundene Umgehungsstraße gebaut wird, sollten alle anderen Möglichkeiten einer innerörtlichen Verkehrsberuhigung geprüft und ausgeschöpft sein.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 1. Mai 2010 Nr. 74-3851.1-00/773 beantwortet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie oft gab es in den Jahren 2004 bis 2009 Sperrungen der A 5 zwischen den Anschlüssen Walldorf und Kronau, die zu einer Umleitung des Verkehrs auf die B 3 und Durchfahrt von Bad Schönborn führten?*

Eine Auswertung über einen 6-Jahres-Zeitraum ist angesichts des damit verbundenen Verwaltungsaufwands kurzfristig nicht leistbar. Allein für das Jahr 2009 mussten ca. 47.600 Datensätze aus dem Verkehrswarndienst, die das Regierungspräsidium Karlsruhe betrafen, gefiltert und das Ergebnis gesichtet werden. Im Jahr 2009 gab es keine behördlich oder polizeilich angeordnete Vollsperrung der Autobahn mit einer Empfehlung, die Bedarfsumleitungsstrecke U 47 in Fahrtrichtung Norden, die durch den Bad Schönborner Teilort Mingolsheim führt, zu nutzen. Insofern war auch eine Hochrechnung auf den gewünschten 6-Jahres-Zeitraum nicht möglich.

Nicht ausgeschlossen werden kann, dass bei entsprechenden Staulagen aufgrund hohen Verkehrsaufkommens, kleineren bis mittleren Unfällen, die keine Vollsperrung nach sich ziehen, Baustellen (Tagesbaustellen, Fahrbahndeckenerneuerungen, etc.) oder aus sonstigen Gründen, Verkehrsteilnehmer die Autobahn verlassen und unter Nutzung der ausgeschilderten Bedarfsumleitungsstrecke den Weg zur nächsten Anschlussstelle über das nachgeordnete Straßennetz suchen. Sofern Verkehrsteilnehmer an der Anschlussstelle Kronau in solchen Fällen die Autobahn verlassen und sich durch Navigationssysteme den Weg zur Autobahnanschlussstelle Walldorf-Wiesloch weisen lassen, so wird dies bei den Optionen „kürzeste oder schnellste Strecke“ mit hoher Wahrscheinlichkeit ebenfalls über die Bundesstraße 3 und damit auf der Route der ausgeschilderten Bedarfsumleitungsstrecke erfolgen.

2. *Welche alternativen Umleitungsstrecken für Sperrungen/längere Staus der A 5 zwischen den Anschlüssen Walldorf und Kronau im Westen der A 5 im Bereich Kirrlach, B 36, B 35 wurden geprüft und wären möglich?*

Für Bedarfsumleitungsstrecken von Bundesautobahnen kommen nur leistungsfähige Straßen des nachgeordneten Netzes in Betracht, wobei sich diese in der Re-

gel in Fahrtrichtung der Autobahn rechts befinden. Hierbei ist es anzustreben, den ausgeleiteten Autobahnverkehr auf dem kürzesten Weg zurück auf die Autobahn zu leiten. Diese Systematik wird bundesweit angewandt und nur dort durchbrochen, wo rechts der Autobahn leistungsfähige Straßen nicht zur Verfügung stehen oder links der Autobahn leistungsfähige Straßen verlaufen, die es erlauben, auf diesen zwei Bedarfsumleitungsstrecken gegenläufig zu führen (z. B. auf zweibahnigen, vierstreifigen Bundesstraßen).

Die Bundesstraße 3 ist als Bundesfernstraße aufgrund ihrer Widmung zur Aufnahme des überregionalen Verkehrs bestimmt. Sie verläuft parallel zur Autobahn und stellt zusammen mit Landes- und anderen Bundesstraßen die kürzeste und leistungsfähigste Verbindung von der Autobahnanschlussstelle Kronau zur Autobahnanschlussstelle Walldorf-Wiesloch dar.

*3. In welchen Kurorten in Baden-Württemberg gilt für den innerörtlichen Durchgangsverkehr auf Bundesstraßen Tempo 30 bzw. Tempo 40?*

Auf der B 462 in Baiersbronn-Klosterreichenbach und in Baiersbronn-Schwarzenberg ist Tempo 30 km/h, auf der B 462 in Schönmünzach, der B 294 in Loßburg und der B 463 in Bad Liebenzell ist Tempo 40 km/h angeordnet. In der Ortsdurchfahrt Ludwigshafen im Zuge der B 31/B 34 gilt Tempo 40 km/h, ebenso in der Ortsdurchfahrt Reichenbach (Stadtteil Lahr) auf der B 415. Im Zuge der B 28 in Bad Peterstal-Griesbach ist in den Schwerpunktbereichen der kurörtlichen Einrichtungen 30 km/h angeordnet, ebenso in den Kurorten Triberg und Schönwald auf der B 500 in den dortigen Schwerpunktbereichen.

*4. Welche Kurorte in Baden-Württemberg haben ein Durchfahrts- bzw. Nachtfahrverbot für Lkw ab 7,5 Tonnen (mit Angabe der hierfür erforderlichen Voraussetzungen)?*

Auf der Grundlage des § 45 Abs. 1 a Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wurde in der Ortsdurchfahrt von Bad Teinach im Zuge der L 348 ein Nachtfahrverbot (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) für Lkw über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht (zGG) angeordnet. Im Innenstadtbereich sowie im Kurgebiet von Bad Urach besteht ein Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 t zGG. In Bad Wurzach besteht im Kernstadtbereich auf einer Gemeindestraße ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t zGG. In Isny besteht ebenfalls im Kernstadtbereich auf einer Gemeindestraße ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t zGG. In Heiligenberg im Landkreis Bodenseekreis besteht in der Ortsdurchfahrt im Zuge der L 201 ein Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 t zGG. In Überlingen gilt in der Innenstadt auf städtischen Straßen ein Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 t zGG. In Bad Krozingen ist auf der B 3 im Vorgriff auf das förmliche Umstufungsverfahren bereits zum jetzigen Zeitpunkt ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t zGG angeordnet worden, eine Umfahrung ist vorhanden. In den Ortsdurchfahrten im Zuge der L 87 im Achertal (Seebach, Ottenhöfen und Kappelrodeck) gilt ein Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 t zGG in den Sommermonaten. Im Zuge der L 123 besteht im Münstertal ein Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 t zGG. Auf der Gemeindestraße in Schiltach besteht ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t zGG, eine Umfahrung über klassifizierte Straßen ist vorhanden. Ebenso auf der Gemeindestraße in Bad Bellingen, auch dort ist eine Umfahrung über klassifizierte Straßen vorhanden.

Zu den Voraussetzungen für Durchfahrts- und Nachtfahrverbote siehe Antwort zu Frage 5.

*5. Unter welchen Voraussetzungen kann auf der B 3 im Bereich der Ortsdurchfahrt des Kurorts Bad Schönborn Tempo 30 bzw. Tempo 40 festgelegt oder ein Durchfahrts- bzw. Nachtfahrverbot für Lkw angeordnet werden?*

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen in Kurorten, Luftkurorten und Erholungsorten von besonderer Bedeutung kommen gemäß § 45 Abs. 1 a Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) unter den Voraussetzungen der Erlasse des damaligen Ministeriums für Umwelt und Verkehr als Geschwindigkeitsbeschränkungen (Erlass

vom 10. Dezember 1996, Az. 34-3851.5-6/77) und Nachtfahrverbote (Erlass vom 8. Oktober 1998, Az. 34-3851.5-6/77) in Betracht.

Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen für die Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Frage, bei denen eines der folgenden Positivkriterien erfüllt ist: Eine Einrichtung wie Kurklinik, Kurkrankenhaus, Sanatorium, Genesungs- oder Erholungsheime u. ä., oder eine zentrale kurörtliche Einrichtung mit Aufenthaltsfunktion wie Kurmittelhaus, Kurpark, Bäder, Kneipp-Anlagen u. ä. oder ein Bereich, der auf einer Länge von mindestens 100 m nachhaltig geprägt ist durch konzessionierte Übernachtungsbetriebe mit mehr als acht Betten (z. B. Hotels, Pensionen), bzw. durch Ferienhäuser mit mehr als acht Betten, liegt entlang der Straße. Hierbei sind grundsätzlich nur Einrichtungen in einem Streifen von 50 m Breite beidseits der Straße zu berücksichtigen. Die Maßnahme ist dabei auf einen „Schwerpunktbereich“ zu konzentrieren, der schwerpunktmäßig von den Gästen zum Schlafen, zur Freizeitgestaltung oder zur Erholung frequentiert wird.

Maßgebliches Abwägungskriterium ist der Grad der Belästigung für zentrale kurörtliche Einrichtungen. Die Belästigungen durch den Straßenverkehr müssen störend sein, können jedoch unterhalb der gültigen Richtwerte, z. B. der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr, liegen. Darüber hinaus hat die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger besonderes Gewicht, wenn ein erhöhtes Querungsbedürfnis besteht, um kurörtliche Einrichtungen zu erreichen, die beidseitig der Straße liegen. Halten sich außerhalb der Fahrbahn regelmäßig viele Menschen auf, ist dies dem Fahrzeugführer durch die Ausgestaltung des Straßenraums zu verdeutlichen. Die verkehrliche Bedeutung der Straße, insbesondere die Verbindungsfunktion, ist bei der Abgrenzung der Schwerpunktbereiche zu beachten. Der Schwerpunktbereich ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen, bei Tempo 30 km/h auf maximal 500 m, bei Tempo 40 km/h auf maximal 800 m. Nicht in Betracht kommen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf vierstreifigen Straßen sowie Straßen mit drei Fahrstreifen und „Grüner Welle“.

Die Anordnung eines Nachtfahrverbots für Lkw auf klassifizierten Straßen in Kurorten setzt eine Mindestbetroffenheit voraus. Diese liegt vor, wenn mindestens drei verschiedene größere kurörtliche Einrichtungen mit Übernachtungsfunktion (z. B. Kliniken, Sanatorien, große Hotels) dem Lkw-Verkehr ausgesetzt sind, wobei Einrichtungen maximal 50 m seitlich der Straße berücksichtigt werden können und zwei dieser Einrichtungen mindestens 200 m voneinander entfernt liegen. Ein Lkw-Nachtfahrverbot ist nur dann eine geeignete Maßnahme, wenn damit erreicht werden kann, dass Lkw über 7,5 t zGG generell nicht verkehren dürfen. Bereits einzelne Fahrten von Lkw über 7,5 t zGG wirken belästigend. Sofern daher Gemeinden Nachtfahrverbote beantragen, die Ausnahmen „Anlieger/Anwohner frei“ enthalten, sind diese Anträge abzulehnen. Verkehrsverlagerungen in andere schutzwürdige Bereiche sind auszuschließen. Zu prüfen ist auch der technische Ausbauzustand möglicher Ausweichstrecken und deren Geeignetheit zur Aufnahme des zu verlagernden Verkehrs hinsichtlich der Verkehrssicherheit sowie die Umwegigkeit der alternativen Strecken.

Als weitere Kriterium sind neben dem Grad der Prädikatisierung des Ortes insbesondere auch der Grundsatz des Mindesteingriffs – Verkehrsbeschränkung vor Verkehrsverboten, mögliche bauliche Veränderungen vor verkehrsrechtlichen Maßnahmen, Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen, kleinräumige vor großräumigen Umleitungen – sowie die Belange des örtlichen Gewerbes und der Versorgung der Bevölkerung zu beachten. Verkehrsverbote für Lkw müssen auf das räumlich und zeitlich unbedingt notwendige Maß beschränkt werden. Dabei ist auch eine jahreszeitliche Beschränkung zu prüfen. Nicht in Betracht kommen Lkw-Nachtfahrverbote auf vierstreifigen Straßen, ausgewiesenen Bedarfsumleitungsstrecken für Bundesautobahnen, Ortsumfahrungen, auch wenn diese innerorts liegen und Ortsdurchfahrten, bei denen die Voraussetzungen nach dem Erlass „Geschwindigkeitsbeschränkungen in Kurorten“ nicht vorliegen.

Die Gemeinde Bad Schönborn ist als Heilbad anerkannt. Die Schwerpunktbereiche, wie Kliniken, sonstige kurörtliche Einrichtungen, Genesungs- oder Erholungsheime konzentrieren sich dabei im Ortsteil Mingolsheim auf den Bereich nördlich der Waldparkstraße. Im Ortsteil Langenbrücken konzentrieren sich die vorgenannten Einrichtungen überwiegend im Bereich der Bachstraße. Entlang der Ortsdurchfahrt der B 3 in Mingolsheim und Langenbrücken befinden sich keine

nennenswerten Kureinrichtungen, welche die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h oder 40 km/h rechtfertigen könnten. Nachdem die Voraussetzungen für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der Lage der Kureinrichtungen nicht gegeben sind, scheidet deshalb auch die Anordnung eines Lkw-Nachfahrverbots aus. Hinzu kommt, dass die Anordnung eines Lkw-Verbots Verkehrsverlagerungen in andere Ortsdurchfahrten zur Folge hätte. Ein weiteres Ausschlusskriterium ist die Führung der Bedarfsumleitungsstrecke U 47 für die BAB A 5 zwischen den Autobahnanschlüssen Krotnau und Walldorf/Wiesloch über die B 3 durch den Teilort Mingolsheim.

*6. Wer ist für die Prüfung entsprechender Anordnungen zuständig und wie würde ein entsprechender Antrag vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr bewertet?*

Die Prüfung erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde nach den vorgenannten Kriterien. Ein Zustimmungsvorbehalt der höheren oder obersten Straßenverkehrsbehörde besteht nicht.

*7. Worauf sind die ungewöhnlich hohen Kosten der geplanten „Ortsumgehung Bad Schönborn“ K 3575 mit 28 Mio. Euro auf 5,5 km zurückzuführen?*

Im Hinblick auf die zahlreichen Bauwerke, die Anlage von zwei Kreisverkehren, die Aufschüttungen im Reimold-See und die aufwendigen Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der 5,5 km langen Neubaustrecke sind die veranschlagten Kosten von 24,61 Mio. Euro für angemessen zu erachten. Das Vorhaben ist bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant.

*8. Wann und von wem wurde die Kosten-Nutzen-Analyse (Wirtschaftlichkeitsanalyse) für die „Ortsumgehung Bad Schönborn“ K 3575 durchgeführt und welche Rahmenbedingungen zur Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung wurden hierbei zugrunde gelegt?*

Der Kreistag des Landkreises Karlsruhe hat sich am 16. Juli 2009 mit der Bauwürdigkeit der Ortsumgehung Bad Schönborn befasst und beschlossen, das Planfeststellungsverfahren mit der jetzt verfolgten Variante durchzuführen. Diese Variante hat sich in der Abwägung aller Belange als die Zweckmäßigste erwiesen. Eine Variantenauswahl ausschließlich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu treffen, ist rechtlich unzulässig.

Der Ortsumgehung Bad Schönborn wurde hinsichtlich der Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung die Rahmenbedingung vorgegeben, eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bad Schönborn zu bewirken. Konkret soll die Umgehungsstraße die Ortsteile Langenbrücken und Mingolsheim vom Verkehr entlasten und zugleich eine bessere Erreichbarkeit schaffen. Aktuelle Verkehrsuntersuchungen des Landkreises Karlsruhe belegen, dass das Vorhaben geeignet ist, diese Rahmenbedingungen zu erfüllen.

Gönner

Ministerin für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr