

Antrag

der Abg. Gabi Rolland u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

B 31 West

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Kriterien der Entscheidung, das Planfeststellungsverfahren B 31 West vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ruhen zu lassen, im Hinblick auf alle Neubauvorhaben von Bundesstraßen in Baden-Württemberg zugrunde liegen;
2. welche Kosten bis zum Stand der Planung samt der vorbereitenden Maßnahmen angefallen sind;
3. welche Absprachen mit dem Bund als Vorhabensträger vorgenommen wurden;
4. wie das Ausbauende und die bestehende Brücke in ein gesamtes Verkehrskonzept einbezogen wird, bis wann dieses fertig ist und in welchem Zeithorizont es umgesetzt werden kann;
5. wie die Gemeinden Gottenheim, Bötzingen, Wasenweiler, Ihringen und Breisach vom Durchgangsverkehr freigehalten werden;
6. welche Planungen für den weiteren Ausbau der B 31 von Breisach bis Donaueschingen (Falkensteigtunnel, Stadttunnel Freiburg) vorliegen, in welche Planungs- und Bauabschnitte die Gesamtplanung gegliedert ist und welches Kosten-Nutzen-Verhältnis für die jeweiligen Abschnitte festgestellt ist;
7. wie die zeitliche Realisierung der einzelnen Abschnitte geplant ist.

22. 12. 2011

Rolland, Bayer, Haller, Binder, Maier SPD

Eingegangen: 22. 12. 2011 / Ausgegeben: 03. 02. 2012

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Die Achse B 31 ist die einzige halbwegs leistungsfähige West-Ost-Achse im Süden von Baden-Württemberg. Von Bedeutung sind daher auch die weiteren Planungen für die B 31 auf der Strecke Breisach-Donaueschingen.

Die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der B 31 West hat großen Einfluss auf die künftige verkehrliche Situation der Raumschaft zwischen Freiburg und Breisach. Deshalb sind die Gründe und Konsequenzen dieser Einstellung von der Landesregierung offen zu legen. Von besonderem Interesse sind die geplanten verkehrlichen Lösungen für die Gemeinden Gottenheim und Breisach, die nach der Inbetriebnahme des 1. Bauabschnitts mit mehr Verkehr zu rechnen haben werden. Ein Bypass, der den Verkehr in die Ortschaft Wasenweiler verschiebt, kann dafür keine Problemlösung darstellen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 27. Januar 2012 Nr.2-39-B31OUMK-BRE/71 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche Kriterien der Entscheidung, das Planfeststellungsverfahren B 31 West vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ruhen zu lassen, im Hinblick auf alle Neubauvorhaben von Bundesstraßen in Baden-Württemberg zugrunde liegen;*

Der zweite Bauabschnitt der B 31 West ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. In Baden-Württemberg besteht sowohl hinsichtlich der bereits im Bau befindlichen als auch der noch nicht begonnenen Maßnahmen, die im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans eingestuft sind, eine erhebliche Unterfinanzierung. Vor dem Hintergrund, dass allein für die Fertigstellung der im Bau befindlichen Bundesstraßenprojekte noch ein Finanzierungsbedarf von rund einer Milliarde Euro besteht und die festen jährlichen Zuweisungen des Bundes in diesem Bereich für die Jahre 2012 bis 2015 durchschnittlich nur 120 Millionen Euro betragen, ist schon mit einer zeitnahen Realisierung der im Vordringlichen Bedarf eingestuften Projekte nicht zu rechnen. Zwar wird die feste jährliche Mittelzuweisung durch einen unterjährigen Mittelausgleich ergänzt, dieser ist aber nicht fest kalkulierbar. Abhängig von der konkreten jährlichen Mittelzuweisung durch den Bund wird es zwischen 5 und 9 Jahren dauern, allein die laufenden Baumaßnahmen abzufinanzieren. Die noch nicht begonnenen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs haben ein Finanzvolumen von ca. 3,8 Milliarden €. Je nach Höhe der jährlichen Mittelzuweisungen durch den Bund wird die Realisierung aller Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs einen Zeitraum zwischen 22 und 40 Jahren in Anspruch nehmen. Die unzureichende Mittelausstattung kommt noch verstärkt bei Projekten, die – wie der zweite Bauabschnitt der Bundesstraße B 31 West – derzeit lediglich im sogenannten Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft sind zum Tragen. Von einer Realisierung der Maßnahme während der Geltung eines zum jetzigen Zeitpunkt erlassenen Planfeststellungsbeschlusses kann deshalb nicht ausgegangen werden.

In dieser Situation ist eine Prioritätensetzung in der weiteren Bearbeitung der Bundesstraßenprojekte in Baden-Württemberg zwingend geboten. Daher erarbeitet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur momentan eine Priorisierung der bereits baureifen und in einem zweiten Schritt der sonstigen Projekte des Vor-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

dringlichen Bedarfs. Hierbei wird unter anderem das Kriterium der ökologischen Verträglichkeit eine wichtige Rolle spielen. Auch vor diesem wurde beschlossen, die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für den zweiten Bauabschnitt der B 31 West zwischen Gottenheim und Breisach ruhen zu lassen und damit eine Diskussion über mögliche Verbesserung der Verkehrssituation in der Region zu eröffnen.

2. welche Kosten bis zum Stand der Planung samt der vorbereitenden Maßnahmen angefallen sind;

Die ersten Planungsschritte für die B 31 West zwischen dem Anschluss an die A 5 und Breisach erfolgten bereits in den 60er-Jahren. Das Projekt war bereits in den 90er-Jahren in der Planfeststellung. Wegen des großen Widerstands der Kaiserstuhlgemeinden wurde das Planfeststellungsverfahren geteilt. Über die Kosten, die bis heute für die Planung insgesamt angefallen sind, liegen daher keine detaillierten Aufstellungen vor. Nimmt man den gesamten Planungsaufwand seit den 60er-Jahren, können überschlägig rund 10 % der Baukosten als Planungskosten angesetzt werden. Die Kosten des ersten Bauabschnitts der B 31 West sind mit rund 27 Millionen Euro und die des zweiten Bauabschnitts mit rund 38 Millionen Euro veranschlagt. Die Planungskosten, die im Rahmen der dem ruhenden Planfeststellungsverfahren zugrundeliegenden aktuellen Planung des zweiten Bauabschnitts angefallen sind, werden mit rund 1,7 Millionen Euro veranschlagt.

3. welche Absprachen mit dem Bund als Vorhabensträger vorgenommen wurden;

Das MVI wird das BMVBS zu gegebenem Zeitpunkt über die unter 4. und 5. dargestellten Überlegungen informieren.

4. wie das Ausbauende und die bestehende Brücke in ein gesamtes Verkehrskonzept einbezogen wird, bis wann dieses fertig ist und in welchem Zeithorizont es umgesetzt werden kann;

5. wie die Gemeinden Gottenheim, Bötzingen, Wasenweiler, Ihringen und Breisach vom Durchgangsverkehr freigehalten werden;

Das Regierungspräsidium Freiburg hat den Auftrag erhalten, ein Verkehrslenkungs-konzept aufzustellen, mit dem Ziel, die Verkehre auf der A5 von Norden her mit Fahrziel Breisach auf die bestehende anbindungsfreie B 31 zwischen der A 5, Anschlussstelle Bad Krozingen und Breisach zu bündeln mit dem Ziel, die genannten Ortsdurchfahrten zu entlasten. Als weiteren Schritt werden Lkw-Fahrverbote in Teilbereichen unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit untersucht. Dies bedarf aber der eingehenden rechtlichen und fachlichen Prüfung. Daneben werden die Möglichkeiten von kleinräumigen Lückenschlüssen im Straßennetz sowie eines sinnvollen Anschlusses des ersten Bauabschnittes der B 31 West an das vorhandene Straßennetz untersucht. Die Problematik eines zeitnahen Anschlusses des jetzigen Bauendes würde sich im Übrigen bei Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses zum 2. Bauabschnitt aufgrund der unter 1. dargestellten Finanzsituation ebenfalls stellen.

In die verkehrliche Gesamtbetrachtung mit einzubeziehen sind auch die Potenziale der Verlagerung von Verkehr auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Im Zuge der Neuvergabe der „Breisgau S-Bahn“ wird das Land gemeinsam mit dem Zweckverband RegioNahverkehr Freiburg (ZRF) die Kapazitäten im SPNV im Verbandsgebiet um durchschnittlich 140 % gegenüber dem derzeitigen Angebot steigern (auf der Basis der Sitzplätze je Richtung für einen Verkehrstag). Zwischen Breisach und Gottenheim wird die Steigerungsrate konkret 65 % zwischen Gottenheim (bzw. Hugstetten) und Freiburg 190 % betragen.

Diese Verlagerungspotenziale auf den SPNV werden im Jahr 2018 wirksam, wohingegen ein Realisierungszeitpunkt für den 2. Bauabschnitt der B 31 West, wie eingangs dargestellt in weiter Ferne liegt.

6. welche Planungen für den weiteren Ausbau der B 31 von Breisach bis Donaueschingen (Falkensteigtunnel, Stadttunnel Freiburg) vorliegen, in welche Planungs- und Bauabschnitte die Gesamtplanung gegliedert ist und welches Kosten-Nutzen-Verhältnis für die jeweiligen Abschnitte festgestellt ist;

7. wie die zeitliche Realisierung der einzelnen Abschnitte geplant ist.

Abschnitt	Aktueller Stand	Nutzen-Kosten-Verhältnis	Realisierungshorizont
Stadttunnel Freiburg	Planung läuft, bis Ende 2013 ist vorgesehen, die Entwurfsplanung zum Abschluss zu bringen	1,3	Offen
OU Falkensteig	Planung läuft, bis Ende 2013 ist vorgesehen, die Entwurfsplanung zum Abschluss zu bringen	1,6	Offen
3-streifiger Ausbau zwischen Röttenbach und Löffingen	Im Planfeststellungsverfahren	–	Frühestens ab 2013/2014
3-streifiger Ausbau Löffingen-Mitte	In Bau	–	Fertigstellung 2012/2013
3-streifiger Ausbau Röttenbach-West - Röttenbach	In Vorplanung	–	Offen
3-streifiger Ausbau Hinterzarten-Titisee	In Vorplanung	–	Offen

Dr. Splett
Staatssekretärin