

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Gisela Splett GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Schwach frequentierte Landesstraßen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Treffen Zeitungsberichte zu, nach denen das Land Baden-Württemberg die L 560 zwischen Graben und Friedrichstal wegen fehlender Finanzmittel für die Sanierung an den Landkreis oder die Gemeinde Stutensee abgeben möchte und das fehlende Interesse an einer Sanierung mit der geringen Auslastung von lediglich 3.000 Kfz/24 Std. begründet?
2. Trifft es zu, dass das Land Baden-Württemberg für den Abschnitt der L 602 zwischen Rußheim und Huttenheim einen Ausbau plant, obwohl ausweislich der Umweltverträglichkeitsstudie dort 2006 eine Querschnittsbelastung von ca. 3.100 Kfz/24 Std. gezählt wurde und für 2030 mit einer Querschnittsbelastung von ca. 3.230 Kfz/24 Std. gerechnet wird?
3. Wie erklärt sie diese stark voneinander abweichenden Strategien bei zwei bzgl. des Verkehrsaufkommens vergleichbaren Straßenabschnitten?
4. Welche Streckenabschnitte des Landesstraßennetzes weisen aktuell Querschnittsbelastungen von maximal 3.000 Kfz/24 Std. aus und wie sind die Zukunftsplanungen des Landes für die jeweiligen Strecken?

05. 07. 2010

Dr. Splett GRÜNE

Antwort

Mit Schreiben vom 24. Juli 2010 Nr. 65–39–L560/17 beantwortet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

- 1. Treffen Zeitungsberichte zu, nach denen das Land Baden-Württemberg die L 560 zwischen Graben und Friedrichstal wegen fehlender Finanzmittel für die Sanierung an den Landkreis oder die Gemeinde Stutensee abgeben möchte und das fehlende Interesse an einer Sanierung mit der geringen Auslastung von lediglich 3.000 Kfz/24 Std. begründet?*
- 2. Trifft es zu, dass das Land Baden-Württemberg für den Abschnitt der L 602 zwischen Rußheim und Huttenheim einen Ausbau plant, obwohl ausweislich der Umweltverträglichkeitsstudie dort 2006 eine Querschnittsbelastung von ca. 3.100 Kfz/24 Std. gezählt wurde und für 2030 mit einer Querschnittsbelastung von ca. 3.230 Kfz/24 Std. gerechnet wird?*
- 3. Wie erklärt sie diese stark voneinander abweichenden Strategien bei zwei bzgl. des Verkehrsaufkommens vergleichbaren Straßenabschnitten?*

Gemäß § 3 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg sind Landesstraßen Straßen, die untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dienen oder zu dienen bestimmt sind. Die Einteilung in die Gruppe „Landesstraßen“ erfolgt ohne Bezug auf die verkehrliche Auslastung der Straße. Vielmehr ist die Lage im Straßennetz und die Straßenfunktion für die Einstufung maßgebend.

Der Bau der L 558 Nordumfahrung Friedrichstal in den Jahren 1992 bis 1995 und die Verlegung der L 560 im Jahr 2000 im Bereich Schloss Stutensee führten dazu, dass die L 560 – in Verbindung mit dem östlichen Abschnitt der L 558 – die Bedeutung einer überregionalen Verbindungsstraße zwischen Karlsruhe und Bruchsal erhielt.

Mit dem Bau der B 36 Umfahrung Graben-Neudorf wurde der nördliche Teilabschnitt der L 560 zwischen der B 36 neu (Umfahrung Graben-Neudorf) und Graben zur Kreisstraße 3533 abgestuft. Das verbleibende Reststück der L 560 zwischen der L 558 neu (Nordumfahrung Friedrichstal) und der B 36 neu (Umfahrung Graben-Neudorf) hat damit – gemäß der Definition im Straßengesetz Baden-Württemberg – die Bedeutung einer Landesstraße verloren. Ein Ausbau dieses Restabschnitts in der Baulast des Landes ist daher nicht vorgesehen.

Die L 602 verbindet die Gemeinden Hochstetten, Liedolsheim, Rußheim, Huttenheim und Philippsburg miteinander und mit dem übergeordneten Straßennetz der B 35 und B 36. Die L 602 hat damit die Verkehrsfunktion einer Landesstraße. Da sich an der Verkehrsbedeutung der L 602 nichts geändert hat, ist der Bedarf eines Ausbaus weiter anerkannt.

- 4. Welche Streckenabschnitte des Landesstraßennetze weisen aktuell Querschnittsbelastungen von maximal 3.000 Kfz/24 Std. aus und wie sind die Zukunftsplanungen des Landes für die jeweiligen Strecken?*

Es gibt eine Vielzahl von Streckenabschnitten im Landesstraßennetz, die eine Querschnittsbelastung von maximal 3.000 Kfz/24 Std. aufweisen. Diese sind der Verkehrsstärkenkarte 2005 für Baden-Württemberg zu entnehmen, die bei der Landesstelle für Straßentechnik beim Regierungspräsidium Tübingen

(<http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1194861/index.html>)
eingesehen werden kann und in der auch die zuletzt erfassten Verkehrsbelastungen der Landesstraßen eingetragen sind. Angaben zu Abschnitten mit 3.000 Kfz/24 Std. werden nicht separat erhoben und ausgewertet.

Landesstraßenmaßnahmen werden generell nach der Einstufung im Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg geplant und gebaut. Im Rahmen der laufenden Fortschreibung des Generalverkehrsplans wird das gesamte Landesstraßennetz hinsichtlich des künftigen Ausbaubedarfs geprüft. Diese Bedarfsermittlung erfolgt in einem einheitlichen Bewertungsverfahren. Die Verkehrsbelastung der Landesstraßen ist hierbei nur eines von mehreren Kriterien hinsichtlich der Feststellung des Ausbaubedarfs.

Gönner

Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr