

Antrag

der Abg. Carla Bregenzer u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Verkehrsministeriums

Ortsumgehung Waldorfhäslach

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

zu berichten,

1. ob Informationen zutreffen, nach denen die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für die Ortsumgehung Waldorfhäslach verschoben werden muß, weil die Straße sowie die Bankette breiter geplant werden müßten;
2. wenn diese Informationen zutreffen,
 - a) welche Gründe für eine Verbreiterung der Straße und der Bankette sprechen,
 - b) aus welchen Gründen diese neuen Querschnitte erst jetzt ins Spiel kommen,
 - c) welche Kriterien für dieses Teilstück der B 464 gelten, da die restliche B 464 diesen Querschnitt nicht aufweist,
 - d) welche zusätzlichen Kosten durch die Umplanung entstehen und wie sich dies mit sparsamer Haushaltsführung verträgt,
 - e) welche zeitlichen Verzögerungen sich durch die Umplanung ergeben,
 - f) wann nach Meinung der Landesregierung mit einem Baubeginn gerechnet werden kann,
 - g) wie die Landesregierung den zusätzlichen Flächenverbrauch auf dem Hintergrund der Erkenntnis beurteilt, daß unnötige Versiegelung zu vermeiden sei.

16. 09. 93

Carla Bregenzer, Dr. Weingärtner, Eberhard Lorenz,
Göschel, Gustav-Adolf Haas, Schöffler SPD

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. Oktober 1993 Nr. 34-39-B 464 Weil im Schönbuch-Reutlingen/5 nimmt das Verkehrsministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wird sich aufgrund einer notwendig gewordenen Überarbeitung des Ausbauquerschnitts nicht verschieben.

Zu 2. a) bis c):

Die Planung der Ortsumgehung Waldorfhäslach wurde ursprünglich als Maßnahme des Kreises aufgenommen. Im Zusammenhang mit der Neuordnung des Landes- und Kreisstraßennetzes in Baden-Württemberg wurde der ehemalige Kreisstraßenzug K 6913/K 6718 zur Landesstraße L 388 aufgestuft. Der zur Zeit vorliegende Entwurf basiert hierauf.

Inzwischen hat die L 388 zwischen der sogenannten „Kälberstelle“, der Einmündung der B 464 in die alte B 27 südwestlich von Dettenhausen, und Waldorfhäslach durch die neue Bundesstraßenverbindung zwischen der B 27 bei Rübgarten und Reutlingen nicht nur eine Verkehrszunahme erfahren, sondern insbesondere auch eine höhere Verbindungsfunktion erhalten. Künftig stellt nämlich dieser Landesstraßenabschnitt in Verbindung mit der neuen B 464 zwischen Keutlingen und Rübgarten, der B 27 zwischen dem Abzweig bei Rübgarten und der Anschlußstelle bei Waldorf sowie der B 464 zwischen der Kälberstelle und Böblingen die günstigste Straßenverbindung zwischen den beiden Städten Reutlingen (Oberzentrum Reutlingen/Tübingen) und Böblingen (Mittelzentrum Böblingen/Sindelfingen), die beide überregional bedeutende Wirtschaftszentren sind.

Der veränderten Verbindungsfunktion der bisherigen L 388 wurde zunächst insoweit Rechnung getragen, als die Ortsumgehung Waldorfhäslach als neue Bundesstraßenmaßnahme zur Aufnahme in den Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen angemeldet wurde. Mit der Verabschiedung des neuen Bundesverkehrswegeplans ist erst jetzt die notwendige gesetzliche Voraussetzung für die Planung der Umgehung als Bundesstraße geschaffen.

Diese neue Verkehrsaufgabe als überregional und regional bedeutsame Straßenverbindung bedingt, daß diese Verbindung durchgehend zur Bundesstraße aufgestuft wird und der aufzustufende Landesstraßenabschnitt zumindest langfristig den Ausbaustandard einer Straße der Verbindungsfunktion II (= überregionale/regionale Straßenverbindung) erhält. In der Regel ist für Bundesstraßen ein sogenannter Regelquerschnitt „b2“ mit einer Fahrbahnbreite von 8 m und einer Kronenbreite von 12 m vorzusehen. Der ursprünglich für die Landesstraße geplante Regelquerschnitt „d2“ mit einer Fahrbahnbreite von 7 m und einer Kronenbreite von 10 m ist daher zumindest hinsichtlich der Fahrbahnbreite anzupassen.

Die Zielvorstellung einer durchgehend einheitlichen Streckencharakteristik wird nur Zug um Zug realisiert werden. Solange in dem Streckenabschnitt, in dem die Trassenführung beibehalten wird, keine grundhaften Erhaltungsmaßnahmen anstehen, wird es vorerst bei dem bestehenden Querschnitt bleiben. In dem Neubauabschnitt ist jedoch gleich der neuen Verkehrsaufgabe als Bundesfernstraße Rechnung zu tragen, um spätere Umbauten zu vermeiden.

Zu 2. d):

Da von der Umplanung nicht der Genehmigungsentwurf, sondern lediglich die in der Erstellung befindlichen Planfeststellungsunterlagen betroffen werden, sind die Kosten für die Änderung des Ausbauquerschnitts marginal.

Zu 2. e):

Eine zeitliche Verzögerung wird nicht eintreten, da wegen der bis vor kurzem noch ausstehenden Absicherung im Bundesverkehrswegeplan nur eine sequentielle

Bearbeitung möglich war und die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erst nach Inkrafttreten des 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes beantragt werden kann. Dies wird frühestens gegen Jahresende der Fall sein, so daß bis dahin auch die Querschnittsänderung im Rahmen der ohnehin noch notwendigen Fertigstellung der Planfeststellungsunterlagen erfolgt sein wird.

Zu 2. f):

Wegen der Unwägbarkeiten im Planfeststellungsverfahren und der Unsicherheit, bis wann der Planfeststellungsbeschluß bestandskräftig wird, kann allein von daher kein genauer Termin für den Baubeginn genannt werden. Erfahrungsgemäß dauert ein solches Planfeststellungsverfahren mindestens zwei Jahre und nehmen die auf dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluß aufbauenden, abschließenden Bauvorbereitungen ein weiteres Jahr in Anspruch.

Zu 2. g):

Der zusätzliche Flächenbedarf beschränkt sich auf die notwendig gewordene Verbreiterung der Fahrbahn um 1 m. Von einer Verbreiterung der Bankettbreite auf jeweils 2 m wurde ausnahmsweise abgesehen.

In Anbetracht der Vorteile für die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sowie der zu erwartenden Entlastungswirkung, die von diesem künftigen Bundesstraßenzug ausgehen wird, ist dieser zusätzliche Flächenbedarf gerechtfertigt.

In Vertretung

Eckert

Ministerialdirektor