

Kleine Anfrage

des Abg. Felix Schreiner CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Hochrheinautobahn A 98 – Abfahrt Hauenstein

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Hat sie die Absicht, die Resolution des Kreistags des Landeskreises Waldshut vom 16. Dezember 2009 zur sogenannten „Tunnellösung“ umzusetzen?
2. Welche Kenntnisse hat sie über die sich in der Diskussion befindlichen Varianten der Abfahrt der A 98 – Hauenstein (mit Angabe, inwieweit sich diese in einer Prüfung befinden)?
3. Hat sie Gespräche mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über die Abfahrt der A 98 – Hauenstein geführt, welche Position hat sie dabei vertreten und was waren die Ergebnisse?
4. Wie sieht sie die jeweiligen Realisierungschancen für die einzelnen Varianten der Abfahrt A 98 – Hauenstein?
5. Wer ist für die jeweilige Kostenträgerschaft vorgesehen (aufgeschlüsselt nach den einzelnen Varianten)?
6. Inwiefern kann von einer Anmeldung durch die Landesregierung im Bundesverkehrswegeplan ausgegangen werden?
7. Würde sich eine Neugestaltung der Abfahrt Hauenstein auf die Einstufung der weiteren A 98-Teilabschnitte bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans auswirken?
8. Wird sie sich für die von der Region favorisierte Variante und der damit verbundenen Finanzierung einsetzen?

27. 11. 2012

Schreiner CDU

Eingegangen: 28. 11. 2012 / Ausgegeben: 14. 01. 2013

*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 bestehende Abfahrt der A 98 bei Hauenstein ist als Provisorium gebaut worden und birgt ein hohes Gefahrenpotential aufgrund der schmalen Straßenführung und des Straßengefälles. Seit 2009 sind verschiedene Varianten einer veränderten Abfahrt Hauenstein im Gespräch. Neben den Vorschlägen des Regierungspräsidiums Freiburg stehen weitere Varianten im Raum, die das Ergebnis von Machbarkeitsstudien sind, welche die Region selbst in Auftrag gegeben hat.

Antwort

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2012 Nr. 2-39.-A98SÄC-ALB/38 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Hat sie die Absicht, die Resolution des Kreistags des Landkreises Waldshut vom 16. Dezember 2009 zur sogenannten „Tunnellösung“ umzusetzen?

Die angesprochene „Tunnellösung“ stellt eine alternative Führung der K 6542 als einbahnige Straße bis zur B 34 dar. Sie wäre ein Ersatz für die bestehende K 6542. Die Entscheidungshoheit und insbesondere die Kostentragung für diesen Tunnel liegt zunächst beim Landkreis als Baulastträger der Kreisstraße. Da der Landkreis den Tunnel nicht zu finanzieren beabsichtigt, ist die Tunnelvariante als eine kurzfristige Lösung für das Verkehrsproblem am Knotenpunkt B 34/K 6542/Gemeindestraße nicht realistisch.

2. Welche Kenntnisse hat sie über die sich in der Diskussion befindlichen Varianten der Abfahrt der A 98 – Hauenstein (mit Angabe, inwieweit sich diese in einer Prüfung befinden)?

Bei den Untersuchungen zur Verbesserung der Verkehrsqualität des Abschnittes A 98.7 und der B 34 hat das Land mehrere mögliche Varianten geprüft, um den Abwägungsprozess im Planfeststellungsverfahren zu ermöglichen. Im Zuge der laufenden Petition hat das Land weitere Untersuchungen zu zwei Varianten durchgeführt, für welche der Regionalverband jeweils eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Verkehrsqualität auf der K 6542 beauftragt hatte. Dabei handelt es sich um folgende Varianten:

Die Variante „Rapp“ (Tunnellösung) führt auf ca. 2,5 km Länge mit gestreckter Linienführung nach Westen mit einer rd. 45 m langen Brücke über das Mühlbachtal und mit einem rd. 180 m langen Tunnel unter dem Ortsteil Albert hindurch. Im weiteren Verlauf geht sie ca. 100 bis 200 m östlich der bestehenden Kreuzung K 6542/B 34/Gemeindestraße gesichert durch eine ca. 175 m lange Stützmauer ohne Verknüpfung in die B 34 über. Diese Variante umfasst den Neubau einer Straße östlich von Albert mit neuem Anschluss an die B 34 und die Gemeindestraße zur Wiederherstellung der anderen Fahrtbeziehungen (Gesamtkosten ca. 12,9 Mio. €).

Die Variante „Pöyry“ beinhaltet eine deutliche Vergrößerung der engen Kurve der K 6542 sowie eine Verminderung der Steigung bzw. des Gefälles und schließt am bestehenden Knoten K 6542/B 34/Gemeindestraße an. Der Knoten soll signalgesteuert werden. Die Baulänge beträgt ca. 500 m (Gesamtkosten ca. 2,0 Mio. €).

Die Planung für den Umbau der bestehenden Kreuzung K 6542/B 34/Gemeindestraße zu einem Kreisverkehr hat das Land selbst aufgestellt. Ergänzend hierzu müsste ein kurzes, ca. 200 m langes Teilstück der K 6542 im unmittelbaren Anschluss an die Kreuzung auf Kosten des Landkreises verbessert werden, indem mit Stützbauwerken der enge Kurvenradius vergrößert und die Längsneigung vermindert wird. Die Gesamtkosten für den Bau des Kreisverkehrsplatzes würden ca. 0,6 Mio. € betragen.

3. Hat sie Gespräche mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über die Abfahrt der A 98 – Hauenstein geführt, welche Position hat sie dabei vertreten und was waren die Ergebnisse?

Das Land hat mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ergebnisoffen über alle Varianten gesprochen.

Der Bund hat festgestellt, dass der Kostenträger für die neue Kreisstraße bei beiden Regionalverband-Varianten der Landkreis wäre. Die in der Raumschaft bestehende Ansicht, dass der Bund die neue Kreisstraße bauen und finanzieren müsse, träfe nicht zu. Bei der Mitbenutzung der freien Strecke der K 6542 durch den Bund als Baulastträger der A 98 sei der Bund aufgrund des Bundesfernstraßengesetzes nur verpflichtet, die zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit notwendigen Mehraufwendungen an der nicht in seiner Baulast liegenden K 6542 zu übernehmen, wenn dies angemessen und auch erforderlich sei. Da die freie Strecke der K 6542 verkehrssicher sei, seien Aufwendungen nicht erforderlich.

4. Wie sieht sie die jeweiligen Realisierungschancen für die einzelnen Varianten der Abfahrt A 98 – Hauenstein?

Der Vergleich der einzelnen Varianten zeigt, dass die vorgeschlagenen Varianten des Regionalverbandes mit einem großen planerischen, zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden sind. Die von der Raumschaft favorisierte Variante „Rapp“ hat wegen des Eingriffs in ein FFH-Gebiet mit Fledermausvorkommen zudem erhebliche umweltrechtliche Risiken und müsste außerdem nach Ansicht des Bundes bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes berücksichtigt werden. Die vom Land vorgeschlagene Variante „Kreisverkehr“ ist demgegenüber deutlich schneller realisierbar.

5. Wer ist für die jeweilige Kostenträgerschaft vorgesehen (aufgeschlüsselt nach den einzelnen Varianten)?

Der Kostenträger für eine neue Kreisstraße wäre sowohl bei der Tunnelvariante „Rapp“ als auch bei der Variante „Pöry“ der Landkreis.

Die Kostenträger für den Umbau des Knotenpunktes B 34/K 6542/Gemeindestraße zum Kreisverkehr sind der Bund, der Landkreis und die Gemeinde.

6. Inwiefern kann von einer Anmeldung durch die Landesregierung im Bundesverkehrswegeplan ausgegangen werden?

Sollten die beschriebenen Varianten ausdrücklich von der gesamten Raumschaft gewünscht werden, so wird das Land bei der anstehenden Fortschreibung des BVWP prüfen, ob eine davon in den vom Land an den Bund zu meldenden Maßnahmenpool aufgenommen werden kann.

7. Würde sich eine Neugestaltung der Abfahrt Hauenstein auf die Einstufung der weiteren A 98-Teilabschnitte bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans auswirken?

Das BMVBS hat hierzu mitgeteilt, dass u. a. die Tunnellösung (Variante „Rapp“) bislang nicht durch den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen abgedeckt ist. Sie wäre aus Sicht des Bundes allenfalls dann umsetzbar, wenn der Abschnitt 8 der A 98, der die Gemeinden Albruck und Dogern sowie die Große Kreisstadt Waldshut entlasten soll, planerisch nicht mehr weiterverfolgt wird. Hier wäre eine Änderung des Bundesverkehrswegeplanes im Zuge einer Fortschreibung und der anschließenden Novellierung des Fernstraßenausbaugesetzes Voraussetzung.

8. Wird sie sich für die von der Region favorisierte Variante und der damit verbundenen Finanzierung einsetzen?

Diese Frage ist Kernpunkt eines seit August 2010 laufenden Petitionsverfahrens. Eine Entscheidung liegt noch nicht vor, wird derzeit aber für das Frühjahr 2013 erwartet.

Dr. Splett

Staatssekretärin