

Kleine Anfrage

des Abg. Gerhard Stratthaus CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Ausbau der Autobahn (A) 61 Landesgrenze Rheinland Pfalz (RP)/
Baden-Württemberg (BW) – Autobahndreieck Hockenheim**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Mit welcher Begründung wird die Maßnahme A 61 Landesgrenze RP/BW – Autobahndreieck Hockenheim nicht mehr in der Maßnahmenliste des Landes für den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgeführt?
2. Gibt es ein Gutachten über die verkehrliche Notwendigkeit dieser Maßnahme und wenn ja, welchen Inhalt hat dieses Gutachten?
3. Teilt sie die Auffassung, dass ein sogenanntes Nadelöhr droht, falls Baden-Württemberg nicht aktiv wird?
4. In welchem Stadium befinden sich nach ihrer Kenntnis die rheinland-pfälzischen Bauabschnitte A und B der A 61?
5. Wie hoch ist das tägliche Verkehrsaufkommen auf dem baden-württembergischen Teilstück der A 61 (insbesondere der Schwerlastanteil)?
6. Auf welchen Strecken ist mit einem Ausweichverkehr bei Überlastung des baden-württembergischen Teilstücks zu rechnen?
7. Mit welchen Kosten für Baden-Württemberg wird bei einem Ausbau gerechnet?
8. Welche Maßnahmen wird sie zur Verhinderung eines Engpasses auf baden-württembergischer Seite ergreifen?

13.05.2014

Stratthaus CDU

Eingegangen: 15.05.2014 / Ausgegeben: 23.06.2014

*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“.

Antwort

Mit Schreiben vom 6. Juni 2014 Nr. 2-39.-A61HOCK-SPEY/7 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Mit welcher Begründung wird die Maßnahme A 61 Landesgrenze RP/BW – Autobahndreieck Hockenheim nicht mehr in der Maßnahmenliste des Landes für den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgeführt?

Der Abschnitt A 61, Landesgrenze RP/BW – Autobahndreieck Hockenheim, wurde aus der Maßnahmenliste des Landes für den Bundesverkehrswegeplan 2015 herausgenommen, da für die Prognoseverkehrsbelastung im Jahr 2030 eine ausreichende Kapazität vorhanden ist (siehe auch zu Ziffer 2: Gutachten zur „Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen“). Auch in der Engpassanalyse des Bundes für 2025 ist der Autobahnabschnitt nicht ausgewiesen.

2. Gibt es ein Gutachten über die verkehrliche Notwendigkeit dieser Maßnahme und wenn ja, welchen Inhalt hat dieses Gutachten?

Im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 wurde vom Ministerium ein Gutachten zur „Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen“ beauftragt. Zu den denkbaren Zwischenlösungen zählt auf Autobahnen insbesondere die Einrichtung von temporären Seitenstreifenfreigaben. Das gesamte Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Justin Geistefeldt, Ruhr-Universität Bochum sowie Dr.-Ing. Frank Weiser und Dipl.-Ing. Christina Riedl, BBW GmbH kann auf der Homepage des Ministeriums unter dem Stichpunkt „Mobilität&Verkehr – Zukunftskonzepte – Bundesverkehrswegeplan – Verkehrsträger Straße“ eingesehen werden.

Im genannten Gutachten wurden in einem ersten Schritt die vorgesehenen Bedarfsplanabschnitte auf die grundsätzliche Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer temporären Seitenstreifenfreigabe geprüft. Dabei erfolgte eine Bewertung der Verkehrsbelastung in Anlehnung an die „Richtlinien für den Ausbau von Autobahnen (RAA)“, wonach für die Einrichtung einer temporären Seitenstreifenfreigabe die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) bei vierstreifigen Autobahnen mindestens 65.000 Kfz/d betragen soll. Sofern der DTV im Jahr 2010 weniger als 52.000 Kfz/d betragen hat und der Grenzwert somit selbst bei einer Zunahme der Verkehrsnachfrage um 25 % nicht erreicht wird, wurde dagegen davon ausgegangen, dass bis zum Jahr 2030 keine Notwendigkeit für die Einrichtung einer temporären Seitenstreifenfreigabe besteht.

4. In welchem Stadium befinden sich nach ihrer Kenntnis die rheinland-pfälzischen Bauabschnitte A und B der A 61?

Der sechsstreifige Ausbau der A 61 zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und dem Autobahndreieck Hockenheim unterteilt sich in die drei Planungsabschnitte A-C.

Die in Rheinland-Pfalz gelegenen Abschnitte A und B der A 61 sind im Investitionsrahmenplan des Bundes 2011 bis 2015 enthalten und wurden daher von Rheinland-Pfalz weiter betrieben.

Nach Auskunft des rheinland-pfälzischen Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur befindet sich der erste Abschnitt vom Autobahnkreuz Frankenthal bis zum Autobahnkreuz Mutterstadt seit dem 2. November 2011 im Planfeststellungsverfahren. Am 23. Oktober 2013 fand dazu ein Erörterungstermin statt. Ein Planfeststellungsbeschluss wird noch in 2014 angestrebt.

Der zweite Abschnitt vom Autobahnkreuz Mutterstadt bis zur Rheinbrücke bei Speyer befindet sich ebenfalls seit dem 18. Juni 2007 im Planfeststellungsverfahren. Dazu fand am 17. Juni 2009 ein Erörterungstermin statt. Aufgrund von Einwendungen im Bereich Landespflege und Lärmschutz sowie aufgrund von Anpassungen an die Rechtsprechung im Bereich Lärmschutz wurden zusätzliche Untersuchungen und Abstimmungen mit dem Bundesverkehrsministerium notwendig. Durch die Änderungen von Planinhalten wurde eine ergänzende Offenlage vom 4. November bis zum 3. Dezember 2013 durchgeführt. Eine neue Grünbrücke im Wald von Schifferstadt zur Minderung der Zerschneidungswirkung ist noch in der Prüfung.

Da der Ausbau von der Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg bis zum Autobahndreieck Hockenheim (Abschnitt C) dagegen nicht im Investitionsrahmenplan des Bundes enthalten war, wurde die Planung für den dritten Abschnitt zurückgestellt. In der Planungspriorisierung des Landes für Bundesfernstraßen des Vordringlichen Bedarfs (Landtags-Drucksache 14/1426) war die Maßnahme in Teil C eingestuft. Der Teil C beinhaltet Vorhaben, deren Weiterplanung zurückzustellen ist, weil eine Finanzierung der Investitionskosten durch den Bund nicht absehbar ist.

5. *Wie hoch ist das tägliche Verkehrsaufkommen auf dem baden-württembergischen Teilstück der A 61 (insbesondere der Schwerlastanteil)?*

Der DTV auf dem baden-württembergischen Teilstück der A 61 stellte sich gemäß den bundesweiten Straßenverkehrszählungen in der Vergangenheit wie folgt dar:

	2000	2005	2010
Landesgrenze RLP – AS Hockenheim	49 700 Kfz/24h	47 907 Kfz/24h	48 144 Kfz/24h
AS Hockenheim – AD Hockenheim	49 700 Kfz/24h	47 906 Kfz/24h	51 475 Kfz/24h

Der Schwerverkehrsanteil lag 2010 bei rund 20 %.

3. *Teilt sie die Auffassung, dass ein sogenanntes Nadelöhr droht, falls Baden-Württemberg nicht aktiv wird?*

6. *Auf welchen Strecken ist mit einem Ausweichverkehr bei Überlastung des baden-württembergischen Teilstücks zu rechnen?*

8. *Welche Maßnahmen wird sie zur Verhinderung eines Engpasses auf baden-württembergischer Seite ergreifen?*

Die Fragen 3, 6 und 8 werden gemeinsam beantwortet:

Der aktuelle Querschnitt der A 61 zwischen der Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg und dem Autobahndreieck Hockenheim entspricht dem Regelquerschnitt RQ 29,5 der früheren Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (RAS-Q) mit zwei Fahrbahnen sowie einem Standstreifen je Fahrtrichtung. Dem RQ 29,5 entspricht, abgesehen von dem um 0,5 m verbreiterten Standstreifen, der Regelquerschnitt RQ 31 der Entwurfsklasse für Autobahnen EKA 1 gemäß der aktuell geltenden Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). Dieser Querschnitt hat einen Einsatzbereich für Verkehrsstärken bis 68.000 Kfz/24 h. Der aktuelle Querschnitt der A 61 weist damit noch Kapazitätsreserven auf. Von einem Nadelöhr oder einer dauernden Überlastung des baden-württembergischen Teilstücks ist daher auch zukünftig nicht auszugehen.

Sollte es im Einzelfall aufgrund besonderer Umstände (Unfälle, Baumaßnahmen) zu Überlastungen kommen, ist im Fernverkehr mit Ausweichverkehr auf der A 6 zu rechnen und im Regional- und Nahverkehr auf der B 39 zwischen Speyer und Hockenheim.

7. *Mit welchen Kosten für Baden-Württemberg wird bei einem Ausbau gerechnet?*

Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans wurden die Kosten für die im aktuellen Bedarfsplan enthaltenen Vorhaben aktualisiert. Für einen Ausbau der A 61 zwischen der Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg und dem Autobahndreieck Hockenheim auf sechs Fahrstreifen wird demnach von Kosten in Höhe von rund 70 Mio. Euro ausgegangen.

Dr. Splett

Staatssekretärin

Autobahnnetz A 6/A 61 im Raum Frankenthal / Speyer / Hockenheim

