

Kleine Anfrage

des Abg. Andreas Kenner SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Bau der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm,
hier: Abtransport des Erdaushubs durch Owen**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Um wie viele Fahrten wird sich der Schwerlastverkehr auf der Bundesstraße B 465 durch Owen, der durch den Abtransport des Erdaushubs durch den Bau der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm entsteht, erhöhen?
2. Gibt es ein Verkehrskonzept der Deutschen Bahn AG als Bauherrin zur Verteilung der Lkw-Verkehre in der Raumschaft und wenn ja, warum liegt dieses nach ihrer Kenntnis den betroffenen Städten und Gemeinden nicht vor?
3. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Ortsumfahrung Owen im Zuge der B 465?
4. Wie wird die Ortsumfahrung Owen im weiteren Verfahren zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans derzeit nach ihrer Kenntnis von der Bundesregierung priorisiert?
5. Wie bewertet sie diese Einstufung?

13. 07. 2016

Kenner SPD

Begründung

Täglich fahren 18.500 Fahrzeuge durch die Gemeinde Owen, darunter 1.100 Lkw. Durch zusätzliche Autobahnauffahrten und Zufahrtstraßen zur B 465, über die der Erdaushub des Trassenbaus der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm verteilt werden soll, wird mit einer weiteren Zunahme des Schwerlastverkehrs in der Ortsdurchfahrt von Owen gerechnet. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden massiven Erhöhung des Verkehrsaufkommens in den nächsten Jahren kommt deshalb auch der Ortsumfahrung von Owen eine besondere Bedeutung zu.

Antwort

Mit Schreiben vom 4. August 2016 Nr. 24-39-B465RÖM-KIRC/7 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Um wie viele Fahrten wird sich der Schwerlastverkehr auf der Bundesstraße B 465 durch Owen, der durch den Abtransport des Erdaushubs durch den Bau der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm entsteht, erhöhen?*
- 2. Gibt es ein Verkehrskonzept der Deutschen Bahn AG als Bauherrin zur Verteilung der Lkw-Verkehre in der Raumschaft und wenn ja, warum liegt dieses nach ihrer Kenntnis den betroffenen Städten und Gemeinden nicht vor?*

Zu 1. und 2.:

Die Deutsche Bahn hat dazu mitgeteilt, dass der Abtransport des Erdaushubs durch die beauftragten Unternehmer zu organisieren ist. Die vom Unternehmer vorgesehenen Verwertungsstellen sind noch nicht bekannt, deshalb können keine konkreten Aussagen zu den Fahrstrecken getroffen werden, auf denen der Abtransport des Erdaushubs erfolgt. Zahlen über den durch Owen fahrenden zusätzlichen Lkw-Verkehr liegen daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor.

Anzumerken ist, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gesichert werden konnte, dass Massentransporte nur über übergeordnete Verkehrsverbindungen stattfinden. Dafür stehen am Ostportal des Albvorlandtunnels die Autobahn A 8 und die B 465 zur Verfügung. Um die Ortsdurchfahrten zu entlasten, konnten für den Bau der Neubaustrecke der Bahn dort, wo es möglich war, bauzeitliche Aus- und Einfahrten auf und von der A 8 errichtet werden. Rund 1,5 km östlich der Autobahnanschlussstelle Kirchheim-Ost wurde im Bereich des Baufelds des Albvorlandtunnel-Ostportals einem derartigen Behelfsanschluss an die A 8 zugestimmt. Allerdings musste aus Verkehrssicherungsgründen auf die Auffahrt in Richtung Stuttgart verzichtet werden. Außerdem konnte der Behelfsanschluss nur als $\frac{3}{4}$ -Anschluss ausgestaltet werden. Weiterhin wird die Baustelle an die B 465 in unmittelbarer Nähe der Anschlussstelle der Autobahnanschlussstelle Kirchheim-Ost durch eine eigene Baustellenzufahrt an die B 465 angebunden. Der Planfeststellungsbeschluss „PFA 2.1 a/b, NBS Wendlingen–Ulm, Albvorland“ vom 23. März 2015 setzt sich in der Begründung unter B.3.10.1.2.4 mit der Thematik ausführlich auseinander. Der entsprechende Auszug aus dem Planfeststellungsbeschluss ist als *Anlage* beigefügt. Im Planfeststellungsverfahren sind die betroffenen Städte und Gemeinde umfänglich beteiligt worden.

- 3. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Ortsumfahrung Owen im Zuge der B 465?*

Die Ortsumfahrung Owen befindet sich im derzeit gültigen Bedarfsplan nur mit nachrangiger Dringlichkeit im „Weiteren Bedarf“. Damit besteht bislang für diese Maßnahme kein Planungsrecht. Entsprechend dieser vom Bund vorgenommenen Einstufung wurde für die Ortsumfahrung Owen noch keine Planung begonnen.

4. Wie wird die Ortsumfahrung Owen im weiteren Verfahren zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans derzeit nach ihrer Kenntnis von der Bundesregierung priorisiert?

Im Entwurf zur Ressortabstimmung des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist die Ortsumfahrung Owen im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten.

5. Wie bewertet sie diese Einstufung?

Die Ortsumfahrung Owen war im Maßnahmenpool des Landes zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans als Baustein 3 (Einzelmaßnahme) enthalten. Das Vorhaben wurde vom Land zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet und ist bei der Priorisierung der angemeldeten Straßenbauvorhaben in Baden-Württemberg in der Gruppe 3 b (Neubau an Bundesstraßen, Maßnahmen ohne Planungsrecht im aktuellen Bundesverkehrswegeplan) auf Rang 1 enthalten. Insoweit begrüßt das Land die nun vom Bund angestrebte Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“.

Vor dem Hintergrund der großen Anzahl an Maßnahmen im „Vordringlichen Bedarf“ sowie im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“, die im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans aufgeführt sind, ist eine Umsetzungskonzeption mit dem Bund abzustimmen, in der dargelegt ist, welche Projekte des fortgeschriebenen Bundesverkehrswegeplans – in Abhängigkeit von dem zur Verfügung stehenden Personal sowie den für die Planung erforderlichen Planungsmitteln – prioritär geplant werden sollen.

Hermann
Minister für Verkehr

Planfeststellungsbeschluss gemäß §§ 18 AEG, 78 VwVfG für die Vorhaben
„PFA 2.1 a/b, NBS Wendlingen - Ulm, Albvorland“, Bahn-km 25.200 bis 36,260 der Strecke Wendlingen – Ulm und
„Verlegung der Landesstraße L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen“, Az.: 591ppw/029-2300#010 vom 23.03.2015

in der nachträglich korrigierten 8. Planänderung für die Einrichtung eines zweiten Förderbandes entschieden, das die südliche BE-Fläche mit der nördlichen, als Zwischenlager geplanten, BE-Fläche verbindet. Damit können die Erdmassen vollständig ohne die Inanspruchnahme öffentlicher Straßen vom Zwischenangriff zum Ostportal befördert werden. Beide Förderbänder werden durchgehend aufgeständert, im Bereich von Straßenüberführungen in einer Höhe, die eine ungehinderte Nutzung der Straßen ermöglicht. Gleichwohl wird der Zwischenangriff Kirchheim zu Beeinträchtigungen des bereits stark belasteten Verkehrsknotens führen, da über das Förderband nur die aus den Tunnelröhren ausgebrochenen Erdmassen transportiert werden können. Sämtliche Baumaterialien müssen dagegen über das Straßennetz zum Zwischenangriff gebracht werden. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde rechtfertigt die damit verbundene Verkehrsbelastung der B 297 und der Autobahn-Anschlussstelle Kirchheim-West jedoch nicht die Zurückweisung des Zwischenangriffs. Der Baustellenverkehr beeinträchtigt zwar die Verkehrsqualität auf diesen Straßen, jedoch nicht in einem Maß, das die Vorteile des Zwischenangriffs für die Vorhabenträgerin selbst und die Allgemeinheit durch Bauzeitverkürzung und damit einhergehende Kostenersparnis überwiegt.

B.3.10.1.2.4 Auswirkungen im Bereich des Ostportals (Kirchheim-Nabern)

Am Ostportal des Albvorlandtunnels war zunächst eine separate Baustraße zur Anbindung der Baustellen-Einrichtungsfläche an die B 465 vorgesehen, die in der 8. Planänderung zugunsten eines provisorischen Vollanschlusses an die BAB A 8 aufgegeben wurde. In der Anhörung zu der 8. Planänderung hat die höhere Straßenbau- und -verkehrsbehörde (Abt. 4 des Regierungspräsidiums Stuttgart) jedoch der Auffahrt in Richtung Stuttgart aus Gründen der Verkehrssicherheit widersprochen, da die Behelfsauffahrt einen zu geringen Abstand zu der bestehenden Ausfahrt Kirchheim-Ost aufweise. Der Abstand zu dieser Ausfahrt könnte zwar vergrößert werden, wenn die Behelfsauf- und -abfahrt auf der Nordseite der Autobahn weiter nach Osten verschoben würde. Dies wäre jedoch mit einem erheblichen Eingriff in landwirtschaftliche Flächen verbunden.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin nochmals ihre Planung geändert und sieht nun einen $\frac{3}{4}$ -Anschluss an die Autobahn vor – ohne die Auffahrt in Richtung Stuttgart. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer alternativen Verkehrsführung für Fahrzeuge, die die Baustellen-Einrichtungsfläche am Ostportal des Albvorlandtunnels in Richtung Stuttgart verlassen. Diese Fahrzeuge können auch nicht zunächst in Gegenrichtung

Planfeststellungsbeschluss gemäß §§ 18 AEG, 78 VwVfG für die Vorhaben
„PFA 2.1 a/b, NBS Wendlingen - Ulm, Albvorland“, Bahn-km 25,200 bis 36,260 der Strecke Wendlingen – Ulm und
„Verlegung der Landesstraße L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen“, Az.: 591ppw/029-2300#010 vom 23.03.2015

auf die Autobahn A 8 geleitet werden, da geeignete Wendemöglichkeiten in zumutbarer Entfernung fehlen. Die nächste reguläre Wendemöglichkeit auf der BAB A 8 in Fahrtrichtung Ulm besteht erst an der etwa neun Kilometer entfernten, ohnehin bereits stark belasteten, Anschlussstelle Aichelberg. Der Nutzung einer etwa auf halber Strecke befindlichen Betriebsumfahrt bei Holzmaden hat die höhere Straßenbau- und -verkehrsbehörde nicht zugestimmt. Diese Betriebsumfahrt scheidet als Wendemöglichkeit neben der von der Fachbehörde eingewandten Störwirkung auf den Autobahnverkehr bereits aus Lärmschutzgründen aus. Auf der Nordseite der Autobahn ist die Betriebsumfahrt mit einem Lärmschutztor versehen, mit dem die Verkehrslärmimmissionen auf die Gemeinde Holzmaden reduziert werden. Für die Nutzung der Betriebsumfahrt als Wendemöglichkeit für Baustellen-LKW müsste das Tor zumindest tagsüber häufig oder sogar dauerhaft geöffnet werden, womit die lärmmindernde Wirkung verloren ginge.

Die Vorhabenträgerin hält den Umweg über die Anschlussstelle Aichelberg für nicht zumutbar. Die Anhörungs- und die Planfeststellungsbehörde teilen diese Einschätzung. Aus diesem Grund hat die Vorhabenträgerin die ursprünglich geplante Baustraße zur B 465 wieder in ihre Planung aufgenommen. Dagegen hat die Stadt Kirchheim unter Teck eingewandt, dass die in der 8. Planänderung ursprünglich vorgesehene Auffahrt in Richtung Stuttgart durchaus realisiert werden könne, wenn die Auffahrt mit der bestehenden Ausfahrt zu einem durchgehenden Verflechtungsstreifen verbunden würde. Die Stadt verweist darauf, dass es solche Verflechtungsstreifen auch zwischen der Ausfahrt aus der Tank- und Rastanlage Denkendorf (Auffahrt auf die Autobahn) und der Ausfahrt Esslingen sowie – in Gegenrichtung – zwischen der Auffahrt Neuhausen und der Ausfahrt Neuhausen-Esslingen gebe. Daraufhin wurde die höhere Straßenbau- und -verkehrsbehörde im Rahmen des Anhörungsverfahrens gebeten, zu prüfen, ob nicht auch bei der geplanten Behelfsauffahrt ein solcher Verflechtungsstreifen möglich wäre. Die Fachbehörde hat ihre ablehnende Haltung jedoch bekräftigt und verweist darauf, dass Verflechtungsstreifen an der durchgehenden Fahrbahn gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) an Autobahnen der Entwurfsklasse 1 A, zu denen die BAB A 8 gehöre, unzulässig seien und diese Verflechtungen gegenüber normalen Aus- und Einfahrten zu höheren Unfallzahlen führten, was sich auch bei den zuvor genannten, bestehenden Verflechtungsstreifen zeige. Aus diesem Grund lehnt sie die Schaffung eines neuen, wenn auch nur temporär bestehenden, Verflechtungsbereiches ab. Dem folgt die Planfeststellungsbehörde. Zwar führte der Vollanschluss im Vergleich zu den Alternativen zu geringst möglichen Eingriffen in öffentliche und private Belange. Allerdings ist der

Planfeststellungsbeschluss gemäß §§ 18 AEG, 78 VwVfG für die Vorhaben
„PFA 2.1 a/b, NBS Wendlingen - Ulm, Albvorland“, Bahn-km 25,200 bis 36,260 der Strecke Wendlingen – Ulm und
„Verlegung der Landesstraße L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen“, Az.: 591ppw/029-2300#010 vom 23.03.2015

Verkehrssicherheit, und damit dem Leben und der körperlichen Unversehrtheit von Menschen, gegenüber vorübergehenden, aber nun notwendigen Eingriffen in öffentliche (Landwirtschaft, Boden und Gewässer, Natur und Landschaft) und private (Eigentum) Belange der Vorrang einzuräumen.

Allerdings sind mit der von der Vorhabenträgerin wieder aufgenommenen Baustraße auch nachteilige Aspekte der Verkehrssicherheit verbunden. Die Baustraße kreuzt einen Geh- und Radweg, der insbesondere von Schülern genutzt wird. Da eine niveaufreie Kreuzung der Baustraße mit dem Geh- und Radweg nach Ansicht der Vorhabenträgerin nicht zweckmäßig erscheint, weil hierfür der Bau langer Rampen erforderlich wäre und wegen der dadurch verursachten steilen Wegeführung zu befürchten sei, dass Radfahrer ebenerdig neben der Rampe herfahren und die Baustraße auf diese Weise unkontrolliert kreuzen würden, sieht die Vorhabenträgerin für den Kreuzungspunkt eine Lichtzeichenanlage vor. Sie hat den Kreuzungspunkt zudem so gewählt, dass dieser unmittelbar vor der Ein- und Ausfahrt der BE-Fläche liegt. Die Vorhabenträgerin begründet die Wahl dieses Kreuzungspunktes damit, dass sämtliche Fahrzeuge bei der Ein- und Ausfahrt auf das Gelände der Baustelleneinrichtungsfläche ohnehin anhalten müssten, so dass die auf der Kreuzung gefahrenen Geschwindigkeiten und somit auch das Gefahrenpotential sehr gering seien. Die höhere Straßenbau- und -verkehrsbehörde teilt diese Auffassung und beurteilt den mit einer Lichtzeichenanlage gesicherten Kreuzungspunkt zwischen der Baustraße und dem Geh-/ Radweg beim Kriterium Verkehrssicherheit als erheblich besser als den in der 8. Planänderung vorgesehenen bauzeitlichen Vollanschluss mit der Auffahrt in Richtung Stuttgart. Das auf der Autobahn bestehende Unfallrisiko könne auch durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung nicht wesentlich reduziert werden.

Dieser eindeutigen Einschätzung der zuständigen Fachbehörde schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Sie hält die Entscheidung der Vorhabenträgerin, den Vollanschluss aufzugeben, daher für richtig. Mit dieser Entscheidung geht auch die Wiederaufnahme der Baustraße Dettingen einher. Vom mit der 8. Planänderung vorgesehenen Verzicht nimmt die Vorhabenträgerin durch eine entsprechende Korrektur Abstand. Hierdurch entstehen keine zusätzlichen Betroffenheiten. Sämtliche Belange waren Gegenstand des Anahörungsverfahrens. Lediglich das Grundeigentum einer Körperschaft des öffentlichen Rechts muss wegen des zusätzlichen Förderbandes auf 225 m² vorübergehend beansprucht werden. Überlegungen, den Baustellenverkehr über das Gewerbegebiet Bohnau nördlich der BAB A 8 zu führen, sind aus Sicht

Planfeststellungsbeschluss gemäß §§ 18 AEG, 78 VwVfG für die Vorhaben
„PFA 2.1 a/b, NBS Wendlingen - Ulm, Albvorland“, Bahn-km 25,200 bis 36,260 der Strecke Wendlingen – Ulm und
„Verlegung der Landesstraße L 1250 zwischen Wendlingen und Oberboihingen“, Az.: 591ppw/029-2300#010 vom 23.03.2015

der Planfeststellungsbehörde nicht zielführend. Mit dieser Variante gehen höhere Beeinträchtigungen einher als durch die Abwicklung des Verkehrs über die beantragte Baustraße Dettingen. Der Verkehr soll bei Verzicht auf die Baustraße über die Tannenbergs- und die Einsteinstraße zur L 1200 (Jesinger Straße) geführt werden. Sie ist nach kurzer Strecke in Richtung Westen an die B 297 (die im weiteren Verlauf zur B 465 wird) angebunden, die als anbaufreie Umgehungsstraße direkt zur Autobahn-Anschlussstelle Kirchheim-Ost führt. Nach Ansicht der Anhörungsbehörde könnten hierdurch zwar einige Konflikte vermieden werden. So erschwere die Baustraße den Bau eines Regenrückhaltebeckens der Stadt Kirchheim und führe – neben den Auswirkungen auf Boden, Gewässer, Natur und Landschaft – auch zu Störungen des Rebhuhnbestandes in diesem Bereich.

Dem stehen indes Sicherheits- sowie Aspekte der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs und die bereits im Rahmen des Anhörungsverfahrens dargelegte Machbarkeit der ursprünglich geplanten Alternative entgegen. Durch eine unter Beteiligung von Vertretern der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Ortsbesichtigung der Umfahrungsvariante durch Bohnau steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass diese Straßen für die Aufnahme des Schwerlastverkehrs ungeeignet sind. Links und rechts der Route waren Pkw abgeparkt, sodass ein Lkw wegen seiner Breite und begrenzten Wendigkeit nicht problemlos durch die vorgesehenen Straßen manövriert werden dürfte. Im Falle zweier höhengleich parkender Fahrzeuge kann ein Durchfahren durch Lkw nicht gewährleistet werden. Um diesem Problem etwa durch ein Parkverbot zu begegnen, sind verkehrsrechtliche Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde zu treffen. Dies aber bedeutet Beeinträchtigungen des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs, der auch den ruhenden Verkehr einschließt. Auf Grund der Länge der Route wirkte sich eine solche Beeinträchtigung weiträumig aus. Den verkehrsrechtlichen Anordnungen zuwider abgestellte und daher unter Umständen für Lkw ein Hindernis bildende Fahrzeuge dürften die Fahrer der Schwerlasttransporte dazu veranlassen, andere, nicht vorgesehene Routen zu nehmen. Dieser Ausweichverkehr bedingt Immissionen und Gefährdungspotentiale, die derzeit unabsehbar sind. Darüber hinaus ist die Variante für die Anwohner der Route, insbesondere auf die Wohngebäude im Einmündungsbereich der Einsteinstraße in die Jesinger Straße (L 1200), mit höheren Lärm- und Abgasimmissionen verbunden. Um zu vermeiden, dass Baufahrzeuge die Tannenbergsstraße weiter in Richtung Innenstadt befahren, anstatt in die Einsteinstraße abzubiegen, wären weitere verkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen.