

Kleine Anfrage

des Abg. Tobias Wald CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Bundesstraße (B) 3 neu im Landkreis Rastatt/
Stadtkreis Baden-Baden – Sachstand**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Trifft es zu, dass mit dem Bau des rund 800 Meter langen Teilstücks zwischen der Müllhofener Straße und der L 80 beim Stadtbahnhalft in Sinzheim erst in den Jahren 2020 bzw. 2021 begonnen werden soll?
2. Ist eine schnellere Realisierung des letzten noch fehlenden Teilstücks der dann durchgängig zwischen Rastatt und Bühl befahrbaren B 3 neu möglich (mit Angabe, welche Maßnahmen dafür in Angriff genommen werden müssten)?
3. Wann wird mit dem Bau nach derzeitigen Planungen begonnen bzw. wann ist mit der Verkehrsfreigabe zu rechnen?
4. Stehen die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung?
5. Wie viel wird der Bau der gesamten B 3 neu zwischen Rastatt und Bühl letztendlich kosten?
6. Wie beurteilt sie die Tatsache, dass sich trotz des Baus der B 3 neu nach wie vor fast täglich Staus in den angrenzenden Städten und Gemeinden wegen des anhaltenden Durchgangsverkehrs bilden?
7. Sieht sie im Hinblick auf das Ausweichen des Durchgangsverkehrs durch die Städte und Gemeinden einen Zusammenhang mit der zunehmenden Anzahl an Ampelanlagen auf den bisher fertiggestellten Teilstrecken der B 3 neu?

8. Wie schätzt sie den Nutzen von baulichen bzw. verkehrstechnischen Veränderungen (Verkehrsleitung und Hinweisschilder) in den angrenzenden Städten und Gemeinden und die Einführung der sogenannten „Grünen Welle“ auf der B 3 ein?
9. Wie will sie die Akzeptanz der B 3 neu als Teil der Verkehrsinfrastruktur in Mittelbaden erhöhen?

19. 10. 2018

Wald CDU

Begründung

Die B 3 neu gilt als bedeutendes Verkehrsinfrastrukturprojekt in Mittelbaden. Deswegen finale Verwirklichung zieht sich indessen seit Jahren in die Länge. Zwischenzeitlich wurden an einigen Anschlussstellen Ampelanlagen nachträglich installiert. Unterdessen fehlt noch immer das letzte Teilstück der dann durchgängigen Verbindung zwischen Rastatt und Bühl. Zwischenzeitlich zeigt sich, dass trotz des Baus der B 3 neu viele Pendler weiter beziehungsweise wieder durch die Städte und Gemeinden fahren. Teils bilden sich lange Staus. Es gibt Handlungsbedarf.

Antwort

Mit Schreiben vom 19. November 2018 Nr. 2-39.B3ACH-WEINH/75 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Trifft es zu, dass mit dem Bau des rund 800 Meter langen Teilstücks zwischen der Müllhofener Straße und der L 80 beim Stadtbahnhalt in Sinzheim erst in den Jahren 2020 bzw. 2021 begonnen werden soll?*

Aufgrund der unterschiedlichen ökologischen Eingriffsintensität in Teilbereichen der B 3-Planung und der hieraus resultierenden unterschiedlichen Rechtsverfahren sowie verschiedener Einwendungen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurde die Gesamtbaustrecke zum Lückenschluss der B 3 neu bereits in der Planungsphase in vier Teilabschnitte aufgesplittet:

1. *Bauabschnitt: K 9608 Süd–K 9608 Nord (Gewerbegebiet Steinbach-West)*

Mit dem Bau des 1. Bauabschnittes wurde im Oktober 2009 begonnen. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 28. September 2012.

2. *Bauabschnitt: K 9608 Nord–K 3738 (Müllhofener Str.)*

Baubeginn 02/2017; Bauende 01/2018.

3. *Bauabschnitt: K 3738–L 80/DB-Haltepunkt Sinzheim*

Das Regierungspräsidium Karlsruhe beabsichtigt, mit dem Bau des im Bauabschnitt 3 befindlichen Brückenbauwerks über den Steckmattgraben im Jahr 2019 zu beginnen. Der Erd- und Straßenbau soll in den Jahren 2020 und 2021 folgen. Der 3. Bauabschnitt stellt den endgültigen Lückenschluss dar und muss aus verkehrlichen Gründen zeitlich nach dem 4. Bauabschnitt realisiert werden.

4. *Bauabschnitt: L 80/DB-Haltepunkt Sinzheim–B 500 (auf der Trasse der heutigen L 80)*

Im 4. Bauabschnitt wurde bereits mit Teilmaßnahmen begonnen. Die Verbreiterung der L 80 zur B 3 neu sowie die straßenseitige Nachrüstung der bestehenden Lärmschutzwand der DB mit hochabsorbierenden Elementen waren für 2019 geplant. Beide Maßnahmen greifen direkt in Bauteile der Bahn (den Bahnseitengra-

ben und die Lärmschutzwand) ein. Deshalb wurde im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt, dass die DB AG an der weiteren Planung dieser Maßnahmen zu beteiligen ist und deren Zustimmung zur Ausführung benötigt wird.

Für die Nachrüstung der Lärmschutzwand ist das Regierungspräsidium bereits seit über zwei Jahren mit der DB AG in Kontakt. Aktuell hat sich nun vonseiten der DB AG ein Sachverhalt ergeben, dessen Auswirkung auf die geplante Fertigstellung des gesamten Lückenschlusses der B 3 neu nicht absehbar ist: Im Juli 2018 hat die DB AG das Regierungspräsidium darüber informiert, dass es im Gründungsbereich der bestehenden Lärmschutzwände akut zu Instabilitäten durch Senkungen gekommen sei. Um die Ursache dieser Absenkungen zu ergründen, seien umfangreiche weitere Untersuchungen erforderlich. Daher könne die Zustimmung zur Nachrüstung der Lärmschutzwand bis auf Weiteres nicht erteilt werden. Die DB AG kann derzeit noch keine Prognose abgeben, wann dazu erneut Gespräche geführt werden können.

Auch die geplante Verbreiterung der bestehenden L 80, künftig B 3 neu, reicht teilweise bis in den Gründungsbereich der DB-Lärmschutzwand. Die Auswirkungen auf die technische Durchführung und auf den weiteren Bauablauf des Lückenschlusses können derzeit daher insgesamt noch nicht abgeschätzt werden. Um den weiteren Bauablauf planen zu können, ist Ende des Jahres ein Gesprächstermin mit der DB AG vorgesehen.

2. Ist eine schnellere Realisierung des letzten noch fehlenden Teilstücks der dann durchgängig zwischen Rastatt und Bühl befahrbaren B 3 neu möglich (mit Angabe, welche Maßnahmen dafür in Angriff genommen werden müssten)?

Aufgrund der aktuellen Probleme der DB AG und der engen räumlichen Verzahnung der B 3 neu mit der Bahnstrecke im 4. Bauabschnitt hätte eine schnellere Realisierung des 3. Bauabschnitts keine signifikanten Auswirkungen auf den Endfertigstellungstermin des gesamten Lückenschlusses.

3. Wann wird mit dem Bau nach derzeitigen Planungen begonnen bzw. wann ist mit der Verkehrsfreigabe zu rechnen?

Siehe Antwort zu Frage Nr. 1.

Über die endgültige Fertigstellung des gesamten Lückenschlusses und zur Verkehrsfreigabe kann bedingt durch die Probleme der DB AG aktuell keine Aussage getroffen werden.

4. Stehen die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung?

Die erforderlichen Finanzmittel für diese Baumaßnahme stehen grundsätzlich zur Verfügung.

5. Wie viel wird der Bau der gesamten B 3 neu zwischen Rastatt und Bühl letztendlich kosten?

Die Gesamtkosten der vier Bauabschnitte von der K 9608 Süd im Gewerbegebiet Baden-Baden-Steinbach bis zur B 500 bei Sinzheim-Kartung, die seit 2010 sukzessive in der Umsetzung sind, werden aus heutiger Sicht insgesamt rund 21 Mio. Euro betragen.

Die vorherigen Bauabschnitte der B 3 neu zwischen der Regierungsbezirksgrenze südlich von Ottersweier und der B 3 alt bei Steinbach, sowie ab der B 500 bei Baden-Baden bis südlich von Rastatt wurden in den 1990er- und 2000er-Jahren gebaut und sind im genannten Kostenvolumen nicht enthalten.

Die Kosten der aktuellen Bauabschnitte sind aufgrund der derzeitigen Baupreisentwicklung nicht mit den Herstellungskosten der seinerzeit fertiggestellten Teilabschnitte vergleichbar, weshalb eine aussagekräftige Gesamtkostensumme für den Ausbau der B 3 zwischen Rastatt und Bühl nicht ermittelt werden kann.

6. *Wie beurteilt sie die Tatsache, dass sich trotz des Baus der B 3 neu nach wie vor fast täglich Staus in den angrenzenden Städten und Gemeinden wegen des anhaltenden Durchgangsverkehrs bilden?*

Aufgrund des fehlenden Lückenschlusses zwischen Müllhofen und Sinzheim (Stadtbahnhaltepunkt) ist eine durchgehende Befahrung der B 3 neu zwischen Bühl und Rastatt nicht möglich. Hierdurch leidet die Akzeptanz und die Attraktivität der B 3 neu im Bereich zwischen Bühl und Rastatt deutlich. Durchgangsverkehr in den angrenzenden Städten und Gemeinden ist deshalb zurzeit nicht vermeidbar. Die Attraktivität der Ortsdurchfahrt wurde bereits reduziert, da der Landkreis Rastatt in seinem Zuständigkeitsbereich entlang der B 3 alt („Landstraße“) in Sinzheim zwischen „Vormberger Straße“ und „Bergstraße“ Mitte dieses Jahres aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags angeordnet hat. Hierdurch haben sich die nachteiligen Auswirkungen teilweise reduziert.

7. *Sieht sie im Hinblick auf das Ausweichen des Durchgangsverkehrs durch die Städte und Gemeinden einen Zusammenhang mit der zunehmenden Anzahl an Ampelanlagen auf den bisher fertiggestellten Teilstrecken der B 3 neu?*

Nähere Erkenntnisse über ein Ausweichen des Durchgangsverkehrs von der B 3 neu in die Ortsdurchfahrten der betroffenen Städte und Gemeinden liegen der Straßenbauverwaltung nicht vor. Aus verkehrstechnischer Sicht kann kein unmittelbarer Zusammenhang zur Anzahl der Ampelanlagen entlang der B 3 neu hergestellt werden, zumal in den Ortsdurchfahrten der betroffenen Kommunen ebenfalls Ampelanlagen installiert oder Geschwindigkeitsbeschränkungen auf unter 50 km/h angeordnet sind. Auch weisen die bereits fertiggestellten Abschnitte der B 3 neu eine durchaus gute Verkehrsauslastung auf.

8. *Wie schätzt sie den Nutzen von baulichen bzw. verkehrstechnischen Veränderungen (Verkehrsleitung und Hinweisschilder) in den angrenzenden Städten und Gemeinden und die Einführung der sogenannten „Grünen Welle“ auf der B 3 ein?*

Eine Wegweisung, mit welcher die Verkehrsteilnehmer gezielt über die neue B 3 geführt werden, ist in Teilbereichen bereits umgesetzt worden. Angesichts der mittlerweile sehr vielfältigen digitalen Unterstützungsmöglichkeiten in der Navigation und Routenfindung verlieren jedoch die wegweisende Beschilderung bzw. sonstigen Hinweise zunehmend an Bedeutung, da viele Verkehrsteilnehmer den Zielführungen ihres Navigationssystems folgen.

Die Einführung einer „Grünen Welle“ im Zuge der B 3 neu wird im Zuge der anstehenden Planungen der Lichtsignalanlagen selbstverständlich geprüft und kommt zum Einsatz, wo dies möglich und sinnvoll ist.

9. *Wie will sie die Akzeptanz der B 3 neu als Teil der Verkehrsinfrastruktur in Mittelbaden erhöhen?*

Die Akzeptanz einer Strecke ergibt sich insbesondere durch ihre geeignete Lage im Straßennetz, womit sie für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine attraktive Alternative zur bisherigen Strecke darstellt und darin ein positiver Nutzen erkennbar wird. Die bisher freigegebenen Teilabschnitte der B 3 neu, die teilweise noch eine Rückkehr zur alten Streckenführung erfordern, besitzen nicht vollumfänglich die beabsichtigte Entlastungswirkung. Insofern strebt das Land eine baldige Herstellung des Lückenschlusses mit dem Ziel der durchgängigen Befahrbarkeit der B 3 neu an. Dies wird ein wichtiger und wesentlicher Schritt sein, um die Akzeptanz der B 3 neu zu erhöhen und die Städte und Gemeinden vom Durchgangsverkehr weiter zu entlasten, ohne natürlich Ziel- und Quellverkehre vermeiden zu können.

Hermann
Minister für Verkehr