

Kleine Anfrage

des Abg. Fabian Gramling CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Radwegunterführung B 27-Enzbrücke zwischen Besigheim
und Walheim**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Position hat das Land bzw. das Regierungspräsidium (RP) Stuttgart seit 2013 bei der Frage nach einer höhengleichen oder höhenungleichen Querung bzw. einer Unterführung der B 27-Enzbrücke zwischen Besigheim und Walheim vertreten und zu welchem Zeitpunkt wurden die Positionen jeweils an das Bundesverkehrsministerium übermittelt?
2. Wie steht das Land bzw. das RP Stuttgart zur höhengleichen Querung der B 27-Enzbrücke insbesondere mit Blick auf die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern und welche Argumente sprechen für eine höhengleiche Querung der B 27-Enzbrücke?
3. Welche Argumente sprechen für eine höhenungleiche Querung der B 27-Enzbrücke?
4. Zu welchem Zeitpunkt wurde dem Bundesverkehrsministerium mitgeteilt, dass sich das Land bzw. das RP Stuttgart für eine höhenungleiche Querung der B 27-Enzbrücke ausspricht und wie wurde der neue Sachverhalt fachlich begründet?
5. Welche Maßnahmen wurden vonseiten des Landes bzw. des RP Stuttgart ergriffen, um alte Entscheidungen zugunsten der höhengleichen Querung der B 27-Enzbrücke beim Bund zurückzunehmen?
6. Auf welcher Grundlage hat sich das Bundesverkehrsministerium gegen die Finanzierung einer höhenungleichen Querung der B27 Enzbrücke entschieden?
7. Welchen Sachstand hat das Land dem Bund für die Stellungnahme zur Petition „Neubau der B 27-Enzbrücke bei Walheim/Besigheim nur mit einer Radwegunterführung“ des Herrn P. aus Besigheim übermittelt?

13. 11. 2019

Gramling CDU

Eingegangen: 14. 11. 2019 / Ausgegeben: 12. 12. 2019

*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 Bürgerinnen und Bürger, die Bürgermeister, die Wahlkreisabgeordneten und – nach eigenen Aussagen – auch das Land wollen eine Radwegunterführung der B 27-Enzbrücke zwischen Besigheim und Walheim.

Allerdings hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mitgeteilt, dass das zuständige Regierungspräsidium Stuttgart im Planungsprozess unter der Berücksichtigung der verkehrlichen Bedürfnisse eine höhengleiche Querung (Führung über die B 27 mit Bedarfsampel) zugrunde gelegt hat. Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg sei der Meinung, dass die Sicherheit und Leichtigkeit der Verkehre mit einer höhengleichen Maßnahme gegeben ist. Aus diesem Grund hat sich das BMVI gegen den Bau der Radwegunterführung entschieden und ist nicht bereit, die Mehrkosten von mehr als 650.000 Euro zu übernehmen.

Nun stellt sich die Frage, warum sich das zuständige Landesverkehrsministerium zwar öffentlichkeitswirksam für die Radwegunterführung ausgesprochen hat, die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg sich jedoch entgegen dieser Äußerungen für die höhengleiche Querung ausgesprochen hat. Es ist unklar, warum die Entscheidung vonseiten des Landes nicht zurückgenommen wurde und das BMVI so möglicherweise noch nachträglich vom Bau der Radwegunterführung überzeugt wurde.

Antwort

Mit Schreiben vom 4. Dezember 2019 Nr. 2-39-B27 S-HN/23 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Position hat das Land bzw. das Regierungspräsidium (RP) Stuttgart seit 2013 bei der Frage nach einer höhengleichen oder höhenungleichen Querung bzw. einer Unterführung der B 27-Enzbrücke zwischen Besigheim und Walheim vertreten und zu welchem Zeitpunkt wurden die Positionen jeweils an das Bundesverkehrsministerium übermittelt?

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat im Rahmen der Vorplanung für den Ersatzneubau der Enzbrücke bei Besigheim in 2013 für die Radwegführung entlang der Enz auch die beiden Varianten plangleich und planfrei untersucht. Dabei zeigte die plangleiche Variante gesamtsaldierend Vorteile auf und wurde in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium der weiteren Planung zugrunde gelegt. Der RE-Vorentwurf für den Ersatzneubau der Enzbrücke in Besigheim mit der höhengleichen Radwegequerung wurde daraufhin vom Regierungspräsidium Stuttgart aufgestellt und nach Anhörung der Träger öffentlicher Belange am 15. September 2015 genehmigt. Im Anschluss daran wurde die Genehmigungsplanung aufgestellt. Die wasserrechtliche Genehmigung wurde vom zuständigen Landratsamt Ludwigsburg nach nochmaliger Anhörung der Träger öffentlicher Belange am 20. Dezember 2016 erteilt.

Das Regierungspräsidium Stuttgart wurde vom Verkehrsministerium im Frühjahr 2017 vor dem Hintergrund von Forderungen aus der Raumschaft nach einer planfreien Lösung um eine erneute Prüfung der entscheidungsrelevanten Faktoren für eine plangleiche bzw. planfreie Lösung gebeten. Dabei hat sich bestätigt, dass die plangleiche Querung mit Bedarfssignalisierung aus fachlicher Sicht sachgerecht ist. Die umfangreiche Stellungnahme wurde dem Verkehrsministerium mit Schreiben vom 13. Juli 2017 übersandt. Im Nachgang wurde dem Verkehrsministerium vom Regierungspräsidium Stuttgart am 22. September 2017 eine ergänzende Stellungnahme zu weiteren zwischenzeitlich aus der Raumschaft vorgetragenen Argumenten übersandt. Diese Stellungnahmen waren die Grundlage für ein am 29. November 2017 ergangenes Schreiben des Verkehrsministeriums an den Bund, in dem der Sachverhalt sehr umfänglich dargelegt wurde.

2. Wie steht das Land bzw. das RP Stuttgart zur höhengleichen Querung der B 27-Enzbrücke insbesondere mit Blick auf die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern und welche Argumente sprechen für eine höhengleiche Querung der B 27-Enzbrücke?

Die höhengleiche Querung mit Bedarfssignalisierung ist verkehrssicher und bedarfsgerecht. Die Überprüfung der Verkehrszahlen der B 27 hat ergeben, dass die Verkehrsmengen seit dem Jahr 2011 bei rd. 8.100 Kfz/d in etwa konstant geblieben sind und gemäß den Qualitätsstandards des RadNETZes BW weit unter der Einsatzgrenze einer Lichtsignalanlage bzw. Unter-/Überführung für den Radverkehr von 15.000 Kfz/d liegen. Der Schwerverkehrsanteil ist mit ca. 5 % vergleichsweise gering. Eine Verkehrszählung des Landratsamtes Ludwigsburg hat ergeben, dass von 158 Radfahrenden nur 21 (13,3 %) die B 27 an der Enzbrücke querten. Nach diesen Vorgaben wäre eine Querungshilfe ausreichend und weder eine Lichtsignalanlage noch eine Unterführung erforderlich. Die geplante Bedarfslichtsignalanlage schafft somit ein Sicherheits- und Qualitätsniveau, das über den Anforderungen des RadNETZes BW liegt.

Gesamtsaldierend handelt es sich bei der höhengleichen Querung mit Bedarfslichtsignalanlage um eine richtlinienkonforme, steigungsfreie, barrierefreie, hochwassersichere und wirtschaftliche Lösung. Zudem sind bei dieser Lösung keine weiteren Eingriffe in Biotope, FFH-Lebensraumtypen und Landschaftsbild erforderlich und es besteht kein zusätzliches Baugrundrisiko.

3. Welche Argumente sprechen für eine höhenungleiche Querung der B 27-Enzbrücke?

Für eine zusätzliche Radwegeunterführung spricht, dass außerhalb des Hochwasserfalles alle Radfahrenden kreuzungsfrei geführt werden können. Dadurch würde z. B. das Anhalten und Warten auf die Grünphase der Bedarfssignalisierung entfallen.

4. Zu welchem Zeitpunkt wurde dem Bundesverkehrsministerium mitgeteilt, dass sich das Land bzw. das RP Stuttgart für eine höhenungleiche Querung der B 27-Enzbrücke ausspricht und wie wurde der neue Sachverhalt fachlich begründet?

Vor dem Hintergrund der erheblichen Mehrkosten einer Unterführung des Radwegs im Vergleich zu einer höhengleichen Radquerung war die grundsätzliche Möglichkeit der Umsetzung einer höhenungleichen Querung mit dem Bund, der diese Mehrkosten im Wesentlichen zu tragen hätte, abzustimmen.

Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wurden hierzu vom Verkehrsministerium mit Schreiben vom 29. November 2017 umfangreiche Unterlagen zur Maßnahme übersandt mit der Bitte um Prüfung, ob der Bund in diesem Einzelfall einer im Vergleich zur bislang vorgesehenen Lösung deutlich aufwendigeren Lösung – zu diesem Zeitpunkt wurde von Mehrkosten von ca. 650.000 € ausgegangen – mit einer Radwegunterführung zustimmen kann, auch wenn aus rein fachlicher Sicht die wesentlich kostengünstigere plangleiche Querung mit Bedarfssignalisierung eine sachgerechte Lösung darstellt und die vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgenommenen Überprüfungen nicht gegen eine höhengleiche Querung der B 27 mit Bedarfssignalisierung gesprochen haben. Gegenüber dem Bund wurde in diesem Zusammenhang dargelegt, dass mit dieser Radwegunterführung insbesondere auch dem vehement vorgetragenen Wunsch der Raumschaft gefolgt würde, die sich sehr stark für eine höhenfreie Querung des Radverkehrs an dieser Stelle einsetzt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat sich mit Schreiben vom 22. Februar 2018 angesichts der hohen Mehrkosten einer Unterführung für die höhengleiche Radwegquerung mit Bedarfsampel ausgesprochen und ist somit der Forderung der Raumschaft nach einer Radwegunterführung nicht gefolgt.

Wie bereits dargelegt, wird der Ersatzneubau der Brücke jedoch so ausgeführt, dass eine spätere Realisierung einer Radwegunterführung grundsätzlich baulich

möglich bleibt und hier nichts „verbaut“ wird. Sollte z. B. seitens der Anliegerkommunen zu einem späteren Zeitpunkt doch noch beschlossen werden, die Finanzierung der sehr erheblichen Kosten einer solchen Unterführung zu übernehmen, könnte diese Lösung ohne aufwendige Änderungen an der Brücke oder dem Brückenwiderlager vornehmen zu müssen von diesen zu einem späteren Zeitpunkt noch nachträglich umgesetzt werden.

5. Welche Maßnahmen wurden vonseiten des Landes bzw. des RP Stuttgart ergriffen, um alte Entscheidungen zugunsten der höhengleichen Querung der B 27-Enzbrücke beim Bund zurückzunehmen?

Im Zuge der Ausführungsplanung der Enzbrücke wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium die Planung der Enzbrücke im Rahmen des vorliegenden Planungsrechts dahingehend optimiert, dass die spätere Nachrüstung einer Radwegeunterführung im Bereich des nördlichen Widerlagers technisch ohne Änderung der neuen Enzthalbrücke möglich ist.

6. Auf welcher Grundlage hat sich das Bundesverkehrsministerium gegen die Finanzierung einer höhenungleichen Querung der B27 Enzbrücke entschieden?

Diese Frage ist vom Bund zu beantworten. Wie unter zu Ziffer 4 dargelegt, hat das Verkehrsministerium dem Bund mit Schreiben vom 29. November 2017 umfangreiche Unterlagen zu dem Projekt vorgelegt.

7. Welchen Sachstand hat das Land dem Bund für die Stellungnahme zur Petition „Neubau der B 27-Enzbrücke bei Walheim/Besigheim nur mit einer Radwegunterführung“ des Herrn P. aus Besigheim übermittelt?

Vom Bund wurde vom Verkehrsministerium am 28. August 2019 ein aktueller Sachstand zur Enzbrücke erbeten, welcher dem Bund am 3. September 2019 übermittelt wurde.

Vor dem Hintergrund der umfangreichen Unterlagen zu dem Projekt, die dem Bund mit Schreiben vom 29. November 2017 vom Verkehrsministerium bereits übersandt wurde und weiterer Schreiben, die dem Bund in dieser Sache von Dritten bereits zugesandt wurden, ist davon auszugehen, dass dem Bund der Sachverhalt umfänglich bekannt ist.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor