

Kleine Anfrage

des Abg. Jonas Weber SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Ausbau der B 462 mit Umbau der Autobahnanschlussstelle
A 5/B 462 Rastatt-Nord**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der derzeitige Sachstand der Planungen zum Umbau der Autobahnanschlussstelle A 5/B 462 Rastatt-Nord?
2. Für wann war die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ursprünglich geplant?
3. Zu welchem Zeitpunkt ist derzeit die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens vorgesehen?
4. Welche Gründe sind verantwortlich, dass die Zeitleiste aus dem Jahr 2017 nicht mehr einzuhalten ist?
5. Hat die Übertragung der Verantwortung für das Autobahnnetz an die Autobahn GmbH einen Einfluss auf die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens und die zeitliche Umsetzung des Umbaus der Autobahnanschlussstelle Rastatt-Nord?
6. Mit welchem Betrag werden die Baukosten derzeit beziffert?
7. Aus welchen Haushaltsmitteln soll der Bau finanziert werden?
8. Gibt es Zusagen von Bund und/oder Land zur Finanzierung der Baukosten (falls ja, bitte mit Auflistung für Betrag und jeweiliges Haushaltsjahr)?
9. Wie bewertet die Landesregierung die Dringlichkeit der Maßnahme?

19. 10. 2020

Weber SPD

Eingegangen: 19.10.2020/Ausgegeben: 16.11.2020

*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

Der Umbau der Anschlussstelle Rastatt-Nord ist seit vielen Jahren ein für die Region wichtiges Thema und steht seitdem in der öffentlichen Diskussion. Diese Kleine Anfrage soll Klarheit zum Sachstand und zur Realisierungssituation der BAB-Anschlussstelle Rastatt-Nord bringen.

Antwort

Mit Schreiben vom 6. November 2020 Nr. 2-39-B462RA-ROTF/40 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der derzeitige Sachstand der Planungen zum Umbau der Autobahnanchlussstelle A 5/B 462 Rastatt-Nord?

Die Vorplanung der Maßnahme wurde im Sommer 2019 abgeschlossen. Auf deren Grundlage erging am 31. Juli 2019 die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur weiteren Ausarbeitung der Vorzugsvariante und Erstellung des RE-Vorentwurfes. Dieser befindet sich aktuell in Bearbeitung und beinhaltet den vierstreifigen Ausbau der B 462 bis zum Knotenpunkt B 3/B 36, den planfreien Ausbau der Anschlussstelle Rastatt mit einer zusätzlichen Ausfahrt ins Gewerbegebiet Lochfeld über eine Verteilerfahrbahn sowie den planfreien Ausbau der K 3716. Die bisherige Anbindung der K 3728 zwischen Rauental und Muggensturm wird zum Wirtschaftsweg zurückgebaut.

2. Für wann war die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ursprünglich geplant?

Zum Zeitpunkt der Vorbereitung des öffentlichen Scoping-Termins – im Jahr 2015 – ging man davon aus, dass die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bis Ende 2018 möglich sei.

3. Zu welchem Zeitpunkt ist derzeit die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens vorgesehen?

Nach derzeitigem Planungsstand ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für Mitte 2022 vorgesehen.

4. Welche Gründe sind verantwortlich, dass die Zeitleiste aus dem Jahr 2017 nicht mehr einzuhalten ist?

Insbesondere die Gemeinde Muggensturm hat große Bedenken bezüglich des Rückbaus der K 3728 zu einem Wirtschaftsweg und hat bereits juristische Schritte gegen die Planung angekündigt. Um diese Bedenken zu entkräften, wurden seitens der Straßenbauverwaltung des Landes umfangreiche zusätzliche Gutachten in Auftrag gegeben.

Das bereits fertiggestellte Verkehrsgutachten der Straßenbauverwaltung wurde hinsichtlich eines parallel von der Gemeinde Muggensturm in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachtens plausibilisiert und ergänzt. Dadurch mussten auch die Gutachten hinsichtlich Schall, Luftschadstoffen und Landschaftsplanung überarbeitet werden. Um darzulegen, dass der Verkehr auch ohne den Anschluss der K 3728 leistungsfähig abgewickelt werden kann, wurde darüber hinaus eine Verkehrssimulation in Auftrag gegeben. Die Erstellung dieser zusätzlichen Gutachten und Untersuchungen dauerte rund 19 Monate.

Weiterer Verzug entstand durch die Auflage der unteren Verwaltungsbehörden, entgegen der bisherigen Situation kein Oberflächenwasser mehr in die lokalen Gewässer, insbesondere in den Federbach, einleiten zu dürfen. Für die Erstellung eines geänderten Entwässerungskonzeptes mussten vorgeschaltete Variantenuntersuchungen sowie Folgegutachten (z. B. „Chloridgutachten“) erstellt werden. Die

seit rund acht Monaten laufenden Untersuchungen und Gutachtenerstellung dauern aktuell noch an.

Erschwerend kommt dabei die gesättigte Marktlage bei Ingenieurbüros, insbesondere im Umweltbereich, hinzu. Allein das Vergabeverfahren für die Erstellung der Umweltfachplanungen verzögerte sich um rund sechs Monate bis ein entsprechender Vertrag geschlossen werden konnte.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass aufgrund der Corona-Situation im Jahr 2020 Abstimmungsprozesse mit Dritten in vielen Bereichen inzwischen deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen als vor Beginn der Pandemie. Aufgrund der sich aktuell verschärfenden Lage ist hier absehbar nicht von einer Entspannung und einer Rückkehr zu üblichen Arbeits- und Zeitabläufen auszugehen.

5. Hat die Übertragung der Verantwortung für das Autobahnnetz an die Autobahn GmbH einen Einfluss auf die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens und die zeitliche Umsetzung des Umbaus der Autobahnanschlussstelle Rastatt-Nord?

Nein. Das Projekt ist dem Bundesstraßennetz zugeordnet und verleiht auch nach Vollzug der Autobahnreform am 1. Januar 2021 in der Verantwortung der Straßenbauverwaltung des Landes. Die Planung wird somit auch weiterhin vom Regierungspräsidium Karlsruhe betreut.

6. Mit welchem Betrag werden die Baukosten derzeit beziffert?

Laut Kostenberechnung Stand Juli 2019 belaufen sich die Gesamtkosten der Maßnahme auf rund 77,4 Mio. Euro. Diese setzen sich zusammen aus rund 73,6 Mio. Euro Baukosten und rund 3,8 Mio. Euro Grunderwerbskosten.

7. Aus welchen Haushaltsmitteln soll der Bau finanziert werden?

Die Maßnahme soll somit über Bundesmittel finanziert werden. Kostenbeteiligungen Dritter liegen nicht vor.

8. Gibt es Zusagen von Bund und/oder Land zur Finanzierung der Baukosten (falls ja, bitte mit Auflistung für Betrag und jeweiliges Haushaltsjahr)?

Das Land finanziert im Rahmen der Auftragsverwaltung die Planungskosten der Maßnahme. Die Bau- und Grunderwerbskosten gehen allein zu Lasten des Bundes. Da die Maßnahme allerdings lediglich im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ geführt wird, ist deren Finanzierung durch den Bund zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht gesichert. Anderweitige Finanzierungszusagen des Bundes liegen nicht vor.

9. Wie bewertet die Landesregierung die Dringlichkeit der Maßnahme?

Die Anschlussstelle Rastatt Nord mit vier kurz aufeinander folgenden Lichtsignalanlagen entlang der B 462 befindet sich bereits heute am Rande der verkehrlichen Leistungsfähigkeit. Dies führt zu den Hauptverkehrszeiten teilweise zu Rückstau bis auf die Autobahn. Diese Defizite in Sachen Verkehrssicherheit werden auch durch das Verkehrssicherheitsscreening des Landes Baden-Württemberg belegt, in dem der Bereich der Anschlussstelle als „auffällig“ eingestuft wird.

Darüber hinaus ist in der Region rund um Rastatt eine ausgeprägte wirtschaftliche Dynamik im Logistiksektor zu verzeichnen. Es ist daher auch zukünftig von steigenden Verkehrszahlen auszugehen, was eine weitere Überlastung der örtlichen Straßeninfrastruktur zufolge haben wird. Trotz der Bemühungen der Landesregierung mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, wird es nicht möglich sein, die Verkehrssituation im Bereich der Anschlussstelle Rastatt-Nord ohne deren Ausbau zu verbessern.

Die Landesregierung Baden-Württemberg stuft die Dringlichkeit der Maßnahme daher aus Gründen der Verkehrssicherheit und aufgrund der Dynamik in verkehrintensiven Wirtschaftsbereichen in der Raumschaft als hoch ein.

Hermann
Minister für Verkehr