

Kleine Anfrage

des Abg. Ansgar Mayr CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Verkehrsentlastung von Kraichtal

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist der Landesregierung die hohe Verkehrsbelastung der Stadt Kraichtal bekannt?
2. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um die Situation vor Ort im Sinne der Bürgerinnen und Bürger erheblich zu verbessern?
3. Welche Möglichkeiten für fest installierte Geschwindigkeitskontrollen gibt es in den betroffenen Stadtteilen?
4. Welche Möglichkeiten für fest installierte Dummy-Geschwindigkeitskontrollanlagen (leere Gehäuse) gibt es in den betroffenen Stadtteilen?
5. Welchen Sachstand hat die Landesregierung hinsichtlich einer Verlegung der B 35 in den Norden von Bruchsal (B 35 neu), die gleichzeitig eine Entlastung der Gemeinde Ubstadt-Weiher und der Stadt Kraichtal herbeiführen würde?
6. Wie steht die Landesregierung zu einer Trassenvariante B 35 neu nördlich der Stadt Bruchsal?
7. Wurde jemals eine Ortsumfahrung als Landes- oder Bundesstraße entlang der vorhandenen Infrastruktur DB-Trasse „Mannheim–Stuttgart“ geprüft und mit welchem Ergebnis?
8. Wie bewertet die Landesregierung eine Ortsumfahrung als Landes- oder Bundesstraße entlang der vorhandenen Infrastruktur DB-Trasse „Mannheim–Stuttgart“, um die betroffenen Kommunen zu entlasten?

26.8.2022

Mayr CDU

Begründung

In der Stadt Kraichtal leiden insbesondere die Stadtteile Unteröwisheim, Münzesheim, Oberacker und Gochsheim unter dem Durchgangsverkehr. Gerade die vielen Lkw, welche die überregionalen Gewerbegebiete außerhalb von Kraichtal anfahren, machen den Anwohnern innerorts das Leben schwer. Einen Eindruck dazu erhält man vor Ort bzw. auch in der SWR-Reportage „Krach von Bikes, Autos, Lastern – Wie Anwohner sich wehren!“

Eine Umfahrung entlang einer vorhandenen Infrastruktur wäre von Vorteil, da man die Landschaft nicht zusätzlich zersiedeln würde.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 27. September 2022 Nr. VM2-0141.3-12/131 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Ist der Landesregierung die hohe Verkehrsbelastung der Stadt Kraichtal bekannt?

Entlang der Landesstraßen L 553, L 554 und L 618 können die Verkehrsdaten aus dem Verkehrsmonitoring entnommen werden. Demnach war im Jahr 2019 entlang der L 554 zwischen Ubstadt und Unteröwisheim ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 15 211 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 607 Kfz/24h vorhanden. Diese Verkehrsmenge liegt über dem durchschnittlichen DTV für Landesstraßen in Baden-Württemberg aus dem Jahr 2019 in Höhe 5 340 Kfz/24 h. Die überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung ist der Landesregierung somit bekannt.

Die Verkehrsbelastung der L 553 zwischen Menzingen und der L 554 sowie die Verkehrsbelastung der L 618 zwischen der K 3503 und Gochsheim liegen mit einer Belastung von 3 679 Kfz/24 h bzw. 2 973 Kfz/24 h unterhalb des genannten Durchschnittswertes.

2. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um die Situation vor Ort im Sinne der Bürgerinnen und Bürger erheblich zu verbessern?

Im Bereich der Ortsdurchfahrten Unteröwisheim, Münzesheim und Gochsheim wurde ganztags „Tempo 30“ zum Schutz der Anwohner/-innen vor Lärm angeordnet. Ein generelles Lkw-Verbot lässt sich insbesondere wegen fehlender Ersatzstrecken nicht realisieren. Dies würde zu Verkehrsverlagerungen in andere bewohnte Bereiche führen. Das Landratsamt prüft aktuell aber ein Lkw-Verkehrsverbot für eine Teilstrecke der L 554 in Gochsheim.

Bauliche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Ortsdurchfahrten der L 553, L 554 und L 618 in Kraichtal sind nur sukzessive möglich. Lärmarme Fahrbahnbeläge, wie zuletzt in der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung aus dem Jahr 2020 gefordert, werden im Rahmen anstehender Sanierungsmaßnahme an der Fahrbahndecke geprüft und ggf. eingebaut. Sanierungsmaßnahmen an Fahrbahndecken erfolgen in Abhängigkeit von ihrem baulichen Zustand entsprechend der landesweiten Dringlichkeit. Die Ortsdurchfahrten von Kraichtal sind aktuell nicht als unmittelbar zur Sanierung anstehend aufgeführt. Der Stadt wurde jedoch zugesagt, dass im Rahmen zukünftiger Fahrbahndeckensanierungen an der L 553 in Menzingen, Münzesheim und Unteröwisheim, sowie an der L 618 in Gochsheim die technische Eignung des jeweiligen Abschnitts für einen lärmarmen Fahrbahnbelag geprüft und nach Möglichkeit ein solcher eingebaut wird. Gleiches galt auch für die L 554 in Gochsheim, wo inzwischen ein lärmarmen Fahrbahnbelag umgesetzt wurde.

Darüber hinaus haben alle Eigentümer/-innen von Wohngebäuden, die an die Landesstraßen anliegen und bei denen die aktuell geltenden Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind, die Möglichkeit, beim Regierungspräsidium Karlsruhe

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

einen Antrag auf Zuschuss zu passiven Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter, Rollladenkastendämmungen, etc.) für ihr Wohnhaus zu stellen. Bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen übernimmt das Land bis zu 75 % der Gesamtkosten für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude. Von dieser Möglichkeit haben in der Vergangenheit schon zahlreiche Anwohner/-innen, insbesondere an der L 554, Gebrauch gemacht.

Neben unmittelbaren Maßnahmen an den genannten Landesstraßen verfolgt die Landesregierung das Ziel, die Planung der Bedarfsplanmaßnahme B 35, Ortsumfahrung Bruchsal zügig voranzubringen. Mit der Stärkung der Bundesstraßenachse wäre auch eine Entlastung der L 554 verbunden. Die Planung befindet sich aktuell im Stadium der Vorplanung, mit der auch die Erstellung einer entsprechenden Verkehrsuntersuchung verbunden ist. Aus dieser werden auch die genauen Entlastungswirkungen der betrachteten Varianten für die L 554 hervorgehen.

3. Welche Möglichkeiten für fest installierte Geschwindigkeitskontrollen gibt es in den betroffenen Stadtteilen?

4. Welche Möglichkeiten für fest installierte Dummy-Geschwindigkeitskontrollanlagen (leere Gehäuse) gibt es in den betroffenen Stadtteilen?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die innerörtliche Geschwindigkeitsüberwachung sind in erster Linie die Bußgeldbehörden bei den unteren Verwaltungsbehörden zuständig. Der Einsatz von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen muss sich dabei an Verkehrssicherheitsaspekten orientieren. Sie konzentriert sich folglich auf Unfallschwerpunkte und andere gefahrträchtige Stellen sowie auf schutzwürdige Straßenabschnitte, wie beispielsweise an Schulen, Krankenhäusern, Kindergärten, auf verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen.

Über die konkrete Ausgestaltung der Geschwindigkeitsüberwachung, besonders auch über die Frage, ob diese mit stationären oder mobilen Messgeräten erfolgt, entscheiden die unteren Verwaltungsbehörden in eigener Zuständigkeit.

In Kraichtal werden in Absprache mit der Stadt in den Ortsdurchfahrten regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durch das Landratsamt Karlsruhe durchgeführt.

Das Verkehrsüberwachungskonzept des Landratsamts Karlsruhe beruht ausschließlich auf mobilen oder semistationären Überwachungsanlagen. Stationäre Anlagen werden schnell bekannt und werden auch in Navigations-Softwares hinterlegt. Die Verkehrsteilnehmer/-innen bremsen vor der Anlage ab und beschleunigen danach wieder, sodass der Effekt immer nur punktuell besteht. Bei unvorhersehbaren mobilen Kontrollen führt allein schon ein genereller Vermeidungseffekt, „geblitzt“ zu werden, zu einer angepassten Geschwindigkeit.

Für den Einsatz von sogenannten „Dummy“-Geschwindigkeitskontrollanlagen gelten grundsätzlich die gleichen Vorgaben wie bei sonstigen stationären Messanlagen.

Die konkrete Prüfung, ob es im Stadtgebiet Kraichtal Örtlichkeiten gibt, an denen das Errichten einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage, mit oder ohne Kamera, geboten und zulässig ist, obliegt einer Einzelfallbetrachtung der zuständigen Behörde vor Ort.

5. Welchen Sachstand hat die Landesregierung hinsichtlich einer Verlegung der B 35 in den Norden von Bruchsal (B 35 neu), die gleichzeitig eine Entlastung der Gemeinde Ubstadt-Weiher und der Stadt Kraichtal herbeiführen würde?

6. Wie steht die Landesregierung zu einer Trassenvariante B 35 neu nördlich der Stadt Bruchsal?

Frage 5 und 6 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt B 35, Ortsumgehung Bruchsal-Ost, wurde für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 angemeldet und vom Bund in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft.

Da die im BVWP als Trassenverlauf dargestellte Nord-Ostumfahrung von Bruchsal in der Raumschaft kritisiert wurde, hat die Stadt Bruchsal für die weiteren Planungen insbesondere auch die Berücksichtigung einer Variante im Zuge der heutigen Ortsdurchfahrt der B 35 gefordert. Im Rahmen der für die Nord-Ostumfahrung Bruchsal mittlerweile aufgenommenen Vorplanung werden nun neben der in den BVWP enthaltenen offenen Ostumfahrung durch den Rotenberg als Variante eine Ostumfahrung mit einem langen Tunnel durch den Rotenberg, eine Variante mit dem Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt im Zuge der B 35 sowie eine Untertunnelung der bestehenden Ortsdurchfahrt im Zuge der B 35 untersucht.

Neben der Bedarfsplanmaßnahme an der B 35 existieren auch Überlegungen hinsichtlich des Baus einer Querspange zwischen der L 554 und der B 35. Diese hätte insbesondere für Unteröwisheim eine wirksame Verkehrsentlastung zur Folge, da der überörtliche Verkehr von der A 5 bzw. der B 3 in Richtung Kraichtal über die B 35a, die angedachte B 35-Ostumfahrung und die Querspange zur L 554 östlich Unteröwisheim geführt und damit um Ubstadt-Weiher und Unteröwisheim geleitet würde. Weitere Planungsüberlegungen einer solchen Querspange sind jedoch erst möglich, wenn aus den Vorplanungen der B 35 eine Vorzugsvariante hervorgegangen ist. Im Falle einer Vorzugsvariante, die den Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt der B 35 in Bruchsal vorsieht, wären weitere Überlegungen hinsichtlich einer Querspange jedoch obsolet.

7. Wurde jemals eine Ortsumfahrung als Landes- oder Bundesstraße entlang der vorhandenen Infrastruktur DB-Trasse „Mannheim–Stuttgart“ geprüft und mit welchem Ergebnis?

8. Wie bewertet die Landesregierung eine Ortsumfahrung als Landes- oder Bundesstraße entlang der vorhandenen Infrastruktur DB-Trasse „Mannheim–Stuttgart“, um die betroffenen Kommunen zu entlasten?

Frage 7 und 8 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Jahren 2010/11 hat die Stadt Kraichtal zusammen mit der Gemeinde Ubstadt-Weiher eine großräumige Verkehrsuntersuchung auch mit Trassen parallel entlang der DB-Trasse „Mannheim–Stuttgart“, erstellen lassen.

Aufgrund der Länge und des damit verbundenen hohen Landschaftsverbrauchs ergibt sich für diese Varianten jedoch ein schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Daher wurde eine solche bahnparallele Trasse nicht für die Fortschreibung des BVWP 2030 angemeldet.

Auch für eine Aufnahme in den Generalverkehrswegeplan des Landes wäre eine solche Trasse nicht darstellbar.

Hermann

Minister für Verkehr