

Kleine Anfrage

**der Abg. Hans Dieter Scheerer und
Dr. Christian Jung FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

B 10-Ortsumfahrung Enzweihingen

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie beurteilt sie die aktuelle Verkehrslage und Verkehrsbelastung im Ortskern des Ortsteils Enzweihingen in Vaihingen an der Enz?
2. Wie ist der aktuelle Stand der Planung und Umsetzung der B 10-Ortsumfahrung in Enzweihingen?
3. Teilt sie die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 26. August 2022, dass die beiden Tunnelvarianten unter dem Ortskern von Enzweihingen eine zumutbare Alternative zu einer Ortsumfahrung seien?
4. Wie beurteilt sie die Bau- und Instandhaltungskosten der Kurztunnel im Vergleich zur Alternative der Ortsumfahrung?
5. Wie beurteilt sie die Variante der Kurztunnel mit Blick auf Lärm- und Luftschadstoffbelastung, notwendige bauliche Eingriffe in die Grundwasserschichten und einer städtebaulichen Trennwirkung in Enzweihingen?
6. Welches weitere Vorgehen beabsichtigt sie zum jetzigen Stand in der Sache?
7. Wie schätzt sie angesichts der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 26. August 2022 die Aussichten in den beiden gegen den Planfeststellungsbeschluss anhängigen Hauptsacheverfahren ein?
8. Wie schätzt sie die zeitlichen Auswirkungen der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 26. August 2022 für den Bau der Umfahrung und damit für die Entlastung der lärmgeplagten Menschen in Enzweihingen ein?

9. Wie schätzt sie die zeitlichen Auswirkungen einer möglichen Planungsänderung hin zu einer der Tunnelvarianten ein, unter konkreter Angabe, wann sie in diesem Fall mit einem Baubeginn rechnen würde?
10. Welche anderen Alternativen sieht sie neben der Umfahrungslösung und den Tunnelvarianten, um die Menschen in Enzweihingen vom Lärm zu entlasten?

22.9.2022

Scheerer, Dr. Jung FDP/DVP

Antwort

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2022 Nr. VM2-0141.3-12/142/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie beurteilt sie die aktuelle Verkehrslage und Verkehrsbelastung im Ortskern des Ortsteils Enzweihingen in Vaihingen an der Enz?

In der Ortsdurchfahrt von Enzweihingen im Zuge der B 10 wurde 2020 unter dem Eindruck der Coronapandemie eine für zweistreifige Bundesstraßen überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung von 21 349 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 9 Prozent ermittelt. In den Jahren zuvor lag die Verkehrsbelastung auf vergleichbar hohem Niveau.

Der Verkehrsablauf zeichnet sich im Besonderen durch Überlastungserscheinungen an den beiden plangleichen teilsignalisierten Knotenpunkten B 10/K 1688/Vaihinger Straße im Ortszentrum und B 10/K 1685 in Richtung Oberriexingen aus. Vor allem in den Morgen- und Nachmittagspitzen treten Stausituationen in beiden Fahrrichtungen auf, die vor allem auf die Ein- und Abbiegeströme der beiden Knotenpunkte zurückzuführen sind. Diese bremsen den durchgehenden Verkehr der B 10 mittels kurzer Rot-Phasen zur Bereitstellung von Zeitlücken für die Ein- und Abbieger regelmäßig aus. Für die Anwohner:innen der Ortsdurchfahrt ist dies mit erheblichen Belastungen, z. B. hinsichtlich der Betroffenheit von Verkehrslärm, verbunden.

Die Bedeutung, die einer Verbesserung dieser unbefriedigenden Situation in der Ortslage von Enzweihingen vom Gesetzgeber zugemessen wird, ist auch daraus ersichtlich, dass ein Projekt mit der Bezeichnung „B 10 Verlegung in Enzweihingen (Umfahrungsvariante)“ im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf“ aufgeführt ist.

2. Wie ist der aktuelle Stand der Planung und Umsetzung der B 10-Ortsumfahrung in Enzweihingen?

Der Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der B 10 Ortsumfahrung Enzweihingen ist am 20. Mai 2021 ergangen. Am 23. Juli 2021 wurde Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss beim Verwaltungsgerichtshof Mannheim eingereicht und beantragt, vorläufigen Rechtsschutz zu gewähren und die aufschiebende Wirkung der Klage anzuordnen. Aufgrund des Beschlusses des Verwaltungsgerichtshofs Mannheim vom 22. August 2022, mit dem die aufschiebende Wirkung angeordnet wurde, ruhen derzeit die weiteren Vorbereitungen zum Grunderwerb und zur Bauausführung.

3. Teilt sie die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 26. August 2022, dass die beiden Tunnelvarianten unter dem Ortskern von Enzweihingen eine zumutbare Alternative zu einer Ortsumfahrung seien?

Rechtsprechung und Literatur gehen davon aus, dass ein Vorhabenträger nicht auf eine Alternative verwiesen werden kann, wenn die Alternative ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigen. Dazu können auch Kostengründe zählen. Die Frage, ab wann Mehrkosten allgemein unverhältnismäßig sind, ist von der Rechtsprechung bisher nicht geklärt. Ob Mehrkosten außer Verhältnis zu dem damit erzielbaren naturschutzfachlichen Gewinn stehen, ist im Einzelfall am Gewicht der beeinträchtigten gemeinschaftlichen Schutzgüter zu messen, wobei die Schwere der Beeinträchtigung und die Anzahl und Bedeutung der gemeinschaftsrechtlich geschützten Rechtsgüter zu berücksichtigen sind. Inwiefern die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund Bestand haben kann, wird derzeit geprüft.

Bei der Ermittlung der Klimawirkung einer Straßenbaumaßnahme sind die Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur zu beachten. Darunter werden alle Treibhausgasemissionen verstanden, die mit den Erstinvestitionen, den Ersatzinvestitionen, der Streckenunterhaltung und dem Betrieb der Infrastrukturmaßnahme verbunden sind. Sie können überschlägig nach den Rechenvorschriften des Methodenhandbuchs zum Bundesverkehrswegeplan ermittelt werden. Dabei wird die Straßenfläche mit zugehöriger Treibhausgas-Emissionsrate als Eingangsparameter verwendet und entsprechende Zuschläge für Brücken- und Tunnelbauwerke aufgrund der erhöhten Treibhausgasemissionen der dort eingesetzten Baustoffe und -verfahren hinzuaddiert.

In diesem Zusammenhang ist im Hinblick auf die Klimaaspekte auch anzumerken, dass sich betonintensive Arbeiten bei Tunnelbauwerken mit den derzeit zur Verfügung stehenden Zementherstellungsverfahren nachteilig im Vergleich zu oberirdischen Trassenführungen auswirken. So beträgt die Emissionsrate eines Tunnelbauwerkes aufgrund der derzeitigen Prozesse bei der Zement-Herstellung, der konstruktiven Erfordernisse und Bauverfahren ca. das 7-fache einer Straße ohne Bauwerke. Die Lebenszyklusemissionen der Straßeninfrastruktur liegen derzeit zwar erheblich unterhalb der Treibhausgasemissionen aus dem Fahrbetrieb (Verkehrssektor), müssen aber für das Erreichen der Klimaneutralität weiter reduziert werden.

Eine in großen Teilen im Tunnel verlaufende Strecke würde im Hinblick auf Zerschneidung der freien Landschaft, Flächenverbrauch und Artenschutz eine Minderung der Beeinträchtigungen bedeuten. Es ist jedoch zu beachten, dass auch mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft zu rechnen ist, wenn eine offene Tunnelbauweise gewählt wird. Auch mit einer offenen Tunnelbauweise werden in Verbindung mit den erforderlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen baubedingte Beeinträchtigungen des Bodens, des Wasserhaushalts und der Lebensräume einhergehen.

4. Wie beurteilt sie die Bau- und Instandhaltungskosten der Kurztunnel im Vergleich zur Alternative der Ortsumfahrung?

Die gegenwärtig noch angesetzten Baukosten der Kurztunnelvarianten (ca. 74,1 Mio. Euro bzw. 77,1 Mio. Euro) werden gegenüber den gegenwärtig noch angesetzten Kosten der Umfahrungsvariante (ca. 32,1 Mio. Euro) mehr als doppelt so hoch eingeschätzt. Preissteigerungen, z. B. für die zusätzlich im Tunnel erforderliche Betriebstechnik, sind hierbei noch nicht eingerechnet. Die Instandhaltungs- und Betriebskosten einer Tunnellösung sind im Vergleich zur Umfahrungsvariante ebenfalls um ein vielfaches höher anzusetzen. Auswertungen der Straßenunterhaltungskosten, die das Landratsamt Ludwigsburg für vergleichbare einbahnige Bundesstraßen 2012 erhoben hat, zeigen überschlägig einen jährlich 13- bis 17-fach höheren Kostenfaktor für einen Streckenabschnitt mit Tunnel gegenüber einem Streckenabschnitt ohne Tunnel.

5. Wie beurteilt sie die Variante der Kurztunnel mit Blick auf Lärm- und Luftschadstoffbelastung, notwendige bauliche Eingriffe in die Grundwasserschichten und einer städtebaulichen Trennwirkung in Enzweihingen?

Die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, bauliche Eingriffe in die Grundwasserschichten und die städtebauliche Trennwirkung sind bei den Tunnelvarianten als erheblich anzusehen. Zwar werden im direkten Ortskern die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen und die Trennwirkung durch einen Kurztunnel verringert, jedoch stellen sich insbesondere in den innerhalb der Ortslage liegenden Zulaufbereichen des Tunnels aufgrund der erforderlichen Trogbauwerke und der Parallelrampen zur Anbindung des Ortskerns und der K 1688 an die B 10 starke Trennwirkungen durch den de facto vierspurigen Straßenquerschnitt und die in diesem Bereich bis zu 8,5 m hohen Lärmschutzwände ein. Die hohen Lärmschutzwände sind wegen der im Vergleich zur Umfahrungsvariante höheren Verkehrsbelastung in diesem Bereich, der viel näher an der Bebauung liegenden Straße und dem konzentrierten Lärm- und Luftschadstoffaustritt aus den Tunnelmündern erforderlich, wodurch sich hier eine sehr hohe Trennwirkung ergibt. Zudem ergeben sich dadurch städtebauliche Nachteile für die Entwicklung der Ortslage und Wertminderungen der angrenzenden Bebauung.

Für die Realisierung des Tunnels und dessen Zulaufbauwerke müsste die B 10 vom heutigen Niveau künstlich tiefer gelegt werden, wodurch die Trasse auf mehreren hundert Metern in den Grundwasserschichten unterhalb der Ortslage zum Liegen käme. Da hier zwei getrennte Grundwasserleiter durchschnitten bzw. geschnitten würden, wäre ein aufwändiges Grundwassermanagement während des Baus und des Betriebs erforderlich, wodurch insbesondere während der Bauphase eine Vermischung und Verunreinigung der Grundwasserleiter nicht auszuschließen wäre. Ebenso bestünde die Gefahr von Gebäudesetzungen und -beschädigungen durch Grundwasserabsenkungsmaßnahmen im Baufeld während der Bauphase.

6. Welches weitere Vorgehen beabsichtigt sie zum jetzigen Stand in der Sache?

Derzeit führt das Regierungspräsidium Stuttgart eine Prüfung der Beschlussbegründung des Verwaltungsgerichtshofs durch.

7. Wie schätzt sie angesichts der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 26. August 2022 die Aussichten in den beiden gegen den Planfeststellungsbeschluss anhängigen Hauptsacheverfahren ein?

Die Entscheidung im Hauptsacheverfahren wird durch das Gericht getroffen.

8. Wie schätzt sie die zeitlichen Auswirkungen der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 26. August 2022 für den Bau der Umfahrung und damit für die Entlastung der lärmgeplagten Menschen in Enzweihingen ein?

Aufgrund der Anordnung der aufschiebenden Wirkung können vorerst keine Baumaßnahmen durchgeführt werden. Wann mit Entscheidungen in den Hauptsacheverfahren gerechnet werden kann, lässt sich nur schwer voraussagen. Mit einer Entscheidung dürfte frühestens Ende 2023 zu rechnen sein.

9. Wie schätzt sie die zeitlichen Auswirkungen einer möglichen Planungsänderung hin zu einer der Tunnelvarianten ein, unter konkreter Angabe, wann sie in diesem Fall mit einem Baubeginn rechnen würde?

Sollte der Planfeststellungsbeschluss in den Hauptsacheverfahren aufgehoben werden, müsste zunächst entschieden werden, ob Revision eingelegt wird und ob Revision zugelassen wird. Die Dauer eines möglichen Revisionsverfahrens lässt sich nicht konkret vorhersagen. Soweit kein Revisionsverfahren betrieben würde oder auch in einem Revisionsverfahren die Rechtswidrigkeit der Ortsumfahrung festgestellt werden sollte, müsste zunächst für beide Tunnelvarianten das Nutzen-

Kosten-Verhältnis ermittelt und anhand dessen geprüft werden, ob ein solches Vorhaben mit dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (vgl. § 7 Abs. 1 Satz 1 Bundeshaushaltsordnung) vereinbar wäre. Dies würde ca. ein Jahr in Anspruch nehmen. Im Falle einer positiven Bewertung wäre der Variantenvergleich auf eine der Tunnelvarianten hin anzupassen. Anschließend müsste ein neuer RE-Vorentwurf erstellt, der Gesehenvermerk beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr eingeholt und die Genehmigungsplanung mit anschließendem Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Hierfür würden mindestens sechs Jahre benötigt. Nach Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses würde ein Baubeginn dann nach ca. 1,5 Jahren anstehen.

10. Welche anderen Alternativen sieht sie neben der Umfahrungslösung und den Tunnelvarianten, um die Menschen in Enzweihingen vom Lärm zu entlasten?

Im Rahmen der Vorplanung und Variantenuntersuchung sind andere Alternativtrassen aufgrund der örtlichen Zwangspunkte (Bebauung, Topographie, Schutzgebiete etc.), fehlender technischer Machbarkeit und Unwirtschaftlichkeit frühzeitig ausgeschlossen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor