

Kleine Anfrage

des Abg. Ansgar Mayr CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

B 294/Umfahrung von Bretten

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der Stand bei der Maßnahme „B 294/Umfahrung von Bretten“ und wie sieht der aktuelle Zeitplan konkret aus?
2. Besteht die Chance, dass die Maßnahme zeitlich so umgesetzt werden kann, dass die Wilhelmstraße rechtzeitig zur im Jahr 2031 geplanten Gartenschau rück-/umgebaut werden kann?
3. Wie beurteilt die Landesregierung die Dringlichkeit der Maßnahme in Bezug auf die stark überlastete innerörtlichen Strecke (Wilhelmstraße) mit regelmäßigen Verkehrsbehinderungen insbesondere zu den Stoßzeiten bzw. während der Verwendung als Umleitungsstrecke bei häufigen Stausituationen auf den Autobahnen 5 und 8?
4. Welche der im Gespräch befindlichen Trassenführungen favorisiert die Landesregierung?
5. Wie steht die Landesregierung zum Vorschlag bei der Süd-West-Umfahrung von Rinklingen die oberirdische Streckenführung zu reduzieren und stattdessen eine längere Tunnel-Variante zu realisieren?
6. Würde sich der Vorschlag unter Frage 5 positiv auf die Akzeptanz der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner im Stadtteil Rinklingen auswirken?
7. Mit welchen Investitionskosten rechnet die Landesregierung bis zur Fertigstellung des Projektes?
8. Wie steht sie zu der vom „Aktionsbündnis Klima, Natur, Verkehr“ vorgeschlagene Variante (Bau eines 1,9 Kilometer langen Tunnels mit teilweise zwei Röhren)?

20.9.2023

Mayr CDU

Eingegangen: 20.9.2023 / Ausgegeben: 17.10.2023

*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

Mit dieser Kleinen Anfrage soll geklärt werden wann mit einem Baubeginn und einer Fertigstellung der B 294-Umfahrung von Bretten zu rechnen ist. Insbesondere für den innerstädtischen Bereich (Wilhelmstraße u. a.) würde eine Umfahrung eine Entlastung mit sich bringen. Außerdem soll die Kleine Anfrage dazu dienen, in Erfahrung zu bringen, ob die Maßnahme rechtzeitig vor der Gartenschau im Jahr 2031 umzusetzen ist.

Antwort

Mit Schreiben vom 11. Oktober 2023 Nr. VM2-0141.3-23/116 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der Stand bei der Maßnahme „B 294/Umfahrung von Bretten“ und wie sieht der aktuelle Zeitplan konkret aus?

Die Bedarfsplanmaßnahme mit der Projektbezeichnung „B 294 SW-OU Bretten“ befindet sich im Stadium der Vorplanung. Derzeit werden die umweltfachlichen Planungen ausgearbeitet und finalisiert. Nach aktuellem Stand sollen die Unterlagen zur Voruntersuchung bis März 2024 fertiggestellt werden. Die Ergebnisse der Voruntersuchung, einschließlich der Empfehlung der aus fachlicher Sicht weiterzuverfolgenden Vorzugsvariante, werden dann dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegt. Auf dieser Grundlage erfolgt dann die gemeinsame Festlegung, der im Rahmen der nächsten Planungsstufe (Entwurfsplanung) auszuarbeitenden Vorzugsvariante.

2. Besteht die Chance, dass die Maßnahme zeitlich so umgesetzt werden kann, dass die Wilhelmstraße rechtzeitig zur im Jahr 2031 geplanten Gartenschau rück-/umgebaut werden kann?

Nach Festlegung der Vorzugsvariante könnte ab 2024 die Entwurfsplanung der Maßnahme beginnen, aus welcher der spätere RE-Vorentwurf hervorgeht. Daraufhin folgen die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen, das eigentliche Planfeststellungsverfahren, der Planfeststellungsbeschluss, die Ausführungsplanung, EU-weite Ausschreibungsverfahren für die Bauleistungen und schließlich die bauliche Umsetzung der Maßnahme. Gleichzeitig müssen die Arbeiten zur Landesgartenschau bzw. müsste ein etwaiger Rückbau der Wilhelmstraße deutlich vor dem Jahr 2031 beginnen. Somit stünde für die noch zu durchlaufenden Planungsphasen, die Baurechtserlangung sowie die Baudurchführung ein Zeitfenster von lediglich 5 bis 6 Jahren zur Verfügung. Dieses ist selbst unter Annahme eines absolut reibungslos verlaufenden Projektfortschrittes, ohne Planungs- und Verzögerungen, für eine Umsetzung der Maßnahme zeitlich nicht ausreichend. Insofern muss davon ausgegangen werden, dass die bestehende Ortsdurchfahrt der B 294 durch Bretten auch während der Landesgartenschau im Jahr 2031 in Betrieb sein wird.

3. Wie beurteilt die Landesregierung die Dringlichkeit der Maßnahme in Bezug auf die stark überlastete innerörtlichen Strecke (Wilhelmstraße) mit regelmäßigen Verkehrsbehinderungen insbesondere zu den Stoßzeiten bzw. während der Verwendung als Umleitungsstrecke bei häufigen Stausituationen auf den Autobahnen 5 und 8?

Das Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2019 ermittelte in der Wilhelmstraße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von rund 21 400 Kfz/24h. Bis zum Jahr 2035 wird ein Anstieg auf rund 23 500 Kfz/Tag prognostiziert. Die Verkehrsbelastung liegt somit deutlich oberhalb der Kapazitätsgrenze der bestehenden Ortsdurchfahrt. Dies hat zum einen zur Folge, dass der Bundesstraßenverkehr nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden kann. Zum anderen können aber

auch die innerörtlichen Straßen im Zuge der B 294 ihrer Erschließungsfunktion nicht mehr gerecht werden. Verkehrsbehinderungen auf den Autobahnen A 5 und A 8 führen zu einer zusätzlichen Verschärfung der Problematik^{*)}. Die Herstellung einer Umfahrung im Bereich Bretten ist analog der Umfahrungen bei Bruchsal und Bauschlott dementsprechend auch im vordringlichen Bedarf (VB) des aktuellen Bedarfsplans des Bundes gelistet.

4. Welche der im Gespräch befindlichen Trassenführungen favorisiert die Landesregierung?

Die Bewertung der einzelnen Varianten und Trassenführungen sowie die Gesamt abwägung zwecks Ermittlung einer Vorzugstrasse ist Gegenstand der aktuellen Vorplanung. Diese ist noch nicht abgeschlossen. Somit liegen der Landesregierung zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht alle maßgeblichen Informationen vor, um Aussagen hinsichtlich einer von ihr favorisierten Variante zu treffen.

5. Wie steht die Landesregierung zum Vorschlag bei der Süd-West-Umfahrung von Rinklingen die oberirdische Streckenführung zu reduzieren und stattdessen eine längere Tunnel-Variante zu realisieren?

Die Trasse der Südwest-Umfahrung durchschneidet einen topografisch bewegten sowie landschaftlich und naturschutzfachlich hochwertigen Naturraum. Insofern wird eine Süd-West-Trasse insbesondere im Bereich des dortigen FFH-Gebietes „Mittlerer Kraichgau“ nach aktueller Einschätzung nur unter Berücksichtigung einer Tunnellösung naturschutzfachlich genehmigungsfähig bzw. aus topografischen Gründen auch bautechnisch sinnvoll sein. Die Länge eines erforderlichen Tunnels ergibt sich nach Gesamt abwägung aller zu betrachtenden Gesichtspunkte wie etwa der örtlichen Topografie und Geologie, naturschutzfachlichen Randbedingungen, bautechnischen Fragestellungen, einzuhaltenden Trassierungsparametern sowie Fragen des Lärmschutzes und der Wirtschaftlichkeit. Die sich nach Gesamt abwägung ergebende Vorzugsvariante ist dann dem Bund als Vorhabenträger zur Zustimmung vorzulegen.

6. Würde sich der Vorschlag unter Frage 5 positiv auf die Akzeptanz der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner im Stadtteil Rinklingen auswirken?

Der Brettener Stadtteil Rinklingen wäre in besonderem Maße von einer Süd-West-Trasse betroffen. Da ein Tunnel bei Rinklingen sowohl die Lärmbelastung als auch die Trennwirkung zwischen dem Stadtteil und dem angrenzenden Naherholungsgebiet reduzieren würde, ist davon auszugehen, dass sich eine solche Lösung positiv auf die dortige Akzeptanz für die Gesamtmaßnahme auswirken könnte. Voraussetzung für die Umsetzung einer solchen Variante ist jedoch, dass diese wie in Nummer 5 erläutert, auch fachlich begründet werden kann.

7. Mit welchen Investitionskosten rechnet die Landesregierung bis zur Fertigstellung des Projektes?

Die ursprüngliche Bedarfsplantrasse aus dem Jahr 2014 mit Verlauf in Richtung Bahnhof ging von Gesamtkosten in Höhe von 38,1 Mio. Euro aus. Die Kosten der inzwischen betrachteten Varianten über die Süd-West-Trasse liegen aufgrund der größeren Länge der Trasse, Baupreissteigerung von rund 60 % seit dem Jahr 2014 sowie insbesondere aufgrund der damals noch nicht berücksichtigten Tunnellösungen deutlich höher. Nach derzeitigem Stand ist von Gesamtkosten der Maßnahme über 100 Mio. Euro auszugehen. Die genauen Kostenberechnungen der einzelnen Varianten sind allerdings noch Bestandteil der laufenden Voruntersuchung.

^{*)} Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Bundesstraßenachse Bruchsal–Bretten–Bauschlott–Pforzheim ausdrücklich nicht als offizielle Umleitungsstrecke der Autobahn dient. Darüber hinaus besteht auf dieser Achse seit dem 1. August 2020 ein *Durchgangsfahrverbot* für Kraftfahrzeuge über 7,5 Tonnen für den überregionalen Fernverkehr.

8. *Wie steht sie zu der vom „Aktionsbündnis Klima, Natur, Verkehr“ vorgeschlagene Variante (Bau eines 1,9 Kilometer langen Tunnels mit teilweise zwei Röhren)?*

Durch die seitens des Aktionsbündnis „Klima – Natur – Verkehr“ eingebrachte innerstädtische Tunnellösung würden Eingriffe in Natur und Landschaft weitestgehend vermieden. Andererseits erfordert eine innerstädtische Tunnellösung wiederum erhebliche Eingriffe innerhalb des verdichteten Innenstadtbereichs mit weitreichenden Konsequenzen für die dortige Bebauung und Privateigentum. Zudem sind insbesondere Fragen der bautechnischen Umsetzbarkeit sowie der Wirtschaftlichkeit einer solchen Variante zu prüfen. Die eingebrachte innerstädtische Tunnelvariante wurde daher in die laufende Voruntersuchung aufgenommen und wird im Rahmen der Gesamtabwägung als mögliche Variante berücksichtigt.

Hermann

Minister für Verkehr