

Kleine Anfrage

des Abg. Ansgar Mayr CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Ortsumfahrung Weingarten/Baden – Südrandstraße

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welchen aktuellen Stand haben die Planungen für die Ortsumfahrung L 559 in Weingarten/Baden (sogenannte Südrandstraße) und welcher Zeitplan wird für die Realisierung der Maßnahme als realistisch betrachtet?
2. Befinden sich die benötigten Grundstücksflächen für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme bereits in öffentlicher Hand bzw. laufen bereits Grundstücksverhandlungen mit privaten Eigentümern?
3. Von welchen Gesamtkosten ist bei einer Umsetzung des Projekts auszugehen?
4. Welche Mehrkosten verursacht die vom Gemeinderat der Gemeinde Weingarten/Baden einstimmig beschlossene Bahnunterführung für Pkw/Lkw gegenüber einem Brückenwerk?
5. Welche Vor- und Nachteile haben eine Bahnunterführung für Pkw/Lkw bzw. ein Brückenbauwerk an der vorgesehenen Stelle in Bezug auf Lärmemission, Landschaftsverbrauch und Folgekosten?
6. In welchen vergleichbaren Fällen hat das Land Baden-Württemberg einer Bahnunterführung für Pkw/Lkw gegenüber einer Bahnüberführung den Vorzug gegeben und haben sich die betroffenen Kommunen an den Mehrkosten beteiligt?
7. Welche Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr durch Weingarten können durch den Bau der Südrandstraße erzielt werden?
8. Welche Auswirkungen auf den Bahnverkehr können durch die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs „Häcker“ erreicht werden?

6.11.2023

Mayr CDU

Eingegangen: 6.11.2023/Ausgegeben: 4.12.2023

*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, welchen Stand die Planung der Ortsumfahrung L 559 in Weingarten/Baden (sogenannte Südrandstraße) hat.

Antwort

Mit Schreiben vom 28. November 2023 Nr. VM2-0141.3-23/130/5 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welchen aktuellen Stand haben die Planungen für die Ortsumfahrung L 559 in Weingarten/Baden (sogenannte Südrandstraße) und welcher Zeitplan wird für die Realisierung der Maßnahme als realistisch betrachtet?

Die Maßnahme L 559, BÜ-Beseitigung Weingarten mit Anbindung an die B 3, befindet sich im Maßnahmenplan des Landes in der Kategorie „Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen“. Die Maßnahme dient der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs Häcker und schafft eine Umfahrungsmöglichkeit von Weingarten im Zuge der L 559. Von der Straßenbauverwaltung sind vier Varianten entwickelt worden. Durch eine Verkehrsuntersuchung ist deren verkehrliche Effizienz nachgewiesen worden, durch eine Umweltverträglichkeitsstudie sind die Umweltauswirkungen untersucht und bewertet worden. Aus der Bewertung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Belange unter Berücksichtigung der umweltspezifischen Anforderungen ergab sich im Jahr 2013 die Überführungslösung als Vorzugsvariante. Diese wird vom Gemeinderat von Weingarten abgelehnt. In Abstimmung mit dem Verkehrsministerium ruht seither die Planung. Daher kann keine Aussage zum weiteren Zeitplan bzw. zur Realisierung der Maßnahme getroffen werden.

2. Befinden sich die benötigten Grundstücksflächen für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme bereits in öffentlicher Hand bzw. laufen bereits Grundstücksverhandlungen mit privaten Eigentümern?

Mit Grundstücksverhandlungen wird in der Regel nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses begonnen, wenn der genaue Grundstücksbedarf feststeht, sodass mit Beginn der Baumaßnahme der Grunderwerb bereitgestellt werden kann.

3. Von welchen Gesamtkosten ist bei einer Umsetzung des Projekts auszugehen?

4. Welche Mehrkosten verursacht die vom Gemeinderat der Gemeinde Weingarten/Baden einstimmig beschlossene Bahnunterführung für Pkw/Lkw gegenüber einem Brückenwerk?

5. Welche Vor- und Nachteile haben eine Bahnunterführung für Pkw/Lkw bzw. ein Brückenbauwerk an der vorgesehenen Stelle in Bezug auf Lärmemission, Landschaftsverbrauch und Folgekosten?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die L 559, BÜ-Beseitigung Weingarten mit Anbindung an die B 3 ist im Maßnahmenplan des Landes als Bahnübergangsbeseitigung mit einem Kostenansatz von 9,0 Mio. Euro enthalten. Die Vorplanung mit Umweltverträglichkeitsstudie führte zu einer ortsnahe Trassenführung mit Überführung der Bahnlinie Karlsruhe-Bruchsal als Vorzugsvariante. Westlich der Bahnlinie verläuft die Trasse zwischen bzw. entlang von Gewerbegebieten während östlich der Bahnlinie Wohngebiete tangiert werden.

Die Gemeinde Weingarten lehnt eine Überführungslösung ab und fordert eine Unterquerung der Bahnlinie. Hauptargumente sind die Beeinträchtigung der vorhandenen Sichtbeziehungen durch den Dammkörper, eine befürchtete Verringerung der Durchlüftung der bebauten Ortslage sowie die Verlärmung von Wohngebieten. Eine Beeinträchtigung von Wohngebieten durch Verkehrslärm ist bei beiden Varien-

ten gegeben. Die Schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass – unter Berücksichtigung der geplanten bis zu zwei Meter hohen Lärmschutzwand bei der Überführungslösung – bei beiden Varianten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Geringe Veränderungen des Kleinklimas im Nahbereich des Straßendamms können nicht ausgeschlossen werden.

Keine Beeinträchtigung der vorhandenen Sichtbeziehungen ist nur bei der Unterführungsvariante gegeben. Diese erfordert jedoch zusätzlich zu den jeweils benötigten Brückenbauwerken zur höhenfreien Querung von Bahnlinie, Gemeindestraße und Wirtschaftswegen auch den Bau einer ca. 456 m langen Grundwasserwanne, sodass die Projektkosten auf ca. 22,5 Mio. Euro steigen. Ein Nachteil, der dem Baustoff Stahlbeton darüber hinaus in der aktuellen ins Spiel kommenden politischen Diskussion anhaftet, sind die hohen CO₂-Emissionen beim Produktionsprozess der benötigten Baustoffe, insbesondere beim Stahl und beim Zement. Im Falle massiger Bauwerke (z. B. bei Grundwasserwannen) kommt dieser Nachteil entsprechend stark zum Tragen.

Die vergleichende Bewertung durch die Umweltgutachterin zeigt, dass die Variante Unterführungslösung zwar hinsichtlich der meisten Schutzgüter Vorteile gegenüber der Variante Überführungslösung aufweist, die Unterschiede sind jedoch so gering, dass der kostenmäßige Unterschied zwischen der Variante Überführungslösung mit 9,1 Mio. Euro und der Variante Unterführungslösung mit 22,5 Mio. Euro in der Gesamtabwägung ein sehr gewichtiges Kriterium darstellt.

Um die hohen Kosten der Variante Unterführungslösung zu verringern, wurde angeregt, die Umfahrung zwischen dem Knoten mit der Kanalstraße und dem Knoten mit der Rudolf-Diesel-Straße als städtische Straße im Vorfeld bebauter Gebiete nach der RSt 06 zu behandeln und mit 70 km/h zu beschränken, um die Ausrundungsradien der Gradienten verkleinern zu können, was wiederum zu einer kürzeren Grundwasserwanne führt. Mit dieser Lösung kann die Grundwasserwanne auf ca. 275 m verkürzt werden. Die Gesamtkosten dieser Variante betragen dann ca. 17,8 Mio. Euro und sind damit immer noch fast doppelt so hoch als bei der Variante Überführungslösung.

Wie oben ausgeführt, würde die von der Gemeinde geforderte Unterführung Mehrkosten in Höhe von ca. 13,4 Mio. Euro bzw. ca. 8,7 Mio. Euro (bei reduzierten Trassierungsparametern) gegenüber einer Überführung verursachen, was mit Blick auf die damit verbundenen vergleichsweise geringen Vorteile nicht wirtschaftlich und daher auch für die anderen Kostenbeteiligten nicht vertretbar erscheint. Die Landesverwaltung ist gehalten, wirtschaftlich und sparsam mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln umzugehen. Dem Wunsch der Gemeinde kann im Grundsatz daher nur entsprochen werden, wenn sie bereit ist, die entstehenden Mehrkosten zu übernehmen.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Kostenberechnung den Stand 2008 aufweist. Darüber hinaus sind Betriebskosten, welche bei einer Unterführungslösung für die Entwässerungsanlagen anfallen, im Rahmen der Voruntersuchung noch nicht berücksichtigt worden.

6. In welchen vergleichbaren Fällen hat das Land Baden-Württemberg einer Bahnunterführung für Pkw/Lkw gegenüber einer Bahnüberführung den Vorzug gegeben und haben sich die betroffenen Kommunen an den Mehrkosten beteiligt?

Vergleichbare frühere Projekte sind nicht bekannt.

Generell ist zu sagen, dass Straßenbauprojekte stets individuelle Projekte darstellen, bei denen die Vorplanung verschiedene Varianten aufzeigt, die es zu bewerten gilt. Im Falle der Beseitigung eines schienengleichen Bahnübergangs kann sich nach Gesamtabwägung aller Kriterien entweder eine Straßenüberführung oder eine Straßenunterführung als projektspezifische Vorzugsvariante herausstellen. Sofern eine Kommune, auf deren Gemarkung ein zu beseitigender Bahnübergang liegt, eine von der projektspezifischen Vorzugsvariante abweichende Variante wünscht – und das ist der entscheidende Punkt – sind etwaige Mehrkosten hierfür von der Kommune zu tragen.

7. Welche Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr durch Weingarten können durch den Bau der Südrandstraße erzielt werden?

Für die Vorplanung wurde im Jahr 2006 eine Verkehrsuntersuchung für das Prognosejahr 2025 erstellt. Dabei ist je nach Lage des Anschlusses der Ortsumgehung an die L 559 im Westen mit einer Entlastung der Ringstraße zwischen 6 400 bis 7 600 Kfz/24 h und an der Bahnunterführung Kärcher zwischen 2 700 bis 4 800 Kfz/24 h prognostiziert.

8. Welche Auswirkungen auf den Bahnverkehr können durch die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs „Häcker“ erreicht werden?

Die Deutsche Bahn teilt dazu folgendes mit:

Es handelt sich bei diesem Bahnübergang (Lage-km 61 452) um eine signalabhängige Bahnübergangs-Anlage mit Vollschrakenabschluss. Vor Freigabe der Fahrstraße für die Züge muss erst geprüft werden, ob der Gefahrenraum zwischen den Schranken frei von Personen und Gegenständen ist. Durch den Wegfall des Bahnübergangs und der erforderlichen Prüfung kann die Fahrstraßenbildezeit spürbar reduziert und damit eine Qualitätsverbesserung erreicht werden. Dazu kommen noch weitere Effekte wie die Reduzierung von Störungen und weitere Erhöhung der Sicherheit.

Hermann

Minister für Verkehr