

Kleine Anfrage

des Abg. Klaus Hoher FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Laufende Sanierung der L 207 sowie geplante Sanierung der L 201 – Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer insbesondere von Radfahrerinnen und Radfahrern sowie von Anwohnerinnen und Anwohnern in den betroffenen Kommunen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Handelt es sich bei der Sanierungsmaßnahme der L 207 lediglich um eine „Belagssanierung“ oder eine Sanierung vom gesamten Straßenkörper (bitte mit genauer Angabe im Trassenverlauf sowie dem Vergleich der geplanten Straßenbreite zur bisherigen Straßenbreite)?
2. Wie hoch sind die Kosten für die Teilabschnitte sowie die gesamte Baumaßnahme (mit der Bitte um Angabe, wann die jeweiligen Abschnitte gebaut und fertiggestellt werden sollen)?
3. Bleibt die (notwendige) Geschwindigkeitsreduzierung und Tonnagebeschränkung nach Fertigstellung der Baumaßnahme erhalten?
4. Warum werden die durch die Fahrbahnsanierung entstehenden Folgen für die Ortsdurchfahrten Deggenhausen und Urnau nicht in den Planungen mitbedacht und mithilfe der Ortskenntnis und Erfahrungen der Anwohner Entschärfungsmaßnahmen geplant, um den von den Gemeinden durch das hohe Verkehrsaufkommen erwarteten enormen Problemen in diesen Bereichen zu begegnen und diese erst gar nicht entstehen zu lassen?
5. Was sind die Gründe dafür, dass ein von den Gemeinden vorgeschlagener, abschnittsweiser Radwegneubau der durch Nutzung von bereits vorhandenen, parallel verlaufenden Seitenstraßen umsetzbar wäre und einen Radwegneubau entlang der gesamten Strecke ersetzen könnte, bei der Planung nicht in Betracht gezogen wird?
6. Warum wird bei den landeinwärts gelegenen touristischen Anlaufstellen im Bodenseekreis beim Ausbau von Fahrradwegen nicht wo möglich der Ausbau von Fahrradwegen gefördert und umgesetzt, wie es bei den Gemeinden direkt um den See der Fall ist?

7. Was sind die Gründe dafür, dass das Land, vertreten durch das Regierungspräsidium Tübingen, die Teilnahme an einem Vor-Ort-Termin zur Umsetzung der Baumaßnahme an der L 207 abgesagt hat?
8. Was sind die Gründe dafür, dass entlang der L 201 von Salem-Beuren nach Heiligenberg-Steigen im Zuge der geplanten Sanierung ebenfalls kein parallel zur Fahrbahn verlaufender und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer fördernder Fahrradweg in Planung ist, obwohl es die Grundstücksverhältnisse sowie die Topografie des Randbereichs zulassen würden?
9. Warum kann die entlang der L 201 im Abschnitt Salem-Beuren bis Heiligenberg-Steigen für den Radverkehr auf einer Länge von etwa 300 Metern befestigte Fläche im Zuge der Sanierungsmaßnahme der L 201 nicht in das vom Land gewollte Radverkehrsnetz integriert werden?
10. Inwiefern beabsichtigt das Land, die Kommunen im Bodenseekreis zukünftig verlässlich dabei zu unterstützen, Defizite den Ausbau sicherer Radwege entlang von Landesstraßen betreffend zu beheben?

3.4.2024

Hoher FDP/DVP

Begründung

Die seit Jahrzehnten diskutierte Sanierung der L 207 zwischen Echbeck und Ellenfurt soll nun realisiert werden. Das Regierungspräsidium Tübingen plant, die Straße in ihrem aktuellen Zustand zu sanieren.

Die betroffenen Gemeinden fordern einen offenen Dialog mit dem Regierungspräsidium, um lokale Kenntnisse und Sicherheitsbedenken einbringen zu können. Konkret wird eine Berücksichtigung der Ortsdurchfahrten von Deggenhausen und Urnau sowie eine notwendige Erweiterung des Fuß- und Radwegs bis Echbeck gefordert, um Sicherheitslücken zu schließen und die Verbindung in den Landkreis Sigmaringen sicherzustellen. Die Gemeinden betonen die Wichtigkeit sicherer Wege, insbesondere für Familien mit Kindern, um Unfällen vorzubeugen.

Antwort

Mit Schreiben vom 26. April 2024 Nr. VM2-0141.3-27/49 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Handelt es sich bei der Sanierungsmaßnahme der L 207 lediglich um eine „Belagssanierung“ oder eine Sanierung vom gesamten Straßenkörper (bitte mit genauer Angabe im Trassenverlauf sowie dem Vergleich der geplanten Straßenbreite zur bisherigen Straßenbreite)?

Die Sanierung sieht eine Fahrbahndeckenerneuerung im Bestand mit punktuellen verkehrlichen Verbesserungen vor. Soweit innerhalb der Straßengrundstücke möglich, soll eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,00 m hergestellt werden (im Bestand teilweise nur 4,50 m). Am östlichen Ortsausgang von Echbeck wird die abgängige talseitige Stützwand durch eine rückverankerte Bohrpfahlwand ersetzt und der Kurvenbereich aufgeweitet.

2. *Wie hoch sind die Kosten für die Teilabschnitte sowie die gesamte Baumaßnahme (mit der Bitte um Angabe, wann die jeweiligen Abschnitte gebaut und fertiggestellt werden sollen)?*

Die geschätzten Kosten belaufen sich für die Fahrbahndeckenerneuerung in drei Bauabschnitten auf ca. 2,3 Mio. Euro und für die Erneuerung der Stützwand bei Echbeck auf ca. 2,5 Mio. Euro. Die Ausführung der noch nicht begonnenen Maßnahmen hängt von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ab.

Vorgesehener Zeitplan:

- *Bauabschnitt I – Einmündung L 201 bis zur Stützwandenerneuerung*
Länge: 1 Kilometer; in Bau bis voraussichtlich Mai 2024
- *Erneuerung Stützwand*
Länge: ca. 200 Meter; in Bau bis voraussichtlich Juni 2024
- *Bauabschnitt II – Echbeck bis Unterboshasel*
Länge: 2,7 Kilometer; Ausführung voraussichtlich im Herbst 2024
- *Bauabschnitt III – Unterboshasel bis Ellenfurt*
Länge: 2,3 Kilometer; Ausführung voraussichtlich in 2025

3. *Bleibt die (notwendige) Geschwindigkeitsreduzierung und Tonnagebeschränkung nach Fertigstellung der Baumaßnahme erhalten?*

Nach Abschluss der Sanierung der L 207 wird die Verkehrsbehörde des Bodenseekreises die Lkw-Führung sowie angeordnete Geschwindigkeitsreduzierungen überprüfen.

4. *Warum werden die durch die Fahrbahnsanierung entstehenden Folgen für die Ortsdurchfahrten Deggenhausen und Urnau nicht in den Planungen mitbedacht und mithilfe der Ortskenntnis und Erfahrungen der Anwohner Entschärfungsmaßnahmen geplant, um den von den Gemeinden durch das hohe Verkehrsaufkommen erwarteten enormen Problemen in diesen Bereichen zu begegnen und diese erst gar nicht entstehen zu lassen?*

Mit einer Verkehrsbelastung von knapp 1 800 Kfz/24h im Jahr 2021 liegt die Verkehrsstärke der L 207 im Deggenhausertal weit unter dem landesweiten Durchschnitt. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsmenge auf der L 207 nach der Sanierung auch nicht signifikant erhöhen wird. Der Gemeinde Deggenhausertal bleibt es unbenommen, im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Fußgängerführung innerhalb der Ortsdurchfahrten Planungen aufzunehmen und in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung durchzuführen.

5. *Was sind die Gründe dafür, dass ein von den Gemeinden vorgeschlagener, abschnittsweiser Radwegneubau der durch Nutzung von bereits vorhandenen, parallel verlaufenden Seitenstraßen umsetzbar wäre und einen Radwegneubau entlang der gesamten Strecke ersetzen könnte, bei der Planung nicht in Betracht gezogen wird?*

Im Bedarfsplan des Landes für Radwege an Bundes- und Landesstraßen, in dem der Bedarf und die Priorität der Radwege landesweit systematisch erfasst und festgelegt ist, ist ein Radweg an der L 207 im Deggenhausertal nicht enthalten. Vor diesem Hintergrund plant das Land hier aktuell keinen Radweg.

Grundsätzlich besteht jedoch die Möglichkeit, dass Kommunen Planung und Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- oder Landesstraßen für das Land gegen Kostenerstattung übernehmen.

Für die Begründung der hohen Relevanz für den Radverkehr müssen nachfolgende Kriterien erfüllt sein:

- die Maßnahme muss Teil eines Radverkehrskonzeptes sein und
- entweder Nachweis eines hohen Potenzials für den Radverkehr (mindestens 200 Radfahrten/Tag in der Prognose) oder Nachweis einer Führung auf einem fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg aus Gründen der Verkehrssicherheit gem. Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012), Kapitel 4.7.

6. *Warum wird bei den landeinwärts gelegenen touristischen Anlaufstellen im Bodenseekreis beim Ausbau von Fahrradwegen nicht wo möglich der Ausbau von Fahrradwegen gefördert und umgesetzt, wie es bei den Gemeinden direkt um den See der Fall ist?*

Der Ausbau der Fahrradwege an Landes- und Bundesstraßen erfolgt priorisiert nach objektiven Kriterien (u. a. Verkehrsaufkommen, Radverkehrspotenzial, Unfallschwerpunkte). Am Bodensee herrscht ein starkes Radverkehrsaufkommen, auch aufgrund touristischer Fahrten. Dem hat das Land mit dem RadNETZ Baden-Württemberg und dem Bedarfsplan Radverkehr Rechnung getragen. Grundsätzlich besteht zudem die Möglichkeit, dass Kommunen Planung und Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- oder Landesstraßen für das Land gegen Kostenerstattung übernehmen, siehe auch Beantwortung der Frage 5.

Für den Ausbau kommunaler Radwege bietet das Land weiterhin attraktive Förderkonditionen nach dem LGVFG sowie weitere Unterstützungsmaßnahmen für Kommunen, wie z. B. die Förderung von Radverkehrskonzepten oder Informations-, Weiterbildungs- und Vernetzungsangebote für die Radverkehrskordinatorinnen und -koordinatoren der Kreise.

7. *Was sind die Gründe dafür, dass das Land, vertreten durch das Regierungspräsidium Tübingen, die Teilnahme an einem Vor-Ort-Termin zur Umsetzung der Baumaßnahme an der L 207 abgesagt hat?*

Die für den Termin vorgebrachten Themen der Gemeinde zur Notwendigkeit eines Radweges und die weiteren Themen aus der Stellungnahme der Gemeinde wurden bereits vor dem Termin in Besprechungen und im Austausch von Schriftsätzen zwischen der Gemeinde und dem Regierungspräsidium Tübingen mehrfach gemeinsam erörtert.

8. *Was sind die Gründe dafür, dass entlang der L 201 von Salem-Beuren nach Heiligenberg-Steigen im Zuge der geplanten Sanierung ebenfalls kein parallel zur Fahrbahn verlaufender und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer fördernder Fahrradweg in Planung ist, obwohl es die Grundstücksverhältnisse sowie die Topografie des Randbereichs zulassen würden?*

9. *Warum kann die entlang der L 201 im Abschnitt Salem-Beuren bis Heiligenberg-Steigen für den Radverkehr auf einer Länge von etwa 300 Metern befestigte Fläche im Zuge der Sanierungsmaßnahme der L 201 nicht in das vom Land gewollte Radverkehrsnetz integriert werden?*

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 8 und 9 gemeinsam beantwortet.

Das Landesradwegenetz zwischen Ober- und Mittelzentren (RadNETZ BW) sowie der Bedarfsplan Radwege sehen entlang der L 201 keine Verbindung vor. Daher kann eine Planung durch die Straßenbauverwaltung derzeit nicht aufgenommen werden. Grundsätzlich besteht jedoch wie bereits in der Antwort zu Frage 5 und Frage 6 genannt die Möglichkeit, dass Kommunen Planung und Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- oder Landesstraßen für das Land gegen Kostenerstattung übernehmen.

10. Inwiefern beabsichtigt das Land, die Kommunen im Bodenseekreis zukünftig verlässlich dabei zu unterstützen, Defizite den Ausbau sicherer Radwege entlang von Landesstraßen betreffend zu beheben?

Ziel des Landes ist ein flächendeckendes, durchgängiges Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen entlang der wichtigsten Siedlungsachsen im Land. Das Land arbeitet eng mit den Kommunen zusammen, um die im RadNETZ BW und im Bedarfsplan Radwege landesweit priorisierten Ziele gemeinsam zu erreichen. Für den Ausbau der Radwege in Baulast des Landes und des Bundes ist in diesem Zusammenhang der Bedarfsplan Radwege maßgeblich. Der Ausbau kommunaler Radwege unterstützt das Land über seine Förderung nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG).

Hermann

Minister für Verkehr