

Kleine Anfrage

der Abg. Bernd Hitzler und Nicole Razavi CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

B 466 Ortsdurchführung Heidenheim

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche verkehrliche Bedeutung misst sie der B 466 zu?
2. Wie beurteilt sie die Trassenführung der B 466 durch die Heidenheimer Innenstadt, insbesondere die damit einhergehende Zerschneidung der Fußgängerzone?
3. Wie stellt sich die derzeitige Verkehrsbelastung der Heidenheimer Innenstadt dar?
4. Mit welcher Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der damit einhergehenden Verkehrsbelastung muss in den kommenden Jahren gerechnet werden?
5. Mit welchen Maßnahmen könnte eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens aus der Heidenheimer Innenstadt heraus erreicht werden?
6. Wie beurteilt sie die möglichen Veränderungen der Verkehrsbelastung durch den Bau einer Umgehungsstraße im Vergleich zum Bau eines innerstädtischen Tunnels?
7. Inwieweit wäre sie bereit, sich an den Kosten des Baus eines innerstädtischen Tunnels in der Heidenheimer Innenstadt zu beteiligen?
8. Welche Maßnahmen bzw. Verwaltungsverfahren müssten für den Bau eines innerstädtischen Tunnels als nächstes erfolgen?
9. Wann kann mit den unter Frage 8 zu nennenden Maßnahmen/Verfahren gerechnet werden?

13. 12. 2011

Hitzler, Razavi CDU

Eingegangen: 14. 12. 2011 / Ausgegeben: 17. 01. 2012

*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“.

Antwort

Mit Schreiben vom 28. Dezember 2011 Nr. 2-39-B466SÜNÖRD/15 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche verkehrliche Bedeutung misst sie der B 466 zu?

Die Bundesstraße 466 dient der überregionalen Verbindung der Region Filstal und Ostalb mit den Zentren Göppingen und Heidenheim.

2. Wie beurteilt sie die Trassenführung der B 466 durch die Heidenheimer Innenstadt, insbesondere die damit einhergehende Zerschneidung der Fußgängerzone?

Die B 466 ist in der Innenstadt von Heidenheim in zwei stark belastete Einbahnstraßen aufgeteilt. Diese Situation führt zu verkehrlichen und städtebaulichen Problemen, da das Quartier zwischen den beiden Ästen der B 466 aufgrund der doppelten Zerschneidungssituation nicht optimal mit dem übrigen Zentrum verbunden werden kann.

3. Wie stellt sich die derzeitige Verkehrsbelastung der Heidenheimer Innenstadt dar?

4. Mit welcher Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der damit einhergehenden Verkehrsbelastung muss in den kommenden Jahren gerechnet werden?

Nach den Straßenverkehrszählungen aus den Jahren 2005 und 2010 ergeben sich nachstehende Gesamtverkehrsstärken auf der freien Strecke zwischen der Einmündung der L 1163 und Heidenheim:

2005: 15.699 Kfz/Tag

2010: 13.968 Kfz/Tag

Die 2012 zwischen der L 1163 und Heidenheim ermittelte Verkehrsbelastung liegt damit 11 % unter dem 2005 ermittelten Wert. Aktuelle Prognoseberechnungen liegen dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur nicht vor. Die von der Stadt Heidenheim übermittelten Verkehrsstärken (DTV-Werte 2010) im Bereich der Fußgängerzone betragen für den nördlichen Ast der B 466 (Olgastraße) 11.830 Kfz/Tag und für den südlichen Ast der B 466 (Eugen-Jaekle-Platz) 12.970 Kfz/Tag.

5. Mit welchen Maßnahmen könnte eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens aus der Heidenheimer Innenstadt heraus erreicht werden?

6. Wie beurteilt sie die möglichen Veränderungen der Verkehrsbelastung durch den Bau einer Umgehungsstraße im Vergleich zum Bau eines innerstädtischen Tunnels?

Auf der Grundlage eines 2000 durch die Stadt Heidenheim erstellten Verkehrsentwicklungsplans wurde als Verkehrslösung im zentralen Ortsbereich eine Tunnelösung im Zuge der B 466 konzipiert und in die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2003 eingebracht. Das Projekt ist mit einer Länge von 0,7 km und einem Kostenvolumen von ca. 36,6 Millionen Euro im Weiteren Bedarf des Bedarfsplans enthalten.

Ergänzend dazu wurde bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans eine Ortsumgehung nördlich von Heidenheim untersucht. Aufgrund der schwierigen topographischen Verhältnisse und der zwischenzeitlich stark verdichteten Bebauung zwischen Schnaitheim und Mergelstetten konnte kein geeigneter Korridor zur Verbindung einer Ortsumgehung mit der B 19 gefunden werden. Aufgrund der fehlenden Lücken würde die Länge einer Ortsumgehung rund 4 bis 5 km betragen und wäre somit nur mit einem großen baulichen und hohen finanziellen Aufwand zu realisieren. Darüber hinaus wurde im Rahmen früherer Untersuchungen fest-

gestellt, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs in Heidenheim lediglich rund 6% beträgt und somit nur eine geringe Entlastungswirkung der Innenstadt mit einer weiträumigen Ortsumfahrung zu erzielen wäre. Aufgrund dieser Randbedingungen wurde die Planung einer Ortsumgehung nicht weiter verfolgt.

7. Inwieweit wäre sie bereit, sich an den Kosten des Baus eines innerstädtischen Tunnels in der Heidenheimer Innenstadt zu beteiligen?

Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. Demzufolge ist der Bund Straßenbaulastträger für den Bau eines Tunnels in Heidenheim im Zuge der B 466. Eine Kostenbeteiligung des Landes ist nicht vorgesehen.

8. Welche Maßnahmen bzw. Verwaltungsverfahren müssten für den Bau eines innerstädtischen Tunnels als nächstes erfolgen?

Der Tunnel in Heidenheim ist im aktuellen gültigen Bedarfsplan des Bundes im Weiteren Bedarf enthalten. Dies bedeutet, dass derzeit kein Planungsrecht vorliegt.

Um mit der Planung beginnen zu können, ist es zunächst erforderlich, die Einstufung bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans abzuwarten.

9. Wann kann mit den unter Frage 8 zu nennenden Maßnahmen/Verfahren gerechnet werden?

Im Rahmen der 2015 vorgesehenen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans werden die Projekte überprüft. Der daraus zu entwickelnde Bedarfsplan wird voraussichtlich 2016 vom Deutschen Bundestag beschlossen. Von der möglichen Einstufung in den Vordringlichen Bedarf hängen die weiteren Schritte ab.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur