

Kleine Anfrage

des Abg. Johannes Stober SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Fernverkehrsrelevanz von Straßen in der Region Karlsruhe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Nach welchen Kriterien wird die sog. „Fernverkehrsrelevanz“ einer Straße bestimmt, nach der entschieden wird, ob eine Straße nach § 1 Absatz 3 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) eine Bundesfernstraße ist?
2. Welche Bundesfernstraßen in der Region Karlsruhe haben unter Zugrundelegung der Kriterien in Frage 1 ihre Fernverkehrsrelevanz inzwischen verloren?
3. Mit welchem Fernverkehrsaufkommen (absolut und relativ am Gesamtverkehrsanteil) ist beim Bau einer Nordumgehung um Knielingen zwischen der geplanten zweiten Rheinbrücke und der B 36 zu rechnen?
4. Inwieweit ändert sich die Fernverkehrsrelevanz, wenn diese Nordumgehung um Knielingen nicht an eine zweite Rheinbrücke, sondern wie ursprünglich im Rahmen der sog. „Hängebauchlösung“ geplant an die bestehende Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe angebunden wird?
5. Welches Fernverkehrsaufkommen (absolut und relativ am Gesamtverkehrsanteil) hat heute die Karlsruher Südtangente zwischen der Ausfahrt Kühler Krug und der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Mitte und teilt sie die Auffassung, dass auch für diesen Abschnitt der Karlsruher Südtangente die sog. „Fernverkehrsrelevanz“ gegeben ist?
6. Teilt sie die Auffassung, dass nach einer Umwidmung dieses Südtangentenabschnitts in eine Bundesfernstraße dieser keine Ortsdurchfahrt im Sinne von § 5 Absatz 4 Satz 1 FStrG darstellt und falls nein, wie begründet sie dies konkret?
7. Welche Lärmschutzmaßnahmen könnten entlang der gesamten Karlsruher Südtangente (von der Rheinbrücke bis zur Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Mitte) mit einer Mindestpegelabsenkung von 3 dB(A) eingeleitet werden und wie hoch sind dabei jeweils die damit verbundenen Kosten?

18. 10. 2011

Stober SPD

Eingegangen: 19. 10. 2011 / Ausgegeben: 23. 11. 2011

*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

Einer Pressemitteilung der Landräte Christoph Schnaudigel (Landkreis Karlsruhe) und Fritz Brechtel (Landkreis Germersheim) ist zu entnehmen, dass ein Lückenschluss von der geplanten zweiten Rheinbrücke zur B 36 nach den Aussagen von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer die notwendige „Fernverkehrsrelevanz“ besitzt, um Bundesfernstraße zu werden.

Allerdings stellt sich dabei die Frage, warum öffentlich nur Aussagen über die Fernverkehrsrelevanz bei einer Anbindung an eine neue zweite Rheinbrücke gemacht wurden, nicht aber bei einer Anbindung an die bestehende Rheinbrücke, wie sie als Nordtangente-West bislang immer Grundlage der Planungen war.

Gleichzeitig stellt sich aber auch die Frage, warum seitens des Bundesverkehrsministers nur Einzelaussagen über die „Fernverkehrsrelevanz“ von noch nicht vorhandenen neuen Straßen getätigt werden und nicht über die bestehenden, obwohl der Bund schon seit Jahren eine Liste über die ab- und aufzustufenden Bundesfernstraßen vorzulegen hat.

Ganz besonders gilt dies für die Karlsruher Südtangente auf dem Abschnitt zwischen dem Kühlen Krug und der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Mitte. Dieser Streckenabschnitt ist, obwohl er ganz eindeutig auch die Funktion eines Autobahnlückenschlusses zwischen der A 65 in der Pfalz und der A 5 auf der badischen Seite hat, unverständlicherweise immer noch als Kreisstraße in der Baulast der Stadt Karlsruhe.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. November 2011 Nr. 25-3911.14/246 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Nach welchen Kriterien wird die sog. „Fernverkehrsrelevanz“ einer Straße bestimmt, nach der entschieden wird, ob eine Straße nach § 1 Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) eine Bundesfernstraße ist?

Die Fernverkehrsrelevanz einer Straße leitet sich grundsätzlich aus § 1 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz ab, wonach Bundesfernstraßen „... einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind“. Insbesondere ist die Bestimmung durch die Entscheidungen des Gesetzgebers zum jeweils geltenden Fernstraßenausbaugesetz mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen festgelegt. Wenn also eine Investitionsmaßnahme im Bedarfsplan enthalten ist, ist gleichzeitig diese Straße als Bundesfernstraße bestimmt.

2. Welche Bundesfernstraßen in der Region Karlsruhe haben unter Zugrundelegung der Kriterien in Frage 1 ihre Fernverkehrsrelevanz inzwischen verloren?

Die Untersuchungen des Bundes und des Landes zur Abstufungskonzeption von Bundesstraßen sehen derzeit keine Abstufungen im Raum Karlsruhe vor.

3. Mit welchem Fernverkehrsaufkommen (absolut und relativ am Gesamtverkehrsanteil) ist beim Bau einer Nordumgehung um Knielingen zwischen der geplanten zweiten Rheinbrücke und der B 36 zu rechnen?

Für das Prognosejahr 2025 würde auf der Nordumgehung Knielingen ein Verkehrsaufkommen von ca. 23.000 Kfz/24 h erwartet. Der Anteil des Fernverkehrs würde hierbei ca. 1.200 Kfz/24 h (5 %) betragen.

Nach den Kriterien des Bundes wäre hiermit die Fernverkehrsrelevanz auf dem Lückenschluss gegeben. Der Bund hat mittlerweile seinen Finanzierungsvorbehalt hinsichtlich einer Verbindung zwischen der geplanten 2. Rheinbrücke und

der B 36 aufgegeben, nachdem feststeht, dass die B 36 ihre Bedeutung als Bundesstraße auch künftig behalten wird und die Fernverkehrsrelevanz auf dem Lückenschluss gegeben wäre.

4. Inwieweit ändert sich die Fernverkehrsrelevanz, wenn diese Nordumgehung um Knielingen nicht an die zweite Rheinbrücke, sondern wie ursprünglich im Rahmen der sog. „Hängebauchlösung“ geplant an die bestehende Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe angebunden wird?

Die Fernverkehrsrelevanz im Falle eines Anschlusses der Nordumgehung Knielingen an die bestehende Rheinbrücke wurde bisher nicht untersucht. Für den Fall eines solchen Anschlusses an die bestehende Rheinbrücke würde allerdings keine signifikante Änderung der Fernverkehrsrelevanz erwartet.

5. Welches Fernverkehrsaufkommen (absolut und relativ am Gesamtverkehrsanteil) hat die Karlsruher Südtangente zwischen der Ausfahrt Kühler Krug und der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Mitte und teilt sie die Auffassung, dass auch für diesen Abschnitt der Karlsruher Südtangente die sog. Fernverkehrsrelevanz gegeben ist?

Die Fernverkehrsrelevanz von einzelnen Abschnitten der Karlsruher Südtangente wurde bisher vom Land nicht ermittelt. Es dürfte auch ohne Kenntnis der genauen Zahlenwerte davon auszugehen sein, dass die Karlsruher Südtangente für den Fernverkehr von Bedeutung ist.

6. Teilt sie die Auffassung, dass nach einer Umwidmung dieses Südtangentenabschnitts in eine Bundesfernstraße dieser keine Ortsdurchfahrt im Sinne von § 5 Absatz 4 Satz 1 FStrG darstellt und falls nein, wie begründet sie dies konkret?

Die Südtangente (K 9657) dient vorwiegend der Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs der Stadt Karlsruhe. Die Südtangente ist mehrfach mit dem städtischen Straßennetz verknüpft und wäre somit im Falle einer Umstufung als Bundesstraße gemäß den Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen (Ortsdurchfahrtenrichtlinien) als Ortsdurchfahrt (Verknüpfungsbereich) einzustufen. Straßenbaulastträger für diesen Bereich der Südtangente wäre somit weiterhin die Stadt Karlsruhe.

7. Welche Lärmschutzmaßnahmen könnten entlang der gesamten Karlsruher Südtangente (von der Rheinbrücke bis zur Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Mitte) mit einer Mindestpegelabsenkung von 3 dB(A) eingeleitet werden und wie hoch sind dabei jeweils die damit verbundenen Kosten?

Der Lärmaktionsplan der Stadt (Stand Dezember 2009) enthält eine Tabelle, in der die sogenannten „Hot Spots“ genannt und konkrete Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen werden. Darüber hinaus werden auch mögliche Pegelminderungen und die abgeschätzten Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen angegeben. Die folgende Tabelle stellt eine Zusammenfassung für den Bereich der Südtangente dar. Aus dem am 18. und 22. November stattfindenden Faktencheck zum Bau einer zweiten Rheinbrücke können sich weitere zu prüfende Maßnahmen ergeben.

Bereich/Straßenzug	mögliche Schallschutzmaßnahmen	Pegelmin- derung	Kosten geschätzt	Straßenbau- lastträger
Hardtschule, -straße	Lärmschutzwand in Straßenmitte und lärm- armer Straßenbelag	bis 7 dB(A)	900.000 €	Stadt Karlsruhe
Hardtstraße/ Vogesenbrücke Südtangente	Lärmschutzwand auf der Vogesenbrücke (Höhe: 2 m)	bis 5 dB(A)	300.000 €	Stadt Karlsruhe
Südtangente/ Staudingerstraße Maßnahme 1	Lärmschutzwände im Anschlussbereich (Höhe: 4 m)	bis 6 dB(A)	750.000 €	Stadt Karlsruhe
Südtangente/ Staudingerstraße Maßnahme 2	Lärmschutzwand auf Wall entlang Südtan- gente (Höhe: 3 m)	bis 6 dB(A)	750.000 €	Stadt Karlsruhe
Südtangente/ Kühler Krug	Lärmschutzwand (Höhe: 3 m)	bis 6 dB(A)	720.000 €	Stadt Karlsruhe

Dr. Splett
Staatssekretärin