Zollernalbkreis
Landratsamt

Drucksache UT-Nr. 22/2012
Dezernat 3

öffentlich

Vorlage zur Behandlung im Ausschuss für Umwelt und Technik

Sitzung am 24.09.2012

TOP 1.5: Kreisentwicklung und Infrastruktur; Priorisierung von Landesstraßen

A. Beschlussvorschlag:

1.
Der Zollernalbkreis kritisiert, dass der Landesstraßenhaushalt seit Jahren unterfinanziert ist und fordert die Landespolitik auf, die notwendigen Gelder für Ausbau und Erhalt des Landesstraßennetzes zur Verfügung zu stellen.

2.
Der Zollernalbkreis nimmt wie in der Drucksache erläutert Stellung zur Priorisierung des Aus- und Neubaus von Landesstraßen.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel werden nicht benötigt (kostenneutral)

Anlagen:

Zollernalbkreis
Landratsamt

Drucksache UT-Nr. 22/2012
Dezernat 3

öffentlich

Kreisentwicklung und Infrastruktur;
Priorisierung von Landesstraßen

1. Vorbemerkung

Grundlage für die mittel- und langfristige Entwicklung der Verkehrswege in Baden-Württemberg ist der sog. „Generalverkehrsplan“ des Landes. Hierfür wurden 734 Aus- und Neubauvorhaben an Landesstraßen mit einem Kostenvolumen von rund 2,5 Milliarden Euro angemeldet.

Im Auftrag des Landtags erarbeitet die Landesregierung derzeit den Maßnahmenplan zum Generalverkehrsplan.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat dazu, wie es uns mitgeteilt hat, in einem ersten Schritt nach den Maßgaben einer neuen nachhaltigen, ökologisch vertret- und finanzierbaren Verkehrspolitik, den Entwurf des Maßnahmenplans Landesstraßen für die Landesregierung erarbeitet und diesen Entwurf im Juni dem Ministerrat und dem Landtag vorgelegt.

Dabei wurde ein sog. „nutzwertanalytisches Verfahren“ unter Einbeziehung der Universität Stuttgart angewandt.

Der Entwurf und ergänzende Unterlagen können im Internet unter, http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/110975/, abgerufen werden.

Der Plan enthält die Kategorien „Neubau“, „Ausbau“ sowie „Bahnübergänge“, er hat eine Laufzeit von zehn Jahren und umfasst ein Finanzvolumen von 380 Mio. Euro.

Für den Zollernalbkreis ist überhaupt nur eine Maßnahme, nämlich der Ausbau der L 442 zwischen Roßwangen und Dotternhausen vorgesehen.

Das Ministerium hat uns nun Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des Maßnahmenplans für die Landesstraßen bis 30. September 2012 gegeben.

2. Bewertung des Landesvorschlags

Schon beim ersten Durchsehen des Entwurfs fällt auf, dass für den Zollernalbkreis kein Neubau und mit der L 442 Roßwangen-Dotternhausen nur eine Strecke für den Ausbau vorgeschlagen ist.

Für die Ausbaumaßnahmen wurden anhand der Mängel der bestehenden Trasse die Kriterien „Ausbauwert“, „Zustandswert“, „Sicherheitswert“, „Belastungswert“ und „Umweltwert“ herangezogen.

In der Anlage haben wir tabellarisch alle Landesstraßen im Zollernalbkreis mit relevanten Informationen aufgeführt, Stand September 2012. Die Zahlen zur Verkehrsbelastung sind allerdings von 2005. Neuere liegen nicht vor.

Wie das Beispiel der L 442 Roßwangen-Dotternhausen zeigt, ist mit der Verkehrsbelastung offensichtlich ein Hebel in der Gesamtbewertung verbunden.

Dieses Ergebnis wird aber mittelfristig dazu führen, dass wir bei der Weiterentwicklung unseres Landesstraßennetzes hinter den Ballungsräumen zurückfallen.

Daher müssen wir auch die Kriterien und insbesondere deren Gewichtung hinterfragen, um nicht den Anschluss beim Straßenausbau zu verlieren.

So weisen die Ortsumfahrungen Rangendingen und Geislingen teilweise deutlich höhere Verkehrsbelastungen, bei allerdings auch höheren Kosten, auf, sind aber trotz der damit verbunden großen Entlastungswirkung nicht vom Land vorgeschlagen.

3. Vorschlag einer Prioritätenliste des Landkreises

Neubaumaßnahmen:

Hier schlagen wir folgende Reihenfolge vor, die die Kriterien **Verkehrsbelastung, Verkehrsbedeutung, Entlastungswirkung, Verfahrensdauer und Baureife** berücksichtigt.

Demnach ergibt sich folgender Vorschlag:

1. L 415, Ortsumfahrung Geislingen

2. L 410, Ortsumfahrung Rangendingen

Zwar ist die Ortsumfahrung Rangendingen planerisch deutlich weiter als die Ortsumfahrung Geislingen. Allerdings ist die deutlich höhere Verkehrsbelastung (Geislingen; ca. 10.279 Fahrzeuge/Tag; Rangendingen: ca. 7.643 Fahrzeuge/Tag) und die Entlastungs-wirkung für die gesamte Raumschaft aus Sicht der Verwaltung entsprechend zu gewichten.

Ausbaumaßnahmen:

Hier schlagen wir folgende Streckenabschnitte und Reihenfolge vor, die die Kriterien **Verkehrsbelastung, Verkehrsbedeutung, Entlastungswirkung, Verfahrensdauer, Baureife und räumliche Verteilung im Landkreis** berücksichtigt.

1. L 390, Ausbau zwischen Heiligenzimmern und Gruol

Zwar ist hier die Verkehrsbelastung relativ gering (ca. 831 Fahrzeuge/Tag), es handelt sich aber bei diesem Streckenabschnitt um eine Umleitungsstrecke der A 81. Auch muss mit berücksichtigt werden, dass dieser Ausbau schon vor Jahrzehnten den beiden Städten in Aussicht gestellt wurde und bereits zu Zeiten der Kreisreform Thema war.

2. L 433, Ausbau zwischen Unterdigisheim und Meßstetten

Neben einer Verkehrsbelastung von fast viertausend Fahrzeugen täglich (ca. 3.745) kommt erschwerend hinzu, dass der betroffene Streckenabschnitt gerade an seinen steilsten Stellen in besonders schlechtem Zustand ist. Baurecht ist im Übrigen gegeben. Auch wird die Maßnahme seit Längerem in der Raumschaft gefordert.

3. L 391, Ausbau zwischen Rangendingen und Grosselfingen

öffentlich

Hier liegt die Verkehrsbelastung bei ca. 2.664 Fahrzeugen/Tag. Das Baurecht wird für Jahresende 2012 erwartet. Die Maßnahme ist ebenfalls seit vielen Jahren in Aussicht gestellt.

4. L 365, Ausbau zwischen Ostdorf und B 463 (Kühler Grund)

Hier liegt die Verkehrsbelastung bei ca. 5.746 Fahrzeugen/Tag. Bedeutung hat die Maßnahme insbesondere auch als Umleitungsstrecke für die B 463.

Realistischerweise wird aber ein klassischer Vollausbau für alle vier Streckenabschnitte wie den ursprünglichen Planungen zu Grunde gelegt, kaum beim Land durchsetzbar sein.

So hat Verkehrsminister Hermann, bei seinem Kreisbesuch am 6.8.2012, am Beispiel des von uns angestrebten Ausbaus der L 391 zwischen Rangendingen und Grosselfingen deutlich gemacht, dass er zwar eine kurzfristige Verbesserung für notwendig erachtet. Allerdings könne diese nur entlang der bestehenden Streckenführung als Erhaltungsmaßnahme erfolgen.

Dies würde bedeuten, dass die Strecke einen neuen Belag und dort wo erforderlich einen verbesserten Unterbau erhalten würde.

Aus Sicht der Verwaltung sollte allerdings versucht werden, das Niveau der Instandsetzungsmaßnahme zumindest insoweit anzuheben, dass besonders enge Abschnitte etwas nivelliert werden. In jedem Fall wäre aber mit dem Vorschlag des Landes ein Verzicht auf die grundsätzliche Neugestaltung des Abzweigs Weilheim mit dem Neubau einer Brücke verbunden.

Vor diesem Hintergrund müssen wir versuchen, das Wünschenswerte mit dem realistischerweise Erwartbaren weitestgehend in Einklang zu bringen.

Daher erscheint uns sinnvoll, dem Land zu signalisieren, dass wir mit dem Vorschlag des Landes im Fall Grosselfingen-Rangendingen einer einfachen Streckensanierung einverstanden sind und uns ein entsprechendes Vorgehen auch in den weiteren genannten Fällen vorstellen können.

Bei Aufrechterhalten nicht durchsetzbarer Maximalforderungen laufen wir ansonsten Gefahr, auf viele Jahre hinaus überhaupt keine Verbesserungen zu erreichen. Dies kann auch keine Perspektive sein.