

Talumfahrung: Entwurf der Grundlagenermittlung fertig



Einen kleinen Schritt weiter gekommen ist die Planung bei der Talumfahrung Schramberg: „Das RP Freiburg hat zur B 462 OU Schramberg einen Entwurf für die ‚Grundlagenermittlung im Zuge der Vorplanung‘ erstellt“, so die Pressesprecherin Regierungspräsidium Freiburg Heike Spannagel auf eine Anfrage der NRWZ.

Auslöser für die Anfrage war eine Facebooknotiz von Oberbürgermeisterin Dorothee Eisenlohr. Sie hatte auf eine kritische Äußerung, in Schramberg gehe nichts so richtig voran, geantwortet und geschrieben: „Das Regierungspräsidium Freiburg hat seine nötigen vorbereitenden Untersuchungen für die Machbarkeit abgeschlossen und – was gut ist – keine Hinderungsgründe gefunden. Das ist jetzt in der Abstimmung mit dem Wirtschaftsministerium.“

Eine Nachfrage bei Eisenlohr, ob sie nicht das Landesverkehrsministerium meine, beantwortete sie rasch mit einer Korrektur: „Sie haben vollkommen recht: Natürlich das Verkehrsministerium.“

Was steckt hinter dieser Meldung?

Was hat es mit dieser „Grundlagenermittlung“ auf sich? Als der Bundesverkehrswegeplan auf den Weg gebracht wurde, war man im Landesverkehrsministerium von der Sinnhaftigkeit der Talumfahrung keineswegs überzeugt. Die Kosten wegen zweier Tunnelbauwerke sind hoch, der Nutzen eher gering. Der entsprechende Nutzen-Kosten-Faktor liegt bei 2,2. Bei anderen Projekten im „vordringlichen Bedarf“ in unserer Region liegen die Nutzen-Kostenfaktoren bei sieben, acht oder gar neun.

Regierungspräsidium Freiburg
Umsetzungskonzeption – 2. Stufe
Bewertungsergebnis Bundesstraßen



Maßnahmentyp Ortsumfahrung			Maßnahmentyp Ausbau			Maßnahmentyp Ortsumfahrung mit Tunnel		
Planungsbeginn bis 2025			Planungsbeginn bis 2025			Planungsbeginn bis 2025		
Projektbezeichnung	Gesamtkosten	Punktzahl	Projektbezeichnung	Gesamtkosten	Punktzahl	Projektbezeichnung	Gesamtkosten	Punktzahl
B 415, OU Lahr	34,5	48,2				B 462, OU Schramberg ¹⁾	116,9	15,3
B 14, OU Stockach	31,4	42,3						
B 14, OU Spaichingen	26,2	40,0						
B 33, A 5 – Elgersweier	21,8	38,6						
B 27, OU Jestetten	26,4	38,4						
B 27, OU Zollhaus	9,8	38,3						
B 14, OU Rietheim – Weilheim	54	35,8						
B 523, OU Villingen – Schwenningen	25,9	27,3						
Planungsbeginn ab 2025			Planungsbeginn ab 2025			Planungsbeginn ab 2025		
B 27/ B 314, OU Grimmelshofen	26,7	14,8	B 31, Kirchzarten – Buchenbach	12,9	28,5	B 31, OU Falkensteig (Falkensteigtunnel)	125,8	WB* (32)
						B 27, OU Neukirch	25,1	23,6

¹⁾ Maßnahme mit einem niedrigen NKV (2,2) in topografisch anspruchsvollen Gelände. Grundlagenermittlung zeitnah durchführen.



Investitionsvolumen Planungsbeginn bis 2025 - 350 Mio. Euro
Investitionsvolumen Stufe 1 – 1,3 Mrd. Euro



Der Druck aus der Bundespolitik, namentlich des Bundestagsabgeordneten und (damals noch) CDU/CSU-Fraktionsvorsitzenden Volker Kauder war aber enorm. Nur widerwillig habe Landesverkehrsminister Winfried Hermann nachgegeben. So rutschte die Talumfahrung in den „Vordringlichen Bedarf“. Allerdings mit der Anmerkung, vor Planungsbeginn müsse eine Vorprüfung, eben die Grundlagenermittlung, erfolgen. Laut Verkehrsministerium sei dazu auch „eine Prüfung der Basiszahlen und Kostenrisiken notwendig“.

Alles geprüft

Projektinformationssystem (PRINS)
zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Projektinfo

B462-G30-BW
B 462 OU Schramberg

Inhalt

1 Gesamtprojekt: B462-G30-BW

- 1.1 Übersicht
- 1.2 Grunddaten
- 1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise
- 1.4 Alternativenprüfung
- 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall
- 1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen
- 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)
- 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
- 1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
- 1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)
- 1.11 Ergänzende Betrachtungen

	Deutsche Bahn	0,0	
	Sonstige	0,0	
	Summe Dritter	0,0	
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	0,0	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	116,9	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ²⁾)	110,2	-	-

2) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	2,2
Umweltbetroffenheit (Modul B)	mittel
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	unbedeutend

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB). Das Projekt leistet mit dem Neubau einen Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.

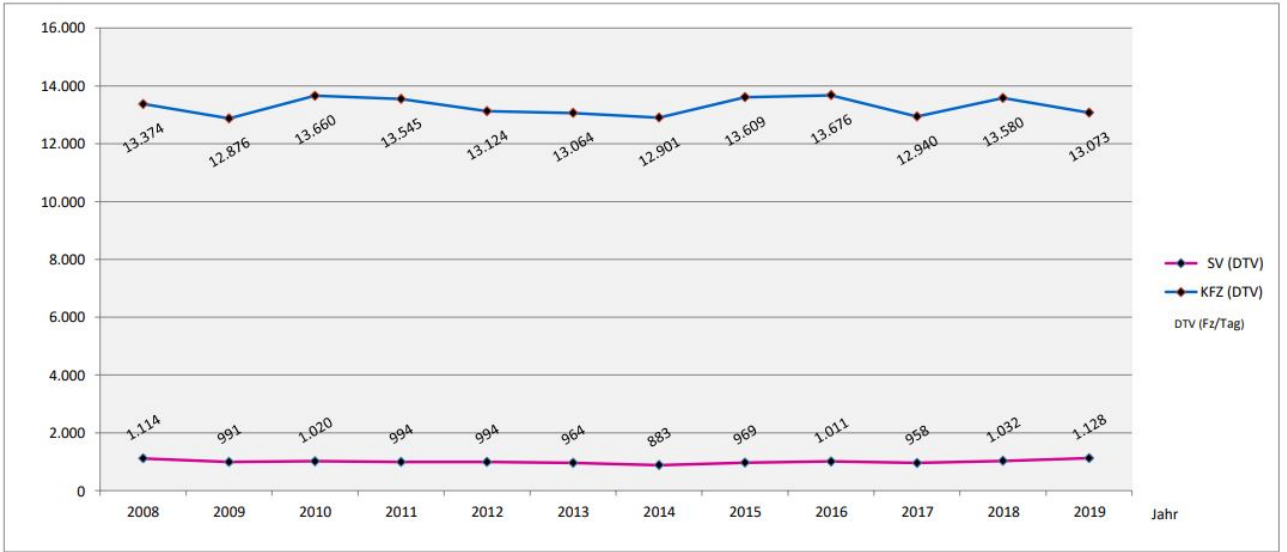
Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes

Teil des wichtigen Hauptverkehrsachsen B22 / B24 / A91 in der OD Schramberg: 7% steile Steigungsstrecken, sehr kurvig DTV 2010 14.279 Kfz/24h, DTV 2020 (Prognosenullfall) 19.600 Kfz/24h, davon SV 1.400 Kfz/24h. Innerorts hohe ~~hohe Schwereverkehrsbelastungen, in dem Spitzenverkehrszeitraum 1000 Schwereverkehrsleistungen~~ noch sehr grenzwertig vorhanden, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer. Maßnahme nach Konzeptbaustein 3 (Einzelmaßnahme mit hohem Entlastungspotential).

Mit diesen Zahlen rechnet der Bundesverkehrswegeplan: 116,9 Millionen Euro Baukosten (Stand 2014) und 19.600 Fahrzeuge am Tag im Jahr 2020, ein Anstieg um gut 4200 Fahrzeuge am Tag. (Hervorhebungen: him)

Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle B462 Schramberg

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
KFZ (DTV)	13.374	12.876	13.660	13.545	13.124	13.064	12.901	13.609	13.676	12.940	13.580	13.073
SV (DTV)	1.114	991	1.020	994	994	964	883	969	1.011	958	1.032	1.128



Tatsächlich hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße B 462 in Schramberg seit 2007 praktisch nicht geändert. Die Zahlen stammen von der Zählstelle an der Oberndorfer Straße. Auch

die Zahl des Schwerlastverkehrs ist nicht auf 1400 wie prognostiziert angestiegen, sondern mit maximal 1100 gleich geblieben.

Zu Beginn des Jahres sei der Entwurf zu dieser Grundlagenermittlung durch das Regierungspräsidium fertiggestellt worden, berichtet Eisenlohr der NRWZ. Dabei habe das RP nicht nur die technischen Dinge geprüft, versichert Pressesprecherin Spannagel: „Die genannte Grundlagenermittlung umfasst planerische, technische und geologische Gesichtspunkte sowie damit verbundene Fragen der Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit und natürlich auch der Wirtschaftlichkeit.“

In einer Antwort auf eine „Kleine Anfrage“ des FDP-Landtagsabgeordneten Daniel Karrais hatte das Landesverkehrsministerium Anfang des Jahres erklärt, die Planung befinde sich „in der technischen Grundlagenermittlung“.

Es harzt zwischen Stuttgart und Berlin - offiziell wegen Corona

OB Eisenlohr hatte in ihrem Facebook-Eintrag geschrieben, das Regierungspräsidium habe „keine Hinderungsgründe“ gefunden. Dazu äußert sich die Sprecherin des RP Spannagel nicht. Sie verweist darauf, dass momentan die Unterlagen in Berlin und Stuttgart in den Verkehrsministerien geprüft würden. Diese Prüfung beinhalte „notwendige Abstimmungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Verkehrsministerium BW“.

Erst wenn diese Prüfung abgeschlossen sei, und das Landesverkehrsministerium grünes Licht für die Weiterführung der Planung gebe, werde das RP das weitere Vorgehen und die Beteiligung der Öffentlichkeit mit den betroffenen Kommunen erörtern. „Anschließend sollen selbstverständlich auch die Presse und die Bürgerinnen und Bürger informiert werden“, versichert Spannagel.

Eisenlohr hat sich am Freitag mit dem RP in Verbindung gesetzt und von Abteilungspräsident Claus Walter erfahren, dass sich Corona-bedingt die Abstimmung zwischen dem Bundes- und dem Landesverkehrsministerium verzögert habe. „Ein Ergebnis ist für Herbst angekündigt“, teilt sie auf Nachfrage der NRWZ per Mail am Sonntag mit.



Das Eselbachtal auf Aichhalder Gemarkung: Die Trasse der Talumfahrung würde im Tal unterhalb der beiden Höfe durchgehen. Archiv-Foto: him

Wenn dieses Ergebnis vorliege, sei das RP bereit, dieses im Gemeinderat vorzustellen. Eisenlohr ergänzt, mit Bürgermeister Michael Lehrer aus Aichhalden sei besprochen, „dass dann auch er von den Ergebnissen erfährt und wir uns hier gut austauschen“. Da die geplante Trasse durch das Eselbachtal auf Aichhalder Gemarkung verlaufen soll, hat die Gemeinde ein gehöriges Wörtchen mit zu reden.