

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Ehmke (Ettlingen) und der Fraktion  
DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/1782 —**

**Geplante Umgehung der B 36 bei Durmersheim (Landkreis Rastatt)**

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 22/00.02.10/22011 G 84 –  
hat mit Schreiben vom 7. August 1984 die Kleine Anfrage namens  
der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Wie ist der Verfahrensstand bei der Planung der Umgehung der B 36 bei Durmersheim?

Die Umgehung von Durmersheim im Zuge der B 36, die zugleich auch die Nachbargemeinde Bietigheim umgeht, ist z. Z. im Planfeststellungsverfahren nach §§ 17 und 18 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Am 29. Mai 1984 hat der Erörterungstermin gemäß § 18 Abs. 6 FStrG stattgefunden.

2. Wie stark ist das Verkehrsaufkommen, getrennt nach PKW- und LKW-Verkehr,
  - a) derzeit,
  - b) 1990,
  - c) 2000

auf der B 36 in Durmersheim, und welchen Anteil hat daran der Durchgangsverkehr?

Nach Verkehrszählungen im Frühjahr 1984 liegt die heutige durchschnittliche Verkehrsbelastung der B 36 in Durmersheim bei 11 000 bis 12 000 Kfz/Tag. Am nördlichen Ortsausgang steigt sie bis über 18 000 Kfz/Tag an, während sie am südlichen Ortsausgang rd. 13 000 Kfz/Tag beträgt.

Bei der Frage der Belastung der Ortsdurchfahrt muß auch berücksichtigt werden, daß parallel zur B 36 die Kreisstraße 3721

(Speyerer Straße) verläuft, die heute eine Belastung in der Größenordnung von 5 000 Kfz/Tag aufweist.

Für den Zeitraum 1990 bis 2000 wird ein Anwachsen des Verkehrs am nördlichen Ortsausgang auf die Größenordnung von 20 000 bis 21 000 Kfz/Tag erwartet. Weiter südlich bis zum Ortsausgang in Richtung Bietigheim dürften sich damit Querschnittsbelastungen auf der B 36 zwischen 10 400 und 14 000 Kfz/Tag einstellen.

Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei 9 bis 10 v. H., der Anteil des Durchgangsverkehrs knapp unter 40 v. H.

3. Wie verteilt sich das Verkehrsaufkommen nach Ansicht der Bundesregierung nach dem geplanten Bau der Umgehungsstraße auf der alten und auf der neuen B 36?

Auf der Umgehung Durmersheim wird von einem zukünftigen Verkehrsaufkommen von rd. 9 000 Kfz/Tag ausgegangen. Die Belastung der B 36 alt wird dann auf Werte zwischen 5 000 und 9 000 Kfz/Tag sinken. Die Kreisstraße 3721 wird nur noch vom Anliegerverkehr benutzt werden.

4. Welche Alternativen zur geplanten Umgehung der B 36 bei Durmersheim, insbesondere die Umleitung des Schwerlastverkehrs über die (zukünftig sechsspurige) A 8 Rastatt–Karlsruhe oder die Umleitung über die B 3 Rastatt–Ettlingen mit Öffnung eines Autobahnanschlusses an der Querung von A 8 und B 3 bei Ettlingen–Bruchhausen, sind mit welchem Ergebnis untersucht worden?

In der Verkehrsuntersuchung Rhein–Murg aus dem Jahr 1979, die den südlichen Teil der Region Mittlerer Oberrhein zwischen Ettlingen und Achern untersucht hat, ist der Frage der Alternativen einer neuen B 36 im sogenannten Tiefgestade westlich der alten B 36 und auch der Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn A 5 Karlsruhe–Rastatt nachgegangen worden. Dabei hat sich herausgestellt, daß der Anteil des verlagerungsfähigen Durchgangsverkehrs unter 10 v. H. liegt, weil die B 36 überwiegend durch Nahbereichsverkehr belastet ist. Bei den damaligen Verkehrszählungen ergab sich z. B., daß von dem Verkehr aus Richtung Norden durch Durmersheim überhaupt nur 16 v. H. bis Rastatt durchfuhr. Die Verkehrsuntersuchung Rhein–Murg kam zu dem Schluß, daß die Entlastungswirkung durch eine siedlungsnahe Umgehungsstraße mit mehreren Ortsanschlüssen wesentlich größer ist als durch eine ortsferne Schnellstraße.

Die Möglichkeiten einer Umfahrung von Durmersheim über die B 3 und die A 5 besteht im übrigen bereits heute. Für den Nahbereichsverkehr kommen diese Fahrtrouten nicht in Frage. Dies zeigt sich auch an der heutigen hohen Verkehrsbelastung auf der B 36.

Für den Verkehr zwischen dem Raum Rastatt und dem Rheinhafen in Karlsruhe sind diese Alternativen zu umwegig.

5. Um wieviel Prozent würden durch die neue B 36
- a) der Lärm,
  - b) die Abgase (aufgeschlüsselt nach  $C_nH_m$ , CO,  $NO_x$ ) in Durmersheim und Bietigheim gesenkt
- im Vergleich zur heutigen Situation und zu den obigen Alternativen?

Die Lärmbelastung (Mittelungspegel) auf der B 36 in Durmersheim und Bietigheim wird um rd. 3 dB (A) sinken, d.h. die empfundene Lautstärke geht um rd. ein Drittel zurück. Auf der Kreisstraße 3721 wird der Mittelungspegel um rd. 10 dB (A) reduziert werden, d.h. die Lautstärke wird halbiert werden.

Die Abgasbelastung wird entsprechend der Abnahme des Verkehrs in Durmersheim im Mittel um rd. 40 v. H. und in Bietigheim um rd. 60 v. H. zurückgehen.

6. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, gemäß § 7 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Umleitung für den Schwerlastverkehr über die A 8 (Rastatt-Karlsruhe) bzw. über die oben erwähnte Alternativ-Kombination B 3/A 8 vorzuschreiben?

Das Fernstraßengesetz gibt der Straßenbaubehörde die Möglichkeit, Verkehrsbeschränkungen auszusprechen, die mit dem baulichen Zustand der Straße zusammenhängen, um Gefahren und Erschwernisse für den Verkehr verhindern zu können. Da die B 36 aus ihrem baulichen Zustand für eine solche Verkehrsbeschränkung keinen Anlaß bietet, kann die Bundesregierung keine Beschränkung für den Schwerlastverkehr vorschreiben. Ob eine Verkehrsbeschränkung und damit eine Umleitung des Schwerverkehrs ausgesprochen werden könnte, kann daher nur von der dafür zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landes Baden-Württemberg entschieden werden.

Im übrigen würde auch ohne Schwerverkehr die verbleibende Pkw-Belastung eine Ortsumgehung erforderlich machen.

7. a) Wurde bereits oder wird demnächst im Hinblick auf die Fortschreibung des Bedarfsplans eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt, die alle denkbaren (auch die obigen) Alternativlösungen umfaßt?
- b) Wird für die geplante B 36-Umgehung bei der Fortschreibung des Bedarfsplans eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, und welchen Stellenwert mißt die Bundesregierung dieser bei? Wenn nein, warum nicht?

Die Aufnahme des Projekts in den Bedarfsplan bei der Fortschreibung zum Jahr 1980 erfolgte nach Abwägung der Vor- und Nachteile des Projekts. Im Rahmen der Abstimmung der Straßenbaumaßnahme mit den Trägern öffentlicher Belange sowie bei der Bearbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplanes hat eine weitere gründliche Abwägung der Gesichtspunkte der Raumordnung und Strukturpolitik, des Verkehrs und der Umwelt stattgefunden und zu der Lösung geführt, für die z. Z. das Planfeststellungsverfahren betrieben wird. Deshalb ist eine weitere Überprüfung dieser Maßnahme im Rahmen der Bedarfsplan-Fortschreibung 1985 nicht mehr vorgesehen.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, daß eines der Hauptargumente für die Linienführung der geplanten Umgehung die „Trassenbündelung mit der zu erwartenden Linienführung der Neubaustrecke der Bundesbahn Karlsruhe–Basel“ darstellt, wohingegen aber das Raumordnungsverfahren für die DB-Neubaustrecken ergeben hat, daß keine Verlegung der DB-Strecke im Bereich Durmersheim–Bietigheim stattfinden wird?

Die mögliche Bündelung mit der Neubaustrecke der Deutschen Bundesbahn Karlsruhe–Basel war nur ein Gesichtspunkt bei der Trassenwahl. Auch ohne eine Verlegung der Bahn ist die Linienführung der Ortsumgehung Durmersheim–Bietigheim durch viele Zwangspunkte vorgegeben, so daß Überlegungen über Verschiebungen überhaupt nur in sehr engen Grenzen möglich waren.

Im übrigen ist die raumordnerische Begutachtung für die Neubaustrecke der Deutschen Bundesbahn noch nicht abgeschlossen.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Trassenführung der geplanten B 36-Umgehung nicht nur die landwirtschaftlich-gärtnerische Nutzung im Osten von Durmersheim und Bietigheim massiv erschweren würde, sondern auch den Zugang zum Naherholungsgebiet Hardtwald und den Naturgenuß hierin beeinträchtigen würde?

Die Trasse der Ortsumgehung verläuft durch z. Z. landwirtschaftlich genutztes Gebiet. Unmittelbar neben der Trasse befinden sich jedoch ausgedehnte vorhandene oder geplante Gewerbegebiete, so daß von einer Beeinträchtigung der Landwirtschaft nur in einzelnen Abschnitten der Ortsumgehung ausgegangen werden kann. Durch ein Flurbereinigungsverfahren ist beabsichtigt, die Nutzungserschwernisse soweit wie möglich zu mindern.

Der Zugang zum Hardtwald ist durch mehrere Überführungsbauwerke über die Umgehungsstraße weiterhin gewährleistet. Der Abstand der Ortsumgehung vom Rand des Hardtwaldes beträgt im ungünstigsten Fall rd. 1,5 km, so daß der Naturgenuß dort durch die B 36 nicht beeinträchtigt wird.