

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/2638 —

Geplante B 38n in der Feudenheimer Au

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 22/40.25.71. 1038/5 BW 85 –
hat mit Schreiben vom 25. Januar 1985 die Kleine Anfrage
namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Mit welchen Argumenten rechtfertigt die Bundesregierung den Bau der B 38 n zwischen Mannheim-Käfertal und Mannheim-Neckarau?

Die B 38 neu zwischen Mannheim-Käfertal und Mannheim-Neckarau ist Teil der großräumigen Straßenverbindung zwischen dem Autobahnkreuz Viernheim im Norden über den Rhein bei Altrip zum Autobahnkreuz Rheingönheim an der B 9 südlich von Ludwigshafen.

Die B 38 neu hat als leistungsfähiger Straßenring um Mannheim und Ludwigshafen die Aufgabe, die Innenstadtbereiche und durch Schleichverkehr beeinträchtigte Wohngebiete wirkungsvoll zu entlasten.

Auf baden-württembergischer Seite wurde die B 38 neu in verschiedene Bauabschnitte unterteilt. Zwischen Mannheim-Feudenheim und Mannheim-Casterfeld ist sie bereits für den Verkehr freigegeben.

Mit diesem fertigen Abschnitt haben sich bedeutende Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse im Straßennetz der Stadt Mannheim ergeben. Zum Erreichen der vollen Verkehrswirksamkeit muß die Lücke zwischen Mannheim-Feudenheim und Mannheim-Käfertal noch geschlossen werden.

2. Weshalb ist die Verkehrsführung über die bestehenden Autobahnen Viernheimer Kreuz, Mannheimer Kreuz und Mannheim-Neckarau nicht ausreichend?

Die Autobahn A 6 zwischen den Autobahnkreuzen Viernheim und Mannheim wird in erster Linie durch den weiträumigen Durchgangsverkehr in Anspruch genommen. Die heute vorhandenen Überlastungen auf dem Straßennetz in Mannheim zeigen, daß die Autobahnen zwischen Viernheimer Kreuz, Mannheimer Kreuz und Mannheim-Neckarau nicht geeignet sind, die Innenstadtbereiche und Wohngebiete zu entlasten und für den Regionalverkehr im Mannheimer Raum eine Alternative zu bieten. Verkehrsuntersuchungen haben ergeben, daß eine ausreichende Entlastung von Mannheim und Ludwigshafen nur durch ein Tangentialstraßensystem wie durch die B 38 neu möglich ist.

3. Der Bau der geplanten B 38 n durch die Feudenheimer Au würde einen wichtigen stadtnahen Grünzug durchschneiden und zerstören sowie sich negativ auf das Kleinklima dieses Gebietes auswirken.

Mit welchen Ergebnissen sind ökologische oder kleinklimatologische Gutachten durchgeführt worden?

Im Zusammenhang mit der Bearbeitung des Straßenentwurfs der B 38 neu durch die Feudenheimer Au wurde ein Landschaftsarchitekt mit einem Gutachten zur Landschaftspflege und zur städtebaulichen und ökologischen Einbindung der Straße beauftragt. Als Ergebnisse sind zu nennen:

- Absenkung der Straße nördlich des Aubuckels in Tieflage.
- Führung der Trasse in der Au im leichten Einschnitt, der durch Absenkung der Gradienten um 1–2 m unter Geländeniveau und gleichzeitiger Anhebung des seitlichen Geländes um ebenfalls 1–2 m mit anschließender flacher Geländeangleichung erreicht wird.
- Vorziehen des Hochgestades des Aubuckels an die B 38 neu im südlichen Bereich bzw. an die Anschlußrampen im Norden, so daß visuelle Beeinträchtigungen des vorhandenen Hochgestades weitgehend entfallen.
- Verlegung des Entwässerungsbeckens außerhalb der Kreisrampen der geplanten Anschlußstelle an der Straße Am Aubuckel, Ausbildung der Becken teilweise mit Dauerstau, dadurch Schaffung von Naßflächen, die dem ursprünglichen Charakter der Au mehr gerecht werden als die z. Z. intensive landwirtschaftliche Nutzung, dadurch Schaffung ökologischer Ausgleichsflächen.
- Hinweis auf Rückbaumöglichkeiten vorhandener Straßen nach Verlagerung des Verkehrs auf die B 38 neu, z. B. bei der bisher zweibahnigen Aubuckelstraße.
- Intensive Bepflanzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenbaumaßnahme.

Darüber hinaus hat die Stadt Mannheim in den Jahren 1975 bis 1977 verschiedene klimatologische Untersuchungen durch den

Gutachter Dr. Seitz durchführen lassen. Die vorgeschlagene Absenkung der Trasse im Bereich der Au und die Tieflage nördlich des Aubuckels sind berücksichtigt worden. Damit sind klimatologische Nachteile durch die Straße nicht zu befürchten.

4. Wie wird sich die Lärmentwicklung gegenüber der heutigen Situation verändern, und welche Lärmschutzmaßnahmen sind im einzelnen geplant?

Für die B 38 neu ist ein Lärmgutachten aufgestellt worden. Es beschreibt die Lärmsituation bei den Wohngebäuden im Einflußbereich der neuen Straße vor und nach dem Bau der B 38 neu. Hierbei geht es vor allen Dingen um die Wohngebäude Am Aubuckel in Feudenheim. Durch die Abnahme des dortigen Verkehrs um über 50 % und durch die Umlegung des vor allem störend wirkenden Lkw-Verkehrs der Spinelli-Barracks wird hier der Lärmpegel um über 3 dB(A) abnehmen, d. h. der Lärm, wird wesentlich geringer werden. Die Höhe der zukünftig verbleibenden Lärmbelastung wird allein bestimmt durch die Lärmimmission der Ortsstraße Am Aubuckel, während der Anteil der B 38 neu durch deren Einbindung in die Au und durch die Abrückung der Trasse von der Wohnbebauung praktisch keine Vergrößerung des Gesamtpegels mehr ausmachen wird und somit Lärmschutzwände nicht erforderlich werden.

Aussagen über die Abnahme der Lärmsituation in der Ortsdurchfahrt der B 38 alt trifft das Lärmgutachten nicht. Der besondere Vorteil für diesen Straßenzug wird darin bestehen, daß

- Spitzenbelastungen aus der Ortsdurchfahrt herausgenommen werden,
- dadurch Staus in der Ortsdurchfahrt der B 38 und in den anschließenden Querstraßen entfallen,
- durch die Abnahme des Kfz-Verkehrs für andere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger Raum geschaffen wird,
- der öffentliche Nahverkehr begünstigt werden kann.

5. Sieht die Bundesregierung durch den geplanten Brückenbau bei Altrip einen Sachzwang zur Schließung der Lücke zwischen Mannheim-Käfertal und Mannheim-Neckarau?

Den vollen Verkehrswert kann diese stadtnahe Randtangente erst dann erfüllen, wenn sie durchgehend mit vollem Ausbaustandard vorhanden sein wird.

Andererseits haben die verschiedenen Lose oder Teilabschnitte der B 38 neu einen sehr hohen eigenen Verkehrswert, der es erlaubt und sinnvoll macht, die Straße abschnittsweise zu verwirklichen. Daher ist der Lückenschluß zwischen Mannheim-Käfertal und Mannheim-Feudenheim auch ohne die geplante Brücke bei Altrip bereits erforderlich und gerechtfertigt.

6. Welche Geschwindigkeitsbegrenzungen sind im einzelnen auf der Strecke zwischen Mannheim-Käfertal und Mannheim-Neckarau vorgesehen?

Die B 38 neu erfordert gemäß ihres Ausbaustandards im Endzustand grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Ob aufgrund von verkehrstechnischen oder umweltpolitischen Bedingungen und Entwicklungen sich die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde veranlaßt sieht, die heute auf der B 38 neu bereichsweise bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Fertigstellung der Gesamtstrecke zu ändern oder aufzuheben, kann jetzt noch nicht abgeschätzt werden.

7. Welche Interessen haben die US-Streitkräfte bezüglich des geplanten Anschlusses der Spinelli-Barracks in Höhe des Aubuckels angemeldet, und inwieweit soll diesen Belangen mit der Planung Rechnung getragen werden?

Die amerikanischen Streitkräfte haben grundsätzlich die verkehrs- und strukturpolitische Notwendigkeit für die Durchquerung des Militärgeländes anerkannt. Außer der Entschädigung für die Inanspruchnahme ihrer Anlagen fordern sie einen möglichst guten Verkehrsanschluß ihres Geländes an die B 38 neu. Dieses Ziel wird durch die beiden direkten Anbindungen in Höhe des Anschlusses Am Aubuckel und durch eine zusätzliche Ausfahrt im nördlichen Bereich der Spinelli-Barracks erreicht. Diese direkten Anschlüsse sind dabei auch von allgemeinem Interesse, werden doch dadurch die Lärmbelästigungen, die die Militärfahrzeuge aus dem Depotgelände bisher bei Ortsstraßen mit Wohnbebauung, d.h. vor allem Am Aubuckel in Feudenheim, verursacht haben, durch die direkte Führung dieses Verkehrs über die B 38 neu künftig vermieden.

8. Wird das Teilstück der B 38 n durch die Feudenheimer Au einer Untersuchung im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes unterzogen?

Ja.

9. Mit welchem Verkehrsaufkommen rechnet die Bundesregierung im Jahre 1990 und im Jahre 2000 auf der B 38 n in diesem Bereich?

Für den Zeitraum 1990/2000 wird eine Verkehrsbelastung der B 38 neu nördlich des Aubuckels von über 20 000 Kfz/Tag und südlich des Aubuckels von über 30 000 Kfz/Tag erwartet.

10. Wie hoch sind die veranschlagten Kosten für den Bau der B 38 n?

Für Bau und Grunderwerb wird mit Kosten von rd. 56 Mio. DM für den Bauabschnitt von Mannheim-Käfertal bis Mannheim-Feudenheim gerechnet.