

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**
— Drucksache 11/6200 —

**Stand der Planungen der Querspange der A 65 im Bereich Neuburg-Ettlingen/
Malsch**

*Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für
Verkehr hat mit Schreiben vom 6. März 1990 die Kleine Anfrage
namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Welchen Planungsstand hat das Projekt A 65 (Querspange) Neuburg-Ettlingen/Malsch heute erreicht?

Für die A 65 – Querspange südlich Karlsruhe liegt bislang nur eine generelle Linienuntersuchung aus dem Jahr 1983 vor, die aber zu keinem konkreten Ergebnis geführt hat. Die Maßnahme ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Stufe „Planungen“ sowie im Regionalplan des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein enthalten.

Aufgrund der derzeitigen Überlastung des bestehenden Straßennetzes im Großraum Karlsruhe und im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung sowie Straßennetzergänzungen auf linksrheinischer Seite im Nordelsaß und in der Südpfalz hat das Land Baden-Württemberg in Abstimmung mit dem Land Rheinland-Pfalz im Sommer 1989 eine großräumige Verkehrsuntersuchung eingeleitet.

Ziel der Verkehrsuntersuchung ist es, eine Aussage über den Bedarf und die Dringlichkeit notwendiger Verbesserungen an den Straßenverbindungen über den Rhein in diesem Raum zu treffen. Dabei werden zunächst die im Bedarfsplan des Bundes für den Ausbau der Bundesfernstraßen enthaltenen Autobahnmaßnahmen in der Pfalz und südlich Karlsruhe sowie der weitere Ausbau vorhandener Straßenverbindungen verkehrlich untersucht.

2. Was haben die seit 1986 durchgeführten weiteren Untersuchungen, wie z. B. Verkehrszählungen, ergeben?

Weitere Untersuchungen, speziell für das Projekt einer Autobahnquerspange südlich Karlsruhe, wurden bisher nicht durchgeführt. Das Ergebnis der zur Zeit laufenden Verkehrsuntersuchung wird Ende 1990 vorliegen.

3. Welche Entwicklung hat der Nah- und Regionalverkehr auf Straße und Schiene in den letzten drei Jahren genommen?
- a) Welche Entwicklung nahm der schienengebundene Nah- und Regionalverkehr,
- b) und welche Entwicklung nahm der öffentliche Straßenverkehr?

Statistisch abgesicherte Angaben zur Verkehrs- und Aufkommensentwicklung liegen hier bis 1988 vor. Insofern erfolgen Angaben über die Jahre 1986, 1987, 1988.

Zu a)

Ein schienengebundener Nah- bzw. Regionalverkehr findet auf der Relation Neuburg (Pfalz) – Ettlingen – Malsch nicht statt. Die Strecke Lauterbourg – Wörth ist für den Personenverkehr auf Busbedienung umgestellt.

Die einzige für die Region in Frage kommende Schienenstrecke über den Rhein ist die Verbindung Wörth – Karlsruhe der Kursbuchstrecke 684. Die Verkehrsentwicklung auf diesem Teilstück stellt sich für die letzten drei Jahre wie folgt dar (Zählungen jeweils im November):

1986	1987	1988
Mo. – Fr.: 2 150	Mo. – Fr.: 2 116	Mo. – Fr.: 2 531
Sa.: 506	Sa.: 521	Sa.: 660
So.: 524	So.: 590	So.: 784

Die Angaben erfolgen in Reisendenkilometer pro Kilometer Betriebslänge (Richtung und Gegenrichtung und für Züge des Nahverkehrs [Nah- und Eilzüge]). Der relativ hohe Zuwachs für 1988 erklärt sich dadurch, daß D-Züge in Eilzüge auf dieser Relation umgewandelt wurden.

Zu b)

Eine im Auftrag des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe 1987/1988 erstellte Bestandsaufnahme und Analyse des ÖPNV ergab für den Straßenverkehr 790 Personenfahrten/Tag (Busfahrten).

Eine wesentliche Änderung im rheinüberschreitenden ÖPNV hat sich seither nicht ergeben. Von seiten der Stadtwerke Karlsruhe ist eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes von Karlsruhe durch eine Stadtbahn nach Wörth vorgesehen. Für diese Strecke, die

1993 in Betrieb genommen werden soll, werden dann 8 300 Fahrgäste am Tag erwartet.

4. Welche weiteren Planungsschritte sind wann vorgesehen und hat sich das eingeplante Investitionsvolumen für das Projekt konstant halten können?

Wenn nein, welche Veränderungen sind eingetreten?

Die Ausbauziele zur Verbesserung der Straßenverbindungen über den Rhein nach Frankreich und der Südpfalz hängen wesentlich von dem Ergebnis der laufenden Verkehrsuntersuchung ab. Konkrete Planungsschritte werden erst eingeleitet, wenn geklärt ist, welche Projekte weiter verfolgt werden sollen, und wenn bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen hierfür eine vorrangige Dringlichkeit anerkannt ist.

5. Was hat die seinerzeit durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung im einzelnen ergeben?

Im Rahmen der vorgenannten Linienuntersuchung im Jahr 1983 wurde auch ein ökologisches Gutachten eingeholt, das nicht den heutigen Anforderungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung genügt.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend den geltenden Maßstäben wird erstellt, wenn sich bei der laufenden Verkehrsuntersuchung der Bedarf für eine neue Straßenverbindung über den Rhein bestätigt.

