



20.06.2017

Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten

Bundesfernstraßenprojekte im Landkreis Waldshut, Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	19.07.2017	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt im Rahmen der anstehenden Priorisierung der Bundesfernstraßenprojekte durch das Land auf die Dringlichkeit der Projekte im Landkreis Waldshut hinzuweisen und das Eckpunktepapier in der vom Kreistag beschlossenen Fassung an das Ministerium für Verkehr zu übersenden.

2. Der Kreistag nimmt Kenntnis und stimmt der Etablierung einer Prozessorganisation zu. Diese hat sich für die Fortführung der Straßenbauprojekte, die im BVWP aufgenommen sind, bezogen auf den Landkreis Waldshut, einzusetzen, vorrangig also damit, dass eine durchgängige und leistungsfähige West-/Ostverbindung am Hochrhein umgesetzt werden kann.

Sachverhalt:

1. Allgemeine Ausgangslage

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) wurde verabschiedet, bezogen auf den Landkreis Waldshut ist dieser mit den bisherigen Projekten des BVWP 2003 gut vertreten, Bauprojekte sind bei der Fortschreibung nicht herausgefallen.

Der BVWP 2030 weist Projekte in einem Gesamtvolumen von ca. 265 Mrd. aus, davon ca. 140 Mrd. für Fernstraßen. Es ist davon auszugehen, dass während der Laufzeit des BVWP mehr Finanzmittel als bisher auch tatsächlich zur Verfügung gestellt werden, um die dort aufgeführten Maßnahmen zu bedienen und den Rückstau an Verkehrsinfrastrukturprojekten abzubauen.

Der BVWP ist lediglich ein Rahmenplan (Regierungsprogramm) über die Ausbaugesetze des Bundes mit den entsprechenden Bedarfsplänen wird dieser umgesetzt und erhält hinsichtlich der dort gelisteten Projekte die entsprechende Verbindlichkeit (sh. Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vom 23.12.2016).

Geplant ist mit einer Grundgesetzänderung die Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen durch die Länder in eine eigene Bundesverwaltung in Verbindung mit einer Bundesinfrastrukturgesellschaft zu überführen und zu bündeln, damit in einheitlicher Zuständigkeit von der Planung über den Bau bis zur Finanzierung von Bundesautobahnen der Bund selbst zuständig ist. Die Bundesauftragsverwaltung soll deshalb für Bundesautobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen ab 2021 der Vergangenheit angehören. Hintergrund ist, dass der Bund auf die Organisation in den Ländern keinen Einfluss hatte und aus dortiger Sicht der Mittelabfluss für den Straßenbau mangels baureifer Planungen nicht gewährleistet war. Bestimmte Projekte bleiben voraussichtlich noch bei den Ländern, wenn diese eine bestimmte Planungsreife (z.B. Einleitung des Planfeststellungsverfahrens) haben. Ebenso laufende und fest disponierte Maßnahmen.

Dies bedingt, dass auch „begonnene“ (in Planung befindliche) Projekte übergeführt werden und die zukünftige Zuständigkeitsänderung ggf. auch Einfluss darauf hat, was aktuell fortgeführt bzw. welche Maßnahmen begonnen werden.

Nach den aktuellen Bedarfsplänen als Anlage zum Bundesfernstraßenausbaugesetz sieht der Bund 70 Mrd. Euro für fest disponierte Maßnahmen und für den Vordringlichen Bedarf vor, auf Baden-Württemberg entfallen davon ca. 9,5 Mrd. Euro, d.h. ein Anteil von ca. 13,6 % und damit Rang 3 unter den Bundesländern.

Diese 9,5 Mrd. Euro unterteilen sich in ca. 3,2 Mrd. Euro für laufende und fest deponierte Projekte einschließlich noch weniger Maßnahmen aus dem alten Bedarfsplan 2003, sowie 6,3 Mrd. Euro für den Vordringlichen Bedarf einschließlich des Vordringlichen Bedarfes – Engpassbeseitigung –. Das Investitionsvolumen von über 6 Mrd. Euro wird bei einem Abbau von jährlich 200 Mio.-250 Mio. Euro (Status quo) bzw. 350 Mio. Euro (Aufbausollzustand) erhebliche Zeit in Anspruch nehmen. 600 Mio. Euro pro Jahr wären notwendig, um die 9,5 Mrd. Euro innerhalb der Laufzeit des BVWP von 15 Jahren umzusetzen.

Um diese Projekte zu bearbeiten muss und wird das Land Baden-Württemberg priorisieren, da nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können. Vorgesehen sind zwei Stufen.

Umsetzungsstufe 1:

27 Maßnahmen, die im Bau oder in der unmittelbaren Bauvorbereitung mit einem Investitionsvolumen von rund 1,3 Mrd. Euro sind sowie 46 in Planung befindliche Maßnahmen mit einer Investitionssumme von 4,3 Mio. Euro und zusätzlicher Erhaltungsanteile von rund 0,6 Mrd.

Diese erste Stufe (Maßnahmen im Bau/in Bauvorbereitung und Maßnahmen in der Planung) lasten die Straßenbauverwaltung des Landes bereits auf viele Jahre aus, sodass die weiteren Maßnahmen, insbesondere die des (weiteren) Vordringlichen Bedarfs, die bisher nicht beplant sind (67 Projekte bzw. Maßnahmen), nur sukzessive mit und bei freiwerdenden Ressourcen der ersten Stufe nachgeschoben und umgesetzt werden können. Deshalb bedarf diese zweite Stufe der Maßnahmen einer Priorisierung, die das Land zukünftig vornehmen wird.

Umsetzungsstufe 2:

Deshalb wird das Land aufbauend auf den Bewertungskriterien des BVWP 2030 mit eigenen weiteren landesspezifischen Bewertungskriterien diese weitere Priorisierung in der 2. Stufe vornehmen, um auf dieser Basis zu entscheiden, welche Maßnahmen der zweiten Stufe dann nachgeschoben werden, wenn die Maßnahmen im Rahmen der ersten Stufe abgearbeitet bzw. die Arbeits- und Belastungssituation es zulässt, dass Maßnahmen der zweiten Stufe mit abgearbeitet werden können. Ausgehend davon geht das Land davon aus, dass als landesspezifische Kriterien der Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit, der Mensch (Lärm- und Luftschadstoffe), die Nachhaltigkeit und die Erhaltungsaspekte Einfluss auf den Rang der Priorität innerhalb der zweiten Stufe haben werden.

Ziel muss es deshalb sein, mit denjenigen Maßnahmen, die nicht unter die Stufe 1 fallen prioritätsbezogen in der 2. Stufe weit vorne zu stehen, um die Chance wahrzunehmen, dass diese bei frei werdendem Bedarf „nachgeschoben und prioritär“ behandelt werden.

2. Bundesfernstraßenprojekte im Landkreis Waldshut

Im Zuge der Verabschiedung des BVWP 2030 konnte erreicht werden, dass die für den Landkreis Waldshut im alten Bundesverkehrswegeplan „gelisteten“ Projekte sich im fortgeschriebenen BVWP wieder finden. Dies sind die (bisherigen) Abschnitte der A 98, die Ortsumfahrung Oberlauchringen (B 34), die B 314 (Ortsumfahrung Grimmelshofen) und die B 27 (Ortsumfahrung Jestetten), die jeweils im Vordringlichen Bedarf aufgenommen sind.

Entsprechend der vorgenannten Eingruppierung des Landes Baden-Württemberg in die Umsetzungskonzeption Stufe 1 und 2 ist die A 98 mit den Abschnitten A 98.5 (Rheinfelden –Karsau-Schwörstadt; erste Fahrbahn) und A 98.6 Schwörstadt – Bad Säckingen – Murg; erste Fahrbahn) als Autobahnabschnitte in Bau und Planung der 1. Umsetzungsstufe zuzuordnen. Dasselbe gilt für die B 34, Ortsumfahrung Oberlauchringen, für die bereits der Planfeststellungsbeschluss erteilt ist und deshalb auch in den Vordringlichen Bedarf vorgerückt ist (Spatenstich 27.07.2017).

Der Stufe 2 im Sinne der Landeseinteilung gehören die weiteren Abschnitte der A 98 bis Tien- gen sowie die beiden Ortsumfahrungen B 314 Grimmelshofen und B 27 Jestetten an.

Die zweite Fahrbahn der A 98 ist im weiteren Bedarf mit Planungsrecht gelistet, fällt also nicht in die Stufe 1 und 2.

Ziel muss es nun sein, die Maßnahmen der 2. Stufe so innerhalb dieser Stufe zu priorisieren, dass diese auch unter Berücksichtigung der landesspezifischen Kriterien weit vorne liegen, um dann nachgeschoben werden zu können, wenn entsprechende Ressourcen zur Bearbeitung vorhanden sind. Bisher bestehen keine Anzeichen, dass die Stufe 1 ausgeweitet wird.

3. Planungs- und Realisierungsstände (grobe Übersicht)

A 98.5 Rheinfelden Karsau –Schwörstadt (erste Fahrbahn): es läuft die Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens (Vorentwurf fertiggestellt, Planfeststellungsunterlagen in Bearbeitung); vorgezogene naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sollen mit der Stadt Rheinfelden vereinbart werden.

A 98.6 Schwörstadt – Bad Säckingen – Murg (erste Fahrbahn): im Stadium der Vorplanung. Ende des Jahres sollen die Ergebnisse der Bohrungen vorliegen (Bad Säckingen). Verschiedene Trassenvarianten wurden im Bürgerforum diskutiert und aufbereitet. Alle diese Varianten wurden dem Bund vorgelegt (gemeldet).

A 98.8/9 (östlich von Hauenstein): die Variantenuntersuchungen basieren auf dem Stand 2006/2007, derzeit keine besonderen Planungsaktivitäten mit Ausnahme der Abfahrt Hauenstein.

B 34 (Ortsumfahrung Oberlauchringen): in der Baureifplanung bzw. der Planfeststellungsbeschluss ist erlassen. Der Baubeginn wird kurzfristig erfolgen, der Spatenstich ist auf den 27.07.2017 terminiert.

B 314 Ortsumfahrung Grimmelshofen: Vorentwurf, Sichtvermerk des Bundes aus dem Jahr 1996 (kurzer 360 Meter Tunnel). Verschiedene Varianten mit kurzen und langen Tunnelvarianten (Variante 5, Ortsschaftsvariante, ca. 600 Meter). NKV schlechter als 1, je länger die Tunnel und je teurer die Maßnahme ist. Varianten müssten fortgeschrieben werden unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen. Neue Variante denkbar, noch nicht näher untersucht (Unterquerung der Wutach, 50 Meter südlich der bestehenden Brücke, Anpassung Bahntrasse; wohl machbar nach grober Einschätzung).

Hinweis: Positiv ist im BVWP 2030 hinsichtlich der B 314 (Ortsumfahrung Grimmelshofen) zu bemerken, dass diese nun ein besseres NKV hat, nachdem diese Ortsumfahrung zusammen mit weiteren Ortsumfahrungen der B 27 in einen Gesamtzusammenhang gestellt wurde.

Dies wird aber nicht dazu führen, dass die Baukosten für die Ortsumfahrung zukünftig nachrangig sind.

B 27 (Ortsumfahrung Jestetten): Vorentwurf in Bearbeitung seit 1984, 5 Varianten waren im Gespräch und wurden betrachtet.

4. Stellungnahme der Verwaltung zu den Priorisierungsüberlegungen des Landes Baden-Württemberg

Nachdem das Land Baden-Württemberg derzeit die Priorisierungen im Rahmen der Stufe 2 vornimmt, wird die Verwaltung unter Berücksichtigung der in der Anlage gelisteten Argumente Stellung nehmen (Eckpunktepapier), um möglichst einige Projekte in der Priorisierung weit(er) nach vorne zu bringen. Dabei wurden, soweit möglich, die bekannten Kriterien des Landes berücksichtigt, die das Land für seine Priorisierung verwenden wird.

5. Gründung einer Prozessorganisation zur Förderung der Umsetzung einer leistungsfähigen West-/Ost-Verbindung am Hochrhein

Die Verwaltung ist, wie sich aus der folgenden Stellungnahme – s.u. – ergibt, der Ansicht, dass eine Prozessorganisation unter Federführung der regionalen Ebene zu gründen ist, die sich für die Umsetzung der Hochrheinverbindung einsetzt und Impulse setzt.

6. Antrag der CDU-Kreistagsfraktion Landkreis Waldshut

Die CDU Fraktion hat mit Schreiben vom 05.04.2017 beantragt, das Thema A 98 auf die Tagesordnung zu setzen, damit der Kreistag sich mit dem Thema befasst und alles tun kann, um den Bau der A 98 zu beschleunigen, da dies ein zentrales Thema ist.

Die Verwaltung hatte bereits in der Sitzung vom 15.02.2017 über den Stand des Projektes und die Sichtweise der Verwaltung hinsichtlich des weiteren Procedere berichtet.

Stellungnahme der Verwaltung:

1. Die Maßnahmen der Stufe 1 (einschließlich Abfahrt Hauenstein, die „neben“ dem BVBW läuft) werden vom Land (vorerst) fortgeführt und weiter geplant bzw. gebaut. Ob diese sowie auch die Projekte der Stufe 2 zukünftig vom Bund im Jahre 2021 zuständigkeithalber übernommen werden, hängt von der dann vorliegenden Planungsreife, sprich dem Fortschritt der Projekte ab. Mit Ausnahme des Abschnittes A 98.5 besteht die grundsätzliche Möglichkeit, dass das Land dann in der bisherigen Form nicht mehr zuständig ist. Welcher Projekte sich die Bundesinfrastrukturgesellschaft prioritär annimmt, ist derzeit offen. Es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass Projekte, die schon weiter vorangebracht sind, im Vergleich zu anderen Projekten tendenziell eher prioritär weiterbetrieben werden, insbesondere auch dann, wenn die Maßnahme unbestritten und im Einklang mit der Region umgesetzt werden kann. Deshalb dürfte es besonders wichtig sein, mit den Abschnitten der A 98, unabhängig ob diese in die Stufe 1 und 2 des Landes einzuordnen sind, zügiger voran zu kommen, um auch bei Übernahme durch die Bundesinfrastrukturgesellschaft einen Stand zu haben, an den von dort angeknüpft

werden kann. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der BVWP 2030 den Bereich Rheinfeldern – Tiengen als eine Maßnahme, ein Projekt listet.

Aufgrund der Eingruppierung des Landes sowie der vorhandenen Verwaltungsressourcen dürfte unbestritten sein, dass das Land sich im verbleibenden Zeitraum tendenziell „nur“ den Abschnitten A 98.5 und A 98.6 planungsmäßig widmen wird, damit man in diesen Bereichen vorankommt. Tendenziell eher unwahrscheinlich ist, dass östlich dieser beiden Maßnahmen weitere Planungen eigeninitiativ erfolgen, insbesondere was den Abschnitt ab Hauenstein bis Tiengen betrifft, wenn man positiv berücksichtigt, dass die Abfahrt Hauenstein isoliert zu sehen und dank Engagement des Landes Baden-Württemberg sowie des Regierungspräsidiums Freiburg sich hier eine Möglichkeit eröffnet hat, diese Abfahrt „parallel“ zum Bundesverkehrswegeplan weiter zu planen und einer langfristigen Abfahrtslösung bauseitig zuzuführen.

2. Vor diesem Hintergrund ist die Verwaltung der Ansicht, dass die Region aktiv werden muss, um den Prozess insbesondere im Bereich westlich des Abschnittes 6, also der Abschnitte 8 und 9, die sich in der Vorplanung befinden (Hauenstein-Tiengen), voranzubringen, damit auch diese Grundlagen vertieft und aktualisiert werden, um auch bei einer etwaigen Übernahme durch die Bundesinfrastrukturgesellschaft Grundlagen zu haben, auf die man aufbauen kann. Die Chance, mit diesen Maßnahmen dann schneller voranzukommen, als wenn bei „Null“ bzw. bei einem alten Planungsstand angesetzt werden muss, größer ist. Dies muss vorbereitet, diese Chance muss gewahrt werden.

Die Verwaltung wird deshalb in Abstimmung mit den weiteren (zuständigen Behörden) die Überlegungen vertiefen, inwieweit dieser Prozess mit einer entsprechenden „Prozessorganisation“ die vor Ort angebunden und regional unterstützt wird, befördert werden kann.

Prozessorganisation in diesem Sinne bedeutet, dass unter Federführung der Region die zuständigen Behörden, die regional verantwortlichen staatlichen und privaten Akteure eine gemeinsame Plattform bilden, auf und mit der die Diskussion geordnet und abgestimmt erfolgen kann, mit dem Ziel, die Planung und dem Bau einer durchgängigen leistungsfähigen West-/Ostverbindung voranzubringen.

Dabei muss diese Plattform verschiedene Blickwinkel beachten, die hier koordiniert werden sollen.

2.1.

Bereits in der Vergangenheit war immer wieder Thema, wenn es mit der A 98 nicht so zeitnah voran ging, wie sich dieses die Region erhofft und gewünscht hat, dass die Region einheitlich auftritt, wobei einheitlich nicht bedeuten muss, dass nur eine Trasse, unabhängig in welcher Einstufungsqualität, das Ergebnis ist. Hinderlich und nicht förderlich ist allerdings, wenn die Region zur Zielfindung nicht an einem Strang zieht und für Außenstehende der Eindruck entstehen kann, dass „ungeordnet und nicht abgestimmt“ unterschiedliche Interessen vertreten werden, die oftmals auch bei einem Blick von außen für Irritationen sorgen, d.h. unklar ist, was die Region tatsächlich sich wünscht. Mit dieser Prozessorganisation muss deshalb sichergestellt werden, dass die durchaus unterschiedlichen Interessen gebündelt diskutiert und eingebunden werden, mit dem Ziel, dass sich die Region um eine gemeinsame Basis bemüht, um einer leistungsfähigen West-/Ostverbindung zum Durchbruch zu verhelfen. Dies schließt nicht aus, dass auch kontrovers diskutiert wird, um das bestmögliche Ziel zu erreichen. Wichtig ist aber, dass dies einheitlich und gebündelt erfolgt, um den Blickwinkel des Vorhabenträgers daraufhin zu schärfen, dass auf jeden Fall verkehrliche Fortschritte hier zu erzielen sind, um den zukünftigen verkehrlichen Belangen und der Entwicklung der Region Rechnung zu tragen.

2.2.

Andererseits müssen die Rahmenbedingungen definiert werden, die sich diese Prozessorganisation selbst setzt und mit welchem Anspruch sie antritt. Hierbei ist die Spannweite breit. Weder hilft ein minimal definierter Nenner, noch ein maximal zu definierender Nenner weiter, da dieser einerseits ungenügend, andererseits nicht erreichbar und voraussichtlich nicht leistbar ist. Unbestritten ist, dass sich alle Verantwortlichen eine leistungsfähige West-/Ostverbindung wünschen, die noch bestehenden großen Lücken müssen zum vorhandenen Bestand, der unter Verkehr ist, geschlossen werden, da nur eine durchgängige Straße ihre verkehrliche Wirksamkeit erzeugen kann. Die maximale Position, sich auf eine Trasse losgelöst von der Qualität der

Trasse, d.h. ihrer Einstufung und Widmung, zu einigen, wird, was die Diskussionen schon gezeigt haben, ebenfalls sehr unwahrscheinlich sein, da hier doch unterschiedliche Interessen, Vorstellungen und Wünsche sowie die unterschiedlichen Einschätzungen von Notwendigkeiten und Bedürfnissen aufeinander treffen.

Dies ist allerdings kein „no go“ für eine derartige Prozessorganisation, da es darum geht, mit den bestehenden Planungen voran zu kommen und sich auf wenige Trassen bzw. Vorschläge zu einigen, die zeitlich später ohnehin Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens werden, wenn hier eine entsprechende Abwägung der Möglichkeiten zu erfolgen hat, um mit einer Zielvariante, die abzuschichten ist, ins Planfeststellungsverfahren zu gehen. Insoweit dient diese Prozessorganisation auch dazu, bereits im Vorfeld, bevor die Vorplanung auf die Zielgerade geht, die Wünsche und Interessen der Region aufzunehmen und diese vorab in die Diskussion einzubringen.

Dass dazu auch der eine oder andere notwendige Planungsauftrag extern zu erteilen ist, wird mit dem Vorhabensträger auszuloten sein, um hier weiter zu kommen und den derzeitigen Stillstand zu überwinden. Dies wäre auch ein deutliches Signal an den Bund als Vorhabensträger, dass die Region mitzieht und sich um Lösungen bemüht, die später die Basis dafür bieten, schneller und effektiver weiter zu kommen, als wenn bei einer Entwicklung der A 98 von West nach Ost die Abschnitte 8 und 9 erst spät in die Diskussion und ins Rennen geschickt werden.

Bisher ging die Verwaltung davon aus, dass es richtig ist, schon aufgrund der entsprechenden vorhandenen Planungen die Hochrheinverbindung von West nach Ost weiter zu entwickeln. Andererseits bietet ein Blick auf den Abschnitt 8 und 9 auch die Chance, ggf. hier schneller voranzukommen, wenn die Notwendigkeit, aus welchen Gründen auch immer, dafür bestehen sollte, so wie auch bereits aktuell Zwischenabschnitte „vorab“ verwirklicht sind.

3.

Die beiden Ortsumfahrungen B 314 Grimmelshofen und B 27 Jestetten müssen ebenfalls vorgebracht werden, da auch hier einerseits Stillstand, andererseits sich die Frage stellt, mit welcher Trassenführung man weitergehen soll. Hierbei kann keine Reihenfolge angegeben werden, welche Maßnahme „prioritärer“ zu verfolgen ist. Für die B 314, Ortsumfahrung Grimmelshofen, spricht, dass bereits viele Planungsüberlegungen schon angestellt sind, diese, auch im Hinblick auf den Gesehensvermerk des Bundes, noch einmal aktualisiert und den aktuellen Rahmenbedingungen angepasst werden müssen. Andererseits drängt sich ggf. auch die eine oder andere komplett neue Lösung auf, die bisher noch zu wenig beachtet und ggf. fortgeführt werden muss (s.o.).

Für die B 27, Ortsumfahrung Jestetten könnte der Gesichtspunkt sprechen, dass diese Ortsumfahrung ggf. abgegrenzter und auch mit einem überschaubarem Aufwand weiterzubringen ist. Die Straßenbauverwaltung des Landes könnte in diesem Fall eher die Möglichkeit haben, hier vorrangig tätig zu werden, zumal die verkehrliche Belastung in der Ortsdurchfahrt für die Bürgerinnen und Bürger unerträglich ist.

Da es sich um abgegrenzte Projekte handelt, deren Wichtigkeit und Dringlichkeit angesichts der verkehrlichen Entwicklung allerdings nicht in Frage steht, sollte hier das Regierungspräsidium Freiburg allerdings ohne konkrete formalisierte Initiative vor Ort, die den Prozess anstößt und formal begleitet, sondern eher auf der zweiten Ebene sich mit Ideen beteiligt, voran gehen, damit auch diese für den Landkreis wichtigen Straßenbauprojekte vorankommen. Weichenstellung dafür ist sicherlich, wie diese Projekte bei der Priorisierung des Landes Baden-Württemberg positioniert werden und in der Folge dann die entsprechenden verwaltungsseitigen Ressourcen darauf konzentriert werden können.

4.

Wichtig ist es deshalb, schon vorab dem Land Baden-Württemberg für die Priorisierung der 2. Stufe mitzuteilen, wie der Landkreis Waldshut die Notwendigkeit der Maßnahmen und die Priorisierung einschätzt, um notwendige Impulse schon im Rahmen der Aufstellung der Priorisierung geltend zu machen, zumal die Priorisierung nun unmittelbar ansteht und nach unserem Kenntnisstand auch den „Betroffenen“ im Herbst noch zugänglich gemacht wird.

Dies losgelöst davon, ob den Beteiligten nach erster Priorisierung des Landes noch die Möglichkeit eröffnet wird, dazu noch Stellung zu nehmen, um Anpassungen zu erreichen.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Da keine primäre Zuständigkeit des Landkreises Waldshut als Straßenbaulastträger besteht ist die Finanzierung dieser Bauprojekte in der Zuständigkeit des Bundes bzw. des Landes (Planungskosten) sicherzustellen. Soweit der Landkreis Waldshut die Planungen anstoßen und unterstützen kann, beteiligt sich der Landkreis Waldshut finanziell an diesen Planungen, damit weitere Grundlagen für eine spätere Realisierung aufbereitet werden können. Entsprechende Planungsmittel sind in den Haushalt 2018 im Umfang von 50.000 Euro aufzunehmen.

Demografische Entwicklung:

Der Ländliche Raum ist auf gute verkehrliche Verhältnisse angewiesen. Nur mit leistungsfähigen Anbindungen und einer guten straßenseitigen Vernetzung werden die Voraussetzungen geschaffen, um im Wettstreit mit den Ballungszentren als Alternative für einen Stand-bzw. Wohnort noch wahrgenommen zu werden.

Dr. Martin Kistler
Landrat

Anlagen: Eckpunktepapier