

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
UND INFRASTRUKTUR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 103452, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@mvi.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An den
Präsidenten des Landtags
von Baden-Württemberg
Herrn Guido Wolf MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 26.10.2011
Name Herr Zumkeller
Durchwahl 0711 231-3653
Aktenzeichen 2-3941.5/85
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich

Staatsministerium

Antrag der Abg. Manfred Groh u. a. CDU
– **Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth**
– **Drucksache 15/639**

Ihr Schreiben vom 5. Oktober 2011

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen, die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wie sie entlang der Äußerung von Frau Staatssekretärin Dr. Gisela Splett MdL zur zweiten Rheinbrücke bei der öffentlichen Veranstaltung am 21. Juni 2011, in der sie deutlich erklärte, gegen die zweite Rheinbrücke zu sein, künftig zu verfahren gedenkt und ob sie insgesamt ebenso gegen den Bau einer zweiten Rheinbrücke ist, da bei derselben Veranstaltung auch die SPD ihre ablehnende Haltung zeigte;*

Der durch die Landesregierung angestoßene Faktencheck, der im November 2011 stattfinden wird, soll ergebnisoffen geführt werden. Anschließend wird hinsichtlich des weiteren Vorgehens in Abstimmung mit dem Bund und der Landesregierung von Rheinland-Pfalz eine politische Entscheidung getroffen.

2. *wie sie mit dem Mehrheitsbeschluss des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein umgeht, der an der Notwendigkeit und Dringlichkeit einer zweiten Rheinbrücke keinen Zweifel lässt;*

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein hatte wie die übrigen Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens während der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen Anregungen und Einwendungen vorzubringen. Der Mehrheitsbeschluss des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein zur zweiten Rheinbrücke ist daher ein Aspekt, welcher im Planfeststellungsverfahren gemeinsam mit den übrigen Belangen einer sachgerechten Abwägung zugeführt wird.

3. *ob sie der Rechtsauffassung zustimmt, wonach seitens der Stadt Karlsruhe kein originäres Planungsrecht besteht und ob sie die diesbezüglichen Erklärungen ebenso nur als deklaratorische Erklärungen sieht;*

Bei der Maßnahme handelt es sich um ein Projekt des Bundes, das im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf eingestuft ist und im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung von den Ländern Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz geplant wird. Vor diesem Hintergrund ist nicht die Stadt Baulastträger, sondern alleine der Bund. Gleichwohl ist es dem Bund ein wichtiges Anliegen, bei seinen Projekten die Einschätzung und Meinung der betroffenen Belegenheitsgemeinden zu kennen, um sie bei den Entscheidungsprozessen berücksichtigen zu können. Insoweit ist die Stellungnahme der Stadt Karlsruhe im Planfeststellungsverfahren von erheblicher Bedeutung.

4. *wie sie den notwendigen Grunderwerb zur Sicherstellung der für den Bau der zweiten Rheinbrücke benötigten Flächen beurteilt (mit Angabe, ob sie hierbei ein enteignungsrechtliches Verfahren als ultima ratio für möglich erachtet);*

In der Regel wird für den Erwerb der zur Realisierung des Projektes erforderlichen Grundstücke eine einvernehmliche Lösung mit den GrundstückseigentümerInnen angestrebt. Sollte dies nicht möglich sein, könnte gegebenenfalls auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses auch ein Enteignungsverfahren durchgeführt werden.

5. *wie die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Sanierung der jetzigen Rheinbrücke gesehen wird, welche tiefgreifenden Verkehrsbehinderungen dabei voraussehbar sind sowie ob und inwieweit sie ihre Auffassung mit dem Land Rheinland-Pfalz abzustimmen gedenkt;*

Im Jahr 2010 wurde die Rheinbrücke Maxau einer Bauwerkshauptprüfung unterzogen. Dabei wurde festgestellt, dass die Fahrbahnübergangskonstruktionen verschleißbedingt erneuert werden müssen, was für das Jahr 2012 vorgesehen ist. Die Maßnahme soll in vier Abschnitten über einen Zeitraum von insgesamt ca. vier Monaten durchgeführt werden. Hierzu wird jeweils über zwei Monate eine Brückenhälfte für den Verkehr gesperrt werden müssen. Der gesamte Verkehr wird während dieser Zeit auf der gegenüberliegenden Überbauseite mit jeweils zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung abgewickelt. Im Schutze der Fahrbahnübergangserneuerung werden die Tragseile einer Hauptprüfung unterzogen. Gleichzeitig erfolgt eine Erneuerung des Korrosionsdeckanstrichs der Seile.

Neben den anstehenden Instandsetzungsmaßnahmen werden derzeit verschiedene Möglichkeiten zur künftigen Ertüchtigung der Fahrbahnplatte geprüft, die in technischer, wirtschaftlicher sowie baubetrieblicher Hinsicht verglichen werden. Diese Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

Nach Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahmen ist zu erwarten, dass das Bauwerk für weitere Jahrzehnte ohne dauerhafte verkehrliche Einschränkungen genutzt werden kann. Trotzdem werden auch künftige Unterhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen aufgrund von Verschleiß oder Unfällen oder regelmäßigen Seilprüfungen immer wieder Verkehrsbeeinträchtigungen sowie Teilspernungen nach sich ziehen.

Sowohl die in 2012 vorgesehenen Instandsetzungsmaßnahmen am Brückenbauwerk als auch die mittelfristig erforderlichen Verstärkungsmaßnahmen werden bezüglich der Verkehrsführung mit dem Land Rheinland-Pfalz abgestimmt.

6. *was der Bau einer zweiten Rheinbrücke für die Wirtschaft und die Sicherung der Arbeitsplätze in der Region Mittlerer Oberrhein, Südpfalz und Nordelsass bedeutet (mit Angabe, wie viele Pendler täglich die bestehende Rheinbrücke benutzen);*

Die bestehende Rheinbrücke im Zuge der A 65/B 10 besitzt für den PAMINA Raum (Palatinat (Südpfalz) - Mittlerer Oberrhein (Raum Karlsruhe) – Nord Alsace (Nordelsass)) große Bedeutung. Sie stellt für den Raum die wichtigste Rheinquerung dar. Die nächsten den Rhein querenden Verbindungen befinden sich im Norden bei Germersheim und im Süden bei Iffezheim in jeweils ca. 25 km Entfernung. Die B 10 ist im Westen (am Wörther Kreuz) über die A 65 und die B 9 in das Fernstraßennetz eingebunden. Sie führt im Osten in den Raum Karlsruhe, von wo aus über die A 5 und die A 8 eine wichtige Verbindung in den gesamten süddeutschen Raum besteht.

Große Teile der Wirtschaft fordern den Bau einer zweiten Rheinbrücke, sowohl zur Bewältigung prognostizierter Verkehrszuwächse als Entlastungs- und als auch Umleitungsstrecke für die vorhandene Rheinbrücke.

Die Anzahl der BerufspendlerInnen, die täglich von westlich des Rheins nach Karlsruhe einpendeln, beträgt rd. 17.870, die Zahl der BerufsauspendlerInnen rd. 2.280 (Stand 30.06.2009; Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Karlsruhe).

7. *wie die Finanzierung einer zweiten Rheinbrücke geplant ist und wie der normale Gang der Finanzierungsentscheidung von im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen vordringlichen Bedarfsmaßnahmen ist;*

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßen- ausbaugesetz) ist die 2. Rheinbrücke Karlsruhe – Wörth im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Der Bund hat damit den Bedarf für eine zusätzliche Rheinquerung bejaht. Die planerische und bauliche Umsetzung erfolgt durch die beiden Länder Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg in Auftragsverwaltung des

Bundes. Die Entscheidung, wann – nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses – die Maßnahme finanziert wird, trifft der Bund.

8. *wie die Planung für eine Anbindung an die bestehende B 36 aussieht und warum bei der jetzt geplanten zweiten Rheinbrücke kein Radweg vorgesehen ist;*

Eine detaillierte Planung der Anbindung an die B 36 liegt bislang noch nicht vor. Allerdings hatte die ursprüngliche vom Regierungspräsidium Karlsruhe vorgelegte Plankonzeption bereits die Möglichkeit einer späteren Verbindung von der 2. Rheinbrücke zur B 36 berücksichtigt, so dass eine solche Verknüpfung mit relativ geringen verlorenen Kosten hätte ergänzt werden können. Diesem Planungsdetail stimmte der Bund nicht zu. Er forderte das Land vielmehr auf, auf diese Vorkehrungen zunächst zu verzichten und die Trasse entsprechend der Hauptverkehrsbeziehung von der zweiten Rheinbrücke bevorrechtigt und direkt zur B 10 beim Ölkreuz zu führen.

Der Bund hat mittlerweile seinen Finanzierungsvorbehalt hinsichtlich einer Verbindung zwischen der geplanten 2. Rheinbrücke und der B 36 aufgegeben, nachdem feststeht, dass die B 36 ihre Bedeutung als Bundesstraße auch künftig behalten wird.

Die vom Land ursprünglich vorgesehene Planung beinhaltete die Anlage eines Geh- und Radwegs auf der 2. Rheinbrücke. Der Bund hat einen straßenbegleitenden Radweg an der 2. Rheinbrücke jedoch mit der Begründung abgelehnt, dass es sich bei der B 10 neu um eine Kraftfahrstraße handle, auf der ohnehin keine RadfahrerInnen verkehren dürfen, so dass aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Notwendigkeit für eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten (Fahrradverkehr und motorisierter Individualverkehr) bestehe. Somit könne der Radweg nicht auf Kosten des Bundes finanziert werden.

Nach Aussage des Bundes könnte der Radweg allerdings vorgesehen werden, wenn eine Finanzierung der erforderlichen Mehrkosten von anderer Stelle aus erfolgen würde.

9. *ob es entlang des Rheins andere, mit Karlsruhe vergleichbare Städte und Oberzentren mit nur einer Rheinbrücke gibt.*

Der Landesregierung sind entlang des Rheins keine anderen, mit Karlsruhe vergleichbare Städte und Oberzentren bekannt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Winfried Hermann', with a long horizontal flourish extending to the right.

Winfried Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur