

Kleine Anfrage

der Abg. Bettina Lisbach und Alexander Salomon GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Planfeststellungsverfahren zweite Rheinbrücke – aktuelle Entwicklung

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Womit begründet sie den von ihr Anfang August verkündeten Strategiewechsel beim Planfeststellungsverfahren für die zweite Rheinbrücke mit Verzicht auf eine Umplanung des Knotenpunkts Dea-Scholven-Straße/Esso-Straße für eine spätere Anbindung der neuen Brücke an die Bundesstraße (B) 36?
2. Wie bewertet sie die Kritik des Bundesrechnungshofs, derzufolge das Projekt zweite Rheinbrücke unter anderem aufgrund geringer Fernverkehrsrelevanz weder wirtschaftlich noch notwendig ist?
3. Welche Untersuchungen wurden seitens des Landes mit welchen Ergebnissen als Folge der Kritik des Bundesrechnungshofs in Auftrag gegeben?
4. Wie will sie sicherstellen, dass keine verkehrlich widersinnige Lösung – zweite Rheinbrücke mit ausschließlicher Anbindung an die Südtangente realisiert wird – eine Lösung, die sowohl von Gegnerinnen und Gegnern wie von Befürworterinnen und Befürwortern der zweiten Rheinbrücke abgelehnt wird?
5. Wie bewertet sie das zum Faktencheck zur zweiten Rheinbrücke 2011 dargestellte Gutachten, demzufolge etwa 500 Fahrzeuge bzw. 600 Personen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf den öffentlichen Personennahverkehr verlagert werden müssten, um die Entstehung morgendlicher Staus auf besondere Ausnahmesituationen zu reduzieren?
6. Für wie belastbar und für wie zwingend hält sie die negativen Aussagen der Landesregierung Rheinland-Pfalz hinsichtlich der Machbarkeit einer Ersatzbrücke?

7. Mit welchen ökologischen Beeinträchtigungen auf badischer Seite, insbesondere im Bereich der im Landschaftsplan als Naturschutzgebiet vorgeschlagenen Knielinger Waid, wäre bei Bau und Betrieb der Querspange zur B 36 zu rechnen?
8. Welche Bedeutung misst sie dem Umstand bei, dass der Karlsruher Gemeinderat das Projekt zweite Rheinbrücke mehrheitlich ablehnt?
9. Bis wann ist mit einem Beschluss zum Planfeststellungsverfahren zweite Rheinbrücke zu rechnen, wenn der Bund einer von den Verkehrsministerien in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg angestrebten vollständigen Trennung der beiden Planfeststellungsverfahren Rheinbrücke und Querspange zur B 36 zustimmt?
10. Für wann plant das Verkehrsministerium einen Termin in Karlsruhe, um die Öffentlichkeit über den aktuellen Stand der Planung und den geänderten Zeitplan zu informieren?

06.10.2016

Lisbach, Salomon GRÜNE

Begründung

Anfang August hat der Verkehrsminister bekannt gegeben, dass die Landesregierungen Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg sich mit einem gemeinsamen Schreiben an den Bund wenden wollen, um darauf hinzuwirken, dass das Planfeststellungsverfahren zweite Rheinbrücke ohne Umplanung des Knotenpunkts Dea-Scholven-Straße/Esso-Straße zur Anbindung an die B 36 fortgeführt und abgeschlossen werden soll. Die Kleine Anfrage soll die Hintergründe für diesen Strategiewechsel und die neue Zeitplanung der Landesregierung in Sachen zweite Rheinbrücke beleuchten.

Antwort

Mit Schreiben vom 31. Oktober 2016 Nr. 2-39.-B293RLP-KA/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Womit begründet sie den von ihr Anfang August verkündeten Strategiewechsel beim Planfeststellungsverfahren für die zweite Rheinbrücke mit Verzicht auf eine Umplanung des Knotenpunkts Dea-Scholven-Straße/Esso-Straße für eine spätere Anbindung der neuen Brücke an die Bundesstraße (B) 36?*

Die Änderung der Antragsunterlagen für das laufende Planfeststellungsverfahren durch Umplanung des Knotenpunktes Dea-Scholven-Straße/Esso-Straße würde zu einer Verzögerung des Planfeststellungsbeschlusses von voraussichtlich zwei Jahren führen. Aufgrund dieses Zeitverzugs müssten die dann womöglich veralteten Gutachten auf Kosten des Landes erneuert werden. Um diesen Verlust an Zeit und Geld zu vermeiden wurde entschieden, das Planfeststellungsverfahren mit der ursprünglichen Planung zu Ende zu führen.

Außerdem müssen auf Rheinland-Pfälzer Seite vor dem Bau der 2. Rheinbrücke umfangreiche und zeitintensive CEF-Maßnahmen umgesetzt werden. Diese Zeit wird die Straßenbauverwaltung von Baden-Württemberg nutzen, um die Planung der B 293 bis zur B 36 einschließlich der Umplanung des Knotenpunktes Dea-Scholven-Straße/Esso-Straße voranzutreiben und möglichst auch planfestzustellen.

Mit der Anfang August verkündeten Strategie verfolgt das Land also eine zeit- und kosteneffiziente Vorgehensweise.

2. Wie bewertet sie die Kritik des Bundesrechnungshofs, derzufolge das Projekt zweite Rheinbrücke unter anderem aufgrund geringer Fernverkehrsrelevanz weder wirtschaftlich noch notwendig ist?

Die Landesregierung hat die Kritik des Bundesrechnungshofs zur Kenntnis genommen. Diese zu bewerten und Schlüsse daraus zu ziehen, ist Sache des Bundes.

3. Welche Untersuchungen wurden seitens des Landes mit welchen Ergebnissen als Folge der Kritik des Bundesrechnungshofs in Auftrag gegeben?

Der Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages hat infolge der Kritik des Bundesrechnungshofs das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) gebeten, weitere Untersuchungen zu veranlassen.

Der Aufforderung des BMVI folgend, hat die Straßenbauverwaltung des Landes die folgenden Untersuchungen beauftragt bzw. vorgesehen:

– Verkehrsuntersuchung	beauftragt, liegt zum Teil vor
– Straßenplanung	beauftragt, liegt zum Teil vor
– Landschaftspflegerische Begleitplanung	beauftragt
– Schalltechnische Untersuchung	beauftragt
– Luftschadstoffuntersuchung	noch nicht beauftragt

Es liegen noch keine endgültigen Ergebnisse der beauftragten Untersuchungen vor.

4. Wie will sie sicherstellen, dass keine verkehrlich widersinnige Lösung – zweite Rheinbrücke mit ausschließlicher Anbindung an die Südtangente realisiert wird – eine Lösung, die sowohl von Gegnerinnen und Gegnern wie von Befürworterinnen und Befürwortern der zweiten Rheinbrücke abgelehnt wird?

Aus Gründen der Redundanz und dem erheblichen verkehrlichen Nutzen auf der Rheinland-Pfälzer Seite handelt es sich bei der derzeitigen Antragsplanung für die 2. Rheinbrücke nicht um eine verkehrlich widersinnige Lösung. Dies wird von den Befürworterinnen und Befürwortern sicherlich auch so gesehen. Wenngleich es sich dabei auf Baden-Württemberg Seite nicht um eine gute Lösung handeln würde. Deshalb wird das Land darauf hinwirken, dass mit der 2. Rheinbrücke ein Anschluss an die B 36 realisiert wird.

5. Wie bewertet sie das zum Faktencheck zur zweiten Rheinbrücke 2011 dargestellte Gutachten, demzufolge etwa 500 Fahrzeuge bzw. 600 Personen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf den öffentlichen Personennahverkehr verlagert werden müssten, um die Entstehung morgendlicher Staus auf besondere Ausnahmesituationen zu reduzieren?

Der Faktencheck hat neben der genannten Feststellung auch gezeigt, dass in der morgendlichen Spitzenstunde aufgrund der bereits vorhandenen Schienennetzbelastung nur eine einzige weitere Bahn mit 200 bis 250 Sitzplätzen je Richtung verkehren könnte. Hierdurch entstehen jedoch erheblichen Mehrkosten, für die es keinen Kostenträger gibt. Die Bahn ist daher nicht in der Lage, ausreichende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen.

6. Für wie belastbar und für wie zwingend hält sie die negativen Aussagen der Landesregierung Rheinland-Pfalz hinsichtlich der Machbarkeit einer Ersatzbrücke?

Die Aussagen aus Rheinland-Pfalz belegen nach unserer Auffassung hinlänglich, dass eine Brücke zwischen den Brücken nicht mit vertretbarem Aufwand gebaut werden kann.

Hinzu kommt, dass bei Gründungsarbeiten für eine Brücke zwischen den Brücken Setzungen, Hebungen oder Verschiebungen an den Bestandsbauwerken nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden können, da sich die Gründungsbereiche überlagern und damit gegenseitig beeinflussen. Dies gilt sowohl für die Flusspfeiler als auch für die Widerlager. Die Folgen einer solchen gegenseitigen Beeinflussung zeigten sich im Februar 2015 beim Bau der neuen Schiersteiner Brücke in Rheinland-Pfalz. Bei der Herstellung der Gründung der neuen Brücke kam es zu erheblichen Setzungen bei der noch unter Verkehr befindlichen alten Brücke, die daraufhin für zwei Monate für den Verkehr komplett gesperrt werden musste und anschließend bis November 2015 nur von Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen befahren werden konnte.

7. Mit welchen ökologischen Beeinträchtigungen auf badischer Seite, insbesondere im Bereich der im Landschaftsplan als Naturschutzgebiet vorgeschlagenen Knielinger Waid, wäre bei Bau und Betrieb der Querspange zur B 36 zu rechnen?

Hinsichtlich der ökologischen Beeinträchtigungen kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine belastbare Aussage gemacht werden, da die genaue Lage der Querspange zur B 36 noch nicht festgelegt ist. Sie erfolgt unter anderem auf der Grundlage einer Risikobewertung, die im Rahmen einer noch durchzuführenden Umweltverträglichkeitsstudie erstellt wird. Dabei wird den gegebenen naturschutzfachlichen Belangen Rechnung getragen.

8. Welche Bedeutung misst sie dem Umstand bei, dass der Karlsruher Gemeinderat das Projekt zweite Rheinbrücke mehrheitlich ablehnt?

Die Landesregierung bedauert, dass der Karlsruher Gemeinderat noch nicht mehrheitlich die Notwendigkeit einer zweiten Rheinbrücke erkannt hat. Allerdings ist sie zuversichtlich, dass durch die jetzt mögliche Weiterführung der zweiten Rheinquerung bis zur B 36 die Mehrzahl der Gemeinderäte vom Nutzen, auch für die Stadt Karlsruhe, überzeugt werden kann.

9. Bis wann ist mit einem Beschluss zum Planfeststellungsverfahren zweite Rheinbrücke zu rechnen, wenn der Bund einer von den Verkehrsministerien in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg angestrebten vollständigen Trennung der beiden Planfeststellungsverfahren Rheinbrücke und Querspange zur B 36 zustimmt?

Derzeit wird für die beantragte Trasse der B 293 bis zum Ölkreuz mit einem Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2017 gerechnet.

10. Für wann plant das Verkehrsministerium einen Termin in Karlsruhe, um die Öffentlichkeit über den aktuellen Stand der Planung und den geänderten Zeitplan zu informieren?

In Ergänzung zum Planfeststellungsverfahren wurde die Öffentlichkeit bereits umfassend im Zuge des zweitägigen Faktenchecks im Jahr 2011 über die beantragte Trasse der 2. Rheinbrücke bis zum Ölkreuz informiert. Umfangreiche Informationen zum Faktencheck sind auch weiterhin auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr abrufbar. Seitdem hat sich an den Antragsunterlagen auf Baden-Württemberger Seite nichts wesentlich geändert.

Über die weiterführende Planung bis zur B 36 werden zunächst Abstimmungsgespräche mit der Stadt geführt. Wenn daraus eine oder mehrere mögliche Trassenvarianten entwickelt wurden, ist auch eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung sinnvoll. Wann dies der Fall sein wird, steht derzeit noch nicht fest.

Da die Landesregierung bislang eine zwar gewissenhafte aber dennoch möglichst zügige Abwicklung des Projektes anstrebte, sich aber auf keinen Zeitplan festgelegt hatte, kann sie auch nicht über eine Änderung des Zeitplans informieren. Über das Fortschreiten des Projekts wird die Öffentlichkeit weiterhin über die Presse informiert.

Hermann
Minister für Verkehr