

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Gisela Splett GRÜNE

und

Antwort

des Innenministeriums

B 10 bei Karlsruhe (2. Rheinbrücke)

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. In welchem Umfang (getrennt nach Lkw und Pkw) wird die Rheinbrücke Karlsruhe–Wörth von weiträumigen Verkehren (> 100 km) und von internationalem Durchfahrtsverkehr genutzt?
2. Wie setzen sich die Verkehre auf der Rheinbrücke zusammen (Pkw/Lkw, Nah-/Fernverkehr, Tag-/Nachtanteil – bitte mit Quellenangabe)?
- 3) Welche (Bundesfern-)Straßenverbindungen stehen den weiträumigen Ost-/Westverkehren im Land zur Verfügung, und wie beurteilt die Landesregierung die Verkehrsqualität dieser Straßenzüge?
4. Welche Untersuchungen zur Bestandserhebung und Sanierung liegen zur Rheinbrücke Karlsruhe–Wörth vor, wann und von wem wurden sie erstellt, welche Aufgabenstellungen lagen jeweils zugrunde, und zu welchen Ergebnissen kamen die Untersuchungen?
5. Welches Bundesland und welche Behörden sind für die Bestandserhebung, Wartung und Sanierung der Rheinbrücke Karlsruhe–Wörth verantwortlich?
6. Wie war das Land am Raumordnungsverfahren des Landes Rheinland-Pfalz beteiligt, und welche Stellungnahmen wurden von der Landesregierung bzw. ihren nachgeordneten Behörden abgegeben?
7. Welche Rechtsgrundlage und/oder Entscheidung politischer Gremien liegt dem Übergreifen des Raumordnungsverfahrens „2. Rheinbrücke“ auf baden-württembergisches Gebiet zugrunde?

8. Liegen der Landesregierung (bzw. nachgeordneten Behörden) die kompletten Verfahrensakten vom Raumordnungsverfahren, insbesondere ein Protokoll des Erörterungstermins mit den dortigen Stellungnahmen der Landesbehörden, sonstiger Träger öffentlicher Belange (TöB) und weiterer Verfahrensteilnehmenden vor, und wo sind diese Akten einsehbar?
9. Welche Konzeption und welcher Verfahrensstand bestehen hinsichtlich der Verkehrsübernahme an der Landesgrenze und der Weiterführung bis zur Bundesautobahn (BAB) A 8?

30. 08. 2006

Dr. Splett GRÜNE

Begründung

Die Bundesrepublik Deutschland und das Land Baden-Württemberg betreiben den Ausbau des Fernstraßennetzes. Im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der BAB A 8, Mühlhausen–Hohenstadt verweist die Straßenbauverwaltung auf die internationale Bedeutung dieser Bundesfernstraße und stellt fest: „Der Streckenzug ist zurzeit noch zwischen dem Saargebiet und Karlsruhe bzw. in München unterbrochen.“

Im Zuge der B 10 Landau–Pirmasens hat das Land Rheinland-Pfalz begonnen, die Strecke westlich von Pirmasens auf BAB-Querschnitt auszubauen. Diese Bemühungen werden durch den Bundesverkehrswegeplan gestützt. Eine Weiterführung der Ausbaumaßnahmen wird erwartet. Im weiteren Verlauf der B 10 quert diese den Rhein bei Wörth auf einer Stahlverbundbrücke in Schrägseilausführung. Das Brückenbauwerk bedarf der Sanierung – behauptet die Straßenbauverwaltung. Zu Umfang und Ausführungsmöglichkeiten der Sanierung erfolgten Untersuchungen. Das Land Rheinland-Pfalz geht davon aus, dass das Brückenbauwerk aufgrund der Sanierung komplett gesperrt werden muss. Die Landesregierungen von Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg gehen nach eigenem Bekunden davon aus, dass aufgrund der Brückensanierung der Bau einer zweiten Rheinbrücke erforderlich sein wird.

Zum dargelegten Gesamtkomplex besteht Klärungsbedarf. Deshalb wird diese Anfrage vorgelegt.

Antwort

Mit Schreiben vom 27. September 2006 Nr. 65–3941.5/85 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. In welchem Umfang (getrennt nach Lkw und Pkw) wird die Rheinbrücke Karlsruhe–Wörth von weiträumigen Verkehren (> 100 km) und von internationalem Durchfahrtsverkehr genutzt?

Zu 1.:

Untersuchungen zum Umfang von weiträumigen Verkehren (> 100 km) und von internationalem Durchfahrtsverkehr auf der B 10, Rheinbrücke Karls-

ruhe, liegen nicht vor. Aus den vorhandenen Verkehrsuntersuchungen des Ingenieurbüros Modus Consult lässt sich hierzu nichts entnehmen.

2. Wie setzen sich die Verkehre auf der Rheinbrücke zusammen (Pkw/Lkw, Nah-/Fernverkehr, Tag-/Nachtanteil – bitte mit Quellenangabe)?

Zu 2.:

An der Rheinbrücke ist eine Dauerzählstelle eingerichtet, die von der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz (Landesbetrieb für Straßen und Verkehr, Koblenz) betrieben und ausgewertet wird. Die Jahresauswertung 2005 ergab für den Zeitbereich Montag bis Freitag einen durchschnittlich täglichen Verkehr von 78.320 Kfz/24 h. Der Anteil des Schwerverkehrs betrug 10.392 Lkw/24 h (13,3 %). Die mittleren stündlichen Tageswerte (6 h bis 22 h) betragen 4.450 Kfz/h, davon 544 Lkw/h (12,2 %). Die mittleren stündlichen Nachtwerte (22 h bis 6 h) betragen 890 Kfz/h mit einem Schwerverkehrsanteil von 212 Lkw/h (23,8 %).

Die Unterscheidung in Nah- und Fernverkehr ist an einer automatischen Dauerzählstelle möglich.

In einer Broschüre des Stadtplanungsamt Karlsruhe vom Oktober 2005 zur B-10-Nordtangente und zweiten Rheinbrücke wird, durch Auswertung von Fahrbeziehungen, derjenige Verkehrsanteil, der über die Rheinbrücke fährt und weder Quelle noch Ziel in Karlsruhe hat (Durchgangsverkehr), auf etwa 12 % geschätzt.

3. Welche (Bundesfern-)Straßenverbindungen stehen den weiträumigen Ost-/Westverkehren im Land zur Verfügung, und wie beurteilt die Landesregierung die Verkehrsqualität dieser Straßenzüge?

Zu 3.:

Die wichtigsten Bundesfernstraßenverbindungen für den West-Ost-Verkehr im Land Baden-Württemberg sind:

- A 6, Saarbrücken–Mannheim–Heilbronn–Nürnberg
- A 8, Karlsruhe–Ulm–Stuttgart–München
- B 31/B 311, Freiburg–Ulm

Die Strecken sind stark belastet und abschnittsweise auch überlastet. Zahlreiche Abschnitte dieser Strecken befinden sich deshalb im Bau oder in der Planung.

4. Welche Untersuchungen zur Bestandserhebung und Sanierung liegen zur Rheinbrücke Karlsruhe–Wörth vor, wann und von wem wurden sie erstellt, welche Aufgabenstellungen lagen jeweils zugrunde, und zu welchen Ergebnissen kamen die Untersuchungen?

Zu 4.:

Zur Bestandserhebung und für die Instandsetzungen liegen für die Rheinbrücke Maxau folgende Berichte vor:

a) Die Prüfberichte der letzten Hauptprüfungen für den Über- und Unterbau (Widerlager, Pfeiler)

b) Sonderprüfung für die Widerlager

Die Rheinbrücke Maxau wird regelmäßig nach DIN 1076 geprüft. Die regelmäßige Hauptprüfung erfolgt im Abstand von sechs Jahren. Drei Jahre nach einer Hauptprüfung wird eine so genannte einfache Prüfung durchgeführt. Aufgrund dieser Prüfungen wird das Instandsetzungsprogramm für die Rheinbrücke Maxau entwickelt. Die letzte Hauptprüfung wurde im Jahre 2003 und eine Sonderprüfung im Jahre 2005 durchgeführt. Die Prüfungen erfolgten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe.

c) Bericht/Gutachten über die Restlebensdauer für die Rheinbrücke Maxau

Der Bericht über die Restlebensdauer für die Rheinbrücke wurde im November 1997 von der Ingenieurgruppe Bauen, Karlsruhe, erstellt. Die Aufgabenstellung war, frühzeitig eventuelle Schäden festzustellen und die Restlebensdauer der Brücke abzuschätzen. Nach diesem Bericht ist mit einer Restlebensdauer der Brücke von ca. 15 bis 20 Jahren zu rechnen. Ab 2006 rechnet verbleibt damit noch eine theoretische Restlebensdauer von ca. 6 bis 11 Jahren. Bezüglich möglicher Schäden muss dann z.B. mit Rissen in der Fahrbahnplatte gerechnet werden. Treten diese auf, wird für die Sanierung eine Teilspernung, gegebenenfalls sogar eine zeitweise Vollsperrung erforderlich.

Durch die letzte Hauptprüfung wurde 2003 festgestellt, dass der Korrosionsschutz im Innern des Brückenüberbaus erneuert werden müsste. Diese Arbeiten werden zurzeit ausgeführt. Die Sonderprüfung der Widerlager ergab, dass die Innendecke der Widerlager undicht ist. Diese Schäden werden demnächst instandgesetzt. Dafür sind halbseitige Sperrungen erforderlich.

d) Prüfbericht für die Schrägseile

Die Schrägseile sind im März 2006 durch die Materialprüfanstalt der Universität Stuttgart geprüft worden. Als Ergebnis der Seilprüfung kann zusammengefasst werden: Die Schichtdicke der Seildeckbeschichtung ist an einigen Stellen zu gering. Die Deckbeschichtung muss nachgebessert werden. Zwischen den Seilen sind häufig Risse und Aufwölbungen im Bereich der Fugenverfüllung vorhanden. An einem Seil gibt es mechanische Beschädigungen. Diese Beschädigungen werden in Kürze noch näher untersucht, um festzustellen, ob das Stahlseil geschädigt ist.

5. Welches Bundesland und welche Behörden sind für die Bestandserhebung, Wartung und Sanierung der Rheinbrücke Karlsruhe-Wörth verantwortlich?

Zu 5.:

Nach einer Vereinbarung zwischen den Ländern Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz ist das Land Baden-Württemberg – vertreten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe – als Auftragsverwaltung des Bundes zuständig für die Bestandserhebung, Wartung und Instandsetzung der Rheinbrücke Karlsruhe-Maxau.

6. *Wie war das Land am Raumordnungsverfahren des Landes Rheinland-Pfalz beteiligt, und welche Stellungnahmen wurden von der Landesregierung bzw. ihren nachgeordneten Behörden abgegeben?*

Zu 6.:

Die Höhere Landesplanungsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe wurde an dem Raumordnungsverfahren beteiligt. Diese hat die Unterlagen an die anderen Fachabteilungen des Regierungspräsidiums, an den Regionalverband Mittlerer Oberrhein, den Nachbarschaftsverband Karlsruhe und die Stadt Karlsruhe mit der Bitte um Stellungnahme weitergeleitet. Eine Stellungnahme haben das Regierungspräsidium für das Land, der Regionalverband sowie die Stadt Karlsruhe abgegeben. Die Höhere Landesplanungsbehörde hat dann bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd eine gebündelte Stellungnahme mit Mehrfertigungen der Stellungnahmen der jeweiligen Behörden abgegeben.

7. *Welche Rechtsgrundlage und/oder Entscheidung politischer Gremien liegt dem Übergreifen des Raumordnungsverfahrens „2. Rheinbrücke“ auf baden-württembergisches Gebiet zugrunde?*

Zu 7.:

Das Raumordnungsverfahren zur raumordnerischen Abwägung der Varianten wurde nur auf rheinland-pfälzischer Seite durchgeführt. Da jedoch die Fortsetzung eines Teils der Brücke und ein Teil der Trasse auf baden-württembergischem Gebiet liegen, haben die bei Ziffer 6 genannten Behörden als Betroffene eine Stellungnahme abgegeben. Baden-Württemberg hat von der Durchführung eines eigenen Raumordnungsverfahrens abgesehen, da die Maßnahme durch andere Pläne (Regionalplan, Flächennutzungsplan) bereits ausreichend verfestigt ist.

8. *Liegen der Landesregierung (bzw. nachgeordneten Behörden) die kompletten Verfahrensakten vom Raumordnungsverfahren, insbesondere ein Protokoll des Erörterungstermins mit den dortigen Stellungnahmen der Landesbehörden, sonstiger Träger öffentlicher Belange (TöB) und weiterer Verfahrensteilnehmenden vor, und wo sind diese Akten einsehbar?*

Zu 8.:

Das Raumordnungsverfahren wurde von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd in Neustadt an der Weinstraße durchgeführt. Sie hat einen „Raumordnerischen Entscheid“ für den geplanten Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth erlassen. Dieser enthält unter anderem eine Zusammenfassung der Stellungnahmen und Ergebnisse der Anhörung. Der Entscheid liegt dem Regierungspräsidium Karlsruhe vor. Vom Erörterungstermin wurde kein Protokoll gefertigt. Die Verfahrensakten liegen nur bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd vor.

9. *Welche Konzeption und welcher Verfahrensstand bestehen hinsichtlich der Verkehrsübernahme an der Landesgrenze und der Weiterführung bis zur Bundesautobahn (BAB) A 8?*

Zu 9.:

Im „Raumordnerischen Bescheid“ wurde entschieden, dass die so genannte Variante I den Erfordernissen der Raum- und Landesplanung entspricht. Da-

bei würde die von der B 9 kommende B 10 auf baden-württembergischer Seite parallel zur DEA-Scholven-Straße geführt und anschließend durch Ausbau der Raffineriestraße westlich von Knielingen an die bestehende B 10 bzw. die Südtangente Karlsruhe angeschlossen.

Noch im September 2006 wird beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Linienbestimmungsverfahren nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes beantragt.

Rech

Innenminister