

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP

und

Antwort

des Innenministeriums

Zweite Rheinbrücke in Karlsruhe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung die in der Technologieregion Karlsruhe von mehreren Seiten erhobene Forderung nach einer zweiten Rheinbrücke?
2. Gibt es Prognosen, wie sich das Verkehrsaufkommen auf der bestehenden Rheinbrücke in den nächsten Jahren entwickeln wird?
3. Wurden bereits Gespräche mit Rheinland-Pfalz über eine Standortentscheidung aufgenommen?
4. Welche der möglichen Realisierungsvarianten präferiert die Landesregierung?
5. Wann könnte mit dem Bau frühestens begonnen werden?
6. Wie stellt sich die Finanzierung dar?

10. 05. 2007

Dr. Rülke FDP/DVP

Antwort

Mit Schreiben vom 30. Mai 2007 Nr. 65–3941.5/85 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie bewertet die Landesregierung die in der Technologieregion Karlsruhe von mehreren Seiten erhobene Forderung nach einer zweiten Rheinbrücke?*
2. *Gibt es Prognosen, wie sich das Verkehrsaufkommen auf der bestehenden Rheinbrücke in den nächsten Jahren entwickeln wird?*

Zu 1. und 2.:

Die bestehende Rheinbrücke bei Karlsruhe im Zuge der B 10 ist einer sehr hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt. Im Jahr 1999 lag die ermittelte Verkehrsstärke bereits bei 80.000 Kfz/Tag (durchschnittlicher Verkehr in 24 Stunden). Auswertungen der Dauerzählstelle auf der Rheinbrücke haben ergeben, dass der Verkehr stetig zunimmt und für das Jahr 2025 mit einer Belastung von 100.000 Kfz/Tag gerechnet werden muss. Bei dem hohen Verkehrsaufkommen auf der B 10 sowie entlang der Südtangente und den parallelen städtischen Straßen sind keine Leistungsfähigkeitsreserven mehr vorhanden, sodass durch Verkehrslenkungsmaßnahmen keine weiteren Kapazitätserhöhungen erzielt werden können.

Das Bauwerk ist erheblichen Schwingungen und Belastungen ausgesetzt. Bereits 1997 wurde in einer Untersuchung die Restlebensdauer der Fahrbahnplatte rechnerisch bei einer sechsstreifigen Verkehrsführung mit 15 bis 20 Jahren ermittelt. Ab dem Jahr 2007 gerechnet verbliebe damit eine theoretische Restnutzungsdauer von ca. 5 bis 10 Jahren. Ob dies der tatsächlichen Restnutzungsdauer entspricht, kann nicht vorausbestimmt werden.

Jedoch müssen für dieses Szenario und die erkennbaren Leistungsfähigkeitsdefizite schon heute die Weichen gestellt werden, um einem Verkehrskollaps an diesem für die gesamte Raumschaft wichtigen Rheinübergang vorzubeugen. Erfahrungen bei in den letzten Jahren regelmäßig durchgeführten Erhaltungsarbeiten haben gezeigt, dass es bei den hierzu notwendig gewordenen Teilsperren stets zu erheblichen Verkehrsbehinderungen gekommen ist. Verschärft und nicht mehr vertretbar wird diese Situation, wenn bei einer grundhaften Instandsetzung von tragenden Teilen des Brückenüberbaus und angesichts einer künftig noch höheren Verkehrsbelastung neben Teilsperren auch zeitweise Vollsperrungen notwendig werden.

Die Landesregierung von Baden-Württemberg bekräftigt daher die Notwendigkeit einer raschen Realisierung einer zweiten Rheinbrücke.

3. *Wurden bereits Gespräche mit Rheinland-Pfalz über eine Standortentscheidung aufgenommen?*

Zu 3.:

Aus planerischer Sicht ist die Trassenführung für eine zweite Rheinbrücke hauptsächlich seitens des Landes Rheinland-Pfalz zu entscheiden. Dort liegt der längere Abschnitt der Maßnahme, und dort ergeben sich vorwiegend bei Wohn- und Schutzgebieten (je nach Variante) auch die größeren Betroffenheiten. Dies fand Ausdruck darin, dass es das Land Rheinland-Pfalz für erforderlich hielt, auf seiner Seite ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen. Im Zuge dieses Verfahrens hat Baden-Württemberg eine fachtechnische Stellungnahme abgegeben. Auf baden-württembergischer Seite ist ein ROV hingegen nicht notwendig.

Im ROV wurden von neun untersuchten Trassenführungen nur noch zwei Varianten – Nordvariante ca. 1,4 km nördlich der bestehenden Rheinbrücke mit Anschluss an die B 9 bei Jockgrim und Variante „Parallelbrücke“ – behandelt. Der raumordnerische Entscheid mit Empfehlung der Nordvariante wurde zwischenzeitlich erlassen. Die Standortentscheidung wird im Rahmen eines Linienbestimmungsverfahrens getroffen, das im vorliegendem Fall vom Bund verlangt wurde. Rheinland-Pfalz hat im Einvernehmen mit Baden-Württemberg den entsprechenden Antrag gestellt.

4. Welche der möglichen Realisierungsvarianten präferiert die Landesregierung?

Zu 4.:

Unabhängig davon, welche Linie für die zweite Rheinbrücke vom Bund bestimmt wird, ist der Anschluss an das bestehende Straßennetz auf baden-württembergischer Seite in jedem Fall möglich.

Nach Festlegung der Trassenführung werden beide Bundesländer einen gemeinsamen Vorentwurf aufstellen und die weiteren planerischen und planrechtlichen Schritte abstimmen.

5. Wann könnte mit dem Bau frühestens begonnen werden?

Zu 5.:

Im Rahmen der Entwurfsbearbeitung müssen zunächst umfangreiche naturschutzrechtliche Themen abgearbeitet werden. Nach Aufstellung und Genehmigung des Entwurfs ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für das Jahr 2009 vorgesehen. Ziel ist es, für die Maßnahme – auch wenn zwei Bundesländer betroffen sind – ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Aus heutiger Sicht wäre ein Baubeginn dann frühestens ab den Jahren 2011/2012 möglich.

6. Wie stellt sich die Finanzierung dar?

Zu 6.:

Kostenträger für die neue Rheinbrücke mit Anschluss an das bestehende Straßennetz ist der Bund.

Rech

Innenminister