

## **Antrag**

**der Abg. Manfred Groh u. a. CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Vorgehensweise der Landesregierung beim Bau einer zweiten Rheinbrücke Karlsruhe/Wörth und bei der Fortsetzung des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Nord**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. inwiefern die Aussage zutrifft „Auf Arbeitsebene und zwischen den beiden Regierungschefs Malu Dreyer (SPD) und Winfried Kretschmann (GRÜNE) sei die Alternative sehr wohl abgestimmt, behauptet Splett“ (Stuttgarter Nachrichten „Eine Brücke, die trennt anstatt zu verbinden“ vom 5. Oktober 2013);
2. falls Ziffer 1 zutrifft, wann sie (Datum und Uhrzeit) erstmals die Landesregierung von Rheinland-Pfalz auf Arbeitsebene und auf Ebene der Regierungschefs über ihre Absichten zur Aufnahme einer Ersatzbrücke in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) informiert hat (die Frage schließt informelle Gespräche auf beiden Ebenen mit ein);
3. inwiefern ihr die Antwort: „nein“ des rheinland-pfälzischen Ministers für Inneres, Sport und Infrastruktur auf eine parlamentarische Anfrage „Wird sich Rheinland-Pfalz für die Aufnahme der Ersatzbrücke in den Bundesverkehrswegeplan engagieren?“ (Landtagsdrucksache Rheinland-Pfalz 16/2904) bekannt ist und wie sie diese ggf. aus Sicht Baden-Württembergs bewertet;
4. wie sich die Aussage des rheinland-pfälzischen Ministers für Inneres, Sport und Infrastruktur mit der Aussage von Staatssekretärin Dr. Splett vereinbaren lässt (siehe Ziffer 1), wonach das Vorgehen zu einer möglichen Ersatzbrücke zwischen beiden Seiten abgestimmt sei und welche Konsequenzen sich ergeben, wenn Rheinland-Pfalz diese nicht zum Bundesverkehrswegeplan 2015 anmeldet;
5. warum die zweite Rheinbrücke als „Rheinquerung bei Karlsruhe“ lediglich als Sonderfall außerhalb der Priorisierungsliste (ohne Ranking) eingestuft wurde (Bekanntgabe des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 20. November 2013);

Eingegangen: 28. 11. 2013 / Ausgegeben: 13. 01. 2014

**1**

6. in welcher Phase sich das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren zur zweiten Rheinbrücke befindet und ob ggf. bereits am Planfeststellungsbeschluss geschrieben wird;
7. inwiefern es zutrifft, dass die zweite Rheinbrücke erfolgreich verhindert wurde;
8. warum die seit über zwei Jahrzehnten baurechtlich genehmigte Fortsetzungstrasse des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Nord bis zur Haid-und-Neu-Straße von Grün-Rot nicht einmal mehr in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 angemeldet wurde;
9. warum das Land Baden-Württemberg damit auf eine Finanzierung durch den Bund verzichtet, obwohl ersichtlich ist, dass die Stadt Karlsruhe auch mit Zuschüssen des Landes diese Trasse nicht finanzieren kann.

27. 11. 2013

Groh, Köberle, Razavi, Dr. Rapp,  
Kunzmann, Schreiner, Schwehr, Mack CDU

#### Begründung

Der Vorstoß des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zum Bau einer Ersatzbrücke bei Karlsruhe sorgt nach wie vor auf beiden Seiten des Rheins für teils erhebliche Irritationen. Der Antrag soll zum einen klären, seit wann es von der Landesregierung entsprechende Überlegungen für dieses Vorhaben gibt. Zum anderen soll der Antrag neu aufgeworfene Fragen aus der Stellungnahme zum Antrag 15/4101 klären. Die Antragsteller heben erneut hervor, dass die Ersatzbrücke keine zusätzliche Rheinquerung ist, sondern lediglich die bestehende Rheinbrücke Maxau ersetzen würde. In der Folge ist davon auszugehen, dass eine Ersatzbrücke keine neuen Kapazitäten für den Straßenverkehr schaffen und damit ein Planungsziel des Bundes klar verfehlen würde. Auch die vom Bund geforderte Redundanz wird mit einer „Ersatzbrücke“ nicht erzielt. Die Region PAMINA (Karlsruhe, Südpfalz und Nordelsass) benötigt aber eine zweite Rheinbrücke, um die prognostizierten Verkehrszuwächse aufnehmen zu können. Seit über zwei Jahrzehnten ist die Fortsetzungstrasse des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Nord bis zur Haid-und-Neu-Straße baurechtlich genehmigt. Diese Trasse ist nicht einmal mehr im BVWP 2015 angemeldet worden. Damit bleibt bei diesem Verhalten nur der Weg einer kommunalen Lösung. Diese aber müsste die Stadt Karlsruhe aus der angespannten Stadtkasse alleine stemmen, da Zuschüsse des Landes aufgrund der geänderten Verteilungspraxis nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nicht mehr zur Diskussion stehen werden.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2013 Nr. 2-3941.5/85 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Staatsministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen*

*zu berichten,*

1. inwiefern die Aussage zutrifft „Auf Arbeitsebene und zwischen den beiden Regierungschefs Malu Dreyer (SPD) und Winfried Kretschmann (GRÜNE) sei die Alternative sehr wohl abgestimmt, behauptet Splett“ (Stuttgarter Nachrichten „Eine Brücke, die trennt anstatt zu verbinden“ vom 5. Oktober 2013);

2. falls Ziffer 1 zutrifft, wann sie (Datum und Uhrzeit) erstmals die Landesregierung von Rheinland-Pfalz auf Arbeitsebene und auf Ebene der Regierungschefs über ihre Absichten zur Aufnahme einer Ersatzbrücke in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) informiert hat (die Frage schließt informelle Gespräche auf beiden Ebenen mit ein);

Herr Ministerpräsident Kretschmann hat am 12. September 2013 anlässlich eines Antrittsbesuches bei Frau Ministerpräsidentin Malu Dreyer in Mainz über die Pläne des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur für die Anmeldung einer Ersatzbrücke informiert.

Ein erstes Telefonat auf Arbeitsebene zur zusätzlichen Anmeldung einer sechsstreifigen Ersatzbrücke für die bestehende vierstreifige Rheinbrücke fand zwischen den zuständigen Referaten der jeweiligen Verkehrsministerien am 4. September 2013 statt. Die genaue Uhrzeit kann nicht mehr angegeben werden, da entsprechende Telefonate auf Arbeitsebene häufig stattfinden und daher in der Regel nicht dokumentiert werden.

3. inwiefern ihr die Antwort: „nein“ des rheinland-pfälzischen Ministers für Inneres, Sport und Infrastruktur auf eine parlamentarische Anfrage „Wird sich Rheinland-Pfalz für die Aufnahme der Ersatzbrücke in den Bundesverkehrswegeplan engagieren?“ (Landtagsdrucksache Rheinland-Pfalz 16/2904) bekannt ist und wie sie diese ggf. aus Sicht Baden-Württembergs bewertet;

4. wie sich die Aussage des rheinland-pfälzischen Ministers für Inneres, Sport und Infrastruktur mit der Aussage von Staatssekretärin Dr. Splett vereinbaren lässt (siehe Ziffer 1), wonach das Vorgehen zu einer möglichen Ersatzbrücke zwischen beiden Seiten abgestimmt sei und welche Konsequenzen sich ergeben, wenn Rheinland-Pfalz diese nicht zum Bundesverkehrswegeplan 2015 anmeldet;

Die angesprochene Kleine Anfrage 1927 des Abgeordneten Martin Brandl einschließlich der entsprechenden Antwort ist dem MVI bekannt.

Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg haben die nördliche 2. Rheinbrücke zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet. Beide Länder stimmen sich dazu ab.

Das Land Rheinland-Pfalz hat die Ersatzbrücke nicht für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Die übereinstimmende Anmeldung eines Projektes bei länderübergreifenden Projekten ist nicht zwingend. Aufgabe der Länder bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans ist es, diejenigen Maßnahmen anzumelden, die aus Landessicht in der Geltungsdauer des neuen BVWP zweckmäßig sind. Der Bund trifft als Baulastträger der Bundesstraßen die Entscheidung über das weitere Vorgehen und über die tatsächliche Ausführung der einzelnen Vorhaben. Diese kann auch bei einer übereinstimmenden Anmeldung von der Sichtweise der Länder abweichen.

5. warum die zweite Rheinbrücke als „Rheinquerung bei Karlsruhe“ lediglich als Sonderfall außerhalb der Priorisierungsliste (ohne Ranking) eingestuft wurde (Bekanntgabe des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 20. November 2013);

Die Liste Sonderfälle enthält Maßnahmen, die nicht innerhalb einer anderen Gruppe eingestuft werden können. Die Einstufung in die Gruppe Sonderfälle beinhaltet dabei keine Aussage über die Bauwürdigkeit eines Projektes. Insbesondere sind in der Liste „Sonderfälle“ auch diejenigen länderübergreifenden Projekte enthalten, bei denen eine Abschnittsbildung an der Landesgrenze nicht möglich war. Eine Priorisierung kann für solche Projekte nur länderübergreifend auf Bundesebene erfolgen, da sowohl Nutzen als auch Kosten auf funktionale Abschnitte bezogen werden müssen. Neben den Rheinquerungen bei Karlsruhe wird aus den gleichen Gründen auch der Ausbau der A 6 zwischen Rheinbrücke Ludwigshafen und der Anschlussstelle Mannheim-Sandhofen in der Liste Sonderfälle geführt.

Das Projekt „Rheinquerung bei Karlsruhe“ ist in der Sonderfallliste als Projekt mit hoher Dringlichkeit aufgenommen.

*6. in welcher Phase sich das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren zur zweiten Rheinbrücke befindet und ob ggf. bereits am Planfeststellungsbeschluss geschrieben wird;*

Das beantragte Vorhaben wird gegenwärtig von Seiten der Planfeststellungsbehörden in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg umfassend geprüft. Diese Prüfung umfasst eine umfangreiche Abwägung sämtlicher von dem Vorhaben berührter Belange. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet das abschließende Ergebnis der Prüfung.

*7. inwiefern es zutrifft, dass die zweite Rheinbrücke erfolgreich verhindert wurde;*

Die Aussage trifft nicht zu.

*8. warum die seit über zwei Jahrzehnten baurechtlich genehmigte Fortsetzungstrasse des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Nord bis zur Haid-und-Neu-Straße von Grün-Rot nicht einmal mehr in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 angemeldet wurde;*

Die vom Bund ursprünglich verfolgte Nordtangente Karlsruhe im Zuge der B 10 mit einem Hardtwalddurchstich ist in Karlsruhe nicht realisierbar. Um eine eigene Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme zu ermöglichen, hat die Stadt Karlsruhe um eine Verlegung der Ortsdurchfahrtsgrenze zum Knoten der Nordtangente mit der „Elfmorgenbruchstraße“ gebeten, sodass der anschließende Abschnitt Ost der Nordtangente von der „Elfmorgenbruchstraße“ bis „Haid-und-Neu-Straße“ innerhalb der Ortsdurchfahrt und damit in der Baulast der Stadt liegt. Der Bund hat diesem Vorgehen zugestimmt. Auch vor diesem Hintergrund hat das Land dieses Teilstück der Nordtangente Karlsruhe nicht in die Anmelde­liste für den BVWP 2015 aufgenommen.

*9. warum das Land Baden-Württemberg damit auf eine Finanzierung durch den Bund verzichtet, obwohl ersichtlich ist, dass die Stadt Karlsruhe auch mit Zuschüssen des Landes diese Trasse nicht finanzieren kann.*

Mit dem Verzicht auf die Nordtangente Karlsruhe entfällt die Baulast­trägerschaft des Bundes. Die Straßenbaulast für Bundes- und Landesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrt richtet sich nach § 5 des Bundesfernstraßengesetzes und nach § 43 Straßengesetz. Demnach sind Kommunen innerhalb der Ortsdurchfahrt dann gesetzlich Träger der Straßenbaulast, wenn die Gemeinden mehr als 80.000 Einwohner/-innen (Bundesstraßen) bzw. 30.000 Einwohner/-innen (Landesstraßen) hat.

Nach § 8 Straßengesetz liegt eine Ortsdurchfahrt vor, wenn die Straße innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und der Erschließung der angrenzenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. Dabei handelt es sich dann um eine geschlossene Ortsdurchfahrt, wenn mindestens zwei Verknüpfungen mit dem Ortsstraßennetz bestehen. Diese Voraussetzung ist bei der Südumgehung Hagsfeld durch die Verknüpfung mit der „Elfmorgenbruchstraße“ und die Verknüpfung mit der „Haid-und-Neu-Straße“ gegeben. Bei der Südumfahrung würde es sich folglich um eine Straße handeln, die sich unabhängig von der Klassifizierung innerhalb der geschlossenen Ortslage erstreckt und nicht zur freien Strecke gehört. Die Stadt Karlsruhe wäre daher auf jeden Fall Träger der Straßenbaulast.

Dr. Splett

Staatssekretärin