

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Boris Weirauch SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Verkehrliche Situation in der Metropolregion Rhein-Neckar

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle Verkehrssituation in der Metropolregion Rhein-Neckar, insbesondere hinsichtlich der Auswirkungen des auf zahlreichen Baumaßnahmen und Streckensperrungen beruhenden erhöhten Stauaufkommens auf Pendlerinnen und Pendler?
2. Welche Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Metropolregion Rhein-Neckar erwartet die Landesregierung aufgrund der Planungen der Stadt Ludwigshafen zur Sanierung der aktuell unplanmäßig gesperrten südlichen linksrheinischen Hochstraße sowie der bereits länger geplanten und noch anstehenden Sanierung der nördlichen linksrheinischen Hochstraße, auch im Hinblick auf aktuelle Erkenntnisse, wonach die Sanierungen aufwendiger werden als ursprünglich erwartet?
3. Geht die Landesregierung davon aus, dass in den nächsten zehn Jahren eine Sanierung der Rheinbrücken in der Metropolregion, insbesondere zwischen Ludwigshafen und Mannheim, notwendig wird, unter Darlegung, ob dies nach Einschätzung der Landesregierung die Verkehrssituation in der Metropolregion Rhein-Neckar weiter verschärfen wird?
4. Wie positioniert sich die Landesregierung zu Forderungen von Teilen der Wirtschaft und Teilen der Politik nach einer erneuten Prüfung einer „dritten Rheinbrücke“, unter Angabe, ob sie die Realisierung einer solchen weiteren Querung unter technischen, rechtlichen und finanziellen Gesichtspunkten überhaupt für möglich hält, und wenn ja, an welchem Standort?
5. Wie bewertet die Landesregierung die Option alternativer Querungen wie Fußgänger- und Radbrücken, Fähren oder Seilbahnen als Alternative zu weiteren Brücken für den Autoverkehr?

6. Wo wären nach Kenntnis der Landesregierung Querungen des Rheins mit Fähren oder Seilbahnen denkbar, unter Darlegung der technischen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen?
7. Wäre nach Auffassung der Landesregierung die Ausweitung der Fähr-Querung auf Höhe Rheinau-Altrip möglich, insbesondere hinsichtlich der Machbarkeit eines Parallelbetriebs von zwei Fähren?
8. An welchen Stellen wäre eine Rad- und Fußgängerbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen unter welchen technischen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen möglich und nach Auffassung der Landesregierung sinnvoll?
9. Wie bewertet die Landesregierung Forderungen nach einer erneuten Prüfung der sogenannten „Westtangente“ für Mannheim vor dem Eindruck der aktuellen Verkehrsbelastung in der Metropolregion Rhein-Neckar mit Angabe, welche technischen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen hierfür zu erfüllen wären?
10. Sind aktuelle Medienberichte zutreffend, nach denen die Landesregierung noch „Gesprächsbedarf“ hat, weswegen sie sich anders als die Landesregierungen von Hessen und Rheinland-Pfalz noch nicht bereit erklärt hat, an einem Mobilitätsgipfel für die Metropolregion Rhein-Neckar teilzunehmen, und wenn ja, warum?

15.10.2019

Dr. Weirauch SPD

Begründung

Die Metropolregion Rhein-Neckar sieht sich derzeit einem erhöhten Stauaufkommen insbesondere um die Rheinquerungen ausgesetzt. Die ungeplante Sperrung der südlichen Hochstraße in Ludwigshafen hat die Anfälligkeit des innerstädtischen Verkehrsflusses für einen Verkehrsinfarkt deutlich gemacht. Die Sanierung der nördlichen Hochstraße in Ludwigshafen steht nach wie vor an, zur Sorge vieler Pendlerinnen und Pendler und der ansässigen Unternehmen. Diese Kleine Anfrage hat zum Zweck herauszufinden, welche Möglichkeiten die Landesregierung sieht, die Verkehrssituation in der Metropolregion Rhein-Neckar zu entzerren und den Verkehr in der Metropolregion zukunftsfest zu gestalten.

Antwort

Mit Schreiben vom 20. November 2019 Nr. 2-430/36 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle Verkehrssituation in der Metropolregion Rhein-Neckar, insbesondere hinsichtlich der Auswirkungen des auf zahlreichen Baumaßnahmen und Streckensperrungen beruhenden erhöhten Stauaufkommens auf Pendlerinnen und Pendler?*

Eine Betrachtung der allgemeinen Verkehrsentwicklung zeigt zwischen den Jahren 2008 und 2018 einen landesweiten Verkehrszuwachs um 8,4 % auf Autobahnen 64.150 Kfz/24 h und 6,8 % auf Bundesstraßen 14.540 Kfz/24 h. Durch diesen

Verkehrszuwachs, insbesondere durch den Zuwachs an Schwerverkehr, kommt es zu einer steigenden Belastung der Straßen und Brücken, sodass sich deren Zustand zunehmend verschlechtert. Umso mehr ist zur wirtschaftlichen Sicherstellung der Straßeninfrastruktur eine verstärkte Instandsetzung und Ertüchtigung notwendig, die Bauarbeiten im Bestand zur Folge hat.

Folge davon sind auch vermehrt Staus und Verlagerungen des Verkehrs im gesamten Rhein-Neckar-Kreis und dessen Umgebung. So kommt es rund um das Autobahnkreuz Walldorf auf der A 5 und A 6 täglich zu Staus mit all seinen negativen Folgeerscheinungen, sowohl für die Pendlerinnen und Pendler, als auch die Anwohnerinnen und Anwohner der Umleitungs-/Ausweichstrecken im nachgeordneten Netz.

Zwischen allen maßgeblichen Verkehrs- und Straßenbaubehörden finden zeitlich vorlaufend regelmäßig Koordinierungsgespräche zu Eingriffen in den Straßenraum statt, um die Beeinträchtigungen zu minimieren.

2. Welche Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Metropolregion Rhein-Neckar erwartet die Landesregierung aufgrund der Planungen der Stadt Ludwigshafen zur Sanierung der aktuell unplanmäßig gesperrten südlichen linksrheinischen Hochstraße sowie der bereits länger geplanten und noch anstehenden Sanierung der nördlichen linksrheinischen Hochstraße, auch im Hinblick auf aktuelle Erkenntnisse, wonach die Sanierungen aufwendiger werden als ursprünglich erwartet?

Viele der laufenden Straßenbaumaßnahmen zeigen vor allem lokale Auswirkungen auf den Verkehr. So führten die Baumaßnahmen zur Sanierung der B 39, Rheinbrücke Speyer, im Wesentlichen zu Staus im Bereich der B 9 bei Speyer, solange für den Individualverkehr ein Ausweichen auf die weiteren Rheinquerungen im Bereich Mannheim-Ludwigshafen möglich war. Dieser Effekt entspricht den Beeinträchtigungen, die sich bei der Durchführung von Baumaßnahmen im Bestand nicht vermeiden lassen.

Um die Auswirkungen insgesamt möglichst gering zu halten, wurden die anstehenden Maßnahmen an den rheinquerenden Straßenverbindungen so geplant, dass diese nacheinander durchgeführt werden können, sodass sich die Auswirkungen möglichst wenig überlagern. So wurde eine Sanierung der A 6, Rheinbrücke Frankenthal, und auch des anschließenden Autobahnbereichs bis zur Anschlussstelle Mannheim-Sandhofen bereits in den Jahren 2017 bis 2019 durchgeführt und die besonders verkehrskritischen Maßnahmen abgeschlossen, bevor 2019 die Sanierung der Rheinbrücke Speyer begann. Diese wiederum sollte abgeschlossen sein, bevor planmäßig 2023 die ersten verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen an der Hochstraße Nord in Ludwigshafen beginnen. Auf diese Weise wäre es möglich gewesen, die Sperrung jeweils einer Rheinbrücke in diesem Bereich weitgehend über die anderen vorhandenen Brücken abzufedern.

Durch die unplanmäßige Sperrung der Hochstraße Süd in Ludwigshafen überlagern sich nunmehr jedoch die verschiedenen verdrängten Verkehre. Seit dem Wegfall der Hochstraße Süd (ab dem 22. August 2019) ist der Wohn-, Einkaufs- und Wirtschaftsstandort Mannheim sehr stark beeinträchtigt. Das Verkehrsnetz im gesamten Stadtgebiet Mannheim wird durch die rd. 60.000 Fahrzeuge, die bisher die Hochstraße Süd genutzt haben, zusätzlich erheblich belastet. Der Verkehr staut sich im gesamten Stadtgebiet Mannheim zurück. Aus diesem Grund werden Baumaßnahmen im öffentlichen Raum noch sorgsamer abgewogen. Zudem wird seit Beginn der Sperrung die Verkehrssituation von der Stadtverwaltung in Kooperation mit der Polizei sehr genau beobachtet.

Mit Sperrung der Hochstraße Süd ist eine großräumige Umfahrung über das übergeordnete BAB-Netz in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe empfohlen worden, um die innerstädtischen Verkehrswege zumindest teilweise zu entlasten. Die Umleitungsempfehlungen werden seitens der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überwiegend angenommen. Dies wiederum führt zu erhöhten Verkehrsbelastungen im übergeordneten BAB-Netz – A 6, A 61, A 656 – und auf den Zufahrtrouten in das Stadtgebiet Mannheims. Auch am Autobahndreieck Hockenheim kommt es seit dem Zeitpunkt der Sperrung zu häufigeren Pendlerstaus.

Es ist davon auszugehen, dass die Problematik anhält, solange in diesem Bereich mehrere Brücken gleichzeitig für den Kfz-Verkehr gesperrt sind. Um die Situation vor Ort nicht weiter zu verschlechtern, hat die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg bereits reagiert und die eigentlich für dieses Jahr anstehende weitere Sanierung der A 6 bis zur Landesgrenze nach Hessen vorerst verschoben.

3. Geht die Landesregierung davon aus, dass in den nächsten zehn Jahren eine Sanierung der Rheinbrücken in der Metropolregion, insbesondere zwischen Ludwigshafen und Mannheim, notwendig wird, unter Darlegung, ob dies nach Einschätzung der Landesregierung die Verkehrssituation in der Metropolregion Rhein-Neckar weiter verschärfen wird?

An den beiden Rheinbrücken zwischen Ludwigshafen und Mannheim müssen in den nächsten Jahren umfangreiche Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden. Mit diesen Maßnahmen soll der verkehrssichere Betrieb gewährleistet werden. Es wird davon ausgegangen, dass in den nächsten zehn Jahren keine grundlegende Erneuerung erforderlich wird.

4. Wie positioniert sich die Landesregierung zu Forderungen von Teilen der Wirtschaft und Teilen der Politik nach einer erneuten Prüfung einer „dritten Rheinbrücke“, unter Angabe, ob sie die Realisierung einer solchen weiteren Querung unter technischen, rechtlichen und finanziellen Gesichtspunkten überhaupt für möglich hält, und wenn ja, an welchem Standort?

Die „dritte Rheinquerung“ bezeichnet die Planung der Rheinquerung Altrip im Zuge der B 38a (Rhein-Neckar-Schnellweg) als ein länderübergreifendes Projekt zwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz. Auf rheinland-pfälzischer Seite war 1967 ein Planfeststellungsbeschluss für die Strecke vom Autobahndreieck Ludwigshafen bis zur Landesgrenze einschließlich der Rheinbrücke erlassen worden. Hiervon wurde der Abschnitt Autobahndreieck Ludwigshafen–Rheingönheimer Kreuz als B 9 neu gebaut. Im Jahr 2004 wurde der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1967 für das noch nicht verwirklichte Reststück der B 38a aufgehoben. Auf baden-württembergischer Seite bestand eine vom Innenministerium Baden-Württemberg im Jahre 1970 genehmigte Planung, die inzwischen in großen Teilen überholt ist.

Die große Entlastungswirkung eines solchen Projektes für die Mannheimer und Ludwigshafener Innenstädte war in mehreren Verkehrsuntersuchungen immer wieder bestätigt worden. Eine Korridoruntersuchung aus dem Jahr 2007 für eine zusätzliche Rheinquerung zwischen Mannheim und Speyer ergab, dass die Variante einer Rheinquerung bei Altrip alternativlos ist. Untersucht wurden hierbei verschiedene Brücken- und Tunnelvarianten mit damals geschätzten Kosten zwischen 180 und 670 Millionen Euro. Der etwa 600 m lange Abschnitt in Baden-Württemberg von der B 36 bis zum Rhein führt in Mannheim durch Industrie- und Hafengelände und über die Rheintalbahn; ein kurzes Teilstück hiervon wurde bereits 2004 von der Stadt Mannheim gebaut. Wesentliche Belange des Naturschutzes sind in Baden-Württemberg nicht betroffen.

Der gesamte Bereich auf rheinland-pfälzischer Seite, durch den die Trasse verlaufen würde, ist als FFH-Gebiet, Europäisches Vogelschutzgebiet und Feuchtgebiet von europaweiter Bedeutung ausgewiesen. Eine Hochbrücke über den Rhein bei Altrip mit einer in Rheinland-Pfalz anschließenden Dammstrecke wäre wegen der betroffenen FFH-, Vogelschutz- und Feuchtgebiete und der nahen Wohnbebauung von Altrip nicht durchsetzbar und somit wäre nur eine Tunnelvariante mit langem Vorlandtunnel vorstellbar.

Schon im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1993 war die Maßnahme wegen der erheblichen Probleme bei der Durchsetzung nur im Weiteren Bedarf eingestuft. In den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 war die Maßnahme nicht mehr aufgenommen worden, da ihr der Bund wegen ihrer vorrangigen Bedeutung als Lückenschluss im regionalen Straßennetz die Qualität einer Bundesfernstraße absprach. Dementsprechend wurde die Rheinquerung bei Altrip sowohl vom Land Rheinland-Pfalz als auch vom Land Baden-Württemberg nicht für die Fortschreibung des BVWP 2015 angemeldet.

Aufgrund der angesprochenen Randbedingungen und Probleme und der zu erwartenden hohen Kosten einer evtl. konsensfähigen Tunnelvariante wird eine Rheinquerung bei Altrip nicht weiter verfolgt.

5. *Wie bewertet die Landesregierung die Option alternativer Querungen wie Fußgänger- und Radbrücken, Fähren oder Seilbahnen als Alternative zu weiteren Brücken für den Autoverkehr?*
6. *Wo wären nach Kenntnis der Landesregierung Querungen des Rheins mit Fähren oder Seilbahnen denkbar, unter Darlegung der technischen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen?*
7. *Wäre nach Auffassung der Landesregierung die Ausweitung der Fähr-Querung auf Höhe Rheinau-Altrip möglich, insbesondere hinsichtlich der Machbarkeit eines Parallelbetriebs von zwei Fähren?*

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 bis 7 gemeinsam beantwortet.

Alternativen zu Brücken für den Autoverkehr wurden in den letzten Jahren wiederholt untersucht. Je nach konkretem Verkehrsbedürfnis können diese eine Option darstellen. Eine Machbarkeitsuntersuchung für eine Rad- und Fußgängerquerung wird derzeit in Auftrag gegeben (s. hierzu auch Frage 8).

Nach Auffassung der Landesregierung stellen grundsätzlich auch Fähren eine Möglichkeit dar, den Rhein zu überqueren. Ob und ggf. wo solche Fähren eingesetzt werden können, bedarf einer vertieften Prüfung im Einzelfall. Bezüglich einer Ausweitung der Fähr-Querung auf der Höhe Rheinau-Altrip wäre ein solches Vorhaben dann in einem (wasser-)rechtlichen Genehmigungsverfahren zu prüfen. Voraussichtlich wird 2021 die vorhandene Rheinfähre bei Altrip durch eine leistungsfähigere ersetzt.

Ebenfalls können Seilbahnen eine Möglichkeit für eine alternative Querung sein. Im Rahmen eines Gutachtens aus dem Jahr 2016, das der Verkehrsverbund Rhein-Neckar in Auftrag gegeben hat, wurden unterschiedliche Varianten einer möglichen Seilbahn zwischen Mannheim und Ludwigshafen zur Entlastung der Brücken und zentralen Verkehrsachsen untersucht. Das Gutachten kam zum Ergebnis, dass die Seilbahn mit 7.400 bzw. 7.800 Fahrgästen pro Tag ein ausreichendes Fahrgastpotenzial aufweisen würde. Diese Seilbahn könnte zudem eine neue und attraktive Möglichkeit bieten, den bisher mäßig erschlossenen Nordwesten der Ludwigshafener Innenstadt anzubinden. Dabei bestehen bei den bisher untersuchten Linienführungen allerdings starke Parallelangebote im aktuellen schienengebundenen ÖPNV-Netz. Ein Problem stellt zudem die oftmals schwierige Verknüpfung einer Seilbahn mit dem bestehenden ÖPNV-Netz dar. Vor dem Hintergrund der vor allem überregionalen Bedeutung der Rheinquerungen und der eher langsamen Geschwindigkeit einer Seilbahn ergaben die Berechnungen, dass von den kalkulierten Fahrgästen nur 8 % aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV) (Kombination mit P+R oder durch Komplettumstieg auf ÖPNV) stammen würden, während 88 % der Fahrgäste aus den bisherigen ÖPNV-Angeboten abwandern würden. Eine daraus resultierende Entlastung der Rheinquerungen vom MIV wäre daher auf Basis dieser Berechnungen höchstens marginal.

8. *An welchen Stellen wäre eine Rad- und Fußgängerbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen unter welchen technischen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen möglich und nach Auffassung der Landesregierung sinnvoll?*

Das Projekt einer Rad- und Fußgängerbrücke erfordert vor einer Umsetzung die Durchführung eines länderübergreifenden Planfeststellungsverfahrens, geeignete Flächen für die Anbindung auf beiden Rheinseiten und eine sinnvolle Verknüpfung mit dem Radwegenetz. Der finanzielle Aufwand wird derzeit auf 10 bis 12 Millionen Euro geschätzt. Aktuell wird eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt, die sich insbesondere mit der optimalen Lage eines solchen Bauwerks befassen wird.

9. *Wie bewertet die Landesregierung Forderungen nach einer erneuten Prüfung der sogenannten „Westtangente“ für Mannheim vor dem Eindruck der aktuellen Verkehrsbelastung in der Metropolregion Rhein-Neckar mit Angabe, welche technischen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen hierfür zu erfüllen wären?*

Die Vorplanung der Stadt Mannheim zur sog. „Westtangente“ wurde 2006 abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt wurden auf Wunsch der Stadt alle weiteren Planungen eingestellt. Das Projekt „Westtangente“ beinhaltet den kreuzungsfreien Ausbau der B 44 sowie die Anbindung der B 44 als Hochstraße über die Friesenheimer Insel an die Kurt-Schumacher-Brücke. Die Kosten der „Westtangente“ belaufen sich laut einer Kostenschätzung aus dem Jahr 2005 auf rund 130 Mio. Euro.

Bei einer Wiederaufnahme der Planungen würden die festzuschreibenden Kosten deutlich höher liegen und die Stadt Mannheim müsste bei einer Aufnahme in das Förderprogramm für den kommunalen Straßenbau mindestens einen Anteil von 50 % tragen. Zudem wäre die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens notwendig.

10. *Sind aktuelle Medienberichte zutreffend, nach denen die Landesregierung noch „Gesprächsbedarf“ hat, weswegen sie sich anders als die Landesregierungen von Hessen und Rheinland-Pfalz noch nicht bereit erklärt hat, an einem Mobilitätsgipfel für die Metropolregion Rhein-Neckar teilzunehmen, und wenn ja, warum?*

Das Land hat von Beginn an zugesagt, den Prozess zu begleiten. Zwischenzeitlich haben zudem Gespräche zwischen dem Ministerium für Verkehr und dem Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) zu einem Dreiländermobilitätspakt stattgefunden. Ziel der Gespräche war es, die geplante Zusammenarbeit zu konkretisieren. Das Land Baden-Württemberg wird sich bei der Maßnahmenfindung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Metropolregion einbringen, sieht wegen der ursächlichen Hochstraßenproblematik die Federführung aber beim Land Rheinland-Pfalz bzw. der Stadt Ludwigshafen als Baulastträger der beiden Hochstraßen. Spätestens Anfang 2020 soll ein erstes Treffen hochrangiger Vertreter der Länder und der beiden Städte Mannheim und Ludwigshafen anberaunt werden, um sich über die wichtigsten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor