

Kleine Anfrage

des Abg. Daniel Born SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Wirtschaftlicher Schaden durch die Bauzeitverlängerung
an der Salierbrücke**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. In welchem Maße erhöhen sich die Kosten für die Sanierung der Salierbrücke durch die Bauzeitverlängerung?
2. Welchen gesamtwirtschaftlichen Schaden erwartet die Landesregierung aufgrund der Verlängerung der Brückensperrung?
3. Wie bewertet die Landesregierung die Bedeutung des Shuttle-Services, um die Baumaßnahme für die Bevölkerung erträglich zu halten?
4. Wie hat die Landesregierung bisher den Shuttle-Service gefördert?
5. Wie wird die Landesregierung künftig den Shuttle-Service fördern?
6. Welche strukturellen Langzeitschäden für den Wirtschaftsraum befürchtet die Landesregierung aufgrund der nun dreijährigen Sperrung?

03. 12. 2019

Born SPD

Begründung

Die Sperrung der Salierbrücke stellt die Rhein-Neckar-Region vor große Herausforderungen und ist eine Belastungsprobe für die gesamte Bevölkerung. Eine über Jahre aufgebaute Pendler-, Gesundheits-, Bildungs-, Gewerbe- und Wirtschaftsachse kann nicht genutzt werden. Seitens des Regierungspräsidiums wurde nun darüber informiert, dass sich die Brückensperrung um 12 Monate verlängert. Die Kleine Anfrage hat den Zweck, nach den zu erwarteten Schäden zu fragen und Möglichkeiten der Unterstützung durch das Land zu überprüfen.

Antwort

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2019 Nr. 2-39-B39ALT-ANG/14 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. In welchem Maße erhöhen sich die Kosten für die Sanierung der Salierbrücke durch die Bauzeitverlängerung?

Die Mehrkosten der Maßnahme aufgrund der reinen Bauzeitverlängerung beschränken sich im Wesentlichen auf die zusätzliche Vorhaltung der Baustelleneinrichtung, der Verkehrssicherung und Umleitungsbeschilderung sowie sonstiger bauzeitabhängiger Kosten. Diese wurden in der 1. Kostenfortschreibung vom 29. April 2019 auf rund 250.000 Euro ermittelt.

Angesichts der zwischenzeitlichen Entwicklungen und der noch laufenden Nachtragsverhandlungen mit der beauftragten Baufirma ist die 2. Kostenfortschreibung abzuwarten, bis die tatsächlichen Mehrkosten aufgrund der Bauzeitverlängerung genau beziffert werden können.

2. Welchen gesamtwirtschaftlichen Schaden erwartet die Landesregierung aufgrund der Verlängerung der Brückensperrung?

Durch die Verlängerung der Brückensperrung entstehen den betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern ein Jahr zusätzliche Umwege über die A 61 (Autobahnbrücke Speyer) bzw. die B 35 (Rheinbrücke Germersheim). Hinzu kommen Umwege für Transport- und Lieferverkehre von und nach Speyer. Wie sich der wirtschaftliche Schaden in Form von zusätzlichem Zeitaufwand bzw. Mehrkosten durch zusätzliche Fahrkilometer jedes Einzelnen darstellt, ist stark von den individuellen Verhältnissen abhängig. Zur Benennung eines konkreten gesamtwirtschaftlichen Schadens wären vertiefte Untersuchungen erforderlich.

3. Wie bewertet die Landesregierung die Bedeutung des Shuttle-Services, um die Baumaßnahme für die Bevölkerung erträglich zu halten?

Der Shuttle-Service ist ein wichtiger Konzeptbaustein zur Verringerung der Beeinträchtigungen durch die Maßnahme für die Bevölkerung sowie insbesondere für Pendlerinnen und Pendler. Die Verbindung wird entsprechend sehr gut angenommen.

4. Wie hat die Landesregierung bisher den Shuttle-Service gefördert?

Der Shuttle-Service wird durch den Rhein-Neckar-Kreis betrieben und finanziert, wobei die Anliegergemeinden der betroffenen Linie ebenfalls an den Kosten beteiligt sind. Eine finanzielle Förderung durch das Land ist aufgrund gesetzlicher Vorgaben nicht möglich.

Das Land Baden-Württemberg und die Bundesrepublik Deutschland fördern den Betrieb des Shuttle-Service indirekt jedoch dadurch, als dass der Bauablauf überhaupt eine halbseitige Sperrung vorsieht. Hierdurch wird der Betrieb des Shuttle-Service erst ermöglicht. Aufgrund der halbseitigen Sperrung entstehen dem Bausträger Mehrkosten für Material und Absperrung (z. B. Aufbau und Betrieb der Schrankenanlage) sowie Mehrkosten aufgrund zusätzlich erforderlicher Bauabschnitte. Hierdurch verringert sich auch die Arbeitsleistung (im Vergleich zu einer Vollsperrung der Brücke ergibt sich durch die halbseitige Sperrung eine Verlängerung der Bauzeit um etwa 25 %).

5. Wie wird die Landesregierung künftig den Shuttle-Service fördern?

Das Land wird auch über die verlängerte Bauzeit hinweg die Randbedingungen schaffen, die es ermöglichen, den Shuttle-Verkehr aufrechtzuerhalten. Die Entscheidung für den Betrieb liegt jedoch beim Kostenträger des ÖPNV (Rhein-Neckar-Kreis und Anliegergemeinden der Buslinie). Eine zusätzliche Förderung durch das Land Baden-Württemberg, über die unter Ziffer 4 genannten Punkte hinaus, erfolgt nicht.

6. Welche strukturellen Langzeitschäden für den Wirtschaftsraum befürchtet die Landesregierung aufgrund der nun dreijährigen Sperrung?

Länderübergreifende Wirtschaftsräume zwischen Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg ziehen ihre wirtschaftliche Stärke insbesondere durch das Vorhandensein leistungsfähiger Rheinquerungen. Insofern stellt der längere Ausfall einer solchen Querung eine besondere Belastung für eine betroffene Wirtschaftsregion dar.

Im Gegensatz zu anderen Abschnitten entlang des Rheins existiert im Falle der Rheinbrücke bei Speyer, mit der Autobahnbrücke im Zuge der A 61, jedoch eine adäquate Ausweichmöglichkeit, welche die negativen Auswirkungen der Sperrung deutlich mindert. Auch die Rheinbrücke bei Germersheim trägt ihren Teil hierzu bei. Insofern erwartet die Landesregierung keine strukturellen Langzeitschäden für den dortigen Wirtschaftsraum aufgrund der Sperrung der Salierbrücke.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor