



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg
Postfach 103439 · 70029 Stuttgart

Herrn
Johannes Stober MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Straße 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 24.02.2010
Name Herr Lumpp
Durchwahl 0711 231-3653
E-Mail Michael.Lumpp@uvm.bwl.de
Aktenzeichen 6-65-3941.5/85
(Bitte bei Antwort angeben!)

 B 10, 2. Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

für Ihr Schreiben vom 12. Januar 2010 an Herrn Minister Rech zum Bedarf einer 2. Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe danken wir Ihnen. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Zur Beantwortung Ihrer Fragen waren Erhebungen beim Regierungspräsidium Karlsruhe und der Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz erforderlich. Die Ergebnisse liegen nunmehr vor, so dass ich Ihnen zu Ihrem Anliegen Folgendes mitteilen kann:

Zur Ermittlung der künftigen Verkehre für die jeweiligen Straßenplanungen im Bereich Karlsruhe/Wörth wurden im Auftrag der Straßenbauverwaltungen von Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg durch einen gemeinsam beauftragten Gutachter seit 1997 mehrfach Verkehrsdaten erhoben, aktualisiert und in verschiedenen Untersuchungen verarbeitet. Im Ergebnis hat der Gutachter für das Prognosejahr 2025 einen rheinquenden Verkehr von ca. 100.000 Kfz/24 h ermittelt. Das von Ihnen angesprochene im Auftrag der Stadt Karlsruhe vergebene Gutachten liegt der Straßenbauverwaltung vor und wurde eingehend geprüft. Nach Auffassung der Straßenbauverwaltung lässt die weiterhin vorhandene Siedlungstätigkeit und die gewerbliche Entwicklung im Ballungsraum Karlsruhe/Wörth sowie die prognostizierte allgemeine Zunahme im Güter-

verkehr auch künftig eine weitere Verkehrszunahme erwarten, was beim städtischen Gutachten nicht in gleichem Maß berücksichtigt wurde.

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd - Obere Landesplanungsbehörde - in Rheinland-Pfalz hat 2006 in einem Raumordnungsverfahren zwei Trassenvarianten bewertet. Die Variante I (Nordbrücke) beginnt an der B 9, wird entlang des Landeshafens Wörth weitergeführt, quert den Rhein mit der Nordbrücke und schließt an die B 10 am Ölkreuz an, wobei die Trasse auf baden-württembergischer Seite zum überwiegenden Teil auf bestehenden Straßen verläuft. Bei der Variante II (Parallelbrücke) wird die Trasse in Parallellage zur bestehenden Rheinbrücke geführt und die B 10 bis westlich des Wörther Kreuzes ausgebaut. Beide Lösungsalternativen können an der Landesgrenze aufgenommen und auf baden-württembergischer Seite mit der B 10, Südtangente, verknüpft werden. Bei beiden Varianten sind die möglichen Korridore u. a. durch Industrieanlagen grob vorgegeben, so dass sich auf badischer Seite durch das Projekt keine grundlegenden raumplanerischen Fragestellungen ergeben.

Im raumordnerischen Entscheid der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd in Rheinland-Pfalz wird die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Entlastung der bestehenden B 9 und B 10 und die Entlastung der Anwohner von Immissionen bei der Variante I höher bewertet als die durch Variante I verursachten Eingriffe in naturräumliche Schutzgebiete, die durch Kompensationsmaßnahmen insgesamt kompensiert werden können. Die Variante II weist aus Sicht des Naturschutzes das geringste Konfliktpotential auf, führt aber zu einem nicht hinnehmbaren weiteren Anstieg der Immissionen für die Anwohner entlang der B 9 und B 10. Nach Betrachtung aller maßgebenden Belange favorisiert der Raumordnungsentscheid die Variante I. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wurde durch das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG auch vom Bund bestätigt.

Bezüglich der ökologischen Eingriffe verhält es sich auf baden-württembergischer Seite so, dass die Trasse der Variante I im Bereich bestehender Straßen verläuft und somit neue Zerschneidungswirkungen hier nur in geringerem Umfang auftreten. Allerdings ergeben sich Beeinträchtigungen durch zusätzliche Flächenversiegelung. Zudem werden u.a. Waldbereiche entlang der Dea-Scholven-Straße beansprucht und Altwasserbereiche tangiert. Auf baden-württembergischer Seite sind keine nachteiligen Auswirkungen für Natura 2000-Gebiete zu erwarten. Jedoch werden durch die geplante Trasse auch auf dieser Rheinseite – aufgrund der Inanspruchnahme wertvoller Biotopstrukturen sowie durch betriebsbedingte Störungen – für zahlreiche Tier-

arten erhebliche Beeinträchtigungen ausgelöst. Hinsichtlich des Landschaftsbildes werden ebenfalls deutliche Veränderungen verursacht. Deshalb werden im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitpläne und der artenschutzrechtlichen Fachbeiträge entsprechende Maßnahmen vorgesehen, um die Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft sowie für geschützte Tierarten zu kompensieren.

Die Kosten der Variante I belaufen sich nach der aktuellen Kostenberechnung auf insgesamt rund 106 Mio. €. Für die Variante II sind in den Unterlagen zum Linienbestimmungsverfahren Kosten von rund 89 Mio. € angegeben. Entsprechend dem damaligen Planungsstand für das Linienbestimmungsverfahren beruhen diese Kosten auf einer Kostenschätzung. Die seinerzeit so ermittelten Kosten sind vor diesem Hintergrund nicht mit den aktuell berechneten Kosten der Variante I vergleichbar, die – bedingt durch das fortgeschrittene Planungsstadium – bereits auf der Basis einer detaillierten Planung und aktuellen Preisansätzen kalkuliert wurden.

Die von Ihnen angeführten Kostenansätze aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen beruhen lediglich auf ungefähren Trassenverläufen, wodurch seinerzeit Kostenangaben nur aufgrund überschlägiger Abschätzungen vorgenommen werden konnten. Die im Bedarfsplan enthaltene Maßnahme „Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)“ mit Kosten von 37,5 Mio. € und einer Länge von 5,9 km Länge ist dargestellt als Linie ab der L 605 im Osten. Sie verläuft im Plan zwischen der Nordweststadt und Neureut, umfährt Knielingen im Nordwesten und endet am Ölkreuz an der bestehenden B 10. Die Maßnahme „Wörth - Karlsruhe (2. Rheinbrücke)“ mit Kosten von 77,7 Mio. € entspricht noch einer Linienführung aus einem früheren Planungsstadium aus dem Raumordnungsverfahren, wobei die Trassenlänge ca. 4,0 km und nicht 6,4 km beträgt.

Die Instandsetzungskosten der bestehenden Rheinbrücke können derzeit nicht genau beziffert werden, da aus heutiger Sicht nicht prognostiziert werden kann, zu welchem Zeitpunkt und an welchen Bauwerksteilen Schäden an der bestehenden Rheinbrücke auftreten werden. Neben üblichen, durch Verschleiß- und Witterungseinflüsse hervorgerufenen Bauwerksschäden, ist vor allen Dingen der Schwerlastverkehr und die dadurch verursachten dynamischen Beanspruchungen Ursache für die Überbeanspruchung und Schädigung einzelner Tragwerksteile. Nach Auskunft des Regierungspräsidiums Karlsruhe liegen die bislang angefallenen Instandsetzungskosten jährlich bei ca. 1 Mio. €.

Bei der in Ihrem Schreiben dargelegten Variante zur „Sanierung der heutigen Rheinbrücke“ handelt es sich nicht um eine Sanierung der bestehenden Rheinbrücke, sondern um einen Neubau mit Demontage der bestehenden Brücke an Ort und Stelle. Eine solche Variante ist unter verkehrlichen Aspekten so zu behandeln wie alle anderen Varianten mit Parallelbrücken neben der bestehenden Rheinbrücke. Diese Varianten haben unter verkehrsplanerischen Aspekten stets den gravierenden Nachteil, dass sie nicht die unbedingt notwendige Entflechtung der Verkehre bewirken, die für die dringende Verkehrsentslastung des Streckenabschnittes B 9 - B 10 einschließlich des Wörther Kreuzes erforderlich ist. Demgegenüber lässt sich diese Entflechtungswirkung, wie gutachterlich bestätigt, mit der abgerückten Nordbrücke erzielen.

Zu der von Ihnen aufgeworfenen Frage nach Eingriffen in bestehende Gebäude bei einer weiteren Rheinbrücke direkt nördlich der heute bestehenden, kann festgehalten werden, dass auf baden-württembergischer Seite keine Wohngebäude abgebrochen werden müssten. In den Unterlagen zum rheinland-pfälzischen Raumordnungsverfahren ist für Variante II ein Verlust von mindestens 5 Wohngebäuden mit teilweiser gewerblicher Nutzung auf rheinland-pfälzischer Seite vermerkt.

Mit freundlichen Grüßen



Gert Klaiber
Abteilungsleiter Straßenwesen