

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Sanierung der Rheinbrücke bei Wörth mit neuem Verfahren

Die **Kleine Anfrage 3944** vom 27. November 2015 hat folgenden Wortlaut:

Die Rheinbrücke bei Wörth soll mit einem in Deutschland neuen Verfahren saniert werden. Erfahrungen mit einem Pilotprojekt bei Beimerstetten seien lediglich „im Grundsatz“ übertragbar, d. h. es gibt Ausnahmen bei der Übertragbarkeit. Die Landesregierung verweist dazu in ihrer Antwort (Kleine Anfrage 3556 vom 14. Juli 2015, Drucksache 16/5410) auf das Regierungspräsidium Karlsruhe und die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg.

Die Antwort auf die Kleine Anfrage 3812 vom 6. Oktober 2015 (Drucksache 16/5741) lässt den Schluss zu, dass aus dem Kreis Germersheim täglich rund 10 000 Pendler auf die Rheinbrücke angewiesen sind.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung den Einsatz eines Verfahrens, das lediglich im Grundsatz übertragbar ist, vor dem Hintergrund der Bedeutung der Rheinbrücke für die regionale und überregionale Infrastruktur?
2. Wie beurteilt die Landesregierung den Einsatz dieses Verfahrens ohne Ausweichmöglichkeit zur Rheinquerung in der Nähe?
3. Welche Risiken sieht die Landesregierung beim Einsatz dieses Verfahrens?
4. Inwiefern sieht die Landesregierung sich in der Verantwortung, am Sanierungsverfahren und der Entscheidung über Anwendung des Verfahrens intensiv beteiligt zu werden?
5. Inwiefern hält die Landesregierung die schon jetzt geplanten Vollsperrungen und weitere nicht absehbare Risiken vor dem Hintergrund eines in Deutschland nur einmal angewendeten Verfahrens für die Pendler für zumutbar?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 12. Dezember 2015 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 und 3:

Die baden-württembergische Straßenbauverwaltung hat zur Erprobung des Sanierungsverfahrens mit hochfestem Beton (HFB) ein Pilotprojekt bei einer Brücke bei Beimerstetten durchgeführt.

Nach Einschätzung der baden-württembergischen Straßenbauverwaltung sind die dort gewonnenen Erkenntnisse grundsätzlich auf die Rheinbrücke Maxau übertragbar. Im Hinblick auf die unterschiedlichen Größenverhältnisse der beiden Brücken sind aber Unterschiede hinsichtlich der Bauabschnitte, Bauzeiten und den logistischen Rahmenbedingungen erkennbar.

Das Sanierungsverfahren mit HFB wurde in den Niederlanden allerdings bereits an mehreren, der Rheinbrücke vergleichbaren Projekten erfolgreich angewandt. Die baden-württembergische Straßenbauverwaltung steht dazu seit Jahren in engem Kontakt mit der holländischen Straßenverwaltung.

Zu Frage 2:

Mangels nahgelegener Ausweichmöglichkeiten wurde bewusst das Sanierungsverfahren mittels HFB gewählt. Aufgrund der hohen Anfangsfestigkeit des HFB kann die Rheinbrücke bereits einen Tag nach der Betonage wieder durch den Verkehr genutzt werden. Um die Behinderungen für die Pendlerinnen und Pendler in der Woche so gering wie möglich zu halten sollen die Betonagearbeiten an voraussichtlich 16 Wochenenden von Samstag auf Sonntag erfolgen.

b. w.

Zu Frage 4:

Gemäß § 5 Bundesfernstraßengesetz obliegt die Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen grundsätzlich dem Bund. Zuständig für die Verwaltung der Bundesfernstraßen sind gemäß Artikel 90 Abs. 2 Grundgesetz in Verbindung mit § 20 Abs. 1 Satz 2 Bundesfernstraßengesetz die Bundesländer (Bundesauftragsverwaltung).

Gemäß dem 2001 abgeschlossenen Verwaltungsabkommen zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Land Rheinland-Pfalz über die Wahrnehmung der Erhaltungsaufgaben bei den Bundesfernstraßengrenzbrücken ist für die Bauerhaltung und damit auch für die Verkehrssicherheit der Rheinbrücke Wörth – Karlsruhe das Land Baden-Württemberg zuständig. Dies gilt für die Strombrücke auf ihrer gesamten Länge, jedoch nicht für die sogenannten Vorlandbrücken. Die Aufgabenwahrnehmung zur Unterhaltung der Rheinbrücke erfolgt konkret durch das Regierungspräsidium Karlsruhe.

Aufgrund der Anwendung eines bislang in Deutschland noch nicht eingesetzten Sanierungsverfahrens obliegt dem Bund die technische und haushaltsrechtliche Prüfung und Verantwortung für das Vorhaben. Er gibt die Zustimmung für das neue Verfahren im Einzelfall.

Zu Frage 5:

Aus technischer Sicht sind die geplanten Vollsperrungen unumgänglich, da der hochfeste Beton keine Erschütterungen aus dem Verkehr bis zu einer bestimmten Festigkeit verträgt. Die Sanierung der bestehenden Rheinbrücke wird zwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz hinsichtlich des Verkehrskonzepts während der Bauzeit abgestimmt. Dabei werden alle Möglichkeiten einer intelligenten Verkehrsführung während der Bauzeit genutzt. Eine zeitweise Verbesserung des ÖPNV-Angebots, die sich zum Beispiel bei der Vollsperrung der Schiersteiner Brücke für die Pendlerinnen und Pendler bewährt hatte, wird geprüft. Die Bevölkerung wird frühzeitig und umfassend über die anstehenden Arbeiten und das geplante Verkehrskonzept informiert.

Roger Lewentz
Staatsminister