

## A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)  
– Drucksache 17/10630 –

### Rheinbrücken

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/10630** – vom 12. November 2019 hat folgenden Wortlaut:

Im Dezember 2005 schrieb der damalige Staatssekretär Günter Eymael, das Planfeststellungsverfahren zum Bau der zweiten Rheinbrücke bei Wörth sei im Jahr 2009 und der Baubeginn im Jahr 2011 geplant (Drucksache 14/4738).

Im August 2009 schrieb der damalige Staatssekretär Alexander Schweitzer, der Beginn des Planfeststellungsverfahrens werde im Jahr 2009, das Ende im Jahr 2011 und der Baubeginn im Jahr 2012 erwartet.

Im Dezember 2014 schrieb Minister Roger Lewentz, Ziel des damals laufenden Planfeststellungsverfahrens sei der Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2015 (Drucksache 16/4379).

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Welche konkreten gesetzlichen u. a. Änderungen der Rahmenbedingungen haben von 2005 bis 2009 dazu geführt, dass der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für das Jahr 2011 statt für das Jahr 2009 erwartet wurde?
2. Welche konkreten gesetzlichen u. a. Änderungen der Rahmenbedingungen haben von 2009 bis 2014 dazu geführt, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht mehr für das Jahr 2012, sondern für das Jahr 2015 erwartet wurde?
3. Welche konkreten gesetzlichen u. a. Änderungen der Rahmenbedingungen haben von 2014 bis 2017 dazu geführt, dass der für das Jahr 2015 erwartete Planfeststellungsbeschluss erst Ende 2017 gefasst wurde?
4. Welche konkreten gesetzlichen u. a. Änderungen der Rahmenbedingungen haben dazu geführt, dass die im Jahr 2005 mit einer Dauer von einem Jahr (im Jahr 2009) erwartete Planfeststellung 6 Jahre und 8 Monate in Anspruch genommen hat?
5. Wird die Landesregierung bei künftigen Bauvorhaben an freiwilligen Planungsschritten festhalten, die zu Verzögerungen führen, wie dem Faktencheck beim Bau der zweiten Rheinbrücke bei Wörth?
6. War der Faktencheck beim Bau der zweiten Rheinbrücke bei Wörth erfolgreich?
7. Wo sollen nach Ansicht der Landesregierung in den nächsten 25 Jahren in Rheinland-Pfalz neue Rheinbrücken entstehen?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 10. Dezember 2019 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 bis 4:

Im Fall der Planungen für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth haben sich eine Vielzahl von „gesetzlichen u. a. Änderungen der Rahmenbedingungen“ ergeben, die sich nur bedingt zeitlich zuordnen lassen und teilweise in gegenseitiger Wechselbeziehung standen. Eine genaue zeitliche Zuordnung und Würdigung der Änderungen mit kausaler Wirkung auf das Planungsverfahren wäre nur mit einem unverhältnismäßigen hohen Aufwand möglich.

So wurden zum Beispiel Richtlinien für den Straßenbau geändert, bei denen man bei der Planung nicht die tatsächliche Einführung durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des Bundesverkehrsministeriums abwartete. Vielmehr wurden die damit verbundenen neuen technischen Erkenntnisse frühzeitig, noch vor der Einführung per Rundschreiben, in der laufenden Planung nachhaltig verwendet.

Ebenso gab es neue Entwicklungen aufgrund von Urteilen des Europäischen Gerichtshofes (EuGH), die in der Planung bereits Berücksichtigung fanden, bevor gesetzliche Änderungen erfolgten.

Vor diesem Hintergrund kann im Rahmen der Kleinen Anfrage nur exemplarisch auf die wesentlichen Änderungen der Rahmenbedingungen, die für das Vorhaben in dem Zeitraum der Planung des Baus der zweiten Rheinbrücke bei Wörth entscheidend waren, in Form einer Aufzählung eingegangen werden:

- BVerwG-Urteil vom 17. Januar 2007 zur Westumfahrung Halle mit der Konsequenz Berücksichtigung von Stickstoffeinträgen in FFH-Gebiete;
- neue Richtlinien für die Anlage von Autobahnen im Jahr 2008 (RAA 2008);
- BVerwG-Urteil vom 12. März 2008 zum Jagdbergtunnel und Grundsätze zur Alternativenprüfung;
- neue Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme im Jahr 2009 (RPS 2009);
- Änderung der EU-Vogelschutz-Richtlinie RL im Jahr 2009/147/EG;
- Aktualisierung Verkehrserhebungen im Jahr 2010;
- EU-Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten;
- Richtlinie 2012/18/EU vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rats (Seveso-III-Richtlinie);
- neue Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen im Jahr 2012 (RAL 2012);
- neue Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau im Jahr 2012 (RE 2012);
- Aktualisierung der naturschutzfachlichen Untersuchungen im Jahr 2014;
- neue Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen im Jahr 2015 (AKVS 2014);
- Prüfung durch den Bundesrechnungshof im Jahr 2014;
- neues Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen im Jahr 2015 (HBS 2015);
- Änderung des Landesnaturschutzgesetzes Rheinland-Pfalz am 6. Oktober 2015;
- EuGH-Urteil vom 1. Juli 2015 zur Weservertiefung mit der Konsequenz, einen Fachbeitrag Gewässerschutz zu erstellen;
- Beschlüsse des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestages mit der Aufforderung, die Fortführung der B 293 mit der B 36 in die Planung zu integrieren;
- EuGH-Urteil vom 15. Oktober 2015 zum Vertragsverletzungsverfahren C-137/14 zur fachplanungsrechtlichen Präklusion;
- Änderung Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. November 2015;
- Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 21. Dezember 2015 mit der Konsequenz, einen Umweltverträglichkeitsprüfungsbericht zu erstellen.

Zusätzlich sind aufgrund des länderübergreifenden Vorhabens alle Änderungen mit der Straßenverwaltung in Baden-Württemberg hinsichtlich der beiden Planfeststellungsverfahren abgestimmt und abgeglichen worden, damit keine Widersprüche oder Ungeheimheiten in der Planung beiderseits des Rheins auftreten.

Zu Frage 5:

Die Landesregierung wird bei künftigen Bauvorhaben an freiwilligen Planungsschritten festhalten, soweit diese den Planungsablauf unterstützen und der Öffentlichkeit Informationen aus erster Hand geben können. Hinsichtlich des Faktenchecks ist es zu keiner zeitlichen Verzögerung gekommen. Dieser war erforderlich, um zu einem frühen Zeitpunkt die Alternativenprüfung auf baden-württembergischer Seite öffentlich darzustellen und auch die Bevölkerung fachlich und sachlich über den Planungsprozess zu informieren. Die beiden Planfeststellungsverfahren sind zeitlich parallel dazu weitergeführt worden.

Zu Frage 6:

Der Faktencheck war aus Sicht der Landesregierung erfolgreich, da alle gesellschaftlich anerkannten Verbände, Gruppierungen und Bürgerinitiativen an den beiden Tagen zu Wort kamen und ihre Bedenken und Alternativlösungen vorstellen konnten. Die Behörden hatten die Gelegenheit, sich aus fachlicher Sicht dazu zu äußern und Rückfragen zu beantworten. Durch die Dokumentation und aufgrund der hohen Transparenz im Internet konnte eine große Öffentlichkeit erreicht werden.

Zu Frage 7:

Grundlagen für Überlegungen zum Bau von Rheinbrücken werden seitens der Landesregierung in der Raumordnung getroffen. Dazu werden im aktuellen Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV) die Absichten der Landesregierung in Form von Zielen und Grundsätzen mit Begründungen und Erläuterungen dargelegt.

Dr. Volker Wissing  
Staatsminister