LANDTAG RHEINLAND-PFALZ
17. Wahlperiode

Drucksache 17/10665
zu Drucksache 17/10430
25. 11. 2019

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Baldauf, Marion Schneid und Johannes Zehfuß (CDU) – Drucksache 17/10430 –

Umsetzung einer dritten Rheinquerung bei Ludwigshafen/Altrip – Tunnellösung

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/10430 –** vom 31. Oktober 2019 hat folgenden Wortlaut:

Laut letzten Aussagen des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau gab es im Rahmen der Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans 2003 eine gesamtwirtschaftliche Bewertung und eine Bewertung der Wirtschaftlichkeit möglicher Varianten einer eventuellen Rheinquerung. Im Jahr 2010 wurden die verschiedenen Varianten nochmals untersucht. Diese Varianten beinhalteten sowohl eine Rheinüberquerung als auch eine Tunnellösung.
Wir fragen die Landesregierung:
1. Welche Kriterien waren damals ausschlaggebend, eine Tunnellösung als unwirtschaftlich einzustufen?
2. Welchen Einfluss hat die enorm gestiegene Verkehrsbelastung auf eine heutige Beurteilung einer Tunnellösung?
3. Wie wird eine Tunnellösung vor dem Hintergrund von künftigen Unterhaltungskosten und vor dem Hintergrund der Akzeptanz durch die Bevölkerung beurteilt?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 22. November 2019 wie folgt beantwortet:

Im Jahr 2010 wurde eine vom Verband Region Rhein-Neckar beauftragte Machbarkeitsstudie bezüglich der Verkehrsentwicklung zur „Berechnung der Planungsfälle ‚Weitere Rheinquerung südlich Ludwigshafen' und ‚Regionale Ost-West-Verbindung in der Metropolregion Rhein-Neckar' im Rahmen der Integrierten Nachfrageanalyse und Prognose der Verkehrsentwicklung in der Metropolregion Rhein-Neckar" erstellt. Weitere beauftragte Untersuchungen bewerteten die Wirtschaftlichkeit sowie die volks- und regionalwirtschaftlichen Wirkungen der einzelnen Varianten.

Folgende drei Varianten wurden in diesem Rahmen untersucht:

- Die Variante 1 würde auf der ganzen Länge oberirdisch verlaufen und den Rhein mit einer Brücke nördlich von Altrip mit direktem Anschluss an die B 38 in Mannheim überqueren („Rheinbrücke"). Die Kosten hierfür würden rund 180 Mio. Euro betragen.
- Die Variante 1 a mit einem Tunnel im Bereich des Altrheins und FFH-Gebiets sowie einer Rheinbrücke („Kurzer Tunnel plus Brücke") würde bei gleicher Lage wie Variante 1 Kosten von rund 390 Mio. Euro verursachen.
- Die Variante 1b in selbiger Lage wie Variante 1 a umfasst einen Rheintunnel auf der gesamten Länge anstelle einer Rheinbrücke („Langer Tunnel"). Die Kosten würden bei rund 670 Mio. Euro liegen.

Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der betrachteten Varianten wurde im Auftrag des Landesbetriebs Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz im Januar 2011 eine gesamtwirtschaftliche Bewertung nach dem Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung 2003 von der Ingenieurgruppe IVV aus Aachen durchgeführt.

Die Untersuchungen führten zum Ergebnis, dass nur eine überirdische Trasse mit einer Rheinbrücke bei Altrip eine verkehrlich wirksame und zugleich wirtschaftlich vertretbare Verkehrsverlagerung – und damit eine Entlastung der Innenstädte von Ludwigshafen und Mannheim – ermöglichen würde. Eine Tunnellösung stellt insbesondere aufgrund der im Vergleich zur Variante mit Rheinbrücke wesentlich höheren Investitionskosten und Unterhaltungskosten keine wirtschaftliche Variante dar.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Zusammenfassend führt die im Jahr 2011 nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführte gesamtwirtschaftliche

Bewertung für eine Rheinquerung südlich von Ludwigshafen bei Altrip mit Tunnellösung zu Nutzen-Kosten-Verhältnissen von 2,8 (Variante 1 a) bzw. von 1,2 (Variante 1 b). Im Vergleich dazu ergab eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der IHK Pfalz von Oktober 2010 hinsichtlich der Variante 1 (Rheinbrücke) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,3.

Der wirtschaftliche Nutzen von allen Varianten resultiert dabei im Wesentlichen aus Einsparungen bei den Transportkosten (ca. 50 Prozent), der Verbesserung der Erreichbarkeit (ca. 30 Prozent) und der Erhöhung der Verkehrssicherheit (ca. 15 Prozent).

Zu Frage 2:

Die Verkehrszahlen werden bei den Berechnungen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen für die einzelnen Varianten mit berücksichtigt. Dabei bewirkt eine Steigerung der Verkehrszahlen eine Erhöhung des Nutzens und somit eine Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses. Da die Verkehrskapazitäten der Fahrbahnquerschnitte von Tunnel und Brücke gleich sind, wird sich eine Zunahme der Verkehrszahlen in Bezug auf den Nutzen bei allen untersuchten Varianten gleich auswirken.

Erhebliche Unterschiede zwischen Brücken- und Tunnelvariante entstehen jedoch hinsichtlich der Bauzeiten und somit auch der damit verbundenen Kosten. Aufgrund der Vielzahl an notwendigen Gewerken bei der Tunnelvariante sowie aufgrund der hohen Anforderungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit beim Tunnelbau (z. B. Belüftung, Beleuchtung, Fluchtstollen etc.) ist die Bauzeit eines Tunnels im Vergleich zur Brückenvariante wesentlich länger.

Zu Frage 3:

Die Tunnelvariante ist mit weiteren Nachteilen verbunden, die bei der Variantenauswahl in einer Gesamtbewertung berücksichtigt werden sollten. Der Betrieb einer Tunnelstrecke induziert im Vergleich zu einer Rheinbrücke eine große Anhäufung von Instandsetzungsarbeiten, die den fließenden Verkehr beeinflussen bzw. stören können. Für Reinigungsarbeiten auf der Tunnelstrecke, die in halbjährlichen Intervallen durchgeführt werden müssen, sind halbseitige Sperrungen der Fahrbahn erforderlich. Hierdurch kann der Verkehrsfluss zeitweise erheblich eingeschränkt werden.

Ein weiterer Aspekt, der gegen eine Tunnellösung spricht, ist die Riegelwirkung des Tunnelbauwerks in der Grundwasserströmung. Diese Einschränkung müsste gemäß den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie ausreichend analysiert und bewertet werden.

Letztlich sind die Unterhaltungskosten für ein Tunnelbauwerk wesentlich höher als bei der Brückenvariante einzustufen. Die Unterhaltungskosten wurden in der Nutzen-Kosten-Untersuchung bereits berücksichtigt.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister