

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Werner, Sabine Leidig, Harald Koch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/13658 –**

Gefährdung des Mittelmoseltals durch das Verkehrsprojekt B 50neu

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesstraße 50neu (B 50neu) soll das Autobahnkreuz Wittlich mit dem Flughafen Hahn und weiter mit Rheinböllen verbinden. Die B 50neu ist bereits seit 1968 in Planung und sollte ursprünglich als NATO-Trasse fungieren, die die Militärflugplätze in Eifel und Hunsrück anbindet. Bis heute wird vor allem die Anbindung der westlichen Nordseehäfen mit dem Rhein-Main-Gebiet als vorrangiges Ziel angegeben.

Teil dieser Strecke ist die Hochmoselbrücke, die in einer Höhe von 158 Metern mit vier Fahrstreifen und zwei Standstreifen bei Ürzig über die Mosel führen soll. In diesem Bauabschnitt an der Mittelmosel liegt eines der bedeutenden Weinanbaugebiete der Bundesrepublik Deutschland, nämlich der längste Riesling-Steillagenweinberg der Welt.

Die gewählte Trassenführung bringt große Gefahren für Bevölkerung und Wirtschaft mit sich, da die Weinhänge auf der rechten Seite instabil sind. Zudem entwertet die Hochmoselbrücke die beliebte Tourismusregion. Die negativen Folgen für Tourismus und die wertvollen Weinlagen sind gravierend.

Der Nutzen-Kosten-Quotient für den Hochmoselübergang wurde in einem Gutachten (www.material.pro-mosel.de/KN-00.pdf) mit unterschiedlichen Faktoren belegt, die vom Passagieraufkommen des Flughafens Hahn abhängen. Es wird mit Passagierzahlen von vier bis elf Millionen Passagieren gerechnet. Im Jahr 2012 wurden aber lediglich 2,8 Millionen Passagiere gezählt, Tendenz sinkend.

Der Flughafen Hahn ist hoch verschuldet. Im Nachtragshaushalt des Landes Rheinland-Pfalz sind 80 Mio. Euro für den Flughafen Hahn vorgesehen, um diesen vor der Insolvenz zu retten.

Die 160 m hohen Pfeiler der Hochmoselbrücke sollen an einer geologischen Bruchkante gebaut werden. Inzwischen werden Statikprobleme eingeräumt und Bauverzögerungen sind die Folge. Bisher wurde lediglich das Fundament eines Pfeilers gelegt.

Die Landesregierung Rheinland-Pfalz hält weiterhin an diesem Bauvorhaben fest. In den damaligen Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde sich zu Gunsten des Baus der B 50neu entschieden,

da die Kosten des Weiterbaus geringer eingeschätzt wurden, als im Falle eines Baustopps.

1. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuelle Prognose für den Flughafen Hahn hinsichtlich des Passagier- und Frachtaufkommens, ohne militärisch begründete Transporte, die annähernd straßenverkehrsneutral abgewickelt werden, und zwar
 - a) für den Fall, dass es der Landesregierung gelingt, den Flughafen vor der Insolvenz zu retten,
 - b) für den Fall, dass dies nicht gelingt?

Der Bundesregierung liegen hierzu aktuell keine Erkenntnisse vor.

Unabhängig von der Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn ist die B 50neu ein bedeutsames Teilstück der wichtigen, internationalen Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Lüttich/Brüssel sowie Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam (mit den Nordseehäfen) und dem südwestdeutschen Wirtschaftsraum, insbesondere dem Rhein-Main-Gebiet.

Die B 50neu stellt, gemeinsam mit der im Dezember 2002 fertig gestellten A 60 von der Bundesgrenze (Belgien/Deutschland) bis Wittlich, eine verkehrlich wichtige West-Ost-Verbindung im Land Rheinland-Pfalz dar. Für das Land Rheinland-Pfalz ist die B 50 daher eine wichtige Verkehrsachse, die die Regionen Eifel, Mosel und Hunsrück miteinander verbindet.

2. Wird der Nutzen-Kosten-Faktor aufgrund der veränderten Passagierzahlen neu berechnet?

Bei dem 2010 ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,8 wurde eine zurückhaltende Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn und somit auch eine entsprechende Verkehrsentwicklung zugrunde gelegt. Ein Absinken des NKV des in Bau befindlichen Projekts infolge Kostensteigerung oder geringeren Verkehrsströmen auf einen Wert, der die Bauwürdigkeit gefährden würde, ist nicht zu befürchten.

3. Wie viel der anberaumten 330 Mio. Euro Kosten wurden bisher verausgabt (IST-Kosten), getrennt nach den Bauabschnitten 1 und 2?
4. Wie hoch sind die aktuellen Verbindlichkeiten aufgrund bereits fertiggestellter Bauten?
5. Wie hoch sind die Vergabesummen, wenn IST-Ausgaben und Verbindlichkeiten aufgrund bereits getätigter Leistungen davon abgezogen werden?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in den Straßenbauplan 2013 des Bundes aufgenommenen Gesamtkosten für den rd. 25 km langen Abschnitt von der A 1/A 60, Autobahnkreuz Wittlich bis Longkamp einschließlich der 41 Bauwerke und des Zubringers Erden/Löslich betragen rd. 374,5 Mio. Euro (einschl. des Landesanteils in Höhe von 20 Mio. Euro, ohne den Kostenanteil Dritter in Höhe von rd. 7 Mio. Euro). Die Aufteilung der Kosten, IST-Ausgaben und Verpflichtungen auf die einzelnen Bauabschnitte stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	Gesamtkosten (gemäß Straßen- bauplan 2013)	IST-Ausgaben (Stand: 30. April 2013)	VE (Stand: 30. April 2013)
A 1/A 60–B 50a (Platten)	80,795 Mio. €	62,123 Mio. €	18,450 Mio. €
B 50a (Platten)–Zubrin- ger B 53neu und Zubrin- ger B 53neu–Zubringer B 50a (Longkamp)	293,688 Mio. €	88,143 Mio. €	124,558 Mio. €
Summe	374,483 Mio. €	150,266 Mio. €	143,008 Mio. €

Die Gesamtkosten liegen somit in dem bereits mit Bundestagsdrucksache 17/7009 vom 19. September 2011 mitgeteilten Kostenrahmen in Höhe von 360 Mio. Euro zuzüglich der allgemeinen Baupreissteigerung von rd. 3 Prozent pro Jahr.

6. Wie hoch wäre die Einsparung gegenüber den aktuellen Baukostenschätzungen, wenn der Bau, auf Grundlage der realen Vertragsverhältnisse gegenüber den Baufirmen, gestoppt würde?

Ein Stopp der Bauarbeiten am Hochmoselübergang hätte verlorene Investitionen zur Konsequenz, denen kein Nutzen gegenüberstehen würde. Dass hierdurch Einsparungen entstehen würden, ist nahezu auszuschließen, weil die Baufirmen aufgrund der geschlossenen Verträge ihrerseits Verpflichtungen eingegangen sind, die in einem solchen Fall zu entschädigen wären. Aufgrund der hohen Anzahl von geschlossenen Verträgen ist es in der Kürze der Zeit nicht möglich, die Kosten im Fall eines Baustopps zu beziffern. Hinzu kämen die Abbruchkosten der bereits erstellten baulichen Anlagen.

7. Wie hoch sind die zu erwartenden Mehrkosten aufgrund der Bauzeitverlängerung?
8. Wie hoch sind die zu erwartenden Mehrkosten aufgrund der komplexen Statik der Hochmoselbrücke?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich lässt es sich bei so anspruchsvollen und komplexen Bauwerken wie der Hochmoselbrücke während der gesamten Bauphase nicht vollständig ausschließen, dass die Klärung technischer Detailfragen die zeitlichen Abläufe des Baugeschehens sowie die Baukosten beeinflusst. Derart große Brückenbauwerke sind komplizierte Einzelanfertigungen, die einen hohen Abstimmungsbedarf erfordern.

Derzeit lassen sich vor diesem Hintergrund noch keine abschließenden belastbaren Auswirkungen für den Zeit- und Kostenrahmen ableiten.

9. Sind die statischen Probleme (www.volksfreund.de vom 9. Januar 2013 „Moselübergang: Bau könnte länger dauern“ sowie www.dradio.de vom 10. Januar 2013 „Das Leben ist eine Baustelle – auch in Rheinland-Pfalz“) inzwischen behoben?
- a) Falls ja, ergeben sich daraus Änderungen gegenüber den bisherigen Planungen aufgeschlüsselt in Pfeilerdimension, Gründungstiefe, Pfeileranzahlen, Pfeilerpositionen und angewandte Bautechnik?

- b) Falls nein, wie lange wird die Lösung dieses Problems noch dauern, und welche weiteren Bauverzögerungen ergeben sich daraus?

Vor Erstellung der Ausschreibungsunterlagen wurde im Rahmen des zu erstellenden Brückenentwurfes eine Vorstatik durchgeführt. Bei der Vorstatik handelt es sich um die vereinfachte, zum Teil überschlägliche Bemessung der für die spätere Standsicherheit maßgebenden Bauteile. Im Falle einer entsprechenden Beauftragung sind die Ergebnisse auch für die Vorabdimensionierung z. B. von Fundamenten ausreichend.

Die Ausschreibungsunterlagen zur Hochmoselbrücke sehen vor, dass der Auftragnehmer die Ausführungsstatik erstellt; das ist bei Bauwerken insbesondere dieser Größenordnung die Regel.

Die statische Berechnung eines solchen Bauwerks beansprucht eine gewisse Bearbeitungszeit. Hier müssen nicht nur die Lastfälle für den Endzustand der Brücke berechnet werden, sondern auch die verschiedenen Bau- und Montagezustände Berücksichtigung finden. Hieraus können sich geringfügige Abweichungen in der Dimensionierung ergeben, die sich allerdings nicht mehr auf die Grundabmessungen des Bauwerkes auswirken. Nach Erstellung der statischen Unterlagen durch den Auftragnehmer werden diese durch einen Prüfeningenieur geprüft und dann erst für die Bauausführung freigegeben.

Hinsichtlich der zeitlichen Abläufe und Entwicklung der Baukosten wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

Stand der Arbeiten

Die Gründungsarbeiten bzw. Fundamente auf der Hunsrückseite – sämtliche Bohrpfähle und Bohrpfahlplatten in sechs von zehn Pfeilerachsen – sind überwiegend gebaut und baulich fertig. Die ersten Pfeiler sind in Bau. Die Werkfertigung der Stahlteile des Überbaus erfolgt zurzeit, vier von 82 Überbauschüssen (Fertigungsabschnitte) sind bereits angeliefert und im Rohbau gefertigt.

10. Nach welchen EU- bzw. DIN-Normen wird die Brücke gebaut?

Wird die Empfehlung im Planfeststellungsbeschluss, aufgrund der komplexen Untergrundverhältnisse den Bau analog zu Bauten in der Erdbebenzone 1 durchzuführen, eingehalten?

Die Brücke wird nach den derzeit geltenden EU- bzw. DIN-Normen, Richtlinien und Vorschriften, entsprechend dem aktuellen Stand der Technik gebaut. Beispielfhaft genannt seien die DIN-Fachberichte 100 bis 104 sowie die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING).

Die Empfehlung aus dem Planfeststellungsbeschluss, bei der Bemessung der Brücke die Erdbebenzone 1 zu berücksichtigen, obwohl dies nach den einschlägigen Vorschriften nicht notwendig ist, wird eingehalten.