

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
– Drucksache 18/4486 –

Kosten und Nutzen des Hochmoselübergangs

Die Kleine Anfrage – Drucksache 18/4486 – vom 14. Oktober 2022 hat folgenden Wortlaut:

Am 21. November 2019 wurde der sogenannte Hochmoselübergang im Zuge der B 50 neu zwischen Longkamp und Platten (Kreis Bernkastel-Wittlich) für den Verkehr freigegeben. Der Bau des Hochmoselübergangs war allerdings jahrzehntelang umstritten, u. a. wegen der seitens vom Bund als Baulasträger prognostizierten überregionalen Bedeutung für den Schwerlastverkehr. Da das Projekt ehemals nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz – FstrPrivFinG geplant wurde, allerdings kein privater Investor gefunden wurde, sicherte das Land Rheinland-Pfalz Ende der 2000er Jahre zu, Kosten in Höhe von 20 Mio. Euro zu übernehmen. Im Jahr 2015 wurde bekannt, dass die Sicherung der Standfestigkeit der Brücke auf den Pfeilern des Westhangs in den Weinbergen (Eifelseite) für rund 10 Mio. (Stand 2015) baulich nachgebessert werden muss. Nun wird laut Pressemeldungen (u. a. Trierischer Volksfreund) die prognostizierte Verkehrsnachfrage seit der Freigabe bei weitem nicht erreicht.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie lauten die Ergebnisse der aktuellen Verkehrszählung für diesen Abschnitt (bitte aufschlüsseln nach Pkw und Lkw)?
2. Wie lautet die Verkehrsprognose von 2009 für diesen Abschnitt (bitte aufschlüsseln nach Pkw und Lkw)?
3. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung bezüglich dieser Abweichung?
4. In welcher Höhe wurden bisher Finanzmittel für den Bau des Projekts vom Bund verausgabt?
5. In welcher Höhe wurden bisher Finanzmittel für den Bau des Projektes vom Land Rheinland-Pfalz verausgabt?
6. Der Zustand der Fahrbahn auf der Brücke ist nach knapp drei Jahren Nutzung in einigen Abschnitten sehr wellig. Inwiefern hat die Landesregierung Erkenntnisse, dass die Gewährleistungsfrist zur Beseitigung dieses Zustands eingehalten wird?
7. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung bezüglich der abschließenden Kosten für die Hangsicherung der Westseite (Eifelhang) vor?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit angefügtem Schreiben beantwortet.

E: 26.10.2022

18/4549



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Präsidenten des Landtags
Rheinland-Pfalz
Herrn Hendrik Hering, MdL
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

DIE MINISTERIN
Daniela Schmitt
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2202
Telefax 06131 16-4438
poststelle@mwwlw.rlp.de
www.mwwlw.rlp.de

26 . Oktober 2022

**Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betreffend
Kosten und Nutzen des Hochmoselübergangs
- Kleine Anfrage Drs. 18/4486 -**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

bei dem sogenannten Hochmoselübergang, der B 50neu zwischen Platten und Longkamp, handelt es sich um ein Bundesfernstraßenprojekt in der Baulast des Bundes, das auf Grundlage der jeweils gültigen Bedarfspläne vom Land Rheinland-Pfalz, in seiner Funktion als Auftragsverwaltung für den Bund, entsprechend geplant und gebaut wurde. Der Bedarf wurde als Anlage zum Fernstraßenausbauänderungsgesetz (FStrAbG) gesetzlich festgeschrieben; unabhängig von Finanzierungsoptionen wie beispielsweise dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die vorbezeichnete Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu Frage 1:

Die Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2021 weisen für den Hochmoselübergang bzw. die Hochmoselbrücke einen DTV von 10.312 Kfz/24h aus. Der Schwerverkehr wurde mit 1.664 Kfz/24h (SV= 16,1%) ermittelt. Die Werte für die Normalwerktage (Dienstag bis Donnerstag) 2021 betragen 11.122 bzw. 1.959 Kfz/24h (SV= 17,6%).



Zu Frage 2:

Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2009 prognostizierte unter den damaligen Bedingungen für den Hochmoselübergang eine Tagesbelastung von 25.100 Kfz/24h für das Jahr 2025 mit einem Schwerverkehrsanteil von 25%.

Zu Frage 3:

Die unter Frage 2 genannten Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsuntersuchung sind Prognosewerte, die vor dem Hintergrund der damals erwarteten räumlichen Entwicklungen zu bewerten ist. Dies betrifft einerseits die Entwicklung am Flughafen Hahn, andererseits aber auch die Umsetzung des Lückenschlusses der A1 und des vierstreifigen Ausbaus der B50 zwischen der Anschlussstelle Longkamp und dem Flughafen. Sowohl die Verkehrsentwicklung in der Region als auch angenommene Verkehrsverlagerungen haben sich noch nicht entwickelt, wie damals prognostiziert. Ferner hatte die pandemische Lage aufgrund des Corona-Virus Auswirkungen auf die Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2021. Zuletzt wirkt sich auch die später als geplante Inbetriebnahme der Strecke verzögernd auf die Verkehrsentwicklung aus. Eine Vergleichbarkeit der Werte ist daher derzeit noch nicht gegeben, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt.

Zu den Fragen 4 und 5:

Der aktuelle Gesamtausgabenstand für die Gesamtstrecke „A 1 bis Longkamp“ beträgt 476,5 Mio. Euro (Stand 18. September 2022).

Gemäß der Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Rheinland-Pfalz wird der Bau des Streckenabschnittes der B 50neu von der B 50alt bei Platten bis Longkamp vollständig konventionell über den Bundesfernstraßenhaushalt finanziert. Das Land Rheinland-Pfalz hat wegen der besonderen strukturellen Bedeutung und vermiedener Aufwendungen bei dem Ausbau von Landesstraßen einen Mitfinanzierungsanteil in Höhe von 20 Mio. Euro an den Baukosten übernommen.

Somit beträgt der Ausgabestand der Bundesmittel derzeit 456,5 Mio. Euro.



Zu Frage 6:

Die Fahrbahn befindet sich in einem einwandfreien Zustand. Eine leichte „Welligkeit“ wurde bereits mit Fertigstellung der Brücke beobachtet; diese hat ihre Ursache in der geplanten Überhöhung des Überbaus. Hintergrund ist, dass die Brücke vielfältigen Kräften ausgesetzt ist, so auch durch Temperatureinwirkungen und -schwankungen. Dadurch verändert sich u.a. die Länge der Brücke. Das elastische Material Stahl biegt sich bei horizontaler Lagerung immer etwas durch, zumal der Stahlüberbau über den Widerlagern und den 10 Pfeilern in der Höhe jeweils gehalten bzw. fixiert ist. Um diese „Durchbiegungen nach unten“ zu vermeiden, wurden die Brückenteile so geformt, dass eine sog. „Überhöhung“ entsteht, quasi eine „Durchbiegung nach oben“. Diese wurde so gewählt, dass auch noch eine starke Lkw-Belastung kompensiert werden kann. Da sich die verschiedenen Krafteinwirkungen (Temperatur, Verkehr, Wind etc.) ständig ändern, die Überhöhung aber fest eingepreßt ist, ergibt sich eine leichte „Welligkeit“. Diese stellt weder einen Mangel dar noch eine Beeinträchtigung der Sicherheit.

Zu Frage 7:

Der Bauauftrag zur Hangsicherung mittels Dübelschächten wurde mit rd. 18,4 Mio. Euro schlussgerechnet. Die Kosten liegen damit im Rahmen der Kostenschätzung von 10 bis 20 Mio. Euro vor Auftragsvergabe.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Andy Becht
-Staatssekretär-