

Antrag
(Alternativantrag)

der Fraktion der CDU

zu dem Antrag der Fraktion der AfD
– Drucksache 17/5145 –

Mittelrheinbrücke
Bisherige Gutachten und Stellungnahmen ernst nehmen – Raumordnungsverfahren ohne Festlegung des Straßenbulasträgers beginnen

1. Der Landtag stellt fest:

Der Bau der Mittelrheinbrücke ist für die gesamte Mittelrheinregion und darüber hinaus für das nördliche Rheinland-Pfalz eine wichtige Infrastrukturmaßnahme. Die Region braucht die Brücke, um sich – im Hinblick auf ihre wirtschaftliche Entwicklung und den demografischen Wandel – weiterentwickeln zu können. Laut einer Unternehmerbefragung der Industrie- und Handelskammer und der Handwerkskammer erwarten 77 Prozent der dort ansässigen Unternehmen positive wirtschaftliche Auswirkungen vom Bau der Mittelrheinbrücke. Die große Mehrheit der dort ansässigen Unternehmerinnen und Unternehmer befürwortet also die Mittelrheinbrücke. Zuletzt wurde auch in der Enquete-Kommission Tourismus des Landtags bei ihrem Besuch am Mittelrhein auf die Notwendigkeit einer schnellen Realisierung der Brücke als Teil einer Belebung des Hotel- und Gaststättengewerbes in der Region hingewiesen.

Allerdings ist es in jüngster Vergangenheit zu kontroversen Diskussionen über die tatsächliche Verwirklichung der Brücke gekommen. Dabei ging es hauptsächlich um die Frage, ob die Brücke, die die beiden Bundesstraßen B 9 und B 42 verbinden würde, als kommunales Straßenbauprojekt oder als Landesstraßenbauprojekt geplant und gebaut werden muss. Derzeit gibt es auf einer Strecke von rund 90 Kilometern zwischen Mainz und Koblenz keine Brücke über den Rhein (Bundeswasserstraße).

Die Landesregierung – insbesondere Verkehrsminister Dr. Volker Wissing – besteht darauf, dass es sich um ein kommunales Verkehrsprojekt handelt und dass die Kreise das Raumordnungsverfahren für eine Brücke in Kreisträgerschaft beantragen müssen. Der Verkehrsminister begründet dies insbesondere mit Verkehrszahlen.

Allerdings wurde dieser Standpunkt nach umfassender rechtlicher Prüfung von keinem der bisherigen Gutachten und Stellungnahmen bestätigt. Vielmehr sind die Zahlen und Fakten der Verkehrsuntersuchung, auf die die Landesregierung ihre Auffassung für eine kommunale Brücke ausschließlich stützt, veraltet und damit nicht aussagekräftig.

Der renommierte Jurist Prof. Dr. Spannowsky macht in seinem Rechtsgutachten deutlich, dass die Mittelrheinbrücke die „Verkehrsbedeutung einer Landesstraße erreichen wird“ und „die Brücke nach den rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten nicht in die Straßenbulasträger eines oder beider Landkreise fallen“ darf.

Auch nach der Einschätzung des unabhängigen Landesrechnungshofs sprechen für eine Einstufung als Landesstraße gewichtige Gründe. Der ehemalige Präsident des Rechnungshofs, Klaus P. Behnke, hat zudem den Kompromiss vorgeschlagen, das Raumordnungsverfahren ohne Vorfestlegung auf eine Kreis oder Landesbrücke zu beginnen und im anschließenden Planfeststellungsverfahren dann einen Maßnahmenträger festzulegen. Diese Möglichkeit wurde – nachdem sie mehrfach vonseiten des Wirtschaftsministeriums zurückgewiesen wurde – in einer gutachtlichen Stellungnahme des Wissenschaftlichen Dienstes des Landtags ausdrücklich bestätigt. Nach wie vor sind die beiden betroffenen Kreise bereit, diesen Kompromissvorschlag des ehemaligen Rechnungshofpräsidenten mitzutragen.

Auch nach dem jüngsten Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes zur straßenrechtlichen Qualifizierung einer Mittelrheinbrücke ist kein Kriterium für die Einstufung der Mittelrheinbrücke als kommunales Projekt ersichtlich.

Hinzu kommt, dass die Mittelrheinbrücke aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für die gesamte Region nicht nur als reines Verkehrsprojekt gesehen werden darf. Sie sollte vielmehr und vor allem als strukturpolitisches Projekt betrachtet werden. Ihre Realisierung hätte neben einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation in der Region zuallererst eine besondere Symbolkraft für die Zukunft des Mittelrheintals. Strukturpolitik ist in allererste Linie ausdrückliche Landes- und nicht Kommunalaufgabe.

Im Ergebnis gibt es nicht ein einziges Gutachten, das die Einschätzung des Verkehrsministers teilt. Aber es gibt mehrere Experten, die ihm widersprechen und in der Mittelrheinbrücke ein Projekt allein in der Trägerschaft des Landes sehen.

2. Der Landtag fordert die Landesregierung dazu auf,
 - das Raumordnungsverfahren zum Bau einer Mittelrheinbrücke (entsprechend dem Kompromissvorschlag des ehemaligen Rechnungshofpräsidenten Behnke) ergebnisoffen und ohne Vorfestlegung auf einen Baulastträger durch das Land als Planungsträger in Auftrag zu geben;
 - hierbei auch die von allen für zwingend notwendig gehaltene Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung in Absprache mit den beiden Kreisen in die Wege zu leiten und
 - zu erklären, die Mittelrheinbrücke, nach erfolgter rechtssicherer Einstufung, unabhängig des Ergebnisses, verwirklichen zu wollen – entweder als Landesbrücke oder als kommunale Brücke. Im letzten Fall aber mit hoher Landesförderung betreffend Bau und Unterhaltung.

Für die Fraktion:
Martin Brandl