

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
BADEN - WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart  
E-Mail: [poststelle@vm.bwl.de](mailto:poststelle@vm.bwl.de)  
FAX: +49 (711) 89686-9020

**20. FEB. 2023**

An die  
Präsidentin des Landtags  
von Baden-Württemberg  
Frau Muhterem Aras MdL  
Haus des Landtags  
Konrad-Adenauer-Str. 3  
70173 Stuttgart

Stuttgart

Name Daniel Guldenschuh-Apelt

Telefon +49 (711) 89686-2505

Geschäftszeichen VM2-0141.3-23/8

(Bitte bei Antwort angeben)

nachrichtlich

Staatsministerium

**Kleine Anfrage der Abgeordneten Alexander Salomon und Dr. Ute Leidig GRÜNE**

- **Aktueller Sachstand rund um den geplanten Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe**
- **Drucksache 17/4012**

Ihr Schreiben vom 30. Januar 2023

Anlage

Drucksache 18/1782 des Landtags Rheinland-Pfalz

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie hat sich die Verkehrsbelastung der Rheinbrücke Karlsruhe-Wörth in den letzten Jahren (inkl. 2022) entwickelt und wie stark weicht die Verkehrsentwicklung in- zwischen von den Prognosen ab, die Grundlage der Planungen für die zweite Rheinbrücke waren (Prognosezahlen des BVWP 2030, Planfeststellungsbe- schluss)?*

### Entwicklung der Verkehrsbelastung

Die Entwicklung der Verkehrsbelastung auf der bestehenden Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth ist in nachfolgendem Diagramm dargestellt (s. Abbildung 1). Die Ergebnisse basieren auf den Aufzeichnungen der Dauerzählstellen Nr. 6915 7748 (Rheinland-Pfalz) und Nr. 6915 1100 (Baden-Württemberg).

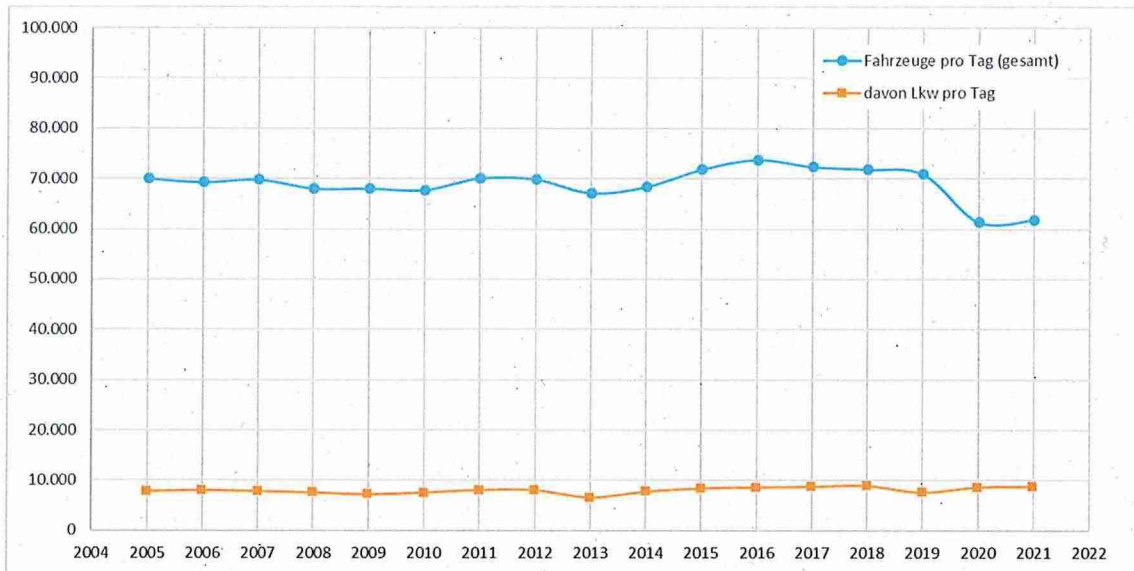


Abbildung 1: Verkehrszahlen Rheinbrücke Karlsruhe-Wörth (2005-2021)

Aus den Aufzeichnungen geht hervor, dass sich die Verkehrszahlen seit dem Jahr 2005 relativ konstant um einen Wert von etwa 70.000 Fahrzeugen pro Tag bewegen. Ein zwischenzeitiger Anstieg zwischen den Jahren 2013 und 2016, auf bis zu 72.400 Fahrzeuge pro Tag, setzte sich in den Folgejahren nicht fort. Mit Beginn der Corona-Pandemie Anfang des Jahres 2020 war dann eine deutliche Abnahme der Verkehrsbelastung auf im Mittel nur noch rund 61.600 Fahrzeuge pro Tag zu verzeichnen. Der Verkehrsrückgang entfällt hierbei nahezu vollständig auf den Pkw-Verkehr, da die Zahl der Lkw im Vergleich zu der Zeit vor Corona vergleichsweise konstant blieb.

Neuere Zahlen aus dem Jahr 2022 liegen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vor. Aufgrund bisheriger Erfahrungen der Verkehrsentwicklung auf anderen Strecken nach Abklingen der Corona-Pandemie sind allerdings wieder steigende Verkehrszahlen ab 2022 zu erwarten. Inwieweit wieder das Niveau von vor 2020 erreicht

wird, bleibt angesichts der Auswirkungen u.a. von Home-Office bzw. dem hieraus resultierenden veränderten individuellen Mobilitätsverhalten abzuwarten.

### Prognosezahlen

Die ursprüngliche Verkehrsuntersuchung der Planfeststellungsunterlagen (Stand 2010) ging von einer Verkehrsbelastung auf der bestehenden Rheinbrücke im Prognose-Nullfall (zukünftiger Vergleichsfall im Jahr 2025 ohne den Bau einer 2. Rheinbrücke) von 98.500 Fahrzeugen pro Tag aus. Dieser im Vergleich mit der damals tatsächlich vorliegenden Verkehrsbelastung (rund 68.000 bis 70.000 Fahrzeuge pro Tag) wurde im Rahmen diverser Einwendungen in Frage gestellt.

Daraufhin folgten unter anderem der „Faktencheck 2. Rheinbrücke“ sowie die Einrichtung der Arbeitsgruppe „Länderübergreifende Rheinquerung“. Hieraus ergab sich, dass die ursprünglich den Planfeststellungsunterlagen zu Grunde liegende Verkehrsprognose während des laufenden Verfahrens anhand zusätzlicher Quellen validiert und fortgeschrieben wurde. Hierbei bestätigte sich einerseits ein relativ hoher Prognosewert, andererseits zeigte sich jedoch auch eine sehr breite Streuung der prognostizierten Verkehrszahlen (siehe untenstehende Tabelle), welche auf die unterschiedliche Systematik der einzelnen Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsmodelle zurückzuführen ist. Im Planfeststellungsbeschluss vom 15. September 2017 wird diese Thematik (hohe Differenz zu den bestehenden Verkehrszahlen sowie große Streuung der unterschiedlichen Prognosewerte) ausführlich behandelt und letztlich seitens der Planfeststellungsbehörde als nicht beschluss-schädlich bewertet.

Zum Vergleich mit den aktuellen Verkehrszahlen müssen daher mehrere Prognosewerte herangezogen werden. Dies sind zum einen die unterschiedlichen Prognosen aus dem Planfeststellungsverfahren sowie zusätzlich die PRINS-Daten des Verkehrsmodells zum BVWP 2030 / Bedarfsplan 2016 des Bundes. Die Prognosewerte sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Quelle	Prognosehorizont	Verkehrsbelastung
Modus-Consult (ursprüngliches Gutachten 2010)	2025	98.500 Kfz/Tag
PTV AG (Vergleichsmodell)	2025	85.900 Kfz/Tag
Habermehl & Follmann (Vergleichsmodell)	2025	93.500 Kfz/Tag
Modus-Consult (Fortschreibung 2016)	2030	89.700 Kfz/Tag
PRINS-Daten (BVWP 2030 / Bedarfsplan 2016)	2030	78.000 Kfz/Tag

2. *Wie stellt sich der aktuelle Planungsstand für die zweite Rheinbrücke dar unter Darlegung welche Baurechtsverfahren noch erforderlich und wie weit die vorgezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gediehen sind?*

Aktuell werden Baugrunderkundungen und Planungsleistungen, insbesondere für den Brückenentwurf der 2. Rheinbrücke sowie für Straßen und Radwege ausgeschrieben und durchgeführt. Diese Planungen bilden die Grundlage für die anschließenden, ergänzenden Planfeststellungsverfahren in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, mit denen unter anderem die Radwegeverbindungen (entlang der B 10 bzw. im Zusammenhang mit der 2. Rheinbrücke) sowie die Pfeilerstandorte der 2. Rheinbrücke im Rhein baurechtlich gesichert werden sollen.

Die Planung und die Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt auf baden-württembergischer Seite federführend durch das Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK). Die Maßnahmen befinden sich in unterschiedlichen Planungs- bzw. Umsetzungsstadien. Die Ersatzmaßnahmen bei Huttenheim (Entsiegelung NATO-Tanklager) und Eggenstein (Anlage Stillgewässer) sind baulich nahezu fertiggestellt und befinden sich weitestgehend in der Entwicklungspflege. Weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Gemarkung Karlsruhe (u. a. Stillgewässer und die Umgestaltung der Alb) befinden sich aktuell noch in Planung. Deren bauliche Umsetzung sowie die Entwicklungspflege ist für die kommenden Jahre vorgesehen.

Auf rheinland-pfälzischer Seite erfolgt die Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen federführend durch den Landesbetrieb Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz. Nach Kenntnis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (vergleiche Drucksache 18/1782 des Landtags Rheinland-Pfalz) sollen dort

im Jahr 2023 alle vorgesehenen Maßnahmen baulich abgeschlossen werden. Daraufhin schließt sich auch dort - jeweils maßnahmenabhängig - die Entwicklungspflege an.

Beide aktuellen Planungs- und Umsetzungszeitpläne der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berücksichtigen die Vorgaben der beiden Planfeststellungsbeschlüsse, nach denen die ökologische Wirksamkeit der Maßnahmen rechtzeitig vor dem Baubeginn der 2. Rheinbrücke gewährleistet sein muss.

3. *Wie weit sind die Arbeiten an der Machbarkeitsstudie zur Aufwertung des ÖPNV fortgeschritten, zu deren Durchführung sich das Land verpflichtet hat?*

Die Machbarkeitsstudie zur Aufwertung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für eine leistungsfähige Rheinquerung zwischen Karlsruhe und Wörth befindet sich aktuell in Bearbeitung. Im Herbst 2022 wurden seitens des mit der Erstellung der Studie beauftragten Büros die Fälle „Ist-Zustand“ und „Nullfall“ vorgestellt und im Rahmen des Studienbegleitkreises erörtert. Der Nullfall berücksichtigt hierbei die Umsetzung der bereits heute bis 2030 absehbaren Maßnahmen und dient als Vergleichsfall für die zu entwickelnden Planungsszenarien. Diese werden aktuell durch das Büro erarbeitet und beinhalten konkrete Einzelmaßnahmen durch die Verbesserungen im ÖPNV erzielt werden könnten. Aus den Planungsszenarien bzw. den darin enthaltenen und auf ihre Wirksamkeit und Umsetzbarkeit hin bewerteten Einzelmaßnahmen, wird dann im Laufe des Jahres 2023 ein Vorzugsszenario entwickelt.

4. *Welche Kosten werden für das Projekt zweite Rheinbrücke mit der Querspange zur B 36 derzeit prognostiziert?*

Die Kosten für die Bedarfsplanmaßnahme „B 293, 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth“ wurden nach Abschluss der gerichtlichen Vergleiche in Baden-Württemberg mit Stand 2021 fortgeschrieben. Hierbei wurden die ursprünglich im Jahr 2010 angesetzten Gesamtprojektkosten von rund 106,7 Mio. Euro in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) auf Grundlage der allgemeinen Baupreissteigerung zwischen den Jahren 2010 und 2021 angepasst. Darüber hinaus wurden die Kosten der aus dem Vergleich resultierenden

zusätzlichen Maßnahmen (Radwege, landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) berücksichtigt. Hiernach ergeben sich hochgerechnete Gesamtkosten (2. Rheinbrücke einschließlich Straßenbauarbeiten in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg) in Höhe von rund 150,3 Mio. Euro. Diese Kostenschätzung wird im Rahmen der aktuell laufenden Detailplanung der 2. Rheinbrücke, der darüber hinaus erforderlichen Ingenieurbauwerke sowie dem Straßenbau beiderseits des Rheins konkretisiert und fortgeschrieben.

Die Kosten für die Bedarfsplanmaßnahme „B 293, Querspange 2. Rheinbrücke bis B 36“ belaufen sich nach Abschluss der Voruntersuchung (Stand 2022) auf rund 115,7 Mio. Euro.

5. *Wie viele Tonnen Beton sind für die Umsetzung der Planungen für die zweite Rheinbrücke und die Querspange zur B 36 schätzungsweise zu verbauen und wie stellt sich der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Baumaßnahmen voraussichtlich dar?*

Der aktuelle Detaillierungsgrad der Planung erlaubt noch keine belastbaren Aussagen über schätzungsweise zu verbauende Betonmengen bzw. den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der beiden Projekte. Beispielsweise wurden bei noch keinem der beiden Projekte konkrete Festlegungen zu Tragwerk und Konstruktion der herzustellenden Ingenieurbauwerke (insbesondere dem Brückenbauwerk über den Rhein) getroffen.

6. *Wie ist eine Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit (§ 13 Absatz 1 Satz 1 Klimaschutzgesetz [KSG]) im Planfeststellungsverfahren für die – mit dem Vorhaben zweite Rheinbrücke auch planungsrechtlich verknüpfte – Querspange zur B 36 vorgesehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7.21)?*

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat ein Hinweispapier zur „Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ erarbeitet. Die Hinweise dienen dazu, die mit einem Straßenbauprojekt verbundenen Auswirkungen auf das globale Klima im Rahmen der Planfeststellung für den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes fachlich angemessen und entsprechend den gesetzlichen Anforderungen des

§ 13 Absatz 1 Satz 1 KSG zu berücksichtigen. Die vom BMDV herausgegebenen Hinweise werden auch bei dem gegenständlichen Vorhaben Anwendung finden.

7. *Rechnet die Landesregierung damit, dass der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gestartete „Infrastrukturdialog“ Auswirkungen auf laufende Straßenplanungen in Baden-Württemberg haben wird?*

Die Länder sind in den Infrastrukturdialog des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) nicht eingebunden, so dass zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage über die Auswirkungen auf laufende Straßenplanungen getroffen werden kann. Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg plant die Maßnahmen des Bedarfsplans entsprechend den Festsetzungen im Koalitionsvertrag nach der Umsetzungskonzeption des Landes im engen Austausch mit dem BMDV. Dabei setzt sich das Ministerium für Verkehr dafür ein, die aktuellen Planungen im Hinblick auf die Klimaaspekte und Nachhaltigkeit zu optimieren.

Mit freundlichen Grüßen  
in Vertretung des Ministers

Berthold Frieß

Berthold Frieß  
Ministerialdirektor