

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Alexander Salomon und Dr. Ute Leidig GRÜNE**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Aktueller Sachstand rund um den geplanten Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe**

#### **Kleine Anfrage**

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Verkehrsbelastung der Rheinbrücke Karlsruhe-Wörth in den letzten Jahren (inkl. 2022) entwickelt und wie stark weicht die Verkehrsentwicklung inzwischen von den Prognosen ab, die Grundlage der Planungen für die zweite Rheinbrücke waren (Prognosezahlen des BVWP 2030, Planfeststellungsbeschluss)?
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?
3. Wie weit sind die Arbeiten an der Machbarkeitsstudie zur Aufwertung des ÖPNV fortgeschritten, zu deren Durchführung sich das Land verpflichtet hat?
4. Welche Kosten werden für das Projekt zweite Rheinbrücke mit der Querspange zur B 36 derzeit prognostiziert?
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?
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)?

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

24.1.2023

Salomon, Dr. Leidig GRÜNE

### Begründung

Die Kleine Anfrage soll den aktuellen Sachstand der Planungen im Kontext sich verändernder Rahmenbedingungen beleuchten.

### Antwort

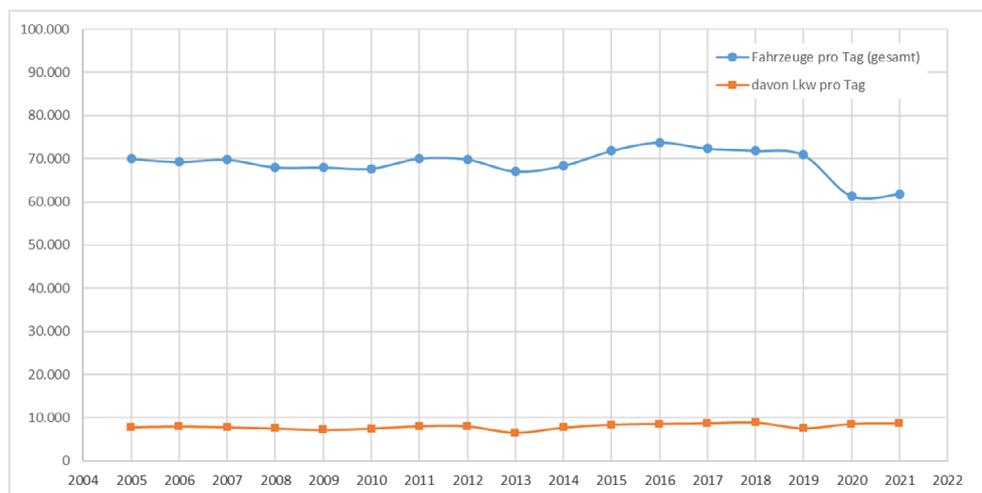
Mit Schreiben vom 20. Februar 2023 Nr. VM2-0141.3-23/8 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

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

#### *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 bis 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 Coronapandemie 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 Coronapandemie 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 zugrunde 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 beschlusschädlich 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.

| <b>Quelle</b>                                 | <b>Prognosehorizont</b> | <b>Verkehrsbelastung</b> |
|---|-------------------------|--------------------------|
| 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 resul-

tierenden 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, sodass 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.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor

**LANDTAG RHEINLAND-PFALZ**  
18. WahlperiodeDrucksache 18/1782  
zu Drucksache 18/1598  
08. 12. 2021**A n t w o r t**

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)  
– Drucksache 18/1598 –**Planungsstand und Ausgleichsmaßnahmen für den Bau der zweiten Rheinbrücke bei Wörth sowie die Verpflichtungen aus dem Vergleich zum Bau**

Die Kleine Anfrage – Drucksache 18/1598 – vom 16. November 2021 hat folgenden Wortlaut:

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie lautet nach Kenntnis der Landesregierung der Sachstand des Planfeststellungsverfahrens zum Bau der zweiten Rheinbrücke auf baden-württembergischer Seite?
2. Wie ist der Sachstand der Entwurfsplanung des Brückenbauwerks über den Rhein unter Federführung des Landes Rheinland-Pfalz?
3. Bis wann soll die Entwurfsplanung fertiggestellt sein?
4. Wie lautet nach Kenntnis der Landesregierung der Sachstand der Ausführungsplanung des Straßen- und Radwegebaus?
5. Inwiefern sind im Laufe der letzten zwölf Monate weitere ergänzende Baurechtsverfahren notwendig geworden?
6. Inwiefern wurden Planung und Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Jahr 2021 vorangebracht?
7. Wann rechnet die Landesregierung mit Fertigstellung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 8. Dezember 2021 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Das Verfahren zur Erlangung von Baurecht für den baden-württembergischen Teil der Rheinbrücke liegt in der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe. Bezüglich konkreter Aussagen zu den erforderlichen Schritten bis zur Erlangung von Baurecht wird daher auf das Regierungspräsidium Karlsruhe (<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt4/ref44/seiten/b10-2rheinbruecke/>) sowie auf die diesbezüglich erschienenen Presseberichte verwiesen.

Zu Frage 2:

Für die Beauftragung des Bauwerksentwurfes zur Planung der zweiten Rheinbrücke ist ein europaweites Vergabeverfahren notwendig. Dieses wird zurzeit von Seiten des Landesbetriebs Mobilität in Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe vorbereitet. Die Vergabe soll im kommenden Jahr erfolgen.

Zu Frage 3:

Der Zeitraum für die Erstellung des Bauwerksentwurfes wird auf etwa ein Jahr abgeschätzt, gerechnet ab Vergabe des Auftrages im Rahmen des Vergabeverfahrens.

Zu Frage 4:

Eine Beauftragung der Ausführungsplanung für den Straßen- und Radwegbau erfolgt erst nach Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Zu Frage 5:

Für die Pfeilerstellung der zweiten Rheinbrücke sowie für den geplanten Betriebsweg über das Bauwerk, der für den Radverkehr nutzbar ist, wird ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren erforderlich werden.

Zu Frage 6:

Die im Jahr 2020 begonnene Umsetzung der Maßnahme A 13 (Beruhigung des Wörther Altwassers, Revitalisierung der Schilfbestände) wurde im Jahr 2021 weiter fortgeführt. Im November 2021 findet eine Submission zur Umsetzung der Revitalisierung der Schilfbestände am Wörther Altwasser (Ostufer) statt. Voraussichtlich kann auf der Grundlage des Submissionsergebnisses sodann die Rodung umgesetzt werden.

Die Aufforstung am ungesteuerten Polder (Maßnahme A 5) wurde im Herbst 2021 fertig gestellt.

Im Frühjahr 2021 wurde die Umsetzung der Obstwiese am ungesteuerten Polder (Maßnahme A 2) begonnen; zurzeit laufen Arbeiten zur Nachpflanzung. In den nächsten beiden Jahren werden die Flächen gepflegt und dadurch voraussichtlich im Jahr 2023 in einem ökologisch funktionsfähigen Zustand überführt werden.

Daneben erfolgten vorbereitende Arbeiten zur Umsetzung der für das Jahr 2022 vorgesehenen Maßnahmen, wie die Erstellung von Ausführungsplänen, Abstimmungen mit Gutachtern und Betroffenen, die Erarbeitung der für die Ausführung erforderlichen Ausschreibungsunterlagen, sowie Vorbereitungen zum Grunderwerb.

Zu Frage 7:

Mit Ausnahme der Maßnahme A 16 (Bereitstellen von Wurzelteflern für den Eisvogel) wird derzeit davon ausgegangen, dass die Umsetzung aller vorgezogenen Maßnahmen im Jahr 2023 abgeschlossen sein werden.

Die verschiedenen Maßnahmen haben unterschiedliche Vorlaufzeiten bis zur ökologischen Wirksamkeit, die zwischen ein bis fünf Jahre beträgt. Die Wirksamkeit aller vorgezogenen und umgesetzten Maßnahmen wird voraussichtlich in den Jahren 2027/2028 erreicht sein.

Daniela Schmitt  
Staatsministerin