

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Bernhard Pepperl und Rüdiger Ernst AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Möglicher Ausfall der Rheinquerungen zwischen Mannheim und Ludwigshafen und Auswirkungen auf landeseigene Wirtschaftsinteressen

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die aktuelle Zustandsnote sowie den Traglastindex der Konrad-Adenauer-Brücke, mit der Bitte um Darlegung, ob sie garantieren kann, dass dieses Bauwerk die massive Mehrbelastung über die kommenden vier Jahre ohne Vollsperrung übersteht?
2. Von welcher zusätzlichen täglichen Verkehrsbelastung der Konrad-Adenauer-Brücke geht sie infolge der Vollsperrung der Kurt-Schumacher-Brücke aus, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen, öffentlichem Personennahverkehr und Schwerverkehr?
3. Welche Erkenntnisse liegen ihr darüber vor, ob die Konrad-Adenauer-Brücke während der vorgesehenen mehrjährigen Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke ohne weitere erhebliche Einschränkungen oder eine Vollsperrung betrieben werden kann?
4. Welche besonderen materialtechnischen, konstruktiven oder altersbedingten Risiken bestehen nach ihrer Kenntnis bei der Konrad-Adenauer-Brücke insbesondere im Hinblick auf Ermüdungserscheinungen, Spannstahlprobleme und die zu erwartende Restnutzungsdauer?
5. Welche Notfall- und Ausweichkonzepte bestehen für den Fall, dass die Konrad-Adenauer-Brücke während der Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke ebenfalls teilweise oder vollständig für den Straßenverkehr gesperrt werden muss?
6. Welche konkreten Auswirkungen erwartet sie durch die Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, die Erreichbarkeit und die trimodalen Logistikketten des zu 100 Prozent landeseigenen Hafens Mannheim?

7. Welche Erkenntnisse liegen ihr über die Auswirkungen auf die Ansiedlungsattraktivität des Wirtschaftsstandorts Mannheim, auf ansässige Industrieunternehmen und auf Zulieferbetriebe insbesondere aus dem Umfeld der BASF vor?
8. Wie beurteilt sie die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt Mannheim, notwendige Erhaltungs-, Sanierungs- oder Ersatzneubaumaßnahmen an den betreffenden Abschnitten der Bundesstraßen 37 und 44 ohne erhebliche zusätzliche Finanzhilfen umzusetzen?
9. Welche konkreten Fördermittel, Sonderzuweisungen oder sonstigen finanziellen Unterstützungen beabsichtigt das Land Baden-Württemberg für die Sanierung, Erhaltung oder den Ersatzneubau der Rheinquerungen zwischen Mannheim und Ludwigshafen bereitzustellen?
10. Bis wann beabsichtigt sie, gemeinsam mit dem Land Rheinland-Pfalz sowie den Städten Mannheim und Ludwigshafen ein verbindliches länderübergreifendes Sanierungs-, Verkehrs- und Finanzierungskonzept für die beiden innerstädtischen Rheinquerungen vorzulegen?

9.8.2026

Dr. Pepperl, Ernst AfD

Begründung

Mit der ab dem 5. August 2026 wirksamen Vollsperrung der Kurt-Schumacher-Brücke für den motorisierten Kraftverkehr fällt eine der beiden zentralen Straßenverbindungen zwischen Mannheim und Ludwigshafen für einen voraussichtlich mehrjährigen Zeitraum aus.

Die verbleibende Konrad-Adenauer-Brücke wurde im Jahr 1959 errichtet und muss künftig einen erheblichen Teil des bislang über beide Brücken abgewickelten Verkehrs aufnehmen. Gleichzeitig gelten für das Bauwerk bereits Einschränkungen und Schutzmaßnahmen im Schwerlastverkehr. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die Konrad-Adenauer-Brücke die zu erwartende Mehrbelastung dauerhaft und ohne weitere verkehrliche Einschränkungen bewältigen kann.

Der Ausfall einer zentralen Rheinquerung betrifft nicht nur den Individual- und Pendlerverkehr, sondern auch den öffentlichen Personennahverkehr, Rettungsdienste, den Wirtschaftsverkehr und die Logistikverbindungen des Mannheimer Hafens. Der Hafen Mannheim befindet sich vollständig im Eigentum des Landes Baden-Württemberg und ist als trimodaler Logistikstandort auf leistungsfähige Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenverbindungen angewiesen.

Zugleich verfügen die Städte Mannheim und Ludwigshafen angesichts ihrer angespannten Haushaltslage nur über begrenzte finanzielle Spielräume, um umfangreiche Sanierungs- oder Ersatzneubaumaßnahmen an den Rheinquerungen eigenständig umzusetzen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 5. Oktober 2026 Nr. VM2-0141.3-38/70/10 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Handwerk und Tourismus die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie bewertet sie die aktuelle Zustandsnote sowie den Traglastindex der Konrad-Adenauer-Brücke, mit der Bitte um Darlegung, ob sie garantieren kann, dass dieses Bauwerk die massive Mehrbelastung über die kommenden vier Jahre ohne Vollsperrung übersteht?*

Die Konrad-Adenauer-Brücke liegt in der Baulast der Stadt Mannheim und ist aktuell mit der Bauwerksnote 3,0 bewertet. Für die Konrad-Adenauer-Brücke ist aufgrund des Alters sowie der Verkehrsbelastung ein Ersatzneubau vorgesehen, der aber erst nach Wiederinbetriebnahme des Kurt-Schumacher Brückenzugs umgesetzt werden kann. Die hoch belasteten Bereiche des Bauwerks werden regelmäßig visuell auf Materialermüdungserscheinungen überprüft. Zusätzlich finden Verformungsvermessungen statt. Durch diese Verformungsvermessungen können ebenfalls Schäden am Bauwerk frühzeitig erkannt werden.

2. *Von welcher zusätzlichen täglichen Verkehrsbelastung der Konrad-Adenauer-Brücke geht sie infolge der Vollsperrung der Kurt-Schumacher-Brücke aus, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen, öffentlichem Personennahverkehr und Schwerverkehr?*

Die Verkehrsuntersuchungen des von der Stadt Ludwigshafen beauftragten Gutachterbüros gehen von einer zusätzlichen Verkehrsbelastung von ca. 50 000 Kfz auf der Brücke aus (im Vergleich zum letzten Zustand vor Eröffnung der Hochstraße-Süd in Ludwigshafen am Rhein).

Im letzten Zustand (mit geöffneter Kurt-Schumacher-Brücke und gesperrter Hochstraße-Süd) wurden lediglich ca. 29 000 Kfz/Tag (davon ca. 600 Schwerverkehr) auf der Konrad-Adenauer-Brücke gezählt.

Vor zehn Jahren wurden auf der Konrad-Adenauer-Brücke aber auch schon Verkehrsaufkommen von über 75 000 Kfz/Tag (davon ca. 3 000 Schwerverkehr) abgewickelt.

Für den ÖPNV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [DTV] der Stadtbahn

Zustand	Zeitraum	Konrad-Adenauer-Brücke	Kurt-Schumacher-Brücke	Summe Rheinbrücken
Regelfahrplan mit beiden Brücken	vor 03/2024	454	181	635
Sperrung der Konrad-Adenauer-Brücke für die Stadtbahn	03/2024 bis 05/2026	0	378	378
Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke	ab 06/2026	670	0	670

In Summe ist das ÖPNV-Angebot über den Rhein dichter als vor der Sperrung der Konrad-Adenauer-Brücke aufgrund der Sanierung der Stelzenrampe auf Mannheimer Seite von Juli 2024 bis Mai 2026. Dies ist Bestandteil des Verkehrskonzepts für den Abriss der Hochstraße Nord bzw. Bau der Helmut-Kohl-Allee inklusive Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke und des Nordbrückenkopfs in Ludwigshafen. Die zusätzlichen Fahrten dienen dazu, Pkw-Fahrten zu ersetzen und damit die Straßen zu entlasten.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. *Welche Erkenntnisse liegen ihr darüber vor, ob die Konrad-Adenauer-Brücke während der vorgesehenen mehrjährigen Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke ohne weitere erhebliche Einschränkungen oder eine Vollsperrung betrieben werden kann?*

Derzeit liegen keine Erkenntnisse vor, dass aufgrund des Bauwerkszustandes erhebliche Verkehrseinschränkungen oder eine Vollsperrung zu erwarten sind.

4. *Welche besonderen materialtechnischen, konstruktiven oder altersbedingten Risiken bestehen nach ihrer Kenntnis bei der Konrad-Adenauer-Brücke insbesondere im Hinblick auf Ermüdungserscheinungen, Spannstahlprobleme und die zu erwartende Restnutzungsdauer?*

Die Konrad-Adenauer-Rheinbrücke ist eine Stahlbrücke aus dem Jahr 1959. Durch die zusätzliche Verkehrsbelastung und aufgrund des Alters besteht grundsätzlich das Risiko der Materialermüdung.

Wie unter Nummer 1 beschrieben werden regelmäßig jährliche Kontrollen durchgeführt. Sollten im Rahmen dieser Prüfungen Schäden festgestellt werden, werden entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet.

5. *Welche Notfall- und Ausweichkonzepte bestehen für den Fall, dass die Konrad-Adenauer-Brücke während der Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke ebenfalls teilweise oder vollständig für den Straßenverkehr gesperrt werden muss?*

Dies ist im Licht der konkreten Situation zu betrachten. Die Verkehre müssten weiträumig umgeleitet werden, beispielsweise über die nördlich gelegene Autobahnbrücke im Zuge der A6.

6. *Welche konkreten Auswirkungen erwartet sie durch die Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, die Erreichbarkeit und die trimodalen Logistikketten des zu 100 Prozent landeseigenen Hafens Mannheim?*

Vonseiten der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH (HGM) wurde im Rahmen einer Kurzumfrage die Rückmeldungen aus den Bereichen Hafenwirtschaft, Logistik, Transport und Industrie ausgewertet. Diese verdeutlichen, dass die Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke bereits aktuell über die unmittelbare Einschränkung der Verkehrsverbindung hinausgeht und zunehmend den Wirtschaftsraum Mannheim/Ludwigshafen beeinträchtigt. Sie führt im Konkreten zu längeren Fahrzeiten und steigenden Kosten durch einen höheren Kraftstoffverbrauch, höhere Mautaufwendungen oder den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und Fahrer, um bestehende Transportvolumina bewältigen zu können. Man sieht sich im Hafen durch die Sperrung zudem operativen Einschränkungen und einer verminderten Planbarkeit von Transport- und Lieferketten gegenüber. Gleichermassen sind auch die Arbeitskräfte selbst im Bereich der Pendelverkehre betroffen.

7. *Welche Erkenntnisse liegen ihr über die Auswirkungen auf die Ansiedlungsattraktivität des Wirtschaftsstandorts Mannheim, auf ansässige Industrieunternehmen und auf Zulieferbetriebe insbesondere aus dem Umfeld der BASF vor?*

Die Landesregierung beobachtet aufmerksam die Entwicklungen rund um die Sperrung der Theodor-Heuss-Brücke mit Blick auf die Wirtschaftsregion Mannheim. Infrastrukturell leistungsfähige Rahmenbedingungen sind von großer wirtschaftlicher Relevanz und mitentscheidend für die Standortattraktivität. Für ansässige Industrieunternehmen bedeuten die veränderten Bedingungen logistische Anpassungen. Die Erreichbarkeit des BASF-Geländes auf beiden Rheinseiten kann für die Zulieferbetriebe je nach Konstellation des Einzelfalls durch die Sperrung der Theodor-Heuss-Brücke mit größerem zeitlichem Aufwand verbunden sein. Im Detail aufschlüsselbare Erkenntnisse liegen der Landesregierung hierzu nicht vor. Ziel muss allerdings sein, die negativen logistischen und wirtschaftlichen Auswirkungen zu minimieren.

8. *Wie beurteilt sie die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt Mannheim, notwendige Erhaltungs-, Sanierungs- oder Ersatzneubaumaßnahmen an den betreffenden Abschnitten der Bundesstraßen 37 und 44 ohne erhebliche zusätzliche Finanzhilfen umzusetzen?*

Die Investitionsbedarfe an den Rheinbrücken sind im dreistelligen Millionenbetrag. Investitionen in dieser Größenordnung setzen eine Förderung der Stadt von Bund und Land voraus. Gespräche hierzu finden auf verschiedenen Ebenen statt.

Derzeit liegt noch kein entsprechender Förderantrag vor, die Stadt Mannheim hat jedoch zwecks Antragsberatung bereits Kontakt mit dem Ministerium für Verkehr und dem zuständigen Regierungspräsidium Karlsruhe aufgenommen.

9. *Welche konkreten Fördermittel, Sonderzuweisungen oder sonstigen finanziellen Unterstützungen beabsichtigt das Land Baden-Württemberg für die Sanierung, Erhaltung oder den Ersatzneubau der Rheinquerungen zwischen Mannheim und Ludwigshafen bereitzustellen?*

Die Landesregierung unterstützt die Kommunen im Land mit Förderungen über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse. Förderfähig sind unter anderem Brückenmodernisierungen sowie Brückenersatzneubauten. Zuschüsse werden nur auf Basis konkreter Förderanträge gewährt und nur für Maßnahmen auf baden-württembergischem Landesgebiet. Im vorliegenden Fall liegt die Brücke zum Teil in der Baulast der Stadt Ludwigshafen und zum Teil in der Baulast der Stadt Mannheim. Eine etwaige LGVFG-Förderung kann daher nur für den Brückenteil in Baulast der Stadt Mannheim gewährt werden.

10. *Bis wann beabsichtigt sie, gemeinsam mit dem Land Rheinland-Pfalz sowie den Städten Mannheim und Ludwigshafen ein verbindliches länderübergreifendes Sanierungs-, Verkehrs- und Finanzierungskonzept für die beiden innerstädtischen Rheinquerungen vorzulegen?*

Das Ministerium für Verkehr arbeitet eng mit allen beteiligten Akteuren zusammen. Insbesondere bei gemeinsamen Bauvorhaben mit zwei Baulastträgern ist eine intensive Abstimmung essentiell. Durch den ständigen Informationsaustausch sind die einzelnen Baumaßnahmen aufeinander abgestimmt.

Razavi

Ministerin für Verkehr