Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 423**
18. Wahlperiode **13.10.2026**

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Bernhard Pepperl und Rüdiger Ernst AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fehlende Redundanz der Rheinquerungen im Großraum Mannheim–Ludwigshafen und Auswirkungen auf die regionale Verkehrs- und Versorgungsresilienz

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche aktuellen Zustandsnoten nach DIN 1076, Traglastindizes und prognostizierten Restnutzungsdauern weisen die A-6-Rheinbrücke nördlich von Mannheim und die für großräumige Umleitungen relevanten Rheinquerungen im Raum Speyer auf?

2. Mit welchen zusätzlichen Verkehrs- und Schwerlastmengen auf der A-6-Rheinbrücke sowie auf den südlichen Ausweichverbindungen im Raum Speyer rechnet sie infolge der Vollsperrung der Kurt-Schumacher-Brücke?

3. Welche Auswirkungen erwartet sie durch diese zusätzlichen Belastungen auf die Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Restnutzungsdauer der betroffenen Rheinbrücken?

4. Liegt ihr eine übergreifende Risikoanalyse vor, welche die gleichzeitige Einschränkung oder Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke, der Konrad-Adenauer-Brücke, der A-6-Rheinbrücke und einer Rheinquerung im Raum Speyer untersucht?

5. Welche Folgen hätte eine gleichzeitige funktionale Einschränkung mehrerer Rheinquerungen nach ihrer Einschätzung für die Versorgungssicherheit, den Rettungs- und Katastrophenschutz sowie die Erreichbarkeit der Industrie-, Hafen- und Logistikstandorte in der Metropolregion Rhein-Neckar?

6. Welche Auswirkungen erwartet sie auf die Verkehrsbelastung, die Reisezeiten, den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen, wenn Fahrzeuge dauerhaft über die A 6 oder über Speyer umgeleitet werden müssen?

7. Inwieweit wurden die Bundeswehr, das Operative Führungskommando, die Autobahn GmbH des Bundes, das Bundesministerium für Verkehr sowie das Land Rheinland-Pfalz in eine gemeinsame Risiko- und Krisenplanung für das großräumige Rheinquerungssystem einbezogen?

Eingegangen: 14.8.2026 / Ausgegeben: 16.10.2026

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. Welche Bedeutung haben die Rheinquerungen im Großraum Mannheim–Ludwigshafen nach ihrer Einschätzung für militärische Transporte und die zivilmilitärische Mobilität im Rahmen des Operationsplans Deutschland für Baden-Württemberg?

9. Aus welchen Gründen wurde eine zusätzliche Rheinquerung im Raum Altrip beziehungsweise südlich von Mannheim und Ludwigshafen nicht für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet?

10. Bis wann wird sie gemeinsam mit dem Bund, Rheinland-Pfalz und den betroffenen Kommunen einen länderübergreifenden Masterplan für ein belastbares und redundantes Rheinquerungssystem zwischen der A 6 im Norden und Speyer im Süden vorlegen?

14.8.2026

Dr. Pepperl, Ernst AfD

Begründung

Die Vollsperrung der Kurt-Schumacher-Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen verdeutlicht, dass die Metropolregion Rhein-Neckar über keine ausreichende Redundanz bei den Straßenquerungen des Rheins verfügt. Bei Einschränkungen der innerstädtischen Brücken müssen erhebliche Verkehrsströme großräumig über die nördlich gelegene A-6-Rheinbrücke oder über südlich gelegene Rheinquerungen im Raum Speyer ausweichen.

Die A-6-Rheinbrücke stellt eine zentrale Verbindung für den überregionalen Personen-, Wirtschafts- und Schwerlastverkehr dar. Eine dauerhafte Verlagerung zusätzlicher Verkehrs- und Schwerlastströme kann die Belastung dieses Bauwerks erheblich erhöhen. Zugleich führen Umleitungen über Speyer zu langen zusätzlichen Fahrwegen und zu weiteren Belastungen der dortigen Rheinquerungen sowie des nachgeordneten Straßennetzes.

Das Fehlen einer zusätzlichen Rheinquerung im Raum Mannheim, Ludwigshafen oder Altrip erhöht die Abhängigkeit von wenigen bestehenden Brücken. Eine gleichzeitige Einschränkung mehrerer Querungen könnte erhebliche Folgen für die regionale Versorgungssicherheit, die Erreichbarkeit von Industrie- und Hafenstandorten sowie die Funktionsfähigkeit überregionaler Transportachsen haben.

Darüber hinaus besitzt der Raum Rhein-Neckar Bedeutung für den Katastrophenschutz, die zivile Verteidigung und die militärische Mobilität im Rahmen des Operationsplans Deutschland. Leistungsfähige und redundant nutzbare Rheinquerungen sind daher nicht nur für die regionale Wirtschaft, sondern auch für die gesamtstaatliche Resilienz von Bedeutung.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 14. August 2026 Nr. VM2-0141.3-38/73/8 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche aktuellen Zustandsnoten nach DIN 1076, Traglastindizes und prognostizierten Restnutzungsdauern weisen die A-6-Rheinbrücke nördlich von Mannheim und die für großräumige Umleitungen relevanten Rheinquerungen im Raum Speyer auf?

Die A6 Rheinbrücke Theodor-Heuss bei Mannheim-Sandhofen weist im Bereich der Vorlandbrücken Zustandsnoten von 2,3 und 2,5 sowie einen Traglastindex von IV auf. Die Strombrücke ist mit einer Zustandsnote von 3,0 und einem

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

Traglastindex V eingestuft. Es liegen keine Schadensbilder oder Tragfähigkeitsdefizite vor, die eine Einschränkung der Nutzungsdauer nahelegen würden. Die Planungen zur Modernisierung der Bauwerke haben bereits begonnen.

2. Mit welchen zusätzlichen Verkehrs- und Schwerlastmengen auf der A-6-Rheinbrücke sowie auf den südlichen Ausweichverbindungen im Raum Speyer rechnet sie infolge der Vollsperrung der Kurt-Schumacher-Brücke?

Für dieses Szenario liegen dem Ministerium für Verkehr keine detaillierten Verkehrsdaten zu den betreffenden Brücken vor.

3. Welche Auswirkungen erwartet sie durch diese zusätzlichen Belastungen auf die Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Restnutzungsdauer der betroffenen Rheinbrücken?

Grundsätzlich ist durch zeitlich begrenzt erhöhte Verkehrsbelastungen von keiner Auswirkung auf die Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Restnutzungsdauer auszugehen.

4. Liegt ihr eine übergreifende Risikoanalyse vor, welche die gleichzeitige Einschränkung oder Sperrung der Kurt-Schumacher-Brücke, der Konrad-Adenauer-Brücke, der A-6-Rheinbrücke und einer Rheinquerung im Raum Speyer untersucht?

Eine Risikoanalyse liegt dem Ministerium für Verkehr derzeit nicht vor. Im Regelfall resultieren Einschränkungen aus vorherigen Untersuchungen, die unter Umständen Sanierungsmaßnahmen erforderlich machen. Für das Umleitungskonzept werden entsprechende Gutachten erstellt, um die optimale Verkehrsführung zu ermitteln. Dabei wird die Öffentlichkeit rechtzeitig über mögliche Einschränkungen oder Sperrungen informiert.

5. Welche Folgen hätte eine gleichzeitige funktionale Einschränkung mehrerer Rheinquerungen nach ihrer Einschätzung für die Versorgungssicherheit, den Rettungs- und Katastrophenschutz sowie die Erreichbarkeit der Industrie-, Hafen- und Logistikstandorte in der Metropolregion Rhein-Neckar?

Eine gleichzeitige funktionale Einschränkung mehrerer Rheinquerungen würde zu Beeinträchtigungen der Versorgungssicherheit, des Rettungs- und Katastrophenschutzes sowie der Erreichbarkeit der Industrie-, Hafen- und Logistikstandorte in der Metropolregion Rhein-Neckar führen. Umso wichtiger ist es, die Funktionstüchtigkeit dieser Querungen zu sichern und möglichen Ausfällen vorzubeugen.

Im Falle von Sperrungen werden die zuständigen Versorgungseinheiten rechtzeitig von der Verwaltung informiert und direkt in die Planung der Umleitungskonzepte einbezogen. Das Ministerium für Verkehr ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um solche Szenarien zu vermeiden.

6. Welche Auswirkungen erwartet sie auf die Verkehrsbelastung, die Reisezeiten, den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen, wenn Fahrzeuge dauerhaft über die A 6 oder über Speyer umgeleitet werden müssen?

Eine Umleitung von Fahrzeugen über die A 6 oder Speyer würde lediglich temporär erfolgen, als mögliche Folge von Sperrungen oder Bauarbeiten. Während dieses Zeitraums muss allerdings mit einer vorübergehenden Zunahme des Verkehrs, längeren Reisezeiten, höherem Kraftstoffverbrauch sowie verstärkten Emissionen gerechnet werden. Diese Belastungen beschränken sich jedoch streng auf die Dauer der jeweiligen Maßnahmen. Sobald die Bauarbeiten oder Sperrungen beendet sind, fließt der Verkehr wieder auf der üblichen Route. Pläne für eine dauerhafte Umleitung über die A 6 oder Speyer existieren nicht.

7. Inwieweit wurden die Bundeswehr, das Operative Führungskommando, die Autobahn GmbH des Bundes, das Bundesministerium für Verkehr sowie das Land Rheinland-Pfalz in eine gemeinsame Risiko- und Krisenplanung für das großräumige Rheinquerungssystem einbezogen?

Es gibt einen ständigen Austausch zwischen den relevanten Akteuren, einschließlich der Bundeswehr, des Operativen Führungskommandos, der Autobahn GmbH des Bundes, des Bundesministeriums für Verkehr und des Landes Rheinland-Pfalz. Die gemeinsame Risiko- und Krisenplanung sichert, dass alle beteiligten Organisationen auf mögliche Katastrophenfälle vorbereitet sind und dass die notwendigen Maßnahmen zur Risikominimierung und Krisenbewältigung ergriffen werden, um die Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.

8. Welche Bedeutung haben die Rheinquerungen im Großraum Mannheim–Ludwigshafen nach ihrer Einschätzung für militärische Transporte und die zivil-militärische Mobilität im Rahmen des Operationsplans Deutschland für Baden-Württemberg?

Militärische Transporte erfordern eine länderübergreifende Infrastruktur, weshalb den Rheinquerungen eine hohe Bedeutung zukommt. Die militärische und zivile Mobilität im Krisen- oder Verteidigungsfall wird über das Militärstraßengrundnetz (MSGN) sowie das Hauptzivilstraßengrundnetz (HZGN) sichergestellt. Darüber hinaus finden regelmäßig weitere länderübergreifende Abstimmungen mit der Bundeswehr statt.

9. Aus welchen Gründen wurde eine zusätzliche Rheinquerung im Raum Altrip beziehungsweise südlich von Mannheim und Ludwigshafen nicht für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet?

Bereits im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1993 wurde eine neue Rheinbrücke im Zuge der B 38a südlich von Mannheim/Ludwigshafen wegen der erheblichen Probleme bei der Durchsetzung nur in den weiteren Bedarf eingestuft. Es handelt sich hierbei um ein länderübergreifendes Projekt zwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, wobei von den ca. 7,8 km Gesamtlänge 0,6 km in Baden-Württemberg und 7,2 km in Rheinland-Pfalz verlaufen. In den Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde die Maßnahme nicht mehr aufgenommen, da der Bund dieser Verbindung wegen ihrer vorrangigen Bedeutung als Lückenschluss im regionalen Straßennetz die Qualität einer Bundesstraße absprach. Dementsprechend wurde die Maßnahme vom Land auch nicht für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegplans 2030 angemeldet.

10. Bis wann wird sie gemeinsam mit dem Bund, Rheinland-Pfalz und den betroffenen Kommunen einen länderübergreifenden Masterplan für ein belastbares und redundantes Rheinquerungssystem zwischen der A 6 im Norden und Speyer im Süden vorlegen?

Das Ministerium für Verkehr arbeitet eng mit allen beteiligten Akteuren zusammen. Insbesondere bei länderübergreifenden gemeinsamen Bauvorhaben mit zwei Baulastträgern ist eine intensive Abstimmung essentiell. Die Rheinquerungen werden im fortlaufenden Planungsprozesses durch ständigen Informationsaustausch zu den einzelnen Baumaßnahmen kontinuierlich aufeinander abgestimmt.

Razavi

Ministerin für Verkehr