

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**  
(Einzelplan 12)

**3 Bundesverkehrsministerium will für 106 Mio. Euro unnötige zweite Rheinbrücke bei Karlsruhe bauen**  
(Kapitel 1210)

**3.0**

*In den morgendlichen Spitzenzeiten treten auf der Bundesstraße 10 vor Karlsruhe Staus auf, die bis auf die Rheinbrücke Maxau zurückreichen. Das BMVI plant den Bau einer zweiten Rheinbrücke nördlich der Rheinbrücke Maxau zwischen Wörth und Karlsruhe. Damit soll die bestehende Brücke entlastet werden.*

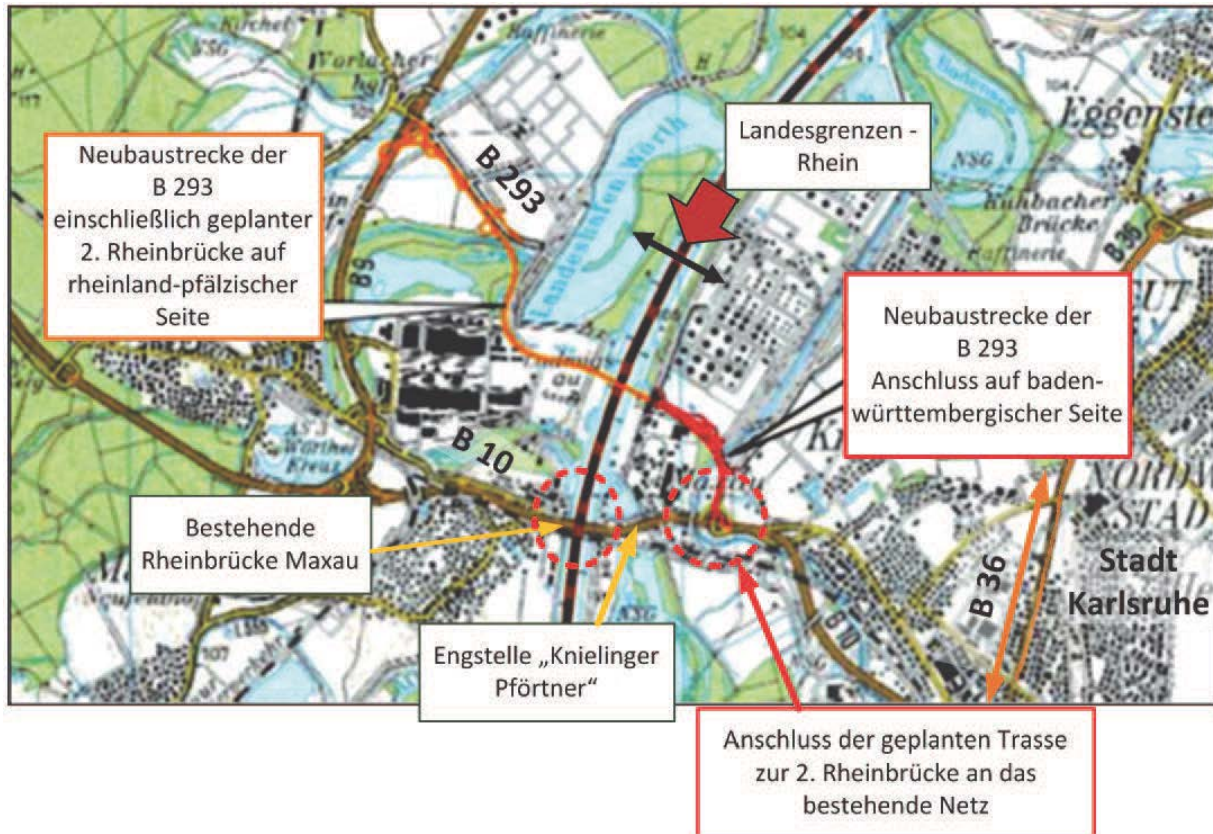
*Der Bundesrechnungshof hat empfohlen, auf den Bau einer zweiten Brücke zu verzichten. Die Rheinbrücke Maxau ist ausreichend leistungsfähig. Die Stausituation könnte auch ohne zweite Rheinbrücke deutlich verbessert werden, wenn ein Engpass vor Karlsruhe beseitigt würde. Untersuchungen zeigen, dass eine zweite Brücke sogar das Gegenteil bewirken und den Stau weiter verschärfen würde. Da die zusätzliche Rheinbrücke überwiegend von regionalem Verkehr genutzt würde, hat der Bundesrechnungshof Zweifel, ob der Bund diese finanzieren darf.*

**3.1**

Die Bundesstraße B 10 verbindet die Städte Wörth und Karlsruhe über die Rheinbrücke Maxau, die sechsstreifig ohne Seitenstreifen ausgebaut ist. In den morgendlichen Spitzenzeiten kommt es zu Staus auf der B 10 im Stadtrandgebiet von Karlsruhe. Sie wirken sich bis auf die Rheinbrücke Maxau aus. Das BMVI plant eine zweite Rheinbrücke, da es die Brücke Maxau u. a. wegen der fehlenden Seitenstreifen für verkehrlich überlastet hält. Die zweite Rheinbrücke soll über eine neue Bundesstraße B 293 an die B 10 angebunden werden. Die Baukosten für die Trasse der B 293 und für die geplante zweite Rheinbrücke veranschlagt das BMVI mit insgesamt 106,3 Mio. Euro. Im April 2011 leiteten die Länder Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg jeweils eigene Planfeststellungsverfahren ein, die noch andauern.

Abbildung 3.1

### Lageplan der Rheinbrücke Maxau in Parallellage zur geplanten zweiten Rheinbrücke



Quelle: Regierungspräsidium Karlsruhe, Erläuterungsbericht zur Planfeststellung mit Ergänzungen durch den Bundesrechnungshof; Geobasisdaten © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19.

Der Bundesrechnungshof prüfte in den Jahren 2012 und 2013 den Stand der Planung für den Neubau einer zweiten Rheinbrücke. Er stellte fest:

#### Leistungsfähigkeit der Rheinbrücke Maxau

Nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen sieht der Regelquerschnitt für sechsstreifige Abschnitte auch auf Brücken Seitenstreifen vor. Für Teilstrecken von Bundesfernstraßen kann auf Seitenstreifen verzichtet werden, wenn dies wirtschaftlich ist. Die Rheinbrücke Maxau ist ohne Seitenstreifen in der Lage, sowohl den aktuellen als auch den für die Jahre bis 2025 prognostizierten Verkehr zu bewältigen.

#### Verkehrliche Engstellen

Der Stau in der morgendlichen Spitzenzeit auf der Rheinbrücke Maxau in Fahrtrichtung Karlsruhe entsteht durch die Überlastung des städtischen Straßennetzes. Das Nadelöhr liegt kurz nach der Rheinbrücke Maxau, wo sich drei Fahrstreifen auf zwei verengen („Knielinger Pförtner“). Eine Verkehrssimulation zeigt, dass eine Beseitigung dieser Engstelle die morgendlichen Staus deutlich verringern würde. Die zuständige Straßenbauverwaltung plant deshalb bereits deren Umgestaltung. Die Simulation zeigt zudem, dass die geplante Anbindung der B 293 an die B 10 kurz hinter dem „Knielinger Pförtner“ die morgendliche Stausituation verschärfen würde. Denn diese Anbindung der zweiten Rheinbrücke bringt zusätzlichen Verkehr auf die B 10 hinter dem „Knielinger Pförtner“.

## **Fernverkehrsrelevanz**

Ein Verkehrsgutachten geht für das Jahr 2025 von einer Verkehrsbelastung der zweiten Rheinbrücke von 23 500 Kfz in 24 Stunden aus. Danach soll der Fernverkehr 5 % des Gesamtverkehrsaufkommens betragen.

### **3.2**

Der Bundesrechnungshof hat den Bau der zweiten Rheinbrücke mit der geplanten Anbindung an die B 10 beanstandet. Er hat darauf hingewiesen, dass die Rheinbrücke Maxau nach den geltenden Richtlinien im Prognosezeitraum nicht überlastet ist. Obwohl der Regelquerschnitt auf Brücken Seitenstreifen vorsieht, sind fehlende Seitenstreifen zulässig. Die geplante Anbindung einer neuen Brücke würde die Stausituation verschärfen. Verbessert werden könnte sie dagegen durch Umgestaltung der Engstelle am „Knielinger Pförtner“.

Wegen der geringen Fernverkehrsrelevanz von 5 % des Verkehrsaufkommens hat der Bundesrechnungshof zudem erhebliche Bedenken, ob der Bund die B 293 mit zweiter Rheinbrücke finanzieren darf.

### **3.3**

Das BMVI hat erklärt, dass es den sechsstreifigen Fahrbahnquerschnitt der Rheinbrücke Maxau nicht für ausreichend leistungsfähig hält. Zudem hält es diesen Querschnitt ohne Seitenstreifen bei der prognostizierten Verkehrsstärke für nicht regelkonform.

Bei einem Schadens- oder Sanierungsfall sei eine Voll- oder Teilspernung der Rheinbrücke Maxau notwendig, die zu einem Verkehrszusammenbruch führe. Auch sei eine Sanierung der B 10 auf Wörther Seite ohne eine zweite Rheinbrücke nicht möglich.

Es hält die Engpassbeseitigung am „Knielinger Pförtner“ allein nicht für ausreichend, die morgendliche Stauproblematik zu lösen. Wegen der Vielzahl der Knotenpunkte des städtischen Straßennetzes sei selbst nach Beseitigung dieser Engstelle künftig kein ungestörter Verkehrsablauf möglich.

Das BMVI hat bestätigt, dass sich durch den Bau einer zweiten Rheinbrücke der Verkehrsfluss in Fahrtrichtung Karlsruhe weiter verschlechtern werde. Zu einer Verbesserung der Verkehrssituation im Westen von Karlsruhe komme es, wenn die geplante B 293 später an die Bundesstraße B 36 angebunden werde. Dadurch würde eine Fernverkehrsverbindung geschaffen, die zu einer Entlastung der B 10 und zu einem höheren Anteil des Fernverkehrs auf der zweiten Rheinbrücke führe. Die zweite Rheinbrücke sei damit nur ein Teilprojekt einer Gesamtmaßnahme.

Das BMVI hat einer erwarteten 5-prozentigen Fernverkehrsrelevanz nicht widersprochen. Diese liege aber auf Bundesstraßen durchschnittlich bei 5 bis 8 % und in Ballungsräumen sogar darunter. Zudem sei die geplante B 293 im geltenden Fernstraßenausbaugesetz als Bundesstraße unabhängig vom Fernverkehrsanteil bestimmt.

### **3.4**

Der Bundesrechnungshof hält – unter Anwendung des geltenden Regelwerks – den Fahrbahnquerschnitt der Rheinbrücke Maxau auch ohne Seitenstreifen für ausreichend leistungsfähig.

Das Risiko eines Verkehrszusammenbruchs bei einer Voll- oder Teilspernung der Rheinbrücke Maxau, z. B. im Falle einer Schiffskollision, besteht zweifelsohne. Ein solches Ausfallrisiko besteht jedoch bei fast allen größeren Talbrücken und auch bei Tunneln. Der Bau von Zweitbrücken oder -tunneln für derartige Fälle ist aber weder wirtschaftlich noch angesichts begrenzter Haushaltsmittel finanzierbar. Die B 10 kann auf Wörther Seite auch ohne Vollsperrung saniert werden.

Die Verkehrsuntersuchung belegt, dass die Beseitigung der Engstelle am „Knielinger Pförtner“ zu einer deutlichen Entschärfung der Stausituation führt. Diese Maßnahme fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundes. Für die Umgestaltung weiterer Knotenpunkte des städtischen Straßennetzes, die auch künftig den Verkehrsablauf stören können, ist die Stadt Karlsruhe zuständig.

Das BMVI konnte seine Aussage zur durchschnittlichen Fernverkehrswirksamkeit auf Bundesstraßen nicht belegen. Auch dem Bundesrechnungshof sind keine entsprechenden Untersuchungen bekannt. Entgegen der Einschätzung des BMVI kommt es sehr wohl auf die konkrete Fernverkehrsrelevanz eines Vorhabens an. Auch wenn Vorhaben im Fernstraßenausbaugesetz enthalten sind, können sie entfallen, wenn das „aufgrund einer Änderung der Verkehrsstruktur erforderlich ist“.

Nach alledem hält der Bundesrechnungshof derzeit den Bau einer zweiten Rheinbrücke weder für notwendig noch für wirtschaftlich. Es wäre sogar eine Verschlechterung der Stausituation vor Karlsruhe zu erwarten. Auch ist fraglich, ob der Bund wegen der geringen Fernverkehrswirkung die zweite Rheinbrücke überhaupt finanzieren darf.

Die vom BMVI behaupteten Verbesserungen der Verkehrssituation und der Fernverkehrswirkung durch eine spätere Anbindung der B 293 an die B 36 sind bislang nicht belegt. Zudem gibt es keine konkrete Planung für die Umsetzung dieses Teilvorhabens.

Ob eine Anbindung der geplanten B 293 an die B 36 die genannten Verbesserungen zur Folge hätte, muss noch untersucht werden. Sollte die Untersuchung zeigen, dass sich die Verkehrssituation im Raum Karlsruhe deutlich verbessert und die Anbindung zu einer höheren Fernverkehrsrelevanz führt, könnten konkrete Planungen für die B 293 mit zweiter Rheinbrücke wieder aufgenommen werden.