



## Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Herrn Bundesminister

Dr. Volker Wissing

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Aktionsbündnis gegen eine  
zweite Rheinbrücke bei Karlsruhe  
c/o Bund für Umwelt und Naturschutz  
Deutschland (BUND)  
Regionalverband Mittlerer Oberrhein  
Waldhornstraße 25  
76131 Karlsruhe

6.4.2023

Sehr geehrter Herr Bundesminister Wissing,

die Vereinbarung im Vertrag der Koalition SPD, Grüne und FDP (Koalitionsvertrag), wonach alle Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) zu überprüfen sind, insbesondere die folgenden drei Spiegelstriche, hat uns sehr gefreut:

*„... Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen. Bei den Bundesfernstraßen wollen wir einen stärkeren **Fokus auf Erhalt und Sanierung** legen, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke. ...“*

*„... Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur **laufenden Bedarfsplanüberprüfung** einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans. ...“*

*“... Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen. ...“*

Dies gilt umso mehr, als die Umsetzung der "fest disponierten" (aus dem BVWP 2003 übernommenen) sowie der Fernstraßenprojekte des vordringlichen Bedarfs aus BVWP 2030 gemäß Kostenschätzung aus dem Jahr 2022 noch 83 Milliarden Euro kosten wird. Damit ergäbe sich abgeleitet aus dem aktuellen Haushalt 2023 schon ohne Kostensteigerungen ein Umsetzungszeitraum von 30 Jahren. Damit stellt sich schon aus finanziellen Gründen eine Überprüfung des aktuellen Bedarfs der Straßenbauprojekte als unverzichtbar dar.

Das **Aktionsbündnis gegen eine 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth** fordert, dass 2023 eine substantielle Bedarfsplanüberprüfung erfolgen muss, die anders als bei der letzten Überprüfung 2011 auch einzelne Projekte bewertet, darunter die 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth. Laut § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz, FStrAbG) muss der Bedarfsplan an die Verkehrsentwicklung und an veränderte Umweltbelange angepasst werden.

Nicht beachtet beim Projekt der 2. Rheinbrücke erscheinen derzeit:

1. massive Veränderungen der realen Verkehrsbelastung im Vergleich zur Prognose bei der Planung der einzelnen Maßnahme oder Maßnahmenverbände,
2. die aktuelle Prioritätensetzung laut Koalitionsvertrag „Erhalt vor Neubau von Verkehrsinfrastruktur“,
3. die geänderten finanziellen Rahmenbedingungen, kurzum der Abgleich der Planung mit der Realität.

Bezüglich der 2. Rheinbrücke weisen wir vom Aktionsbündnis gegen die 2. Rheinbrücke darauf hin, dass dieses Bauwerk nur im unmittelbaren Zusammenhang mit der noch nicht planfestgestellten Querspange zur B 36 betrachtet werden kann. Dieser Zusammenhang ergibt sich aus dem zwischen der Stadt Karlsruhe und dem Land Baden-Württemberg 2020 geschlossenen Vergleich, der eine Inbetriebnahme der Rheinbrücke von der Realisierung der Querspange abhängig macht. Die 2. Rheinbrücke kann damit nicht als Projekt mit vorhandenem Baurecht betrachtet werden.

Auf Grund der folgenden Fakten fordern wir konkret:

Fakt 1: Laut Daten der Zählstelle der BAST stagniert die Verkehrsbelastung über die existierende Rheinbrücke zwischen Karlsruhe-Maxau und Wörth seit Jahren, in vollem Gegensatz zu den Planungsprognosen bei der Planung einer zweiten Rheinbrücke. In den Jahren 2020 und 2021 ist die Verkehrsbelastung sogar massiv gesunken (deutlich über zehn Prozent)

Fakt 2: Die bestehende Rheinbrücke wurde saniert und ist auf viele Jahre leistungsfähig – laut Aussage des Regierungspräsidiums Karlsruhe für mindestens 50 Jahre. Seit der Sanierung gibt es auch im Regelfall keine von der Rheinbrücke verursachten Staus mehr. Das entspricht einer vorbildlichen Umsetzung der Priorität „Erhalt vor Neubau“ aus dem Koalitionsvertrag.

Forderung: *Angesichts der aktuell und zukünftig weit geringeren finanziellen Spielräume kann wegen der aufgeführten Fakten, sowie mit Blick auf den Vorrang von Schiene vor Straße (siehe Koalitionsvertrag), das Neubauprojekt „2. Rheinbrücke bei Karlsruhe“ samt teurer notwendiger Infrastruktur-/Anschlussmaßnahmen von Ihnen **nicht** für den Bundesverkehrswegeplan 2040 angemeldet werden, schon gar nicht für den vordringlichen Bedarf. Wir fordern daher ein Planungs-Moratorium. So verstehen wir den im Koalitionsvertrag beschlossenen Dialogprozess über Prioritäten bei der Umsetzung des BVWP.*

**Wir bitten erstens** um eine zeitnahe Darstellung Ihres Hauses, wie Sie bei der Neubewertung der B 10/B 293 (2. Rheinbrücke bei Karlsruhe und Anschlussmaßnahmen) vorgehen wollen.

**Wir bitten zweitens** um Information, wie die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit bei den beiden Bauprojekten 2. Rheinbrücke und Querspange B 36 berücksichtigt werden und wie konkret der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der beiden Vorhaben ermittelt wurde bzw. noch ermittelt wird (vgl. § 13 KSG, vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7.21 -). Auch die EU fordert Klimaschutzverträglichkeitsprüfungen bei Infrastrukturmaßnahmen.

**Drittens bitten wir** um Informationen zu den Gesamtkosten und Kostenfortschreibungen der beiden miteinander verbundenen Bauprojekte.

Die Umwelt- und Naturschutzverbände sehen Neu- und Ausbauprojekte im Fernstraßennetz, in Anbetracht der Klimakrise und der Forderung des Klimaschutzgesetzes, klimafreundliche Alternativen vorzuziehen, grundsätzlich kritisch. Aber selbst in der Logik der Straßenbau-Befürworter dürften Sie und das BMDV nur solche Neubauprojekte umsetzen, bei denen eine steigende Verkehrsbelastung bzw. eine anhaltende Überlastung gemessen/prognostiziert wird. Das ist für die B10 zwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz weder nachweisbar noch nachgewiesen der Fall.

Die aktuelle Debatte innerhalb der Koalition bzgl. Beschleunigung von Planungen auch beim Bundesfernstraßenausbau irritiert uns daher sehr. Der Koalitionsvertrag kann nicht so gelesen werden, dass der Infrastrukturkonsens im beschleunigten Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen besteht.

Für Ihre Antwort bedanken wir uns im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Hartmut Weinrebe  
Regionalgeschäftsführer  
BUND Mittlerer Oberrhein

Mitzeichnenden Organisationen:

Arbeitsgemeinschaft Karlsruher NaturFreunde  
Arge Oberrheinische Waldfreunde/SDW Kreisverband Karlsruhe  
BI Bienwald  
BUND Regionalverband Mittlerer Oberrhein  
BUND Kreisgruppe Südpfalz  
Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet (BUZO)  
Bürgerverein Knielingen  
Bürgerverein Neureut-Heide  
Bürgerverein Nordstadt  
Bürgergemeinschaft Nordweststadt  
Hardtwaldfreunde  
Klimabündnis Karlsruhe  
LNV Arbeitskreis Karlsruhe  
NABU (Naturschutzbund Deutschland), Gruppe Karlsruhe  
Schwarzwaldverein Ortsverein Karlsruhe  
Verkehrsclub Deutschland (VCD) – Kreisverband Karlsruhe