

# Presseinformation

14. Dezember 2011

## SÜW-Resolution zur 2. Rheinbrücke:

### „Staatschulden vermehrendes Anspruchsdenken“

### ***Das Warten auf eine zweite Brücke verschleppt nur die notwendige Brückensanierung***

„Es macht schon Angst, mit ansehen zu müssen, wie Volksvertreter faktengestützte Positionen gegen eine zweite Rheinbrücke bei Wörth einfach in den Wind schlagen. Wenn man schon gebaut haben will, dann sollte man wenigstens mit belastbaren Argumenten kommen“. So kommentierte die Kreisvorsitzende des BUND Südpfalz Karin Marsiske die heute bekannt gewordene Resolution des Kreistages SÜW (s. RHEINPFALZ-Artikel „Mehrheit für zweite Rheinbrücke“).

Der BUND listet daher der Steuern zahlenden Öffentlichkeit noch einmal kurz auf, worüber sich offenbar die Mehrheit der Kreistagsmitglieder hinweggesetzt hat:

- Die bestehende Brücke verursacht keine **Stauprobleme**. Die Quelle aller Staus am frühen Morgen liegt auf badischer Seite, wo sich eine dreispurige Fahrbahn auf zwei Spuren verengt. An der gleichen Stelle am Ölkreuz würde eine zweite Brücke dann zwei aus der Pfalz kommende Verkehrsströme zu noch chaotischeren Stauproblemen wieder zusammenführen. **Das Millionenprojekt zweite Brücke löst das Stauproblem nicht. Es verstärkt es.**
- Das Stauproblem der Pfälzer Pendler ist zu lösen durch Verbesserungen im **Karlsruher Straßennetz** und durch eine Verdichtung des **Öffentlichen Personennahverkehrs**. Die Eisenbahnbrücke verträgt mehr Züge, und die dauernden Verspätungen und Zugausfälle zwischen Landau und Karlsruhe sind wesentlich kostengünstiger zu beseitigen, als eine neue Brücke zu bauen.
- Eine Sanierung der bestehenden Brücke ohne langfristige Vollsperrung ist realistisch. **Das Warten auf eine zweite Brücke dagegen verschleppt deren dringend erforderliche Sanierung.**
- Die **Verkehrs- und Kostenprognosen** sind wie immer falsch. Das beauftragte Planungsbüro ist dafür bekannt, dass es regelmäßig Kosten untertreibt und Ver-

kehrsaufkommen übertreibt. So ist das heutige tatsächliche Verkehrsaufkommen auf der Brücke um ca. 40 Prozent weniger als 1997 prognostiziert. Der durchschnittliche tägliche Verkehr lag 1999 bei 71.400 Fahrzeugen, 2010 verharrt er bei 67.715 Fahrzeugen. Die ursprünglich auf 77,5 Millionen Euro geschätzten Kosten für eine zweite Brücke sollen sich bereits auf 107 Millionen Euro belaufen. Auch das dürfte nicht reichen. Von den Sanierungskosten für die bestehende Brücke redet niemand.

- Bei der herrschenden historisch einmaligen **Staatsverschuldung**, bei zur Sanierung anstehenden ca. 2000 Fernstraßenbrücken und generell hohem Reparatur- und Sanierungsbedarf des Fernstraßennetzes in Deutschland mutet der Gedanke, dass **zu jeder Brücke eine Zweitbrücke** gehöre, direkt als frivol an. Dies ist Staatsschulden vermehrendes Anspruchsdenken, das man den Bürgern z. Zt. gerade abgewöhnen möchte. In welcher Gedankenwelt leben eigentlich unsere gewählten Volksvertreter?!

Ulrich Mohr für BUND-Kreisgruppe Südpfalz