

## **Planfeststellungsverfahren 2.Rheinbrücke, der Widerstand wächst auch in Rheinland-Pfalz!**

### Kritikpunkte des BUND Südpfalz:

#### **1. Die Stauproblematik bleibt ungelöst.**

Die geplante neue Rheinbrücke soll über das sogenannte „Ölkreuz“ an die Südtangente Karlsruhe angebunden werden. Auf eine Ertüchtigung dieses Anschlusses wird jedoch u.a. mit der Begründung verzichtet, dass die "mangelnde Leistungsfähigkeit im Anschlussbereich, zwischen den Knotenpunkten "Ölkreuz" und Rheinbrückenstrasse, ohnehin nicht zu lösen sei. Damit erklären die Planer selbst die neue Rheinbrücke und ihre Anschlüsse zu einem "Verkehrstorso", der ohne das Folgeprojekt „Anbindung B 36 - Nordtangente Karlsruhe“ nicht wirklich funktionieren kann, denn die Fahrbahnverengung auf zwei Spuren, zwischen der alten Rheinbrücke und der Abfahrt Rheinhafen, bleibt erhalten. Der Verkehrsdurchfluss durch diesen „Trichter“ ist nicht zu erhöhen, wenn nur der „Einfüllbereich“ in Form einer zweiten Verkehrsanbindung erweitert wird, die Engstelle jedoch in der alten Form erhalten bleibt! Der Stau wird sich entsprechend weiträumiger verteilen, aber niemand kann erwarten, dass er nach dem Bau der geplanten neuen Rheinbrücke morgens schneller zur Arbeit nach Karlsruhe kommt.

#### **2. Zusätzlicher Verkehr, Lärm und Schadstoffe für Wörth.**

Die bisher direkte Zufahrt von Jockgrim (L 540) auf die B-9 soll zurückgebaut werden. Eine Fahrt nach Maximiliansau, zum LKW-Werk Daimler oder nach Frankreich erfordert dann einen Umweg von etwa 3 km (zunächst über die B-9 zum neuen Kreisel Rheinhafen und dann wieder zurück zur neuen Auffahrt B-9). Eine Abkürzung durch Wörth bietet sich an und wird zu einer erheblichen Verkehrszunahme im Altort führen. Zusätzliche Verlärmung und Schadstoffbelastung sind unausweichlich.

#### **3. Planung von Ausgleichsflächen zu Lasten der Kommunen.**

Die vorgesehenen etwa 70 ha Ausgleichsflächen betreffen ganz wesentlich vorhandene und potentielle Ausgleichsflächen der Kommunen. Damit wird der künftige Handlungsspielraum für die eigene kommunale Entwicklung stark eingeschränkt. Viele Flächen stehen aufgrund von Doppelbelegung nicht zur Verfügung. Eine Abstimmung mit den Kommunen ist unterblieben.

#### **4. Landwirtschaft, der grosse Verlierer.**

Durch die direkten Baumassnahmen, aber auch durch die geplanten Ausgleichsmassnahmen gehen etwa 60 – 70 ha landwirtschaftliche Flächen verloren oder werden in ihrer Nutzung eingeschränkt. Eine Existenzbedrohung für ortsansässige Betriebe?

#### **5. Einschränkung des Rad- und Erholungsverkehrs.**

Ein Radweg ist bei der neu geplanten Brücke nicht vorgesehen. Die Führung des bestehenden Radweges bei der alten Brücke soll nach Norden verschoben werden, bleibt aber im Detail unklar. In größerem Umfang werden bisherige Erholungsbereiche massiv beeinträchtigt.

## **6. Ende des Angelsports im Wörther Altwasser.**

Als Ausgleichsmassnahmen sind auch die Einstellung der Anglerei und ein Rückbau der Angelstege im Altwasser von Wörth geplant. Eine Abstimmung mit den Betroffenen fehlt.

## **7. Die tatsächliche Verkehrsentwicklung wird ignoriert.**

Nach den Verkehrszahlen des Landesbetriebes für Mobilität von Rheinland-Pfalz stagniert der Verkehr auf der alten Rheinbrücke, bei geringen Schwankungen, seit etwa 10 Jahren. Tatsächlich ist er in den letzten Jahren sogar leicht zurückgegangen. 2010 lag er bei etwa 75.000 Kfz / Tag (durchschnittlicher täglicher Verkehr, Montag bis Freitag). Im Planfeststellungsverfahren wird eine Zunahme des Verkehrs von 84.000 im Jahr 2007 (ungeklärt die Herkunft der hier genannten höheren Verkehrszahlen) auf etwa 100.000 Kfz im Jahr 2025 prognostiziert. Mit der Verkehrszunahme wird auch die geplante neue Rheinbrücke begründet. Die Prognose ist jedoch angesichts der Entwicklung der letzten Jahre, sowie der demographischen Perspektive vollkommen unhaltbar; nicht zuletzt auch vor dem künftigen Verzicht auf den Bau einer Bienwaldautobahn bei Hagenbach. Nach der Prognose der Verkehrsplaner sollen 2025 auf der neuen Brücke etwa 26.500 Kfz und auf der alten Brücke etwa 73.500 Kfz fahren. Das heutige Verkehrsaufkommen entspricht also in etwa dem, was nach der Planung im Jahr 2025 auf der vorhandenen Brücke bewältigt werden soll. Bei weiter stagnierender Verkehrsentwicklung bzw. intensiverer Nutzung der Möglichkeiten des Schienenverkehrs, lässt sich die aktuelle Brückenplanung also im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen nicht begründen.

## **8. Verkehrliche Alternativen wurden nicht geprüft.**

Tatsächlich geht es bei der aktuellen Brückenplanung um eine 3.Rheinbrücke. Die schon vorhandene 2.Rheinbrücke, die als Eisenbahnbrücke bei weitem nicht ausgelastet ist, wird hinsichtlich ihrer Möglichkeiten zur Reduktion des Verkehrsaufkommens (insbesondere des Pendlerverkehrs) auf der vorhandenen Strassenbrücke überhaupt nicht diskutiert.

## **9. Ein wirklicher ökologischer Ausgleich unterbleibt.**

Weit über 100 geschützte Tier- und Pflanzenarten sind durch die aktuelle Planung bedroht. Einige davon werden möglicherweise für immer aus der Region verschwinden. Die vorgeschlagenen Kompensationsmassnahmen können aus Sicht der Naturschutzverbände keinen hinreichenden Ersatz bieten.

## **10. Fehlende Transparenz.**

Das Vorgehen der Strassenplaner zeigt, dass die im Nachgang zu Stuttgart 21 von der Politik versprochene größere Transparenz und bessere Bürgerbeteiligung bei Grossplanungen nicht eingehalten wird. Nachprüfbar Untersuchungen zur tatsächlichen Be- oder Entlastung der Anwohner, aber auch eine frühere Abstimmung im Hinblick auf die kommunalen Belange fehlen. Die Betroffenen werden mit einer Vielzahl neuer Aspekte konfrontiert, ohne ausreichend Zeit zur Diskussion zu erhalten.

## **11. Eine Lösung der Sanierungsproblematik wird verschleppt.**

Eigentlich ist es vollkommen unüblich, dass zur Sanierung einer Brücke eine neue gebaut wird. Die Notwendigkeit einer umfangreichen Sanierung der alten Brücke rückt immer näher. Dennoch beharren die Strassenplaner, trotz des stagnierenden Verkehrs, den bei weitem nicht ausgeschöpften Möglichkeiten des Schienenverkehrs, auf eine „grosse“ Verkehrslösung, die in ihrer Konsequenz zu einer neuen Autobahnquerspange führt. Während das „Sanierungsgespenst – Vollsperrung“ nur als Druckmittel für das laufende Planfeststellungsverfahren eingesetzt wird, geht tatsächlich wertvolle Zeit verloren, die zur

Vorbereitung der Sanierung im Rahmen einer „kleinen Lösung“ am alten Standort, sinnvoll zu nutzen wäre. Für letztere wäre auch eine Ersatz- oder Behelfsbrücke als denkbare Optionen nicht auszuschließen. Bei einer Lösung vor Ort könnte für Maximiliansau gleichzeitig auch ein Schallschutz eingerichtet werden, der zu einer deutlichen Verbesserung im Vergleich zur heutigen Situation führen würde. Dies ist in Verbindung mit der geplanten neuen Brücke nicht zu erwarten. Eine weitere Aktivierung des Schienenverkehrs, sowie die Einrichtung einer Dreispurigkeit bis zur Abfahrt Rheinhafen bei Karlsruhe, bzw. andere intelligente Verkehrslösungen könnten zusätzlich das Verkehrsaufkommen reduzieren und den Verkehrsfluss am alten Brückenstandort verbessern. Neben einer Reduktion der Stauhäufigkeit könnten dabei auch die Sanierungsoptionen verbessert werden.

## **12. Polarisierung in den Medien.**

Die Fronten der Befürworter und Gegner der neuen Rheinbrücke sind zunehmend verhärtet und nehmen teilweise auch den Charakter einer Rhein übergreifenden Konfrontation an. Auf der Strecke bleiben die regionale Kommunikation und das gemeinsame Suchen nach regionalen Lösungen. Die scheinbare Ignoranz gegenüber der Pfälzer Betroffenheit, in Verbindung mit den häufigen Staus auf der Rheinbrücke, hilft der Stadt Karlsruhe genauso wenig weiter, wie umgekehrt, die Ignoranz der pfälzischen Seite gegenüber den dortigen Ängsten vor dem zu erwartenden Rheinbrücken-Folgeprojekt „Nordtangente“. Die gelegentlich stark polarisierende Darstellung in den Medien, ist in der vorliegenden Situation wenig hilfreich.

### **Bündnis:**

Naturschutzverbände, Bürgervereine und Initiativen organisieren sich aktuell in einem länder- und grenzüberschreitenden Bündnis für eine Verkehrs- und Sanierungslösung im Bereich des alten Brückenstandortes. Ziel ist ein koordiniertes, die Kräfte bündelndes und abgestimmtes gemeinsames Vorgehen, das mit regionalen Lösungen das Entstehen einer neuen Autobahnquerspange verhindert.

### **Bündnispartner:**

BUND Südpfalz , BUND Ortsverband Karlsruhe, BUND Regionalverband Mittlerer Oberrhein, AK Nordtangente Karlsruhe, Alsace Nature, BI Bienwald, ADFC Kreisverband Karlsruhe, Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet (BUZO), Bürgergemeinschaft Nordweststadt, Bürgerverein Knielingen, Bürgerverein Neureut-Heide, Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz (GNOR), Hardtwaldfreunde Karlsruhe, Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) AK Karlsruhe, NABU Gruppe Karlsruhe, NABU Kreisverband Karlsruhe, NABU Landesverband Rheinland-Pfalz, Naturfreunde Baden, Naturfreunde Rheinland-Pfalz, Naturschutzverband Südpfalz (NV-S), Paul Revere Village e.V., POLLICHIA, Pro Bahn Regionalverband Mittlerer Oberrhein, Pro Bahn Südpfalz, VCD Kreisverband Karlsruhe, VCD Landesverband Rheinland-Pfalz.

**BUND Südpfalz, Mai 2011**