

# Ergebnisse des Faktencheck 2.Rheinbrücke / November 2011

## Position des BUND Südpfalz

Bisher in der Öffentlichkeit dargestellte Begründungen für den Bau der 2.Rheinbrücke:

1. Regelmäßige, meist morgendliche Stausituation auf der vorhandenen Brücke.
2. Umfassender Sanierungsbedarf im Zeitraum von 2012 bis 2017, mit nicht auszuschließender längerer Vollsperrung.
3. Überlastung der alten Rheinbrücke, die ursprünglich für eine Verkehrsprognose von etwa 33.000 Kfz gebaut wurde.
4. Prognostizierte Verkehrszunahme bis 2025 um etwa 20 bis 25 % im Vergleich zur Situation des Jahres 2010 und damit einhergehend eine Verschärfung der Stau- und Verkehrsprobleme.
5. Relativ große Entfernung zu Ausweichbrücken (Iffezheim / Germersheim ca. 25 km) mit entsprechenden Umwegen bei Vollsperrungen.

## Stand der Diskussion nach dem Faktencheck

Zu 1.

### **Die Planung enthält keine Lösung der aktuellen Stauproblematik.**

Es wurde deutlich, dass die morgendliche Stausituation nicht durch die in jede Richtung 3-spurige Rheinbrücke selbst, sondern beim West-Ostverkehr durch die Fahrbahnverengung auf 2 Spuren beim sogenannten „Pfortner“ vor dem „Ölkreuz“ bei Knielingen (vgl. Luftbilder) entsteht und auch die vorliegende Planung an diesem Nadelöhr nichts verändern wird. Entsprechend kann sich die Stauproblematik gegenüber der aktuellen Situation auch nicht verbessern. Im Gegensatz dazu wird der Südpfalz seit vielen Jahren erklärt und suggeriert, dass eine 2.Rheinbrücke zu einer Beseitigung der Stausituation führen wird. So wird die Stauproblematik als Druckmittel zur Durchsetzung einer 2.Rheinbrücke eingesetzt, ohne dass tatsächlich Lösungen zu erwarten wären. Die viel zitierte Entlastung ergibt sich nur im Hinblick auf die neu prognostizierten weiteren Verkehrszuwächse, nicht im Hinblick auf die heutige Situation. Im günstigsten Fall wird es künftig nicht schlechter werden. Dies aber auch nur dann, wenn es zu einer Anbindung der Nordbrücke an die B 36 kommt. Wer heute im Stau steht, wird nach der Planung auch künftig im Stau stehen. Eine tatsächliche Entlastung wäre nur dann darstellbar, wenn es nicht zur prognostizierten Verkehrszunahme kommen würde. Nachdem die Planung keine Lösung der Stauproblematik aufzeigt, kann aus Sicht des BUND Südpfalz der Stau auch nicht zur Begründung zum Bau einer 2.Rheinbrücke herangezogen werden. Gleichzeitig ist anhand der vorliegenden Planung gegenüber dem Status quo auch keine wirkliche Verbesserung der Lärm-, Schadstoff- und Gefahrensituation zu erwarten. Letzteres ist nur in Verbindung mit technischen Neuerungen an den Fahrzeugen selbst darstellbar. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen für Maximiliansau und Knielingen sind nicht vorgesehen.

Zu 2.

### **Eine Sanierung ohne langfristige Vollsperrung ist möglich und zumutbar.**

Rein verkehrstechnisch wäre es vorteilhaft, im Sanierungsfall auf eine 2. Brücke zurückgreifen zu können. Gleichzeitig wurde beim Faktencheck jedoch auch dargestellt, dass die Sanierung auch ohne 2.Rheinbrücke machbar sein wird. Die Lager teilten sich in der Frage, was für zumutbar gehalten wird. Vollsperrungen an 12 – 16 Tagen an Wochenenden, bei etwa 9 Monaten einseitiger Verkehrsführung auf 4 Spuren wären aus Sicht des BUND Südpfalz hinzunehmen. Wobei genau genommen auch im Moment schon infolge des Pförtners durchgehend, zwar etwas breiter, nur 2 Spuren in Richtung KA zur Verfügung stehen. Durch zeitlich abgestimmte Organisation und Information kann die Belastung zusätzlich reduziert werden.

In der Vergangenheit wurde der Zeitraum für die Vollsanierung der im Jahr 1966 freigegebenen Rheinbrücke bei Wörth mit 2012 - 2017 angegeben. Die Sanierung sollte aus Sicht des BUND Südpfalz deshalb so bald wie möglich durchgeführt werden. Damit entstünde wieder eine Perspektive für die nächsten 40 bis 50 Jahre, entsprechend der eigentlich anzunehmenden Lebensdauer von etwa 100 Jahren. Die alte Rheinbrücke wird unabhängig von einer Nordbrücke weiterhin die Hauptverkehrsachse bleiben. Eine Verschleppung nötiger Sanierungsmaßnahmen im Hinblick auf eine irgendwann „vielleicht“ vorhandene 2.Rheinbrücke ist nicht hinnehmbar.

Das in der Diskussion oft dargestellte Horrorszenario einer längerfristigen Vollsperrung der Brücke im Sanierungsfall ist mit dem vorliegenden Gutachten vom Tisch. Da es sich um ein sehr anspruchsvolles Sanierungsverfahren handelt, soll es in den kommenden 1-2 Jahren mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums zunächst an einem anderen Brückenstandort in BaWü nochmals erprobt werden. Positive Erfahrungen aus anderen Ländern liegen schon vor. Wirkliche Sanierungsalternativen sind offensichtlich nicht vorhanden.

Zu 3.

### **Eine Ertüchtigung der alten Brücke ist unabhängig vom Bau einer Nordbrücke nötig und mit der Sanierung auch machbar.**

Die alte Rheinbrücke wurde ehemals für eine Prognose von etwa 33.000 KFZ gebaut und ist statisch nicht auf das heutige Verkehrsaufkommen ausgelegt, weshalb es zu einem vergleichsweise stärkeren Verschleiß und erhöhtem Unterhaltungsaufwand kommt. Mit der Sanierung kann auch eine Ertüchtigung für den tatsächlichen Bedarf erfolgen. Nachdem die Verkehrsprognose der Planung bis 2025 einen mehr oder weniger gleichbleibenden Verkehr auf der alten Brücke darstellt, ist die Ertüchtigung mit oder ohne 2.Rheinbrücke erforderlich. Damit ist die bisher zu schwache statische Auslegung der Brücke jedoch auch kein Argument mehr für eine 2.Brücke.

Zu 4:

### **Die der Planung zugrunde liegende Verkehrsprognosen sind unzutreffend.**

(Vgl. Tabellen zu Verkehrsentwicklung und Verkehrsprognosen / Zusammenfassung)

Schon die im Verkehrsgutachten von Modus Consult von 2009/2010 (vgl. Kurzfassung mit Prognosezahlen) unterstellte Ist-Situation im Jahr 2010 weicht von den tatsächlichen Kfz-Zählergebnissen auf der Rheinbrücke um etwa 8 % nach oben ab. Eine Erklärung dafür fehlt.

Nach dem Verkehrsgutachten von 1997, das der Meldung der 2.Rheinbrücke für den Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegt, müsste das Verkehrsaufkommen auf der alten Rheinbrücke schon heute etwa 30 % höher liegen und somit etwa das Niveau von etwa 100.000 Kfz / Tag erreichen. Nach der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens 2009/2010 soll dieses Verkehrsaufkommen jetzt erst 2025 erreicht werden.

1997 wurde im Prognosefall 2.Rheinbrücke für das Jahr 2015 ein Verkehrsaufkommen von 32.000 Kfz pro Tag dargestellt. In der aktuellen Prognose von 2009/2010 werden hingegen bis 2025 nur noch 23.500 Kfz prognostiziert!

Im Raumordnungsverfahren Bienwaldautobahn wurde für die Rheinbrücke 1999 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 71.400 Kfz angegeben. 2010 lag der DTV-Wert bei 67.715 Kfz. Danach müsste das Verkehrsaufkommen auf der Brücke deutlich gefallen sein. Tatsächlich erreichte der DTV-Wert, nach einer Kulmination in den Jahren 2004– 2005 (etwa 70.000 Kfz), wieder das Niveau von etwa 2001/2002. Modus Consult stellt hingegen bis 2025 eine weitere Verkehrszunahme um etwa 20 bis 25 % gegenüber der heutigen Situation dar!

Nachdem die Hagenbachvariante nicht weiter verfolgt werden soll und ein Ausbau der B 9 zur Autobahn nach den in der Vergangenheit durchgeführten naturschutzfachlichen Abwägungen und in Verbindung mit dem europäischen Naturschutzrecht keine Perspektive mehr hat, müssen zwangsläufig auch die Verkehrsprognosen angepasst werden. Bei allen vorliegenden Prognosefällen ist die Hagenbachvariante bisher jedoch noch enthalten!

Mit der Hagenbachvariante sollten nach den Prognosen von Modus Consult von 1999 bis zum Jahr 2015 gegenüber dem Bezugsfall ohne Autobahn etwa 33.000 Kfz zusätzlich über das Wörther Kreuz abgewickelt werden. Gleichzeitig wurden ohne Autobahnbau an der B 9 beim Grenzübergang Neulauterburg etwa 18.000 Kfz pro Tag prognostiziert. Bis heute fährt hier weniger als die Hälfte des im damaligen Verkehrsgutachten bis 2015 prognostizierten Verkehrs! Nach Aussage des Landesbetriebes für Mobilität (LBM) beim Faktencheck spielt die Frage der Realisierung der Hagenbachvariante jedoch im Hinblick auf die Verkehrszahlen der Rheinbrücke keine wesentliche Rolle!

Im Alternativgutachten der Planung-Transport-Verkehr AG (PTV) von 2008 wurde dagegen die Hagenbachvariante als der bedeutendste Aspekt bei der prognostizierten Verkehrsentwicklung dargestellt. Angesichts der tatsächlichen Entwicklung (seit etwa 2005 deutlich wahrnehmbarer Rückgang der Verkehrszahlen auf der Rheinbrücke), der Demographie, dem Wegfall der Hagenbachvariante, sowie vielen anderen Ungereimtheiten der vorhandenen und früheren Verkehrsprognosen von Modus Consult, ist die mit der aktuellen Brückenplanung vorgelegte Verkehrsprognose, bzw. die Annahme von weiteren stark steigenden Verkehrszuwächsen nicht haltbar. Damit entfällt auch das Argument des weiter zunehmenden Verkehrs als zentrale Begründung für den Bau der 2. Rheinbrücke.

Zu 5:

## **Die Frage der Verfügbarkeit von alternativen Rheinquerungen rechtfertigt für sich allein nicht die vorliegende Planung.**

Der Aspekt der relativ großen Entfernung der nächsten Rheinbrücken (etwa 25 km bis Iffezheim bzw. Germersheim) bei einer nicht planbaren Vollsperrung der alten Rheinbrücke infolge schwerer Unfälle oder sonstiger Ereignisse, rechtfertigt für sich allein noch nicht die Planung einer neuen Brücke (Aussage Verkehrsministerium BaWÜ beim Faktencheck). Letztendlich verbleiben beim Verzicht auf einen Brückenneubau Risiken, wie sie jedoch auch schon die letzten Jahrzehnte gegeben waren und auch in vielen anderen Bereichen hinzunehmen sind, bzw. teilweise auch bewusst hingenommen werden (siehe Kernkraftwerk Philippsburg / 3 Störfälle im laufenden Jahr, vielleicht auch mehr). Vor dem Hintergrund der in Deutschland zur Überprüfung vorgesehenen etwa 2000 Brücken (längerfristig voraussichtlich etwa 2/3 zu sanieren und zu ertüchtigen, etwa 1/3 abzureißen und neu zu bauen), wird die Frage des Brückenneubaus auch ganz einfach auf die Frage hinauslaufen, welche Risikominimierung man sich leisten kann, bzw. mit welchem Risiko man leben müssen. Erhaltung vor Neubau ist vor dem Hintergrund der Staatsverschuldung und schlechter Haushaltslage dabei jedoch offensichtlich auch der Grundansatz des Bundesverkehrsministeriums. Dessen ungeachtet erscheint eine Verbesserung der Stauproblematik auch ohne Brückenneubau möglich.

## **Ölkreuz, das ungelöste Problem.**

### **Die Forderungen des Raumordnungsbescheides von 2006 bleiben unerfüllt.**

(Vgl. Tabelle Ölkreuz und Luftbilder)

Während der Verband Rhein-Neckar im ROV 2.Rheinbrücke forderte, für einen leistungsfähigen Ausbau im Bereich Ölkreuz bis Abfahrt Knielingen „Sorge zu tragen“, hatte das Regierungspräsidium Karlsruhe (RP) zunächst „keine Erkenntnisse über nicht oder nur schwer zu überwindende Planungshindernisse“. Im laufenden Planfeststellungsverfahren BAWü erklärt das RP dann aber, dass neben Naturschutzaspekten der Umbau des Ölkreuzes die „mangelnde Leistungsfähigkeit zwischen den Knotenpunkten Ölkreuz und Abfahrt Knielingen nicht lösen kann und deshalb auf einen umfangreichen Umbau verzichtet wird“. Nur die Zufahrt zum Ölkreuz aus Richtung Karlsruhe kommend soll etwas erweitert werden. Andere Lösungen für eine leistungsfähige Anknüpfung der 2.Rheinbrücke an das Straßennetz von KA werden in den laufenden Planfeststellungsverfahren nicht dargestellt. Auch die vorgeschlagene Anbindung der Nordbrücke an die B36 kann die Problematik allenfalls teilweise lösen, denn etwa 2/3 des Verkehrs der Nordbrücke wird sich nach den Prognosen weiter über das Ölkreuz zur Südtangente orientieren. Eine Lösung für den „neuralgischen Knotenpunkt“ Ölkreuz kann bis heute niemand darstellen. Darstellbar ist hingegen, dass in Verbindung mit den von der Raffinerie abfahrenden beladenen Tankfahrzeugen, bei der geplanten umfangreichen Verkehrszuführung über die geplante 2.Rheinbrücke, das Gefahrenpotential im Anschlussbereich erheblich steigen wird. In der Summe bleiben beide Planfeststellungsverfahren -mit oder

ohne Anbindung an die B 36- Konstrukte, die keine Lösung der verkehrlichen Gesamtproblematik aufzeigen.

## **Resümee:**

### **Der Bau der geplanten 2.Rheinbrücke wird vom BUND abgelehnt.**

Die geplante neue Brücke bietet keine Lösung für die heutige Stauproblematik und keine Verbesserung der Lärm- und Gefahrensituation an. Des Weiteren sind die prognostizierten Verkehrszahlen unhaltbar, eine schlüssige Gesamtlösung der Verkehrsproblematik kann nicht aufgezeigt werden. Eine Sanierung der alten Brücke ohne langfristige Vollsperrung erscheint realistisch. Vor diesem Hintergrund lehnt der BUND Südpfalz nicht zuletzt auch aufgrund der zu erwartenden, nicht ausgleichbaren Eingriffe in den Naturhaushalt den Bau der geplanten 2.Rheinbrücke ab.

Der BUND Südpfalz setzt sich für eine Lösung der heutigen Stauproblematik auf der Rheinbrücke ein. Es geht dabei vor allem um eine Entlastung der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 7 und 9 Uhr in einer Größenordnung von etwa 500 bis 600 Kfz / Std. Dies erscheint im Rahmen des ÖPNV, aber auch durch Modifikationen im Bereich Ölkreuz / Pförtner als möglich. Der BUND Südpfalz setzt sich ebenso für eine baldige Lösung der Sanierungsproblematik ein. Die Pendler haben Anspruch auf eine zumutbare Perspektive, auch im Sanierungsfall, täglich, zuverlässig zur Arbeit zu kommen. Jede Verschleppung der Sanierungsproblematik wird vor dem Hintergrund der bisher im Zeitraum von 2012 bis 2017 erwartenden Notwendigkeit einer Vollsanierung als nicht verantwortbar abgelehnt. Gleichzeitig setzt sich der BUND Südpfalz für aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Maximiliansau und Knielingen ein.

Am rheinübergreifenden Bündnis gegen eine 2.Rheinbrücke sind auf der pfälzischen Seite neben der BI-Bienwald auch die Pollichia und weitere Naturschutzverbände der Südpfalz beteiligt.

### **Überprüfung der Verkehrsprognosen und Kostennutzenrechnung durch den Bundesrechnungshof.**

Der BUND Südpfalz fordert, die vorliegenden und der Planung der 2.Rheinbrücke zugrunde liegenden früheren Verkehrsgutachten von Modus Consult, sowie die Kostennutzenrechnung des LBM vom Bundesrechnungshof, prüfen zu lassen. Die Kosten wurden beim Eingang in den Bundesverkehrswegeplan mit etwa 77,5 Mio. Euro, heute mit 107 Mio. Euro, diskutiert. Das heutige tatsächliche Verkehrsaufkommen liegt etwa 40 % unter der damaligen Prognose (1997). Auch bei den anderen Verkehrsgrößenplanungen der Südpfalz lässt sich feststellen, dass Verkehrszahlen regelmäßig deutlich nach oben und die Kosten deutlich nach unten gerechnet werden. Modus Consult ist als Partner des LBM immer mit beteiligt. Nach Eingang der Straßenprojekte in den Bundesverkehrswegeplan sind die Zahlen nicht mehr „einklagbar“. Mit dem Beginn der Baumaßnahmen, z.T. auch früher, laufen dann regelmäßig die Kosten davon.

## **Zum Ablauf und Ergebnis des Faktenchecks allgemein:**

Problematisch war die ungleiche Besetzung: Auf der Seite der Spezialisten saßen fast ausschließlich Fachleute, die selbst Verfahrensbeteiligte und der Seite der Brückenbefürworter zu zurechnen waren. Sie waren mit Vorträgen präsent und mit zeitlich relativ großzügigem Rederecht ausgestattet. Auf der Seite der Interessenvertreter gab es hingegen nur begrenzte Fragezeiten ohne anschließende Diskussionsmöglichkeit. Insgesamt war der Umgang jedoch relativ sachlich und viele Aspekte wurden in ihrem Für und Wider klarer herausgearbeitet, als dies ohne Faktencheck möglich gewesen wäre. Insofern sieht der BUND Südpfalz die Veranstaltung im Nachgang als neue Form der Bürgerbeteiligung sehr positiv, auch wenn vermutlich viele Besucher mit einer ähnlichen Einstellung zur geplanten 2.Rheinbrücke die Veranstaltung verließen, wie sie gekommen waren.