

# Planfeststellungsverfahren 2.Rheinbruecke - Modus Consult - Verkehrsuntersuchungen / Fortschreibung 2010

Verkehr /Werktage Mo.-Fr. (NTW)	Planungsfälle / Kfz-Zahlen						
	Analyse-Nullfall 2010	Bezugsfall 2025	Planfall 1 / 2025	Planfall A / 2025	Planfall B / 2025	Verkehrszählung 2010	Planfall 2 / 2025
Straßenabschnitte		Prognose bei gleichbleibendem Straßennetz	Bau der Nordbrücke mit Anbindung Ölkreuz	Bau der Nordbrücke mit Anbindung Ölkreuz u. B36	Bau der Nordbrücke mit Anbind. Ölkreuz u. Nordtang.		Vollsperrung alte Brücke Nordbrücke mit Anbindung Ölkreuz
Rheinbrücke (alt)	82.600 *	<b>Annahme von + 19 % ergibt</b> 98.500	<b>Annahme von - 23 % ergibt</b> 76.200	75.400	75.400	<b>76.134 / LBM am 18.11.11</b> <b>75.277 / LBM am 17.02.11</b>	
Rheinbrücke (neu)			23.500	26.200	26.600		92.600
Ölkreuz	4.818	10.323	31.066	26.792	27.790	<b>ca. 4.400 - 4.800</b>	95.685
Ölkreuz bis Abfahrt Knielingen	87.753	105.251	105.714	88.220	85.586	<b>ca. 80.000</b>	99.091

\* Die Zahl wurde vermutlich aus früheren Prognosen fortgeschrieben. Sie steht in deutlichem Widerspruch zur tatsächlichen Verkehrszählung.

## Fakten:

- Die Verkehrsbelastung auf der alten Rheinbrücke wird nach den Prognosen von Modus Consult im Jahr 2025, auch beim Bau einer Nordbrücke mit Anschluss Nordtangente, etwa auf dem gleichen Niveau liegen wie heute.
- Der über das Ölkreuz abzuwickelnde Verkehr wird sich etwa versechsfachen. Im laufenden Planfeststellungsverfahren BaWue ist jedoch ein leistungsgerechter Ausbau nicht vorgesehen
- Zwischen Ölkreuz und Abfahrt Knielingen wird der Verkehr im Vergleich zur heutigen Situation eher noch zunehmen.
- Durch die massive Zunahme des über das Ölkreuz fließenden Verkehrs ergeben sich mit den Zu- und Abfahrten (Einfädeler) in Verbindung mit der ohnehin schon hohen Belastung im Anschlussbereich zur Abfahrt Knielingen zusätzliche Verkehrsprobleme und eine erhebliche Zunahme des Gefahrenpotentials (etwa 2/3 des West-Ost-Verkehrs der 2.Rheinbrücke fährt über das Ölkreuz wieder auf die Südtangente).
- Ohne Anbindung der Nordbrücke an die B 36 wird sich die Problematik am Ölkreuz extrem verschärfen, doch auch deren Anbindung bzw. der Anschluss einer Nordtangente wird die eintretende Überlastung des Ölkreuzes nicht beseitigen können. Damit ist nach der aktuellen Planung auch zu erwarten, dass sich die Stauproblematik gegenüber der heutigen Situation nicht verbessern wird.

## Konsequenz:

- Die von der Straßenplanung dargestellte Entlastung der alten Rheinbrücke ergibt sich nur im Hinblick auf die Prognosezahlen von Modus Consult, nicht in Bezug auf die heutige Situation.
- Die Stausituation wird seit Jahren als Druckmittel für eine 2.Rheinbrücke eingesetzt, mit der aktuellen Planung jedoch nicht gelöst. Wer heute im Stau steht, wird auch künftig im Stau stehen!
- Nachdem die Verkehrsbelastung am alten Brückenstandort mehr oder weniger gleich bleibt, wird es zwangsläufig auch keine wesentlichen Veränderungen hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastung geben. Anstelle der versprochenen Entlastung kommen an anderer Stelle von Wörth neue Belastungen (u.a. durch Schleichverkehr) hinzu. Allenfalls durch technische Neuerungen in den Fahrzeugen selbst sind künftige Entlastungen denkbar

## Resumé:

Da das Verkehrsaufkommen nach der Planung auf der alten Brücke mehr oder weniger gleich bleiben wird, ergibt sich auch der Bedarf einer weiteren Brücke bezüglich der Verkehrszahlen nur im Hinblick auf die Verkehrsprognose Umgekehrt bedeutet dies: Wenn der Verkehr wie schon in den letzten 10 Jahren weiter stagniert und eine Sanierung der alten Brücke ohne längerfristige Vollsperrung möglich ist, kann unter dem Aspekt der Verkehrsentwicklung auf den Bau der geplanten 2.Strassenbrücke verzichtet werden. Die demographische Entwicklung und das Entfallen der Bienwaldautobahn als weiterer "Hauptverkehrszulieferer" (u.a.), lassen in Verbindung mit der PTV-Studie von 2008 neue, stärkere Verkehrszuwächse mehr als unwahrscheinlich erscheinen.

## Am alten Brückenstandort sind auch ohne 2.Rheinbrücke Entlastungen möglich:

- Abbau der Stauproblematik durch Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs, sowie verkehrliche Modifikationen im Bereich Pförtner-Ölkreuz-Abfahrt Knielingen
- Neubau von Lärmschutzeinrichtungen für Maximiliansau und Knielingen.

## Welche Rolle spielt das Regierungspräsidium Karlsruhe? Verantwortlich für ein ziemlich orientierungsloses Planfeststellungsverfahren in BaWü?

Während der Verband Region Rhein-Neckar im Bescheid des Raumordnungsverfahrens 2.Rheinbrücke in Rheinland Pfalz von 2006 fordert, für einen leistungsfähigen Ausbau im Bereich Ölkreuz bis Abfahrt Knielingen "Sorge zu tragen", hat das RP Karlsruhe zunächst "keine Erkenntnisse über nicht oder nur schwer zu überwindende Planungshindernisse". Im Planfeststellungsverfahren BaWü erklärt das RP dann, dass der Umbau des Ölkreuzes die "mangelnde Leistungsfähigkeit zwischen den Knotenpunkten Ölkreuz und Rheinbrückenstraße (Abfahrt Knielingen) nicht löst" und (neben naturschutzfachlichen Aspekten) auf einen umfangreicheren Umbau verzichtet wird. Andere Lösungen für eine leistungsfähige Verknüpfung der geplanten 2.Rheinbrücke mit dem Straßennetz von Karlsruhe werden nicht angeboten. Damit bleiben letztendlich beide Planfeststellungsverfahren Konstrukte, die keine Lösung der verkehrlichen Gesamproblematik aufzeigen können. Auch die Anbindung der B-36 in einem weiteren Planungsschritt kann die Problematik nur begrenzt lösen

## Welche Rolle spielt der Landesbetrieb Mobilität von Rheinland Pfalz? Welche Rolle sein Partner Modus Consult, der seit vielen Jahren an allen großen Verkehrsplanungen in RLP beteiligt ist?

Seit Jahren werden die Region, die Interessenverbände und die politisch Verantwortlichen im Glauben gelassen, mit einer 2.Rheinbrücke komme eine Entlastung der heutigen Stausituation auf der vorhandenen Brücke. Letztere ist jedoch nur darstellbar, wenn der LBM und Modus Consult die eigenen Verkehrsprognosen und damit die eigentliche Planungsgrundlage der 2.Rheinbrücke in Frage stellen. Es läuft ein immer gleiches Spiel: Hochgerechnete Verkehrszahl niedrig gerechnete Baukosten öffnen den Weg in den Bundesverkehrswegeplan. Hier erst einmal festgeschrieben sind die Eingangsdaten nur noch wenig relevant, da nicht mehr "einklagbar". Mit dem Beginn der Baumassnahmen (teilweise auch schon früher) laufen dann regelmäßig die Kosten davon, die Kosten-Nutzenrechnungen werden immer ungünstiger. So auch im Fall 2.Rheinbrücke: 1997 wurde für die alte Rheinbrücke noch 105.000 Kfz bis 2015 prognostiziert. Danach müssten schon heute etwa 98.000 Kfz / Tag über die Brücke fahren. Bezogen auf die tatsächlichen Verkehrszahlen von 2010 liegt die Prognose damit etwa um 30 % zu hoch! Heute geht man von 100.000 Kfz bis 2025 aus! Die Baukosten der Nordbrücke wurden noch 2006 mit 77,5 Mio. Euro beziffert, mittlerweile geht man von 107 Mio. Euro aus. Die Sanierung der alten Brücke kommt natürlich noch hinzu.