

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

| Verkehr /Werktage Mo.-Fr. (NW) | Planungsfälle / Kfz-Zahlen |   |  |   |   |  |   |
|--------------------------------|----------------------------|---|--|---|---|--|---|
| Straßenabschnitte              | Analyse-Nullfall 2010      | Bezugsfall 2025<br><small>Prognose bei gleichbleibendem Straßennetz</small> | Planfall 1 / 2025<br><small>Bau der Nordbrücke mit Anbindung Ölkreuz</small> | Planfall A / 2025<br><small>Bau der Nordbrücke mit Anbindung Ölkreuz u. B36</small> | Planfall B / 2025<br><small>Bau der Nordbrücke mit Anbind. Ölkreuz u. Nordtang.</small> | Verkehrszählung<br>2010                              | Planfall 2 / 2025<br><small>Vollsperrung alte Brücke Nordbrücke mit Anbindung Ölkreuz</small> |
| Rheinbrücke (alt)              | 82.600 *                   | <b>Annahme von + 19 % ergibt</b><br>98.500                                  | <b>Annahme von - 23 % ergibt</b><br>76.200                                   | 75.400  | 75.400  | 76.134 / LBM am 18.11.11<br>75.277 / LBM am 17.02.11 |   |
| 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.

## Planfeststellungsverfahren RLP 2010, Erläuterungsbericht S. 7:

"Durch die Nordbrücke wird eine Verringerung der prognostizierten Verkehrsbelastung auf der B 10 alt im Bereich Maximiliansau erreicht. Neben der Verbesserung des Verkehrsflusses ergibt sich eine Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung an der hier unmittelbar an die B 10 alt angrenzenden Bebauung."

## Raumordnungsbescheid RLP 2006: S. 42, zur Lärm-/Abgassituation:

"Im Bereich Maximiliansau wird der Status quo mehr oder weniger beibehalten."

## Raumordnungsbescheid RLP 2006, S.8, aus der Zusammenfassung der Stellungnahme Verband Rhein-Neckar, Mannheim:

"Eine effektive Entflechtung der Verkehrsströme sowie Entlastung der kritischen Verkehrsknoten <...> könne nur dadurch erreicht werden, dass in der Weiterführung der projektierten Nordbrücke eine leistungsfähige Verknüpfung mit dem Straßenverkehrsnetz im Bereich der Stadt KA hergestellt werde. Dies betreffe in erster Linie die erforderliche Anschlussverbindung der Nordbrücke an die bestehende Südtangente. Dazu seien <...> im Rahmen der anschließenden Planfeststellungsverfahren die verkehrlichen Auswirkungen einer Verknüpfung im Bereich der Anschlussstelle "Ölkreuz" oder der unmittelbar benachbarten Anschlussstelle "Knielingen" konkret zu prüfen und für einen leistungsfähigen Ausbau Sorge zu tragen. <...>

Da die B-Variante <Nordbrücke> nicht zwangsläufig eine Weiterführung über die projektierte Nordtangente West der Stadt KA bedeute, sei auf der rechtsrheinischen Seite jedoch eine leistungsfähige Verknüpfung mit der Südtangente im Bereich der Anschlussstelle Ölkreuz zu gewährleisten."

## Raumordnungsbescheid RLP 2006, S.15, aus der Zusammenfassung der Stellungnahme des Regierungspräsidiums KA:

"Vom Grundsatz her könnten beide Varianten der im ROV betrachteten Rheinquerung auf baden-württembergischer Seite abgenommen werden. <...> Im Übrigen würden -auf der Grundlage der bisherigen Planungsüberlegungen- für die weiterführende Trassierung <...> auf der badischen Seite bis zur Verknüpfung mit der bestehenden B-10 keine Erkenntnisse über nicht oder nur schwer zu überwindende Planungshindernisse vorliegen."

## Planfeststellungsverfahren BaWü, Erläuterungsbericht S. 9:

"Da der Umbau des "Ölkreuzes" die mangelnde Leistungsfähigkeit zwischen den Knotenpunkten Ölkreuz und Rheinbrückenstrasse <Abfahrt Knielingen> nicht löst <u.a.>, wurde auf den Umbau verzichtet. Andere Lösungen werden nicht beschrieben.

## Die Anbindung an die B 36 soll in einem separaten Planungsverfahren erfolgen, wobei die zeitliche Perspektive und die Verfügbarkeit der benötigten Flächen noch unklar ist.

Das am Ölkreuz zu bewältigende Verkehrsaufkommen wird jedoch auch bei Anbindung an die B 36 hoch bleiben (sich gegenüber der heutigen Situation etwa versechsfachen), da etwa 2/3 des Verkehrs der Nordbrücke weiterhin in Richtung Südtangente fahren wird. In Verbindung mit den Aus- und Einfädelvorgängen, sowie dem verbleibenden hohen Verkehrsaufkommen im Anschlussbereich ist an dieser Stelle auch bei Anbindung der B 36 eine wirkliche Lösung der Verkehrsproblematik an diesem "neuralgischen" Knotenpunkt nicht zu erwarten. Gleichzeitig wird in Verbindung mit den von der Raffinerie kommenden beladenen Tankfahrzeugen da Gefahrenpotential deutlich erhöhen.

**Damit bleiben die aktuell laufenden Planfeststellungsverfahren von RLP und BaWü zur 2.Rheinbrücke Konstrukte, die keine Lösung der verkehrlichen Gesamproblematik aufzeigen können!**