

## Keine 2. Rheinbrücke – keine Nordtangente durch Wohngebiete und den Hardtwald

Seit Jahrzehnten betreibt das Bundesverkehrsministerium den Bau einer neuen Trasse für die B 10 durch Karlsruhe, die so genannte **Nordtangente**. Ihr Verlauf: von der A 5 südlich Hagsfeld und der Waldstadt, durch den Hardtwald und zwischen den Wohngebieten Neureut-Heide, Neureut, Nordweststadt und Knielingen-Nord zum Rhein. Es geht um eine Querverbindung für überregionalen, ja internationalen Verkehr. Die A 5-Ausfahrt „Karlsruhe Nord“ existiert bereits.

Die Stadt Karlsruhe hat in mehreren Beschlüssen des Gemeinderates gegen die Nordtangente votiert. Die Nordtangente würde die oben genannten Stadtteile belasten, den Hardtwald durchschneiden und dieses Erholungsgebiet verlärmeln. Im Westen bei Knielingen wäre der Verlust an landwirtschaftlicher Fläche durch die Straße und angrenzende zukünftige Gewerbegebiete existenzbedrohend für die Pächter des Hofguts Maxau.

**Die Nordtangente würde NICHT die Südtangente entlasten!** Dies haben mehrere Gutachten im Auftrag des Regierungspräsidiums und der Stadt Karlsruhe bewiesen. Vielmehr würden neue Belastungen auf Nord-Süd-Achsen und entlang der Nordtangente geschaffen.

Eine Verbindung von der Nordbrücke zur B 36 entspräche dem westlichen Ast der Nordtangente. Politiker aus der Pfalz und dem Landkreis Karlsruhe fordern genau diese Verbindung als Ergänzung zur aktuellen Nordbrücken-Planung.

**Wir sehen darin eine Salamtaktik – Abgelehnt! Im Interesse von Mensch und Natur.**



## Kontakt:

Bündnis gegen eine 2. Straßenbrücke über den Rhein  
c/o BUND Regionalverband Mittlerer Oberrhein  
Waldhornstr. 25, 76131 Karlsruhe  
Fon/Fax: 0721 358582  
E-Mail: [bund.mittlerer-oberrhein@bund.net](mailto:bund.mittlerer-oberrhein@bund.net)

## Weiteres Infomaterial gibt es hier:

[pfv.lbm-rlp.org/Planfeststellung/Aktuelle-Planfeststellungsverfahren/](http://pfv.lbm-rlp.org/Planfeststellung/Aktuelle-Planfeststellungsverfahren/)  
[rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt2/Ref24/Seiten/B10-2-Rheinbruecke.aspx](http://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt2/Ref24/Seiten/B10-2-Rheinbruecke.aspx)  
[www.bundesrechnungshof.de/](http://www.bundesrechnungshof.de/) (Suchwort „Rheinbrücke“)  
[www.karlsruhe.de/b3/verkehr/rheinbruecke](http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/rheinbruecke)

Bündnis gegen eine 2. Straßenbrücke über den Rhein

**Zweite Rheinbrücke**  
**Zusätzlicher Verkehr in Karlsruhe**  
**Zerstörte Natur in Knielingen**

„Der Weg in eine nachhaltige  
Zukunft der Mobilität beginnt  
zwischen der Pfalz und Baden!“





# Warum die Planung des Bundes nur Nachteile hat ...



## Vorwort

Das Oberzentrum Karlsruhe braucht eine leistungsfähige Verkehrsverbindung in die Pfalz: auf der Straße, der Schiene und auf dem Radweg. Diese leistungsfähige Verbindung existiert!

Nichts verloren mitten im Ballungsraum hat allerdings der Ost-West-Fernverkehr, schon gar nicht auf der Straße. Mit der zweiten Straßenbrücke über den Rhein auf den Gemarkungen Wörth und Karlsruhe droht insgesamt mehr Straßen- und davon mehr Fernverkehr, insbesondere mit Lkw. Das Ganze bei einem immensen Verlust an Erholungs- und Naturraum in der Pfälzer und badischen Rheinaue. „Zugewinn“ haben Lärm und Abgase für die Anlieger.

Verkehrlich bringt die aktuelle Planung ebenfalls nur Verschlechterungen: Der gesamte Autoverkehr von beiden Brücken soll an der Ausfahrt „Raffinerien“ zusammenkommen – noch mehr Belastung für die Südtangente, Staus garantiert.

Dabei gäbe es Alternativen, kurz- und mittelfristig. So hat der Schienenverkehr noch Kapazitäten frei; mit Elektro-Fahrrädern und modernen Park & Bike- bzw. Park & Ride-Plätzen könnten viele Pendler ihr Blechle zuhause oder beim Umsteigepunkt stehen lassen. Denn eines ist klar: Die Energiewende mit viel weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß braucht eine Verkehrswende weg vom Pkw und Lkw.

## Damit müssen wir in der Technologieregion beginnen – wo denn sonst!

### Was sind die Aufgaben und Probleme?

Es gibt schon eine leistungsfähige Verbindung zwischen der Pfalz und Baden, die Rheinbrücke Maxau von 1966: rund 80.000 Kfz pro Tag, Tendenz seit Jahren stagnierend.

- Stockungen in der morgendlichen Spitzenstunde (zwischen 5 und 10 Minuten längere Fahrzeit)
- Rheinbrücke Maxau muss saniert werden
- Bei Vollsperrung deutlich verlängerte Fahrzeiten wegen Umwegen über B 35-Brücke bei Germersheim bzw. B 500-Brücke bei Iffezheim
- Zukünftige Straßensanierungen auf der Wörther Seite (im Verlauf der B 10).

Kein Problem ist der von den Planern der zusätzlichen Brücke vermutete Zuwachs an Verkehr; siehe Ergebnis des Faktenchecks im Jahr 2011. Die Gutachten der Planer gehen nachweislich von zu hohen Zahlen aus.

### Wer hat welche Interessen?

Hinter allen Wünschen, Aufgaben und Problemen stehen Erwartungen einzelner Gruppen. Es wünschen sich

- **Pendler:** schnell und bequem zur Arbeit
- **Wirtschaft in der Region:** gesicherte Lieferung, auch bei Ausfällen und Staus (Redundanz der Wege)
- **Menschen in Maximiliansau:** weniger Lärm und Dreck
- **Zehntausende Einwohner in Knielingen und den südlichen Karlsruher Stadtteilen:** spürbar weniger Lärm und Dreck von der B 10/Südtangente
- **Hunderttausende Einwohner in ganz Karlsruhe:** weniger Verkehr von außen in die Stadt; Südtangente zur Erschließung, nicht für Fernverkehr / Rheinaue erlebbar
- **Das Bundesverkehrsministerium:** Querspange von der A 8, A 6 und A 5 zur A 65, B 9, B 10 und französischen A 35; also von Ost- nach Westeuropa.

Eine vernünftige Mobilitätspolitik gleicht Interessen aus und bringt die Energiewende (weniger Pkw + Lkw!) voran.

### Was schlagen die Straßenplaner vor?

Auftraggeber aller Planungen auf Bundesstraßen und Autobahnen ist das Bundesverkehrsministerium. Das Ministerium drängt auf eine zusätzliche Straßenbrücke bei Karlsruhe mit einer Nordtangente durch den Hardtwald (s. Rückseite). Genauer untersucht wurden:

- **„Parallelbrücke“** direkt neben der heutigen.  
Vorteile: kaum Natureingriffe / Nachteile: Abriss von Häusern und mehr Lärm in Maximiliansau, mehr Verkehr auf der Südtangente
- **„Nordbrücke“** 1,5 km nördlich der heutigen.  
Vorteile: kaum zu erkennen / Nachteile siehe unten.

Die Planer in Rheinland-Pfalz haben sich trotz ablehnender Haltung der Stadt Karlsruhe für die Nordbrücke entschieden. Mit ihr wären u. a. auf Pfälzer Seite verbunden:

- Gravierende Eingriffe in Natura2000-Gebiete (EU-Naturschutz), und in Biotope bedrohter Arten (z. B. Zwergdommel, Purpurreiher, Laubfrosch)
- Große Verluste an landwirtschaftlicher Fläche
- Verlärmung ruhiger Freiräume und von Teilen von Wörth
- Kein Radweg auf der neuen Brücke.

Auf badischer Seite u. a. diese Nachteile:

- Immenser Verlust an Erholungsraum in der Knielinger Aue (ca. 30 Fußballfelder) plus Verlärmung dort.
- Optische Trennwirkung durch einen bis zu 15 Meter hohen und bis zu 65 Meter breiten Straßendamm.
- Eingriff in schützenswerte Biotope
- Verschlechterung der Verkehrssituation am Zusammenführen von neuer Trasse mit Südtangente („Ölkreuz“)

- Mehrverkehr käme komplett auf die Südtangente
- Verringerte Nutzung des ÖPNV durch Pendler
- Schlechtere Radwegführung zur bestehenden Brücke
- Drohende Verbindung zur B 36 (siehe Rückseite).

Auch der Bundesrechnungshof spricht sich gegen den Bau der Nordbrücke aus.

### Alternativen: Sanierung und Ersatzbrücke

Das Land Baden-Württemberg und die Stadt Karlsruhe haben nachgewiesen (vgl. Faktencheck 2011):

- Stockungen auf der heutigen Brücke liegen an der Fahrspurverengung auf badischer Seite („Pfortner“)
- Ca. 600 Pkw morgens weniger – und der Stau wäre weg
- Sanierung der bestehenden Brücke für weitere 30 Jahre ist unter Verkehr bei nur wenigen Tage Vollsperrung möglich
- Moderne Ersatzbrücke statt der bestehenden lässt sich ohne Vollsperrung bauen. Vorteile: zwei Teilbrücken statt einer Tragkonstruktion – Absicherung bei Unfällen erreicht! Pro Richtung drei Fahr- plus Standstreifen plus Radweg. Es wird kein zusätzlicher Autoverkehr angeregt.

**Und: Wesentlich kostengünstiger und genehmigungsrechtlich einfacher als zusätzliche Brücke.**

Noch bessere Alternativen für Pendler: Fahrgemeinschaft, Umstieg auf Nahverkehr, Fahrrad, E-Bike, Home-Office. Das Land Rheinland-Pfalz kann diesen Prozess unterstützen:

- durch Park & Ride- bzw. Park & Bike-Plätze
- noch dichteren Takt der Stadtbahnen und Züge zwischen Landau, Wörth, Germersheim und Karlsruhe
- Rhein-Neckar-S-Bahn von Germersheim über Wörth nach Karlsruhe
- bessere Busverbindungen zu den Bahnhöfen.