

**Länderübergreifendes Bündnis
gegen eine weitere Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe**

**Zu beantwortende Fragen im Rahmen des angekündigten
Faktenchecks zur vorliegenden Planung für eine weitere
Straßenbrücke über den Rhein zwischen Karlsruhe und Wörth**

Prämisse für den Faktencheck

Während in den vorgelegten Planungsunterlagen im Planfeststellungsverfahren „B 10 - Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth“ eine verengte Sicht festzustellen war, die sich als einzige bauliche Lösung auf eine weitere Straßenbrücke rund anderthalb Kilometer nördlich der bestehenden fokussierte, fordert das Länderübergreifende Bündnis gegen eine weitere Straßenbrücke über den Rhein zwischen Wörth und Karlsruhe: Ein Faktencheck zur aktuellen Verkehrsinfrastruktur und deren Weiterentwicklung muss als regionale Gesamtschau erfolgen, die mindestens den Raum von Landau und Neustadt/Weinstraße im Westen bis zur Autobahn A 5 Karlsruhe im Osten einbezieht und gleichzeitig B 36 und B 9 mit einschließt. Ebenso ist es notwendig, dass bei Beschreibung, Analyse und der Erarbeitung von Lösungen alle Verkehrsmittel und auch die sonstigen Verkehrsengpässe Berücksichtigung finden. Die Vernachlässigung des Schienenverkehrs sowie des Radverkehrs in der vorgelegten Planung ist weder sachgerecht noch entspricht sie den Klimaschutzzielen der Bundesregierung sowie den Erfordernissen von Luftreinhaltung, Lärmschutz und Gesundheitsschutz.

1. Aktueller Brückenzustand / Sanierungsbedarf / Sanierungsmöglichkeiten / Alternativen

- 1.1. Wie baufällig ist die Brücke tatsächlich? Welche Untersuchungen mit welchen Ergebnissen liegen dazu vor, wann welche Sanierungsmaßnahmen notwendig sind?
- 1.2. Welche dieser Sanierungsmaßnahmen sind unter laufendem Verkehr möglich? Wie lange müsste die Brücke unbedingt voll gesperrt werden? Welche Voruntersuchungen liegen seitens der Planungsbehörden hierzu vor?
- 1.3. Welche Hemmnisse stehen den alternativen Lösungen Ersatz-, Zwischen-, Parallel- und Behelfsbrücke im Weg? Wie könnten diese ausgeräumt werden? Welche Untersuchungen liegen hierzu vor bzw. müssen erstellt werden, um die noch offenen Fragen zu klären?

2. Leistungsfähigkeit / Verkehr

- 2.1. Einordnung der Straßen-Rheinbrücke in eine regionale Verkehrsanalyse (siehe Prämisse): In welchen Bereichen bestehen aktuell verkehrliche Engpässe? Welchen Beitrag kann die vorliegende Planung für die Verbesserung der regionalen Verkehrssituation leisten?
- 2.2. Welche Fahrzeitveränderungen ergäben sich für die Pendler aus der Pfalz und dem Elsass gegenüber der heutigen Situation durch den Bau der geplanten Straßenbrücke?

Länderübergreifendes Bündnis gegen eine weitere Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe

- 2.3. Welche Verkehrsmengen ergibt eine Verkehrsprognose nach aktuellem Stand von Verkehrsaufkommen, Wachstum des PKW-Besitzes, Bebauungsplanung unter Berücksichtigung der Änderung der Bevölkerungs- und Mobilitätsstruktur (Rückgang der Bevölkerung, Änderung der Altersstruktur etc.)? Was bedeutet das für die Validität der beiden bekannten Prognosen von Modus Consult und PTV?
- 2.4. Wie lässt sich unabhängig von der Planung einer neuen Straßenbrücke die Stauhäufigkeit reduzieren. Was wären die Konsequenzen bzw. die Kosten?
- 2.5. Welche Entlastungsmöglichkeiten ergeben sich durch den Öffentlichen Verkehr bei Ertüchtigung der Pfälzer Gleisanlagen und zusätzlichen Bahn-Linien (u.a. zweites Gleis Winden-Wörth, Elektrifizierung bis Neustadt...). Gibt es sonstige Lösungsansätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (etwa Mitfahrerangebote für Pendler, am ÖPNV orientierte Bauleitplanung)?
- 2.6. Wie entwickelt sich bei Anbindung der zusätzlich geplanten Straßenbrücke an die bestehende B 10/Südtangente -bei Normalbetrieb- die Stausituation unter Berücksichtigung der geringen Anschlussquerschnitte? Was ist insbesondere hinsichtlich der heutigen Stausituation im Fall der Vollsperrung der alten Brücke zu erwarten? Wie kommen Radfahrer und Fußgänger im Fall der Vollsperrung über den Rhein?
- 2.7. Welche Veränderungen folgten bei einer Öffnung des so genannten „Knielinger Pförtners“, d.h. bei einer Erweiterung von 2 auf 3 Fahrspuren bis zur Ausfahrt Rheinhafen? Was wären die notwendigen Umbaumaßnahmen und Kosten? Welche Auswirkungen resultierten auf den Durchgangsverkehr in Knielingen?
- 2.8. Gibt es Untersuchungen, die die Möglichkeit einer bedarfsorientierten Freigabe von Richtungsfahrbahnen mit Ampelsteuerung auf der Rheinbrücke bzw. Abschnitten der B10 analysiert haben? Falls nein, warum wurde diese Möglichkeit bisher nicht geprüft? Welche baulichen Maßnahmen wären für diesen Fall zu realisieren?
- 2.9. Kann der Bau der derzeit geplanten Brücke unabhängig von dem Einstieg in eine Nordtangente Karlsruhe bzw. einen weiteren Ausbau der B36 betrachtet werden oder sind diese Planungen als verbunden mit dem aus der Brücke resultierenden Verkehrsströmen anzusehen?

3. Lärmschutz

- 3.1. Was ergibt der Vergleich der Entlastungs- und Belastungswirkungen der vorliegenden Planung mit den Alternativen: Wie änderte sich die Lärmbelastung für Maximiliansau, Knielingen und die Anlieger der Südtangente in den einzelnen Planfällen: Brücke nördlich, wie in der aktuellen Planung, bei ausbleibendem Lärmschutz und 2025 etwa 70.000 Kfz auf der alten Brücke, im Vergleich zu einer Sanierung vor Ort, ggf. auch Ersatz-, Behelfs-, Zwischen oder auch Parallelbrücke unmittelbar nördlich auch bei ggf. 100.000 Kfz aber mit neu gebautem Schallschutz für Maximiliansau?

Länderübergreifendes Bündnis gegen eine weitere Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe

4. Umwelt

- 4.1. Was ergibt der Vergleich der dauerhaften Umweltauswirkungen der verschiedenen Alternativen Sanierung, Behelfs-, Zwischen-, Parallel- oder Ersatzbrücke bzw. Neubau einer weiteren Brücke auf die Schutzgüter Mensch, Luft, Boden, Pflanzen und Tiere.
- 4.2. Welche temporären Umweltauswirkungen resultierten für den Zeitraum einer Vollsperrung der bestehenden Straßenbrücke im Sanierungsfall, für den Neubau der geplanten Brücke bzw. die Umsetzung von Alternativlösungen?

5. Kosten

- 5.1. Kann für die derzeitige Brücke eine Restlebensdauer angegeben werden? Falls ja, mit welchen Sanierungskosten wird für diesen Zeitraum gerechnet?
- 5.2. Wie hoch sind die Kosten der Alternativen Ersatzbrücke, Zwischenbrücke, Parallelbrücke und Sanierung (unter laufendem Verkehr bzw. mit Behelfsbrücke) im Vergleich zur vorliegenden Planung, jeweils unter Einbeziehung der Zuwegungen und notwendiger Ausgleichsmaßnahmen? Mit welchen Unterhaltskosten wäre jeweils zu rechnen?
- 5.3. Was ist das Ergebnis einer Kosten-Nutzen-Analyse nach der so genannten „standardisierten Bewertung“ für die geplante Brücke und ihre Alternativen?

Der vorliegende Fragenkatalog ist als zu ergänzende Mindestforderung für eine sachgerechte Faktenschlichtung anzusehen.

Mitzeichnende Bündnispartner:

ADFC Kreisverband Karlsruhe, AK Nordtangente Karlsruhe, Alsace Nature, BI Bienwald, BUND Ortsverband Karlsruhe, BUND Regionalverband Mittlerer Oberrhein, BUND Südpfalz, Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet (BUZO), Bürgergemeinschaft Nordweststadt, Bürgerverein Knielingen, Bürgerverein Neureut-Heide, Collectif GCO non MERCI, 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