



## Die Position der Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsverbände BUND, LNV, NABU und VCD zur geplanten dritten Rheinbrücke bei Karlsruhe 18.02.2011

### 1. Planungs- und Genehmigungsverfahren – Zahlen, Transparenz und Möglichkeiten zur Beteiligung für Bürgerinnen und Bürger sowie Verbände

Die Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsverbände BUND, LNV, NABU und VCD laden zu einer Pressekonferenz „Dritte Rheinbrücke bei Karlsruhe“ und benennen damit die Zahl der bereits existierenden Rheinbrücken zwischen Maximiliansau und Maxau korrekt: eine Kraftfahrzeug-Brücke mit rückläufigen Verkehrszahlen sowie eine Brücke für den Schienenverkehr, die bei weitem nicht ausgelastet ist. Die häufig gehörte Benennung der geplanten neuen Kfz-Brücke als „Zweite Rheinbrücke“ ignoriert offensichtlich eine der beiden bestehenden Brücken und ist damit bestens geeignet, eine auf unzutreffenden Zahlen basierende Debatte zu eröffnen.

Aktuell steht nach unseren Informationen die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens bevor. Die Forderung der Verbände hierzu ist: Dies muss ein gemeinsames, die Länder übergreifendes Verfahren sein. Das ist geboten, weil eine Rheinbrücke und ihre Anbindung ans Straßennetz und der über sie potenziell fließende Verkehr als zusammenhängendes Wirkungsgefüge anzusehen ist, dessen Auswirkungen auf beiden Seiten des Rheins nicht isoliert betrachtet werden kann, und deshalb einheitliche Maßstäbe der Planfeststellungsunterlagen sowie der Planfeststellungsbehörden bei der Bewertung angelegt werden müssen. Dies ist insbesondere auch aus den europarechtlichen Vorgaben für das Netzwerk NATURA 2000 abzuleiten, nach denen nicht nur die Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf geschützte Lebensräume und Arten zu berücksichtigen sind sondern darüber hinaus auch die so genannten Summationswirkungen, d.h. die Wechselwirkungen der geplanten Brücke mit weiteren Vorhaben und Projekten im Raum. Eine Zerteilung des Vorhabens ist deshalb für BUND, LNV, NABU und VCD nicht akzeptabel.

Transparenz und Partizipation: Stuttgart 21, die Aufkündigung des Atomkonsenses, Proteste gegen Castortransporte oder lärmende Flugrouten – die Liste des Unmutes von Bürgerinnen und Bürgern gegen intransparente und „von oben“ durchgedrückte Entscheidungen ist lang. Nach einer aktuellen Forsa-Umfrage meinen 79% der Bundesbürger, auf ihre Interessen werde zu wenig Rücksicht genommen. Lediglich 17 % gehen davon aus, dass die Bürger bei wichtigen Entscheidungen tatsächlich einbezogen werden.

Wir sind der Meinung, dass es Konsens ist, dass das Kungeln hinter verschlossenen Türen und der Ausschluss Betroffener von Planungen nicht mehr zeitgemäß sind und zu ökologisch und ökonomisch mehr als fragwürdigen Ergebnissen führen. Zerstörtes Vertrauen in das politische System in Deutschland lässt sich nur wiederherstellen, wenn die Öffentlichkeit sowie anerkannte Verbände von den politischen Prozessen nicht länger ausgeschlossen werden, sondern wenn sie stärker als bisher beteiligt werden.

Die Situation zwischen Wörth und Karlsruhe kann überschrieben werden mit dem Satz „Warten aufs Planfeststellungsverfahren“, die beteiligten Behörden können als „Black Boxes“ bezeichnet werden: Inwiefern aktuelle Verkehrsentwicklungen Berücksichtigung finden, welche Anbindungen geplant sind – die Details kommen erst mit der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens auf den Tisch oder punktuell durch parlamentarische Anfragen.

Notwendig ist hingegen ein fairer, ergebnisoffener Planungsprozess mit frühzeitiger Bürgerbeteiligung und offener Alternativenprüfung.

**BUND Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.**  
Kreisgruppe Südpfalz

Annweiler Str. 20  
76829 Landau  
T 06341/381671  
regionalbuero@bund-pfalz.de

**BUND Landesverband Baden-Württemberg e.V.**  
Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Waldhornstraße 25  
76131 Karlsruhe  
T 0721/3585-82, F -87  
bund.mittlerer-oberrhein@bund.net

**LNV Baden-Württemberg e.V.**  
Arbeitskreis Karlsruhe

Am Steinweg 53  
76327 Pfinztal  
T 07240/4403, F 07240/926471  
rahn@justmail.de

**NABU Landesverband Baden-Württemberg e.V.**  
Kreisverband Karlsruhe

Langenbruchweg 9  
76137 Karlsruhe  
T 0721/36060  
geschaeftsstelle@nabu-ka.de

**Verkehrsclub Deutschland**  
Kreisverband Karlsruhe e.V.

Kronenstr. 9  
76133 Karlsruhe  
T 0721 38489424  
karlsruhe@vcd.org

Festzuhalten ist, dass bis heute keine gerichtliche Kontrolle der im Raumordnungsverfahren geäußerten fundierten Kritik an der Planung und ihren Grundlagen, insbesondere den Verkehrszahlen sowie der Umweltverträglichkeitsstudie möglich war, da der Raumordnungsbeschluss nicht einzeln beklagbar ist. Weiterhin sind die Behördeninternen Planungsprozesse, mit gravierenden Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger nicht öffentlich. Zu lesen ist von Briefwechseln mit dem Bund beispielsweise über die Anbindung- oder Nicht-Anbindung an die B36. Eine Bürgerbeteiligung in diesen vitalen Fragen findet nicht statt.

Als Konsequenz aus der durch die Auseinandersetzung um S21 erfolgten Weiterentwicklung unserer Demokratie kann nur folgen: Eine kontinuierliche partizipative Kontrolle aller Planungsschritte durch entsprechende Offenlage von Plänen, Gutachten und Zahlengrundlagen ist zu ermöglichen.

Ebenso muss das eine Auftrennung in zwei Verfahren als versuch gewertet werden, die Möglichkeiten der gerichtlichen Kontrolle des Vorhabens zu verschlechtern und damit die Möglichkeiten für die Beteiligung von Bürgern und Verbänden zu verringern.

## **2. Verbesserung des ÖPNV – die vernachlässigte Alternative**

Die Verbände halten eine zweite Auto-Rheinbrücke für überflüssig und schädlich und lehnen sie deshalb ab. Weitere Brücken und Straßen lösen keine Verkehrsprobleme. Sie schaffen nur neue an anderen Stellen.

Als Alternative zu einer zweiten Autobrücke sei auf die nicht ausgelastete Schienenverbindung zwischen Karlsruhe und der Pfalz hingewiesen. Hier liegt ein Potenzial bei entsprechenden Investitionen in Infrastruktur, Züge und Technik von weit über 60 000 Sitzplätzen täglich.

Unsere Region bietet bereits heute einen guten ÖPNV. Weitere Verbesserungen wie die Elektrifizierung Wörth – Neustadt und der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Wörth - Winden sind dringend erforderlich.

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) ist kein Selbstzweck, er dient der Daseinsvorsorge und soll Menschen, Umwelt und Straßen vom Autoverkehr entlasten. Das gilt auch für die Südtangente und die Autobrücke. Um die Akzeptanz zu vergrößern braucht der ÖV eine weitsichtige Imagekampagne im öffentlichen Raum und in den Medien. Das Ziel muss es sein, mehr Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen.

## **3. Planungsgrundlagen: Verkehrszahlen und Kosten**

Die Planer arbeiten, wie auch die kleine Anfrage der Abgeordneten Schleicher-Rothmund vom 11.1.2011 zeigt, weiterhin mit den Zahlen von Modus-Consult. Diese Verkehrszahlen sind durch die tatsächlichen Verkehrszahlen und durch neuere Gutachten längst widerlegt.

Das Verkehrsministerium geht von einer Zunahme des Verkehrs von 19 % bis 2025 auf ca. 100.000 KfZ/24h aus. Diese Steigerung ist nicht realistisch. Der Verkehr auf der Rheinbrücke ist gegenüber dem Höchstjahr 2004 rückläufig. Lt. der Dauerschleife des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz sind 2010 ca. 75.300 KfZ/24h über die Brücke gefahren, das ist ein erneuter Rückgang um 1,6 % gegenüber 2008.

Auf folgenden Gründen ist die angenommene Verkehrssteigerung von 19% nicht realistisch:

- Die demographische Entwicklung. Das statistische Bundesamt geht von einem Bevölkerungsrückgang in Deutschland bis 2025 von 4,8 % aus. Auch das statistische Landesamt Rheinland-Pfalz geht für den Landkreis Germersheim bei einer mittleren Variante von einem Rückgang der Einwohnerzahlen bis 2020 von minus 1,4 % und dies wird sich bis 2035 auf minus 4,6% verstärken.
- Geändertes Fahrverhalten aufgrund demographischer Effekte: Durch die geänderte Alterszusammensetzung der Bevölkerung wird sich das Verkehrsgeschehen verändern. Große Bedeutung hat hier der Rückgang bei der großen Gruppe der Erwerbstätigen mit PKW. Es kommt dadurch

zu einer wesentlichen Entlastung in den Hauptverkehrszeiten. Die Gruppe der Senioren mit PKW nimmt zwar zu, aber deren Fahrtätigkeiten sind jedoch deutlich niedriger als die der Erwerbstätigen.

- Andere Risiken: Nicht beachtet werden andere noch nicht vorhersehbare Risiken wie steigende Treibstoffpreise, Maßnahmen als Reaktion auf den Klimawandel oder niedrigere Haushaltseinkommen.

Die Faktoren zeigen, dass wir heute nicht mehr von einer Steigerung ausgehen können sondern maximal von gleich bleibenden Verkehrszahlen.

Mit dem Bau der Nordbrücke würden ca. 21.300 Kfz/ 24h diese Brücke nutzen. Die nördliche Brücke wird mit 2 Fahrstreifen je Richtung gebaut. Diese Brücke kann bei einer Totalsperrung den Gesamtverkehr nicht aufnehmen. Es würde hier zu erheblichen Verkehrsbehinderungen kommen. Ohne einen weiteren Ausbau des ÖPNV (Richtung Landau) wird eine Totalsperrung der alten Rheinbrücke über einen längeren Zeitraum nicht funktionieren.

Kosten: Der Bau der neuen Brücke soll 107 Millionen € kosten. Angesichts der Haushaltslage von Bund, Länder und Gemeinden ist zu fragen, ob ein solches kreditfinanziertes Projekt überhaupt notwendig ist.

In der Vergangenheit wurden Brücken gleichen Bautyps z.B. die Rheinbrücke A40 Duisburg-Neuenkamp unter laufendem Verkehr saniert. Auch die Seile erhielten eine Erneuerung des Korrosionsschutzes. Die Sanierung dauerte 3 Jahre und hat ca. 7 Millionen € gekostet. Über diese Brücke fahren nach DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) 100.000 KFZ/24h.

Aufgrund der Tatsache, dass wir heute nicht mehr das Geld haben, um unseren vorhandenen Straßen in einen guten Zustand zu halten sind solch überflüssige Neubauten unsinnig. Zitiert werden kann an diese Stelle Verkehrsminister Peter Ramsauer in der Rheinische Post vom 10.01.2011: „Erhalt geht vor Neubau. Was nutzt uns die schönste Straße, wenn die bestehenden vor die Hunde gehen?“

#### **4. Konsequenzen eines Baus einer dritten Rheinbrücke nördlich der bestehenden für Naturschutz, Lebensqualität und weitere Verkehrsplanungen**

Natur- und Artenschutz: Mit der Planung, mit der das Planfeststellungsverfahren eröffnet werden wird, würde eine Trasse gewählt, bei der einmalige Lebensräume und Vorkommen seltenster Tier- und Pflanzenarten ignoriert und damit vernichtet würden. Dies trotz umweltverträglicherer Alternativen und einer Machbarkeitsstudie, die diese Trassenführung als sie schlechteste darstellt.

Der immense Verlust von hochwertigsten Naturflächen, die sowohl mit nationalen als auch höchsten europäischen Schutzkategorien versehen sind, kann nur durch ein Projekt mit außerordentlichen öffentlichen Interessen umgesetzt werden! Diese Kriterien sind nicht erfüllt.

Schilfgebiete, Wasserflächen, Auwälder, Wiesen sind europäisches Naturerbe und müssen den kommenden Generationen immer noch zur Verfügung stehen.

Lapidar werden solche Einwände mit der Ausgleichsverpflichtung abgetan. Das Motto: Man zerstört und bastelt dann künstliche Ersatzbiotope, die - wenn überhaupt möglich - Jahrzehnte benötigen, um nur annähernd die Funktion der zerstörten zu übernehmen.

Wieder sollen große landwirtschaftliche Flächen sowohl durch den Straßenbau als auch durch die Ausgleichsmaßnahmen ersatzlos verloren gehen. Damit wird der Bevölkerung immer mehr die Möglichkeit zur regionalen Versorgung entzogen.

Lebensqualität: Die Lebensqualität der Menschen wird sich durch den seit Jahren größten Eingriff im PAMINA-Raum in freie zum Großteil bisher unbelastete Natur- und Landschaftsräume erheblich verschlechtern. Freizeitgebiete, Rad- und Wanderwege, Naturerlebniszonen und Ruheräume für jedermann werden zerstört oder stark verlärm. Es wird keine Verbesserung der Lebensqualität für die stark betroffenen Wörther Wohngebiete durch die dritte Rheinbrücke ergeben und auf badischer Seite werden weitere - zum Teil neu erstellte - Wohngebiete beeinträchtigt. Der verplante Raum wird nur als Rohstoffquelle und Planungsgebiet aber nicht als Lebensraum und Lebensgrundlage für Mensch und Natur gesehen.

Einstieg in Nordtangente: Die immer wieder geforderte Anbindung der weiteren Rheinbrücke an die B36 auf badischer Seite ist der untergeschobene Einstieg in die Nordtangente, die in der Stadt zu einer weiteren massiven Verschlechterung der Wohnsituation für mehrere 10.000 Menschen bedeutet. Vor allem wird es aber keine Verbesserung für die Situation auf der Südtangente geben, wie zwar immer wieder behauptet wird, aber durch alle Verkehrsgutachten widerlegt ist.

Damit Bewahrheitet sich auch die besorgte Sicht vieler Karlsruher Bürger: Die neue Rheinbrücke stellte keine Erweiterung für die bestehende dar, sondern ein Bauwerk, das als zweiter Anschlusspunkt diente neben der Anschlussstelle Karlsruhe Nord für die Durchquerung der Stadt Karlsruhe mit einer neuen Autobahn, der Lückenschluss der A8, von München bis Saarbrücken.

## **5. Aktuelle Fragen: Wörther Trog, Lärmschutz, Pförtner und Ersatzbrücke**

Die Verbände stellen fest: Nach Auskunft des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr Landwirtschaft und Weinbau von 2005 bestehen keine Erkenntnisse über einen dringenden Sanierungsbedarf des so genannten Wörther Trogs.

Situation Maximiliansau: Die regelmäßigen Staus auf der Rheinbrücke bei Karlsruhe werden als Problem anerkannt. Nachdem sich diese jedoch vor allem durch die Verengung beim sog. „Pförtner“ bei Knielingen ergeben und unmittelbar nach dem Pförtner, wie Verkehrszählungen zeigen, etwa 30 % des Verkehrs in Richtung des Industriegebietes abfließen, sollten die Verkehrsströme in diesem Bereich nochmals genauer untersucht werden. Anschließend ist zu prüfen, ob durch Ergänzungen am Pförtner dieser nicht geöffnet und anschließend, ohne dass auf die Südtangente von Karlsruhe oder durch Knielingen wesentlich mehr Verkehr strömt, die Staus auf der vorhandenen Rheinbrücke reduziert werden können. Zum Verkehrsaufkommen äußern sich die Verbände wie folgt: Die Staus finden in der Regel morgens zwischen 7:00 Uhr und 8:30 Uhr statt. Insgesamt ist das Verkehrsaufkommen auf der Rheinbrücke über den Tag gesehen vom Verkehrsfluss erträglich und nicht als extrem hoch anzusehen. Auf vergleichbaren Rheinbrücken fährt teilweise 50 % mehr Verkehr.

Falls für eine Sanierung der bestehenden Kfz-Rheinbrücke eine Vollsperrung absehbar erforderlich werden sollte und sonstige „intelligenter“ Lösungen ohne neue Brückenbauwerke nicht möglich erscheinen, regen die Verbände den Bau einer Ersatzbrücke - wie beispielsweise vom Bündnis „Pro Ersatzbrücke Maxau“ gefordert - oder eine Brücke zwischen den Brücken an. Beide Brücken führten zu geringeren Flächenneuversiegelung und sind sowohl umweltverträglicher als auch kostengünstiger als die geplante, politisch vor allem in Rheinland-Pfalz favorisierte nördliche Brücke. Mit dem Bau bzw. Umbau könnten gleichzeitig Lärmschutzeinrichtungen für Maximiliansau errichtet werden. Sofern der geplante Brückenneubau nördlich realisiert würde, könnten voraussichtlich keine Lärmschutzeinrichtungen für Maximiliansau gebaut werden und bliebe somit die Lärmbelastung von Maximiliansau erhalten.

**Aus den vorgestellten Gründen sagen die Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsverbände BUND, LNV, NABU und VCD NEIN zu der geplanten dritten Rheinbrücke bei Karlsruhe.**