



INGO WELLENREUTHER

Mitglied des Deutschen Bundestages
Vors. Richter am Landgericht a.D.

Ingo Wellenreuther MdB, Waldstr. 71 a, 76133 Karlsruhe

Bürgerverein Neureut-Heide e. V.
Herrn 1. Vorsitzenden
Herbert Böllinger
Feuerdornweg 28
76149 Karlsruhe

Büro Deutscher Bundestag Berlin

Platz der Republik 1
Paul-Löbe-Haus, 6.131
11011 Berlin
Tel.: (030) 227 – 7 37 37
Fax: (030) 227 – 7 67 67
e-mail: ingo.wellenreuther@bundestag.de

Büro Wahlkreis Karlsruhe - Stadt

Waldstr. 71 a
76133 Karlsruhe
Tel.: (0721) 9 21 21 26
Fax: (0721) 9 21 21 28
e-mail: ingo.wellenreuther@wk.bundestag.de

Karlsruhe, 15. Februar 2011

Sehr geehrter Herr Böllinger,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 02. Februar 2011, das Sie gemeinsam mit den Vorsitzenden der Bürgervereine Knielingen und Nordstadt verfasst haben. Gerne antworte ich Ihnen hierauf.

Die Idee zur Nordtangente entstammt tatsächlich dem Jahr 1926. Allerdings sind die heutigen Planungen und Verfahren dazu, in denen auch Alternativtrassen betrachtet wurden, auf Grundlage der geltenden Gesetzeslage und der neuesten Erkenntnisse der Verkehrswissenschaft ergangen. Der Hinweis auf das Jahr 1926 suggeriert daher bei oberflächlicher Betrachtung eine überaltete Planung, was jedoch tatsächlich nicht der Fall ist.

Sie haben in Ihrem Schreiben weiterhin angebliche „Scheinargumente“ für die Nordtangente kommentiert. Lassen Sie mich darauf nachfolgend im Einzelnen eingehen:

- Ihre Behauptung, eine Verkehrsentlastung der Innenstadt und der Südtangente sei durch ein Gutachten der PTV GmbH widerlegt, ist unzutreffend, vielmehr ist das Gegenteil der Fall. Das Gutachten „Verkehrsuntersuchung Zweite Rheinbrücke mit Nordtangente“ der PTV AG vom April 2008 weist eindeutig nach, dass sowohl in dem Szenario „Minimal“ (das von dämpfenden Einflüssen auf die Verkehrsnachfrage ausgeht) als auch in dem Szenario „Maximal“ der Bau einer Zweiten Rheinbrücke in nördlicher Variante samt Nordtangente im Verhältnis zur Beibehaltung des status quo die Südtangente entlastet (vgl. insbesondere S. 30 f., 41 und Abb. 9, 26).



Auszugsweise heißt es hier: „Auf der Südtangente nimmt der Verkehr zwischen Knielingen und Rheinhafen um 6.500 Kfz/Tag ab. Weiter östlich ist die Entlastungswirkung geringer (ca. 1.500 bis 3.200 Kfz/Tag). [...] Eine signifikante Entlastung im Bereich der Innenstadt erfahren mit einer Reduktion von über 1.000 Kfz/Tag der Streckenzug Durlacher Allee – Durlacher Tor – Adenauerring, der Streckenzug Siemensallee – Moltkestraße, die Kaiserallee und der Streckenzug Kriegsstraße – Kapellenstraße Adenauerring.“ Eine Entlastung lässt sich allein durch die Tatsache leicht nachvollziehen, dass über $\frac{1}{4}$ des Verkehrs, der momentan über die derzeitige Rheinbrücke geführt wird, sich auf die Zweite Rheinbrücke verlagern wird.

- Das von Ihnen angeführte Argument, dass eine schnellere Verkehrsanbindung zu einer wirtschaftlich nachteiligen verstärkten Abwanderung ins Umland führen könnte, müsste dazu führen, dass eine Stadt für möglichst schlechte Verkehrsanbindungen sorgen müsste, um eine Abwanderung zu verhindern. Dies ist absurd.
- Zu den vom Landkreis Karlsruhe geltend gemachten Vorteilen einer Nordtangente für diesen ist zu sagen, dass die Zweite Rheinbrücke und die Nordtangente möglicherweise positive Nebeneffekte auf die Verkehrsinfrastruktur im Landkreis Karlsruhe haben können. Im Wesentlichen führen diese Verkehrsprojekte aber zu einer Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtgebiet Karlsruhe.
- Zu Ihren Aussagen zur so genannten „Hängebauchlösung“ und Tunnelvarianten ist zunächst festzustellen, dass der Bund von sich aus die Möglichkeit einer Tunnellösung prüft. Der von Ihnen behaupteten Verkehrszunahme in den angrenzenden Wohngebieten ist entgegen zu halten, dass demgegenüber das Gutachten „Verkehrsuntersuchung Karlsruhe Nord“ der PTV AG vom Juli 2009 vor allem in der wünschenswerten Variante (Nordtangente Ost zwischen Autobahn und Theodor-Heuss-Allee sowie Nordtangente West zwischen Zweiter Rheinbrücke und B 36) zum Teil erhebliche Verkehrsentlastungen in den Wohngebieten der angrenzenden Stadtteile (insbesondere Hagsfeld, Waldstadt, Knielingen) aber auch im gesamten Gebiet der Innenstadt (insbesondere Durlacher Allee, Südtangente, Kriegsstraße, Kaiserallee) prognostiziert. Die Nordtangente wird insgesamt erhebliche Bündelungseffekte der Verkehrsströme haben.
- Hinsichtlich des Vorschlags einer alternativen Trassenprüfung nördlich von Karlsruhe ist zu sagen, dass derartige Lösungen untersucht wurden und dabei festgestellt



wurde, dass diese Variante nicht nur die größten Auswirkungen auf Natur und Landschaft hätte, sondern auch deutlich geringere Entlastungseffekte im Stadtgebiet Karlsruhe mit sich brächte.

Anschließend behaupten Sie, die Argumente, dass die Zweite Rheinbrücke aufgrund zunehmenden Verkehrs und des Alters der existierenden Rheinbrücke notwendig sei, entbehrten aus verschiedenen Aspekten heraus der Grundlage. Lassen Sie mich auch zu den von Ihnen hierzu angeführten Argumenten Stellung beziehen.

- Ihr Hinweis, dass das PTV-Gutachten für die Zukunft tendenziell abnehmenden Verkehr prognostiziere, ist unzutreffend. Das Gutachten „Verkehrsuntersuchung Zweite Rheinbrücke mit Nordtangente“ der PTV AG vom April 2008 zeigt sowohl in dem Szenario „Minimal“ als auch in dem Szenario „Maximal“ eine Zunahme des Verkehrs. Die Verkehrsuntersuchung zum Raumordnungsverfahren aus dem Jahr 2005 ergab eine Zunahme des Verkehrs von ca. 100.000 Kfz/Tag im Jahr 2025.
- Wenn man unterstellt, dass es möglich wäre, eine Sanierung bzw. sogar einen Neubau einer Brücke bei laufendem Verkehr durchzuführen, ist zu bedenken, dass der Ersatz der existierenden Brücke den gravierenden Nachteil hätte, dass dies insbesondere für die Anwohner an der Südtangente nicht hinnehmbare weitere Belastungen zur Folge hätte. Über die Südtangente fahren schon jetzt täglich über 100.000 Kfz, was weit über der eigentlichen Kapazitätsgrenze liegt.
- Die von Ihnen favorisierte Brückenvariante nördlich oder südlich von Karlsruhe hat wie bereits erwähnt den Nachteil, dass diese deutlich geringere Entlastungseffekte im Stadtgebiet Karlsruhe mit sich bringen würde.
- Ihrem Hinweis, dass die Bedingungen für Pendler durch einen verbesserten ÖPNV optimiert werden sollten, steht entgegen, dass die ÖPNV-Verbindung über den Rhein mit der Einbeziehung von Wörth in den Geltungsbereich der KVV-City-Karten und mit einer hohen Taktfrequenz von S-Bahnen (12-Minuten-Takt, 5 Zugpaare je Stunde) schon sehr gut ausgestaltet ist. Eine weitere massive Verbesserung für Pendler wurde auch mit der Eröffnung der neuen Stadtbahnstrecke Wörth-Germersheim zum 12. Dezember 2010 erreicht. Mit dieser Verbindung kann man nun bequem und umsteigefrei mit den neuen Stadtbahnlinien S51 und S52 werktags zu den Hauptverkehrszeiten im Halb-Stunden-Takt von der Südpfalz bis in die Karlsruhe



Innenstadt fahren, was gerade ein für Pendler zugeschnittenes, optimales Angebot darstellt.

Trotz dieser äußerst attraktiven Verbindungen haben Zählungen im Jahr 2007 ergeben, dass die Zahl derer, die mit der Bahn über die Rheinbrücke pendeln verschwindend gering ist: Die Park-and-Ride-Fahrzeuge machen nur etwa 0,2% des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs auf der Rheinbrücke aus. Selbst wenn die Zahl der Pendler, die von ihrem Kfz auf den ÖPNV umsteigen, trotz der bereits idealen Verbindungen weiter erheblich gesteigert werden könnte, würde dies daher in absoluten Zahlen keine nennenswerte Entlastung der Rheinbrücke von Kfz-Verkehr bewirken können.

Das Bild der Nordtangente von einer „Autobahn durch die Stadt“ mit hohem Fernverkehrsanteil, das Sie am Ende Ihres Schreibens andeuten, entspricht nicht der Realität. Über die neue Rheinbrücke werden lediglich 5,1% Fernverkehr fahren.

Sie können versichert sein, dass ich die Anliegen der Karlsruher Bürger ernst nehme – so wie ich es in meiner inzwischen über 10-jährigen politischen Tätigkeit als Mandatsträger stets getan habe. Mir geht es dabei um die Vertretung der Interessen *aller* Bürgerinnen und Bürger in der Stadt. Deshalb muss eine Nordtangente in jedem Fall in einer umwelt- und menschenverträglichen Weise ausgeführt werden.

Selbstverständlich bin auch ich sehr gerne zu einem konstruktiven Dialog mit Ihnen in dieser Frage bereit.

Mit freundlichen Grüßen

Ingo Wellenreuther MdB

Gleichlautende Schreiben an

Matthias Fischer, 1. Vorsitzender des Bürgervereins Knielingen e. V.

Peter Cernoch, 1. Vorsitzender des Bürgervereins Nordstadt e. V.