



Die Rheinbrücken (Straße und Bahn) zwischen Maxau und Wörth – unersetzlich, weil sie da stehen, wo sie hingehören

Vorteile der Ersatzbrücke auf einen Blick:

- **Kein enormer Flächenverbrauch** für die Erschließung der 2. Rheinbrücke (FFH-Gebiete, Erholungslandschaft am Rhein).
- Die Sorgen der Ein- und Auspendler werden ernst genommen und berücksichtigt: **Während der Bauzeit sind die Behinderungen minimal.**
- Die Lösung ist **wesentlich kostengünstiger** und genehmigungsrechtlich weniger aufwändig.
- Die neue Rheinbrücke **genügt wesentlich besser den zukünftigen verkehrstechnischen Erfordernissen** (mehr Schwerverkehr bei insgesamt stagnierendem Verkehr) als eine sanierte alte Rheinbrücke – eine Investition in eine wirtschaftlichere Zukunft.
- Die beiden Halbbrücken stellen eine **größere Sicherheit und Verlässlichkeit** der Rheinquerung bei Karlsruhe dar.

Die Liste lässt sich noch beliebig erweitern.

Also ganz viele Vorteile – wer braucht jetzt noch eine 2. Rheinbrücke in Karlsruhe?

Kontakt

Aktionsbündnis „Pro Ersatzbrücke Maxau“

Das Aktionsbündnis „Pro Ersatzbrücke Maxau“ ist ein Zusammenschluss der Bürgervereine Neureut-Heide, Knielingen, Nordstadt, Nordweststadt sowie der Vereine und Verbände BUZO, Hardtwaldfreunde, Paul Revere Village e.V., VCD Karlsruhe; Bürgerinitiative „Bienwald“, BUND Südpfalz und VCD Rheinland-Pfalz. Das Aktionsbündnis steht offen für weitere Befürworter einer Ersatz- statt einer zusätzlichen Brücke.

Ansprechpartner

Florian Fien

E-Mail: rheinbruecke@gmx.de

Text von Dr. Rainer Schuhmann und
TEXT & DESIGN, Dr. Eberhard Fischer

V.i.S.d.P.:

Herbert Böllinger

Feuerdornweg 28, 76149 Karlsruhe

Tel: 0721 / 75 81 76 (privat)

Tel: 0721 / 68 03 33-0 (geschäftlich)

Mobil 0172 / 73 72 30 0

info@raboellinger.de



Pro Ersatzbrücke Maxau

**– gegen 2. Rheinbrücke
bei der Miro-Raffinerie**

**Eine Information des Aktionsbündnisses
„Pro Ersatzbrücke Maxau“**

Wir brauchen eine Straßenbrücke über den Rhein bei Maxau!

Jeden Tag kann man es erleben: Die heutige Verbindung zwischen Karlsruhe und der Pfalz wird gebraucht; Knapp 80.000 Fahrzeuge pro Tag, Tendenz allerdings seit Jahren stagnierend. Die Brücke leidet natürlich unter dieser Belastung und muss erneuert werden. Und zwar so schnell wie möglich und zukunftsorientiert.

Wie sieht die Zukunft des Verkehrs aus?

Ein Verkehrsgutachten des anerkannten Karlsruher Verkehrsmanagement-Unternehmens PTV im Auftrag von OB Heinz Fenrich kommt zu den folgenden Schlüssen:

- Die bestehende Rheinbrücke steht an der richtigen Stelle.
- Der Verkehr wird eher ab- als zunehmen.

Unabhängig von dem Gutachten ist schon lange bekannt, dass die bestehende Brücke konstruktive Nachteile hat: Alle Fahrspuren liegen auf einem tragenden Kasten und der hängt an Seilen – Austausch von Seilen mit halbseitiger Sperrung deshalb unmöglich.

Die Lösung für Karlsruhe und die Pfalz!

Verkehrsexperten und verschiedene Politiker haben diese unbefriedigende Situation aufgegriffen. Ihre Alternative zur derzeitigen Planung einer zweiten Rheinbrücke auf Karlsruher Gemarkung: eine neue, bessere Brücke an der Stelle der bestehenden.

Und das kann so ablaufen:

- Die zukünftig südliche Fahrbahn der neuen Brücke wird als halbe Brücke zwischen die bestehende Rhein- und die Eisenbahnbrücke gebaut. Sie hat drei Spuren, einen Standstreifen, Fuß-/Radweg. Der gesamte Verkehr kann dann ohne großen baulichen Aufwand auf die neue Halbbrücke verlegt werden, mit jeweils zwei Spuren nach Osten und Westen.
- Jetzt wird die bestehende Brücke demontiert, ohne Beeinträchtigung des Autoverkehrs.



Foto: Sandbiller; Montage: Text & Design

In dieser Fotomontage ist die alte Brücke bereits abgerissen, der Verkehr fließt über die südliche Teilbrücke, die nördliche ist im Bau

- Nach dem Abriss der bestehenden Brücke wird die nördliche Fahrbahn (noch fehlende halbe Brücke) mit ebenfalls drei Spuren, Standstreifen und Fuß-/Radweg gebaut, und zwar in der endgültigen Lage.
 - Nach der Fertigstellung der nördlichen Halbbrücke wird der Verkehr auf dieses Brückenteil verlegt.
 - Die südliche Halbbrücke wird dann nach Norden, neben die nördliche Halbbrücke, verschoben.
 - Anschließend wird die neue Brücke mit ihren beiden dreispurigen Halbbrücken in Betrieb genommen.
- Das Verschieben von Brücken ist eine bewährte Technik. Sie wurde z.B. schon 1976 in Düsseldorf (Rheinbrücke mit 614 m Länge) erfolgreich praktiziert.

Wer braucht eine 2. Straßenbrücke über den Rhein bei Karlsruhe?

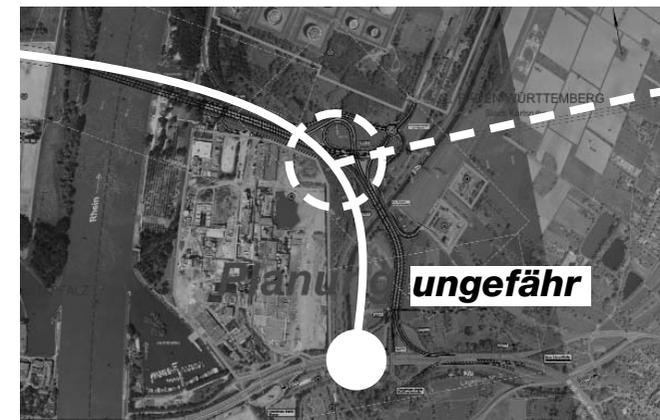
Das Regierungspräsidium hat das Planfeststellungsverfahren für eine zweite Straßenbrücke gestartet – ohne

den Vorschlag einer Ersatzbrücke zu prüfen. Die Planung sieht vor, die 2. Brücke auf Jahre hinaus nur an die Südtangente anzuschließen (siehe Skizze) – Verkehrschaos vorprogrammiert. Gegen diese Planung haben sich u.a. OB und Landrat ausgesprochen: Sie wollen eine Verbindung der zweiten Straßenbrücke zur B 36. Das wiederum würde den Einstieg in eine „Nordtangente“ bis zur Autobahn A 5 bedeuten.

Was steckt hinter der Planung einer 2. Rheinbrücke?

Es wird argumentiert, dass die Verkehrsströme in Wörth „entflochten“ werden sollen und bei einer Generalsanierung der bestehenden Rheinbrücke (Vollsperrung) eine zweite Brücke als Ausweich vorhanden sein muss. Offensichtlich falsch – siehe die Alternative „Ersatzbrücke aus zwei Hälften“. Die mit teils einstreifigen Zufahrten geplante zusätzliche Brücke dagegen kann 80.000 Fahrzeuge pro Tag gar nicht übernehmen.

Was wirklich dahinter steckt: Bund und Länder wollen zusätzlichen europäischen Schwerlastverkehr (weder Start noch Ziel in unserer Region) durch Karlsruhe führen. Das ist genau der Umstand, gegen den sich viele Bürgerinnen und Bürger aus Karlsruhe wenden!



Die Lage der geplanten 2. Rheinbrücke mit Anschluss an die Südtangente/B 10 (weiß) und später an die B 36 (gestrichelt)