

## **Verkehrsclub Deutschland (VCD) zum Planfeststellungsverfahren Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth**

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, dass der Großteil der öffentlichen Äußerungen, die von Seiten der Politik anlässlich der kürzlich durchgeführten Erörterungstermine im Planfeststellungsverfahren für eine weitere Kfz-Brücke zwischen Karlsruhe und Wörth abgegeben wurden, sich mit den entscheidenden und evidenten Problemen der vorgelegten Planung überhaupt nicht beschäftigen und die überwiegende Zahl der Politiker, die sich dazu äußern, bei den Erörterungsterminen auch nicht vor Ort anwesend waren. Er legt daher – auch im Sinne einer Versachlichung der Diskussion – Wert auf folgende Feststellungen:

\* Bedauerlicherweise wird von vielen Seiten immer noch nicht wahrgenommen, dass der straßenverkehrliche Engpass zwischen Wörth und Karlsruhe nicht die Rheinbrücke Maxau ist. Anders als das nachfolgende Straßennetz in Karlsruhe hat die Brücke überhaupt keine Probleme, die 78.000 Kfz, die im Werktagsverkehr täglich den Rhein überqueren, also ca. 39.000 je Richtung, abzuwickeln. Wenn es auf der Brücke zu Stau kommt, ist die Brücke nur der Stauraum, jedoch nicht die Ursache des Staus.

\* Die übliche Lebensdauer einer solchen Brücke liegt, wie gerade wieder beim Erörterungstermin in Karlsruhe von dem für die Rheinbrücke zuständigen Spezialisten des Regierungspräsidiums Karlsruhe bestätigt wurde, bei 100 Jahren. Die Rheinbrücke Maxau hat also noch nicht einmal die Hälfte ihrer voraussichtlichen Lebensdauer erreicht. Beim Faktencheck "Leistungsfähige Rheinquerung" im November 2011, an dem der Verkehrsclub Deutschland (VCD) beteiligt war, wurde bestätigt, dass die Rheinbrücke Maxau – abgesehen von einer irgendwann in den nächsten zehn Jahren anstehenden Fahrbahnverstärkung – in einem guten baulichen Zustand ist und keinen Sanierungsstau aufweist. Der VCD geht davon aus, dass sich an dieser Bewertung nichts geändert hat. Insbesondere gab es in den insgesamt fünf Erörterungstagen in den beiden Planfeststellungsverfahren in Wörth und in Karlsruhe, die ein Vertreter des Verbands allesamt vor Ort verfolgt hat, keine gegenläufige Aussage von Seiten der Vorhabenträger.

\* Richtig ist, dass man die Brücke, so wie sie errichtet wurde, heute nicht mehr bauen würde, und zwar in zweierlei Hinsicht. Die Brücke hat nur einen Brückenkörper. Man würde sie heute mit zwei Brückenkörpern realisieren, um sicherzustellen, dass Probleme am Brückenkörper sich nicht auf die gesamte Brücke auswirken. Und man würde die Brücke so bauen, dass defekte Tragseile problemlos einzeln ausgetauscht werden könnten. Da die Rheinbrücke Maxau, egal ob und wo eine weitere Brücke gebaut werden wird, stets die wichtigste Hauptachse bleiben wird, muss man irgendwann darüber nachdenken, sie durch ein modernes Bauwerk zu ersetzen, das die genannten Schwächen nicht hat. Genau darauf zielt das – im Planfeststellungsverfahren bislang überhaupt nicht geprüfte – Konzept der Ersatzbrücke, das der Karlsruher Oberbürgermeister Mentrup jetzt aufgegriffen hat. Dieses Konzept wäre ohne Vollsperrung und anders als das Konzept der Parallelbrücke auch ohne den Abriss von Wohnhäusern in Maximiliansau zu realisieren. An sich also ein äußerst

vernünftiger und konstruktiver Vorschlag, so dass der Aufschrei der diversen Politiker, die sich in der Sache ja noch nicht einmal damit auseinandersetzen, für den VCD vollkommen unverständlich ist.

\* Man mag darüber diskutieren, ob die verbleibenden Unannehmlichkeiten den Bau einer weiteren Straßenbrücke erforderlich machen. Aber man darf nicht die Augen davor verschließen, dass die von den Straßenbaubehörden vorgelegte Planung nicht ansatzweise in der Lage ist, diese Probleme zu lösen:

\*\* Die Probleme, die es bei der Abwicklung des Verkehrs im nachfolgenden Karlsruher Straßennetz gibt, sind durch die vorgelegte Planung nicht zu lösen. Sie würden sich auch nicht durch eine Anbindung der Neubautrasse an die B 36 lösen lassen. Eine vernünftige Planung kann daher nicht, wie es die rheinland-pfälzischen Behörden tun, am Rhein enden und die Probleme aus Karlsruher Seite vollkommen ausblenden.

\*\* Die vorgelegte Planung führt nicht zu einer Abnahme der Staugefahr, sondern erhöht sie. Der Engpass besteht heute darin, dass hinter der Rheinbrücke Maxau die Anzahl der Spuren von drei auf zwei Spuren verengt wird. Genau an dieser Stelle soll die Neubautrasse angebunden werden, so dass künftig innerhalb kürzesten Abstands die Verkehrsführung von fünf auf zwei Spuren verengt werden muss, wo es heute schon mit der Verengung von drei auf zwei Spuren Probleme gibt.

\*\* Die vorgelegte Planung ist auch nicht geeignet, die Verkehrsprobleme zu lösen, die durch außerplanmäßige Störungen auf der bestehenden Trasse ausgelöst werden können (sog. Redundanz). Wenn die Befürworter der jetzigen Planung immer wieder darauf verweisen, dass die bestehende Rheinbrücke Maxau lediglich für 33.000 Kfz konzipiert gewesen sein soll, müssten sie schon einmal erklären, weshalb eine Rheinbrücke, die für 23.000 Kfz konzipiert ist, im Fall einer Vollsperrung geeignet sein soll, das bestehende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Insbesondere bei kurzfristigen Störungen auf der Rheinbrücke Maxau würde für den Verkehr in Richtung Karlsruhe bei der Anbindung der neuen Brücke an die Südtangente nur eine einzige Spur zur Verfügung stehen. Bei längerfristig planbaren Störungen lässt sich diese eine Spur auf zwei Spuren erweitern. Die vierspurige (2+2) Trasse, die sich dadurch ergibt, ist allerdings genau das, was heute schon bei Bauarbeiten auf der bestehenden Rheinbrücke zur Verfügung steht. Der einzige Unterschied besteht darin, dass die Wege künftig länger würden und die Umleitung über eine Trasse nahe an Wörth-Altort geführt würde, die keinen Lärmschutz aufweist. Auch bei Störungen auf der Hauptachse in Karlsruhe, der Südtangente, oder der Anbindung in Karlsruhe am Ölkreuz – wie vor einigen Monaten durch den havarierten Gefahrguttransporter – bietet die Neubautrasse keine Ausweichmöglichkeit.

\*\* Ob die Verlagerung des gesamten Individualverkehrs auf die Neubaustrecke für längere Baumaßnahmen wirtschaftlich sinnvoll ist, mag man diskutieren. Gerade die Wörther Geschäftsleute sollten sich einmal überlegen, wie viele der an der bestehenden Achse zahlreich angesiedelten Geschäftsbetriebe eine solche Sperrung überlebt hätten, wenn sie etwa so lange andauert wie die im Jahr 2012 vom Regierungspräsidium Karlsruhe äußert schleppend durchgeführten Sanierungsarbeiten an der Rheinbrücke. Und der Druck, Bauarbeiten schleuniger durchzuführen, würde sich für die Beamten dann sicher nicht erhöhen.

\* Schon angesichts der nicht gelösten naturschutzrechtlichen und vielfältiger anderer Probleme wird die derzeitige Planung in den nächsten zehn Jahren sicher nicht zu realisieren

sein. Selbst die Gefahr eines angefangenen Bauwerks, das eine Bauruine bleibt, lässt sich derzeit nicht von der Hand weisen. Die Politik würde daher gut daran tun, die nächsten zehn Jahre aktiv dazu zu nutzen, die Weichen für eine Verringerung des Individualverkehrs zu stellen, insbesondere durch Stärkung des Öffentlichen Verkehrs. Angesichts dessen, dass es in der morgendlichen Spitzenstunde gerade einmal ein Überschuss von 500 Kfz ist, der gelegentlich zu Staus führt, könnte schon eine Verlagerung von Verkehr auf die Bahn in einem geringen Umfang zu deutlichen Entlastungen führen. Allein die fünf morgendlichen Bahnen der S 51 könnten – obwohl sie teilweise mit nur einem einzigen Triebwagen fahren – bei einer vollständigen Auslastung deutlich mehr Personen nach Karlsruhe bringen als die Anzahl, die die Stadtbahn Germersheim-Karlsruhe heute über den ganzen Tag verteilt in eine Richtung über den Rhein nutzen.

#### Hintergrundinformation:

VCD Landesverband Rheinland-Pfalz und VCD Kreisverband Karlsruhe sind Mitglied des Aktionsbündnisses „Pro Ersatzbrücke“. Sie verstehen sich nicht als Gegner, sondern als Befürworter der „Zweiten Rheinbrücke“, da die Zweite Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth mit der Eisenbahnbrücke längst realisiert ist und der VCD für eine Verbesserung der bestehenden Verbindung eintritt.

<http://www.rheinbruecke-karlsruhe.de/>