

## Anmeldung von Fernstraßen-Alternative

### B 10 2. Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe:

#### Ersatzbrücke auf Bestandstrasse und ÖPNV-Ausbau statt Nordbrücke

Anmeldung Fernstraßenprojekte durch  
BUND- Rheinland-Pfalz Kreisgruppe Südpfalz  
Adresse: Kirchstr. 45 76829 Landau  
Ansprechpartnerin: Karin Marsiske

### Teil A Vorhabenbeschreibung und Zusammenfassung

#### Alternativen bzw. Varianten zu Fernstraßenprojekten

##### Definition des eigenen Projekts:

- a) Ersatzbrücke für bestehende Straßenbrücke im Verlauf der heutigen B 10 über den Rhein statt Neubau einer zusätzlichen ca.1,4km nördlichen Straßenbrücke über den Rhein bei Karlsruhe ( zukünftige B 293)
- b) Ausbau der SPNV/ÖPNV in der Pfalz im Einzugsbereich der Rheinbrücke

##### Projekthistorie:

Das Raumordnungsverfahren zur 2. Rheinbrücke auf rheinland-pfälzischer Seite untersuchte 2 nördliche Varianten und eine Parallelbrücke. Für Baden-Württemberg wurde kein Raumordnungsverfahren mit Variantenuntersuchung durchgeführt. Gegenwärtig laufen getrennte Planfeststellungsverfahren in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg. Die Erörterungstermine fanden jeweils im Juli 2013 statt. Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe hat mehrheitlich den einer 2.Rheinbrücke (Nordbrücke) am geplanten Standort abgelehnt. Ebenso hat der neue OB von Karlsruhe seinen Widerstand gegen diese Planung unmissverständlich geäußert. Eine Ersatzbrücke auf der Bestandstrasse wurde nie untersucht. Dieser Vorschlag ist seit Jahren bekannt und auch dem RP Karlsruhe vorgetragen worden. Die Potenziale des ausgebauten ÖPNV wurden ebenfalls in den Entscheidungen nicht berücksichtigt.

##### **Zusammenfassende Kritik des offiziellen Vorhabens aus der Anmelde-liste bzw. des Behördenvorschlages:**

Bei der aktuell geplanten Nordbrücke:

1. mit dem Bau kommt es zu einer Erweiterung der Straßeninfrastruktur; mit Folgen für das Klima und die Energieeinsparung
2. durch die geplante Straßenanbindung würden dauerhaft etwa 24 ha Land auf rheinland-pfälzischer Seite in Anspruch genommen, davon 2,2 ha gemäß § 30 BNatSchG geschützte Biotope. ( Vorwiegend Auwald, Altwasser und Röhricht) Hinzu kommen 5,4 ha Land für die Baustelleneinrichtungen, während der Bauphase. Die erforderlichen Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen für die Eingriffe würden sich auf rund 40 ha Fläche belaufen. Gegen die Flächeninanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen in der Rheinaue laufen die betroffenen Landwirte und die Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz Sturm. Die Inanspruchnahme hätte zum Teil existenzbedrohende Auswirkungen.
3. die der Planung zugrundegelegten Verkehrszahlen sind längst durch die tatsächlichen Verkehrszahlen widerlegt. Der Verkehr auf der bestehenden

Rheinbrücke ist gegenüber dem Höchstjahr 2004 rückläufig. Der Bau der Bienwaldautobahn, welche lt. den genannten Verkehrsprognosen eine erhebliche Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Rheinbrücke zur Folge haben würde, wird nicht erfolgen. ( sie wird vom Land Rheinland-Pfalz nicht zum BVWP 2015 angemeldet)

4. es gibt eine Verschlechterung der Radverkehre. (kein Radwege auf der neuen Brücke vorgesehen) Die Radwege über die bestehende Brücke werden nur noch einseitig erhalten und die Zufahrt deutlich durch Umwege verlängert.
5. Die Nordbrücke kann bei einer Totalsperrung der bestehenden Brücke den Gesamtverkehr nicht aufnehmen. (fehlende Redundanz)

Siehe gemeinsame Stellungnahme der Umweltverbände zum Planfeststellungsverfahren“ 2. Rheinbrücke bei Karlsruhe“

### **Kurze Beschreibung des eigenen Vorschlags**

- Die Ersatzbrücke besteht aus zwei selbstständig tragenden Brückenkörpern, jeweils mit drei Fahrspuren plus Standspur plus Geh- und Radweg. Sie ersetzt damit eine Brücke aus dem Jahr 1966, die nur einen Tragkörper besitzt. Die Dreistreifigkeit der jetzigen Brücke wurde vor Jahren nur durch den Verzicht auf eine Standspur erreicht. (Probleme bei Unfällen oder Fahrzeugdefekten auf der Brücke) Sanierungsmaßnahmen auf einer Brückenhälfte führen zu einem 2+2 Verkehr auf der anderen, was zu Staus führt.  
Die Ersatzbrücke erfüllt somit die Bedingungen der Redundanz im Vollsperrungsfall.  
(Abwicklung auf dem nicht gesperrten Brückenkörper). Die Erweiterung der Straßeninfrastruktur würde verhindert.

### **Ausbau ÖPNV**

Der im südpfälzischen Raum, als Einzugsgebiet der Rheinbrücke, sinnvolle Ausbau der Schieneninfrastruktur umfasst:

- den Zubau eines zweiten Gleises zwischen Winden und Wörth auf vorhandener Trasse (Lückenschluss)
- die Anpassung der Bahnhöfe Winden und Wörth auf vorhandenem Bahngelände
- die Elektrifizierung der Strecke Neustadt/Wstr. - Wörth am Rhein
- den Wiederaufbau des vor ca. 40 Jahren abgebauten zweiten Gleises zwischen Wörth und Lauterbourg (Frankreich) sowie Elektrifizierung der Strecke
- Wiederinbetriebnahme und Elektrifizierung der Strecke Landau-Germersheim, sowie mittelfristig Wiederaufbau des ursprünglich vorhandenen zweiten Gleises

Diese Maßnahmenkonzept wurde von der BI-Bienwald erarbeitet und von der Landesregierung im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für Rheinland-Pfalz zum BVWP 2015 angemeldet

Die Verbesserung des SPNV/ÖPNV Betriebes sollte insbesondere die

nachfolgenden Projekte verwirklichen:

- Verlängerung der Rhein-Neckar S-Bahn über Germersheim hinaus nach Karlsruhe, so dass linksrheinisch eine umsteigefreie Verbindung von MA/LU nach KA verwirklicht wird. Zusammen mit dem Betrieb der Stadtbahn Karlsruhe sollte ein Halbstundentakt ermöglicht werden.
- Verwirklichung eines sog. Queichtal-Regionalexpresses (Saarbrücken-Zweibrücken-Pirmasens-Nord-Landau-Karlsruhe)
- Direktanbindung bzw. Flügelung der Regionalbahnzüge aus Richtung Zweibrücken/Pirmasens in Landau in Richtung Karlsruhe.

## TEIL B Detaillierte Projektwirkungen

### Allgemeine Aspekte:

#### Verkehrliche Situation:

Die Leistungsfähigkeit der bestehenden Brücke wurde im Faktencheck uneingeschränkt bestätigt. Die Rheinbrücke hat keine Kapazitätsprobleme; diese entstehen allein im nachfolgenden Straßennetz. Durch den Knielinger Pförtner (Verengung von 3 auf 2 Spuren) entstehen im morgendlichen Berufsverkehr Staus, die zu einer Verlängerung der Fahrzeit um durchschnittlich 5 Minuten führt. Es handelt sich hierbei um etwa 500 PKW die oberhalb der Kapazität liegen. Die Staus finden in der Regel morgens zwischen 7 Uhr und 8:30 Uhr statt. Insgesamt ist das Verkehrsaufkommen auf der Rheinbrücke über den Tag gesehen vom Verkehrsfluss gut und nicht als extrem hoch anzusehen.

Die vorliegende Planung sieht einen Bau ohne Lückenschluss an die B 36 vor. Somit ist klar, dass sich durch die vorgestellte Planung die Stausituation nicht verbessert sondern noch verschlimmert. Derzeit ist die Verengung von 3 auf 2 Spuren die Ursache des Staus. Nach dem Bau der Nordbrücke würden am sogenannten Ölkreuz 5 Spuren auf 2 Spuren zusammengeführt. Die Planungsbehörde bestätigt dieses verkehrstechnisch nicht lösbare Problem in den Planfeststellungsunterlagen.

#### Abbau raumordnerischer Defizite

Siehe Faktencheck zur 2.Rheinbrücke bei Karlsruhe inkl. nachfolgender Arbeitsgruppen und aktuelles Planfeststellungsverfahren „B 10-Bau einer zweiten Rheinbrücke bei Karlsruhe und Wörth

- **Umweltwirkungen**

Siehe Raumordnungsverfahren 2. Rheinbrücke in Rheinland-Pfalz vom Juni 2006, „Parallelbrücke“ die in ihrer Umweltwirkung der Ersatzbrücke nahezu entspricht.

### **Natur- und Landschaftsschutz**

Die geplante Nordbrücke führt zu einem großen Flächenverbrauch. Die umfangreichen Dammbauwerke wären zudem mit massiven Zerschneidungswirkungen verbunden. Insbesondere im Bereich der Rheinanlagen gingen umfangreiche hochwertige Auenbiotope verloren. (Biotopverlust ca 3,1 ha; Verinselung von ca. 3,9ha Fläche) Das durch das Vorhaben betroffene Gebiet weist eine artenreiche Avifauna auf. Insbesondere im landesweiten Durchschnitt wohl die höchste Anzahl an verschiedenen röhrichtbrütenden Arten. Landesweit bedeutsame Brutvorkommen von Zwergdommel, Purpurreiher, Drosselrohrsänger, Schilfrohsänger und Krickente sowie Vorkommen des Silberreiher. Diese Arten besitzen hier eines ihrer Verbreitungszentren in Rheinland-Pfalz und teilweise sogar in Südwestdeutschland. Die Struktur- und Genehmigungsbehörde Süd in Neustadt hat in ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren die „Parallelbrücke“ eindeutig favorisiert. Diese hat im Vergleich zur Nordbrücke weitaus geringere Beeinträchtigungen auf die wertvollen Biotope und Lebensräume geschützter Arten. Die Ersatzbrücke führt zu einer signifikant geringeren Flächenneuversiegelung und ist somit umweltverträglicher.

- **Verbesserung der Verkehrssicherheit** (= „Oberziel“ BVWP 2015)

Der von der Straßenbauverwaltung verfolgte Vorschlag der Nordbrücke mit Anbindung an die B10 über das Ölkreuz führt zu einer geplanten erhöhten verkehrlichen Überlastung des Ölkreuzes. Unsere Alternative der „Ersatzbrücke“ führt hingegen nicht zu einer Erhöhung der Einfädelvorgänge und ist damit als die verkehrssichere Alternative anzusehen.

### **Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten**

Mit der Nordbrücke werden wieder große landwirtschaftliche Flächen sowohl für den Straßenbau als auch für die Ausgleichsmaßnahmen ersatzlos verloren gehen. Damit wird der Bevölkerung immer mehr die Möglichkeit zur regionalen Versorgung entzogen.

Freizeitgebiete, Rad- und Wanderwege und Ruheräume für jedermann werden zerstört und verlärm. Es wird keine Verbesserung der Lebensqualität für die stark betroffenen Wörther Wohngebiete durch die Nordbrücke geben und auf badischer Seite werden weitere – zum Teil neu erstellte- Wohngebiete beeinträchtigt.

Die Ersatzbrücke hat diese Nachteile nicht. Mit dem Bau der Ersatzbrücke könnte gleichzeitig Lärmschutzeinrichtungen für Maximiliansau errichtet werden. Mit dem Bau der Nordbrücke ist dies nicht möglich und die Lärmbelastung bliebe für Maximiliansau erhalten.

Durch den Ausbau des ÖPNV wird der Autoverkehr reduziert und stadtvträglicher abgewickelt. Die durch den Autoverkehr verursachten gasförmigen Immissionen und Feinstäube, welche die Gesundheit der in der Region lebenden Menschen massiv beeinträchtigen, werden reduziert. Dies gilt besonders auch für die oft kritisch hohe bodennahe Ozonkonzentration im Raum Wörth – Karlsruhe. Durch den Ausbau des ÖPNV wird den steigenden Treibstoffpreisen entgegen gewirkt. Weitere Maßnahmen zum Klimawandel werden durch den Ausbau unterstützt.

**Weitere Aspekte bzw. Anmerkungen**

- Die Ersatzbrücke ist schneller umsetzbar
- Voraussichtlich keine oder deutlich weniger CEF- Maßnahmen
- Kaum zusätzliche Grundstückskäufe
- Höhere Planungssicherheit, da es nicht zu Klagen wegen Verletzung von europäischen Naturschutzrecht kommen wird.
- Sie würde die Probleme der Bereitstellung von Flächen für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen vermeiden.
- Bei Umweltwirkungen kann auf die bestehenden Erhebungen zur Parallelbrücke zurückgegriffen werden.

**Kosten**

Die Kosten für die geplante Nordbrücke werden mit 107 Mio€ angegeben. Durch den Wegfall der Zufahrtsstrassen und einem Großteil der Ausgleichsmaßnahmen hat die Ersatzbrücke einen Kostenvorteil. Schätzungen gehen lediglich von 50% der Kosten der Nordbrücke aus. Angesichts der Haushaltslage ist die Frage ob ein kreditfinanziertes Projekt wie die Nordbrücke überhaupt vertretbar ist.