



GEMEINSAMER ERGÄNZUNGSANTRAG		Vorlage Nr.:	2016/0638	
SPD-Gemeinderatsfraktion GRÜNE-Gemeinderatsfraktion KULT-Gemeinderatsfraktion Stadtrat Niko Fostiropoulos (Die Linke) Stadträtin Sabine Zürn (Die Linke)				
vom: 25.10.2016				
Planfeststellungsverfahren 2. Rheinbrücke - erneute Stellungnahme der Stadt Karlsruhe, vor allem zur Machbarkeitsstudie „Brücke zwischen den Brücken“				
Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	22.11.2016	9.1	x	

- Die Stellungnahme wird umbenannt wie im Antragstitel beschrieben.
- In der ergänzenden Planoffenlage durch Rheinland-Pfalz im Dezember 2015 haben die planenden Stellen weiterhin die Zahlen von 2010 zugrunde gelegt, mit der Begründung „keine wesentlichen Änderungen“. Die Stadtverwaltung fordert die Planfeststellungsbehörden in der Stellungnahme auf, die Verkehrszahlen über die heutige Rheinbrücke zu aktualisieren und auch die veralteten Prognosezahlen (vor 2011 bereits berechnet) fortzuschreiben.
 - Was passiert mit den Verkehrsflüssen bis hin zur Autobahn, auch innerhalb der Stadt Karlsruhe, wenn die zusätzliche „zweite Rheinbrücke“ fertig wäre, aber kein Anschluss an die B 36 zur Verfügung steht.
 - In die Prognosen ist das Modell der „Brücke zwischen den Brücken“ (Ersatzbrücke mit drei Fahr- und 1 Standstreifen) aufzunehmen.
 - Mit welchen Verkehrsmengen über Bestandsbrücke ist während des Baus der Brücke zwischen den Brücken zu rechnen (Verlagerungseffekte)?
In den Prognosen sind alle absehbaren und möglichen Einflussfaktoren auf die zukünftige Menge des Autoverkehrs zu berücksichtigen: Zu- bzw. Rückbau von Straßen; verstärkter Takt des öffentlichen Nahverkehrs über den Rhein, auch auf den Zulaufstrecken; verstärkte Nutzung von (Elektro-)Fahrrädern u. ä., etwa von Autoparkplätzen in der Pfalz aus; Bemautung der Südtangente/B 10; optional verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene durch ordnungspolitische Vorgaben des Bundes bzw. der Europäischen Union.
- Die Stadtverwaltung fordert die Planfeststellungsbehörden in der Stellungnahme auf, für die Alternativenprüfung einer Brücke zwischen den Brücken auch Varianten beim ersten Bauabschnitt (Bau der südlichen Teilhälfte) aufzunehmen, die mit einem verringerten Querschnitt auskommen. Dies kann geschehen durch nachträgliche Anbringung des auskragenden Rad- und Fußweges an die Fahrbahn für den Autoverkehr.
- Die Stadtverwaltung bittet das Regierungspräsidium Karlsruhe, bezüglich der Anbindung der zusätzlichen „zweiten Rheinbrücke“ an die B 36 den Stand des Unterschutzstellungsverfahrens zum naturschutzwürdigen Gewann Waid mitzuteilen und daraus sich ergebende Schwierigkeiten für den Bau der Anbindung darzulegen.
- Die Stadtverwaltung bittet das Regierungspräsidium Karlsruhe, weitere Schwierigkeiten beim Bau der Verbindungstrasse zur B 36 zu erheben und summarisch im Planfeststellungsverfahren zur zusätzlichen „zweiten Rheinbrücke“ aufzulisten.

Begründung/Sachverhalt

Der hervorragende Entwurf der Stellungnahme sollte aus Sicht der Antragsteller ergänzt werden, um zum einen belastbare Daten für alle Planungsfälle zur Verfügung zu haben und zum anderen, um die ungenügende Tiefe und den unzureichenden Umfang der bisherigen Planung noch deutlicher zu machen.

So gilt es, die Verkehrszahlen über die Rheinbrücke(n) fortzuschreiben. Schon beim Faktencheck im Jahr 2011 (!) wurde ja deutlich, dass die Zahlen von Modus Consult, erhoben im Auftrag der planenden Behörden aus Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, nicht korrekt sind. Schon für den Ist-Fall wurde mit zu hohen Zahlen operiert (Differenz zwischen gemessenen und in den Gutachten angenommenen Zahlen) und seither hat sich die Verkehrsmenge über den Rhein eben nicht in der prognostizierten Form entwickelt. Damit muss auch der so genannte Bezugsfall mit neuen Prognosezahlen hinterlegt werden. Es geht um eine Art „Eichung“ an den aktuellen Verkehrsmengen für 2016 und eine neue Prognose anhand aktueller Erkenntnisse über Verkehrszu- bzw. -abnahmen. Denn der Planungshintergrund hat sich angesichts der absehbaren Änderungen im Mobilitätsverhalten massiv verändert.

Zudem verschleiert der Name „zweite Rheinbrücke“ die Tatsache, dass es bereits zwei Rheinbrücken gibt. Die südliche Bahnbrücke ist übrigens durch eine Havarie im Schiffsverkehr (Anprall eines bergabwärts treibenden Schiffes an Pfeiler oder Überbau) weit stärker gefährdet als die heutige Straßenbrücke. Sie dient im Grunde sogar als Anprallschutz für die Straßenbrücke. Denn bergaufwärts fahrende Schiffe bilden keine Gefahr.

Dank zweier sich selbst tragender Brückenhälften würde die Ersatzbrücke, errichtet als Brücke zwischen den Brücken, mit jeweils drei Fahr-, einem Standstreifen plus einem abgetrennten Rad- und Fußweg pro Fahrtrichtung eine jederzeit verfügbare leistungsfähige Rheinquerung (die geforderte „Redundanz“) sichern. Beim Bau können eventuell die auskragenden Teile (Rad- und Fußweg) später angebracht werden, um den Einbau „zwischen den Brücken“ zu erleichtern.

Auf der Trasse der Verbindung von der geplanten zusätzlichen Rheinbrücke liegen naturschutzwürdige Bereiche (Gewann Waid). Es bestehen weitere Hindernisse für den Bau einer Straße dort (Anschlussbauwerk an die Trasse von der RB2 – technische Ausführung und Landschaftsverlust / Brücke über die Bahntrasse zur Miro und die Alb, tief hängende Hochspannungsleitung direkt dahinter / Verlust an wertvoller landwirtschaftlicher Fläche für das Hofgut Maxau; u. a.).

unterzeichnet von:

Parsa Marvi
Dr. Raphael Fechler
Irene Moser
Johannes Honné
Dr. Ute Leidig
Lüppo Cramer
Dr. Eberhard Fischer
Niko Fostiropoulos
Sabine Zürn