

BNN
19.10.10

Neue Idee für Erneuerung der Rheinbrücke

Bürgerbündnis regt den Einsatz einer Verschiebetechnik mittels Zwillingstücken an

dis. Ein neues Aktionsbündnis mischt sich in die Diskussion um den geplanten Bau einer zweiten Rheinbrücke ein. „Pro Ersatzbrücke Maxau“ nennt sich der Zusammenschluss, der bislang aus den Bürgervereinen Knielingen und Neureut-Heide besteht. Das Ziel – die Verhinderung einer zweiten Rheinbrücke auf Höhe der MIRO-Raffinerie – ist nicht neu. Die Lösung, die das Bündnis jetzt anbietet, hingegen schon: Per Verschiebetechnik soll eine neue Brücke an gleicher Stelle die alte ersetzen, unter dauerhaftem Verzicht auf eine zusätzliche Brücke.

Die Äußerungen der vergangenen Monate haben Matthias Fischer, den Vorsitzenden des Knielinger Bürgervereins, und Herbert Böllinger, den Bürgervereinsvorsitzenden von Neureut-Heide, dazu gebracht, wieder verstärkt in Sachen Rheinbrücke aktiv zu werden. Die Lager von Befürwortern und Gegnern stehen sich unverändert gegenüber: Während Befürworter aufgrund steigender Verkehrszahlen eine zweite Brücke für unabdingbar halten, sehen Gegner den Verkehr schrumpfen und lehnen eine zusätzliche Brücke ab.

Mitunter berufen sich beide Seiten dabei auf dieselben Gutachten, ziehen allerdings unterschiedliche Schlüsse daraus. Für die beiden Bürgervereine steht jedenfalls fest, dass der Verkehr zwischen Karlsruhe und der Pfalz abnehmen wird. Deshalb sei definitiv nur eine Brücke erforderlich. „Dass aber die Rheinbrücke saniert werden muss, ist klar“, so Fischer. Eine Vollsperrung sei die logische Konsequenz.

Unter Aufrechterhaltung des Betriebs sieht die jetzt vorgeschlagene Lösung so aus: Zwischen der jetzigen Eisenbahnbrücke und der Rheinbrücke soll zunächst die südliche Hälfte einer neuen Brücke entstehen, die nach Fertig-

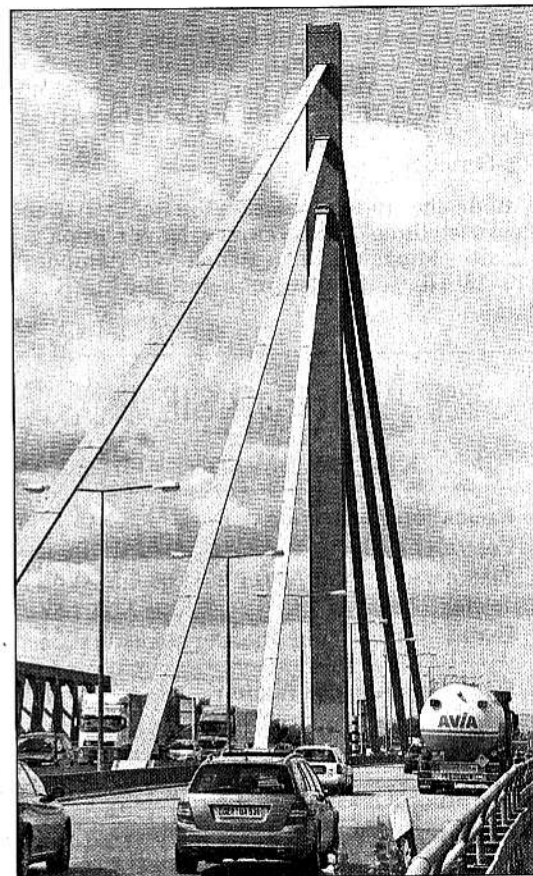
stellung unter eingeschränkter Kapazität in beide Richtungen befahren werden kann. Im Anschluss könnte die alte Brücke komplett abgerissen werden, dann würde der zweite Teil der neuen Brücke gebaut. Wird der zuerst gebaute Teil an seinen „Zwilling“ verschoben, wären beide Richtungen wieder auf jeweils drei Fahrspuren befahrbar.

40 Meter Platz ist zwischen Eisenbahn- und Verkehrsbrücke. Platz genug, glaubt das Bündnis, um eine Halbbrücke dazwischen zu platzieren. Die Technik des Verschiebens sei nicht neu, dies werde an anderen Standorten schon seit Jahrzehnten gemacht, macht Carl M. Falk deutlich, der stellvertretende Vorsitzende des Bürgervereins Neureut-Heide.

„Unsere Lösung ist verkehrspolitisch ausreichend, umwelt- und kostentechnisch gesehen besser als der

Bau einer unnötigen zweiten Brücke“, sagt Fischer, den immer noch der Vorschlag verwundert, den Hardtwald komplett zu untertunneln, um Verkehr eines weiter nördlich der jetzigen Rheinbrücke gebauten Übergangs aufzunehmen. Dass vor kurzem ein Staatssekretär aus Berlin zu Besuch war und gesagt habe, man wolle in der Bundeshauptstadt über die Tunnellösung nachdenken, kann er aus Kostengründen nicht nachvollziehen. „Wahrscheinlich hat auch der Staatssekretär eher darüber nachgedacht, dass das Quatsch ist“, glaubt Fischer.

Jetzt wollen die Bündnisvertreter für ihre Lösung werben – ungeachtet der Planungen für einen anderen Standort, die auf beiden Seiten vorangetrieben werden. „Das sind im Wesentlichen die Pfalz und der Landkreis Karlsruhe“, weiß Fischer und fügt hinzu: „Wer die Brücke haben will, soll sich überlegen, wo er sie bauen kann, aber nicht auf fremder Gemar- kung.“ Damit spielt er auf Äußerungen des



DIE RHEINBRÜCKE per Verschiebetechnik ersetzen will ein neues Bürgerbündnis. Foto: jodo

Karlsruher Landrats Christoph Schnaudigel an. Am Wochenende zeigt sich das Bündnis zum ersten Mal öffentlich mit einem Infostand beim Hofgutfest Maxau. „Wir gehen davon aus, dass sich weitere Partner dem Bündnis anschließen“, so Herbert Böllinger.

Kontrahenten ziehen aus Gutachten gegenteilige Schlüsse