

**Bürgerverein Neureut-Heide e.V.**

**1. Vors. Herbert Böllinger**

**Feuerdornweg 28**

**76149 Karlsruhe**

**Tel. 0721 / 68 03 33 0**

**info@raboellinger.de**

**Bürgerverein Knielingen e.V.**

**1. Vors. Matthias Fischer**

**Jakob-Dörr-Straße 53**

**76187 Karlsruhe**

**Tel. 0721 / 57 97 76 0**

**matthias.fischer@knielingen.de**

**Bürgerverein Nordstadt e.V.**

**1. Vors. Peter Cernoch**

**Tennesseeallee 163**

**76149 Karlsruhe**

**Tel. 0721 / 74 50 6**

**peter@cernoch.de**

---

Karlsruhe, 02. Februar 2011

Herrn Dr. Peter Ramsauer  
Bundesminister für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung  
Invalidenstraße 44

10115 Berlin

### **"Nordtangente" und weitere Rheinbrücke in Karlsruhe**

Sehr geehrter Herr Minister Dr. Ramsauer,

als Bürgervereine und damit als Vertreter der von den laufenden Planungen für eine autobahnähnliche Schnellstraße und einer weiteren Rheinquerung betroffenen Bürger Karlsruhes wenden wir uns heute an Sie. Wir möchten damit den Gegenargumenten der Mehrheit der Bürger unserer Stadtteile zu diesen Vorhaben nachdrücklich Gehör verschaffen.

Die so genannte "Nordtangente", die tatsächlich Landschaftsschutzgebiete und städtische Wohngebiete durchschneiden und wichtige Naherholungs- und Naturschutzgebiete zerstören würde und damit keine Tangente wäre, geht auf Planungen aus dem Jahre 1926 zurück und basiert daher auf völlig überholten Gegebenheiten. Seitens der Stadtverwaltung Karlsruhe, des Landkreises Karlsruhe und des Regierungspräsidiums Karlsruhe, die die Planungen entgegen dem politischen Willen des Karlsruher Gemeinderates vorantreiben, werden immer wieder dieselben Scheinargumente angeführt, um die Projekte durchzusetzen. Beispiele dafür sind:

- Eine angebliche Verkehrsentlastung der Innenstadt und der Südtangente ist durch das von der Stadt Karlsruhe selbst in Auftrag gegebene Gutachten der PTV GmbH von 2007 widerlegt worden. Im Gegenteil, die "Nordtangente" würde als Autobahnverbindung zwischen A65, A5 und A8 Verkehr erst anziehen! Jedoch versucht die Stadtverwaltung, Bewohner heute schon verkehrsbelasteter Stadtteile, z.B. entlang der Südtangente, gegen die von den aktuellen Planungen betroffenen Bürger "in Stellung zu bringen", um so nach außen hin auch befürwortende Stimmen für eine "Nordtangente" und eine weitere Rheinbrücke auf Karlsruher Gemarkung zu suggerieren.
- Die angeführte Förderung der Karlsruher Wirtschaft wird durch keinerlei Zahlen belegt. Eher kann eine verstärkte Abwanderung ins Umland aufgrund der dort günstigeren Lebenshaltungskosten und der dann für Pendler schnelleren Verkehrsanbindung nach Karlsruhe vermutet werden. Die damit einhergehenden finanziellen Ausfälle hätten Karlsruhe und seine Bürger allein zu tragen.
- Der Landkreis Karlsruhe argumentiert, eine "Nordtangente" sei nicht ausschließlich eine innerstädtische Angelegenheit. Gelöst werden sollen Verkehrsprobleme des Landkreises und

des Bundeslandes Rheinland-Pfalz, aber zulasten der Menschen in Karlsruhe? Das kann und darf nicht sein!

- Die seit 1982 angedachte so genannte "Hängebauchlösung" wäre ein unverantwortlicher Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet Hardtwald. Auch die propagierte Untertunnelung des Hardtwaldes sowie in der Weiterführung nach Westen eine etwaige Tieferlegung oder Überdeckelung in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten (d.h. nahezu auf der gesamten Länge) würde in jedem Falle im Bereich der Waldstadt, der Nordstadt, von Neureut, der Nordweststadt und von Knielingen mehrere Male in kurzen Abständen flächenintensive Anschlüsse an das nachgeordnete Straßennetz erfordern. Über den an diesen Stellen zu- und abfließenden Verkehr wird in den Planungen und Argumenten der Stadt und des Regierungspräsidiums kein Wort verloren. Das ist verständlich, denn auch bei einer Tunnellösung wird der Verkehr an diesen Knoten stark zunehmen und die heute vorhandenen Straßen im Bereich von Wohngebieten enorm belasten. Dies wird jedoch verschwiegen.
- Vorschläge für eine alternative Trassenführung, z.B. nördlich von Karlsruhe, werden abgewiesen mit dem Argument "Landschaftsschutz", welches aber anscheinend nicht so schwer wiegt, wenn es um das bedeutendste Karlsruher Naherholungs- und Landschaftsschutzgebiet, den Hardtwald, oder um Rheinauen geht.

Die Forderung nach einer zusätzlichen Rheinbrücke wird begründet mit zunehmendem Verkehr und dem Alter der existierenden Brücke. Beide Argumente entbehren jedoch der Grundlage:

- Das angeführte PTV-Gutachten prognostiziert für die Zukunft tendenziell abnehmenden Verkehr.
- Eine Sanierung bzw. sogar ein Neubau einer Brücke bei laufendem Verkehr ist möglich. Der so genannte "Neureuter Vorschlag" sieht einen etappenweisen Ersatz der existierenden Rheinbrücke mittels Brückenverschiebung vor, was technisch bereits in den 1980er Jahren erfolgreich praktiziert wurde. Dabei würde die neue Brücke in Form zweier Halbbrücken gebaut werden, wobei nach Fertigstellung der ersten Halbbrücke der Verkehr über diese geleitet werden würde, während am Ort der bisherigen Brücke die zweite Halbbrücke gebaut wird. Schließlich werden beide Hälften durch Verschieben zum gesamten Brückenbauwerk zusammengefügt.  
Im Vergleich zum Bau einer zweiten Brücke nördlich der ersten ergäben sich deutlich weniger Belastungen der Umwelt sowie nach überschlägigen Berechnungen ein Kostenvorteil von 40 bis 50 Prozent durch wegfallende Zusatzbauten (Rampen, Dämme, "Kleeblätter" etc.). Alle bisherigen Vorstöße für diese ökologisch und ökonomisch sinnvolle Variante wurden bisher jedoch abgewiesen ohne sie inhaltlich widerlegen zu können.
- Selbst wenn man dem Argument folgte, dass zwischen Speyer und Kehl, gemessen am heutigen Bedarf, zu wenige Rheinquerungen existierten, so ist das bei weitem kein Grund für den Bau einer weiteren Brücke in Karlsruhe unmittelbar neben der bestehenden. Der beabsichtigte Lückenschluss im Autobahnnetz könnte effizient mit einer Brückenführung nördlich oder südlich von Karlsruhe in weniger dicht besiedeltem Gebiet realisiert werden. Nicht alle Verkehrsteilnehmer, die die bereits vorhandene Brücke benutzen, haben ihren Ursprung oder ihr Ziel in Karlsruhe. Ihr Anteil würde durch den Bau der "Nordtangente" auf der

bisher vorgesehenen Trasse tendenziell noch steigen. Das und die anderen Argumente gegen die bisher geplante Trassenführung einer "Nordtangente" sprechen eine klare Sprache für eine Verbindungsstraße mit eventueller weiterer Brücke außerhalb von Karlsruhe.

- Für eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen für die Pendler aus dem Landkreis und aus Rheinland-Pfalz sollten die Stadtbahnlinien ausgebaut und mit kürzeren Taktzeiten betrieben werden.

Die aktuellen Planungen für eine weitere Rheinbrücke und eine "Nordtangente" zielen auf eine durchgehende autobahnähnliche Straße quer durch Karlsruhe ab und werden von der Mehrheit der Bevölkerung aus den genannten Gründen nicht akzeptiert. Wir appellieren daher dringend an Sie, die politischen Entscheidungsträger, die Bürger Karlsruhes ernst zu nehmen und ihre Stimme, die sich in demokratisch gewählten Stadt- und Ortsparlamenten manifestiert, zu hören und danach zu handeln. Karlsruhe ist nicht einfach gegen sinnvolle Verkehrslenkung, sondern seine Bürger machen fundierte Vorschläge, wie sie besser und zielführender sein kann. Allerdings sind wir Karlsruher Bürger auch nicht bereit, uns Konzepte verordnen zu lassen, die uns unnötigerweise immer weiter belasten.

Wir sind zu konstruktiven Gesprächen mit Ihnen bereit und würden Ihnen gerne auch alternative Lösungen vorstellen und diese mit Ihnen diskutieren. Bitte nehmen Sie dieses Angebot im Sinne einer demokratisch geprägten Suche nach der besten Lösung für unsere Stadt Karlsruhe an!

Mit freundlichen Grüßen,

Herbert Böllinger  
Bürgerverein Neureut-Heide e.V.  
1. Vorsitzender

Matthias Fischer  
Bürgerverein Knielingen e.V.  
1. Vorsitzender

Peter Cernoch  
Bürgerverein Nordstadt e.V.  
1. Vorsitzender

#### Anlage

Adressaten des Schreibens

**Ein gleich lautendes Schreiben erhalten:**

Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVBS  
Dr. Andreas Scheuer, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVBS  
Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im BMVBS  
Tanja Gönner, Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Baden-Württemberg  
Hendrik Hering, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rhld.-Pfalz  
Katrín Schütz, Landtagsabgeordnete  
Manfred Groh, Landtagsabgeordneter  
Johannes Stober, Landtagsabgeordneter  
Renate Rastätter, Landtagsabgeordnete  
Dr. Gisela Splett, Landtagsabgeordnete  
Ingo Wellenreuther, Bundestagsabgeordneter  
Heinz Golombek, Bundestagsabgeordneter  
Sylvia Kötting-Uhl, Bundestagsabgeordnete  
Karin Binder, Bundestagsabgeordnete  
Dr. Rudolf Kühner, Regierungspräsident des Regierungsbezirks Karlsruhe  
Dr. Christoph Schnaudigel, Landrat des Landkreises Karlsruhe  
Dr. Fritz Brechtel, Landrat des Landkreises Germersheim  
Heinz Fenrich, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe  
CDU-Gemeinderatsfraktion Karlsruhe  
BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Gemeinderatsfraktion Karlsruhe  
SPD- Gemeinderatsfraktion Karlsruhe  
FDP- Gemeinderatsfraktion Karlsruhe  
Fraktionsgeschäftsstelle der Karlsruher Liste  
Freie Wähler im Karlsruher Gemeinderat  
DIE LINKE im Karlsruher Gemeinderat  
Gemeinsam für Karlsruhe im Karlsruher Gemeinderat  
Jürgen Stober, Ortsvorsteher Neureut, Karlsruhe  
CDU-Fraktion Neureut, Karlsruhe  
SPD-Fraktion Neureut, Karlsruhe  
FDP-Fraktion Neureut, Karlsruhe  
BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Fraktion Neureut, Karlsruhe

**Zur Information an die Presse:**

Badische Neueste Nachrichten, Karlsruhe  
ka-news, Karlsruhe  
Die Rheinpfalz, Ludwigshafen  
Wochenblatt, Karlsruhe  
Boulevard Baden, Karlsruhe  
Der Sonntag, Karlsruhe