



**Bürgerverein Neureut Heide:
2. Rheinbrücke und Nordtangente
Rainer Schuhmann**

06.02.10 14:27



(Bild-Quelle:Stuttgarter Hauptbahnhof, bed-and-breakfast-schaefer.de)



Wutbürger:

**„Machtlos“ bei Planungsprozessen,
insbesondere bei großen Vorhaben**

**Planungszuständigkeiten (Bund, Land,
Kommune, Gesellschaft)**

sind nicht (genügend) transparent

= wo und wann soll ich mich einbringen?

= wo und wann kann ich einhaken?

A photograph of a modern bridge over a river. The bridge has a blue metal structure and a concrete deck. The river is calm, and there is a grassy bank in the foreground. The sky is clear and blue.

Lösungsansätze:

- **Eindeutige Faktenlage kommunizieren**
- **Nachvollziehbare Entscheidungen**
- **Rechtzeitige Beteiligung**

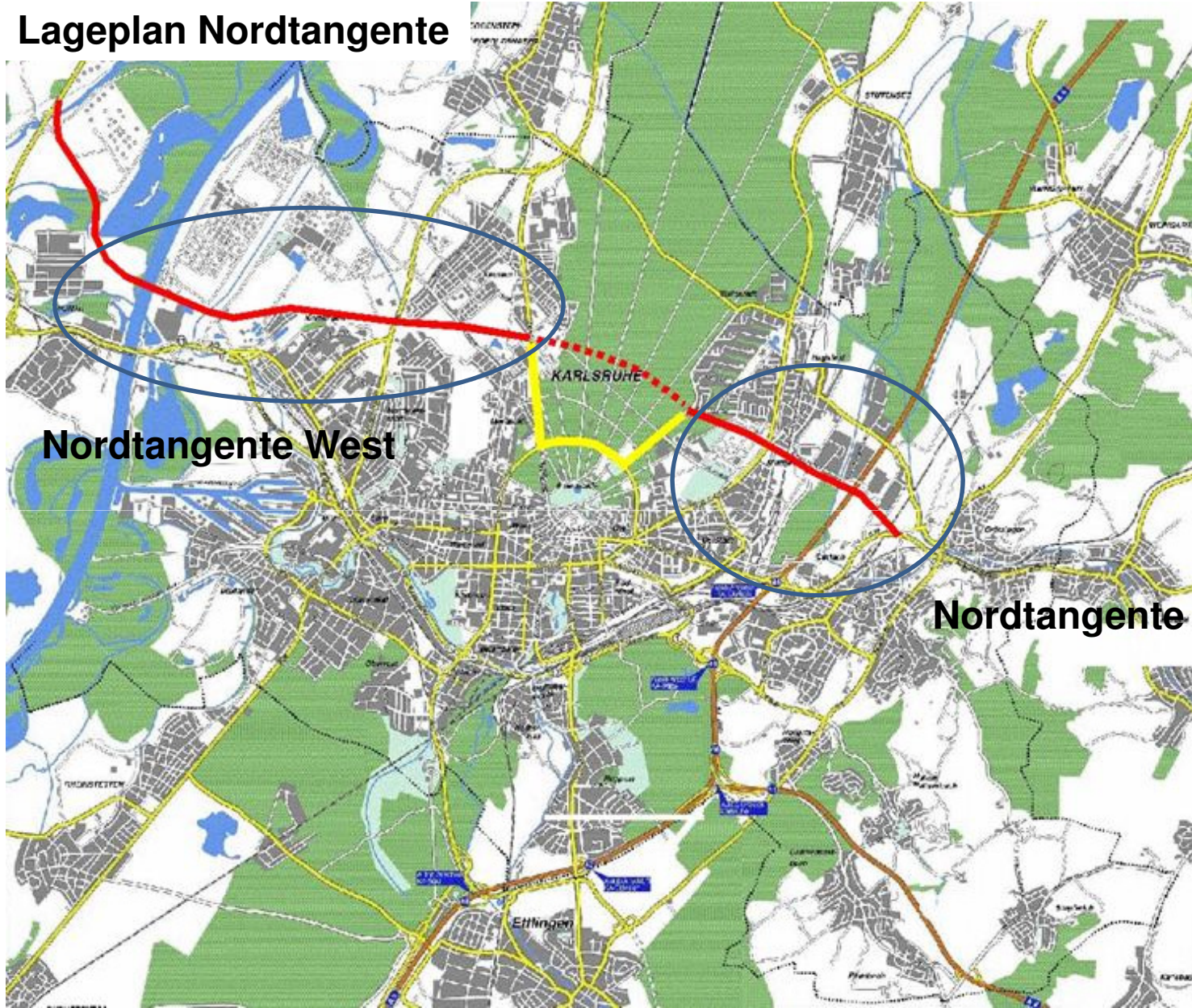
„Wahrheit und Klarheit“

1. Problempunkte der Rheinquerung bei Maxau
2. Lösungsansätze
3. Folgen und Notwendigkeiten der Lösungsansätze



(Bild-Quelle: BNN und eigene Aufnahme)

Lageplan Nordtangente



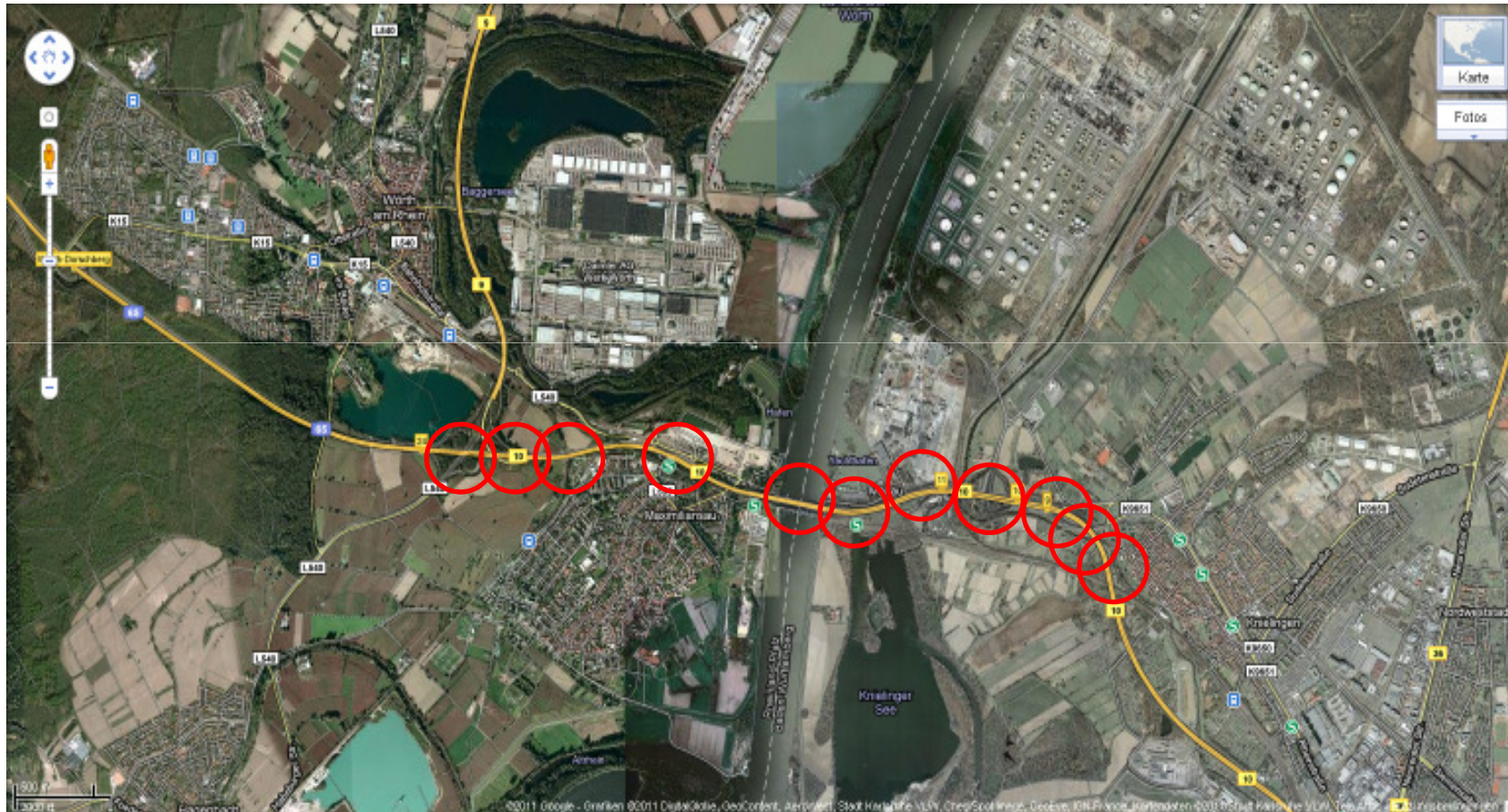
Nordtangente West

Nordtangente Ost

Einbindung L 540 Tempo 80
Einbindung B 9 Tempo 60
Wanne Wörth
Maximiliansau

Rheinbrücke Tempo 80/60
3 auf 2 Spuren Tempo 100
Verkehrsübungsplatz
Ölkreuz

Abfahrt Knielingen
Brücke Tempo 80
3 auf 2 Spuren Tempo 100



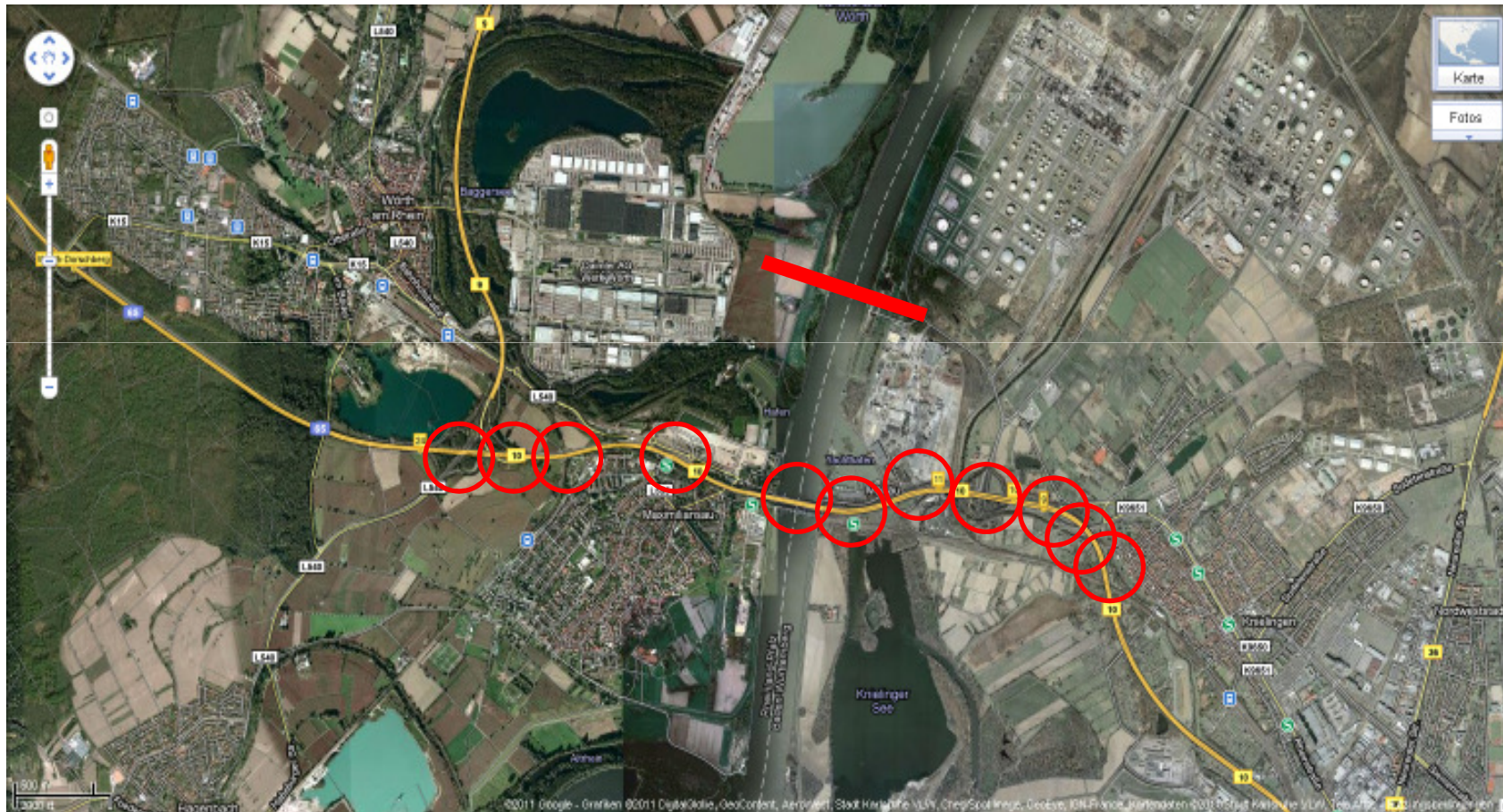
(Bild-Quelle: Plan aus Google-Maps)

Ziel: Sicherstellung einer leistungsgerechten Rheinquerung



(Bild-Quelle: BNN)

geplante „2. Rheinbrücke“



(Bild-Quelle: Plan aus Google-Maps)

Nach Gutachten **PTV** sind folgende Punkte unstrittig:

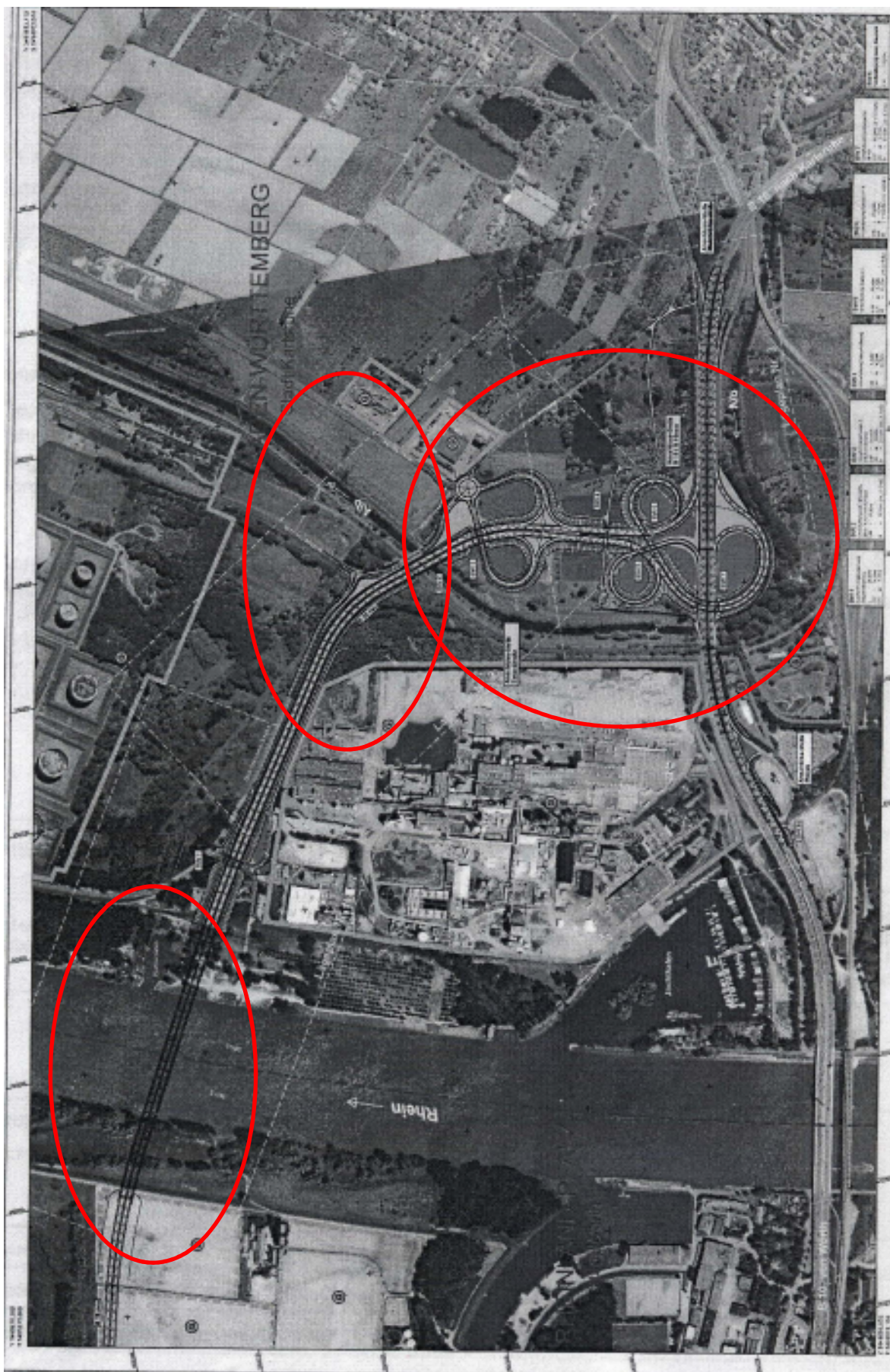
- die derzeitige Lage der Rheinbrücke ist auf Grund der Verkehrsanbindung (z. T. auch gewachsen seit 1966) optimal.
- Ebenso ist die Dimension mit derzeit 3 Bahnen je Richtung für die Verkehrsmenge (incl. der Prognosen) ausreichend.

Knackpunkt sind die **Restlebensdauer** der Brücke mit < 10 Jahren und die verkehrlichen Einschränkungen bei einer Sanierung.

Um diese Einschränkungen abzufedern und die Brücke zu entlasten soll ca. 1,5 km nördlich eine zweite Rheinbrücke gebaut werden.

Diese soll 4-spurig (2 Bahnen je Richtung) gebaut werden, wobei nach den Verkehrsgutachten ein 2-spuriger Ausbau (vgl. Rheinbrücke bei Germersheim, B35) ausreichend wäre.

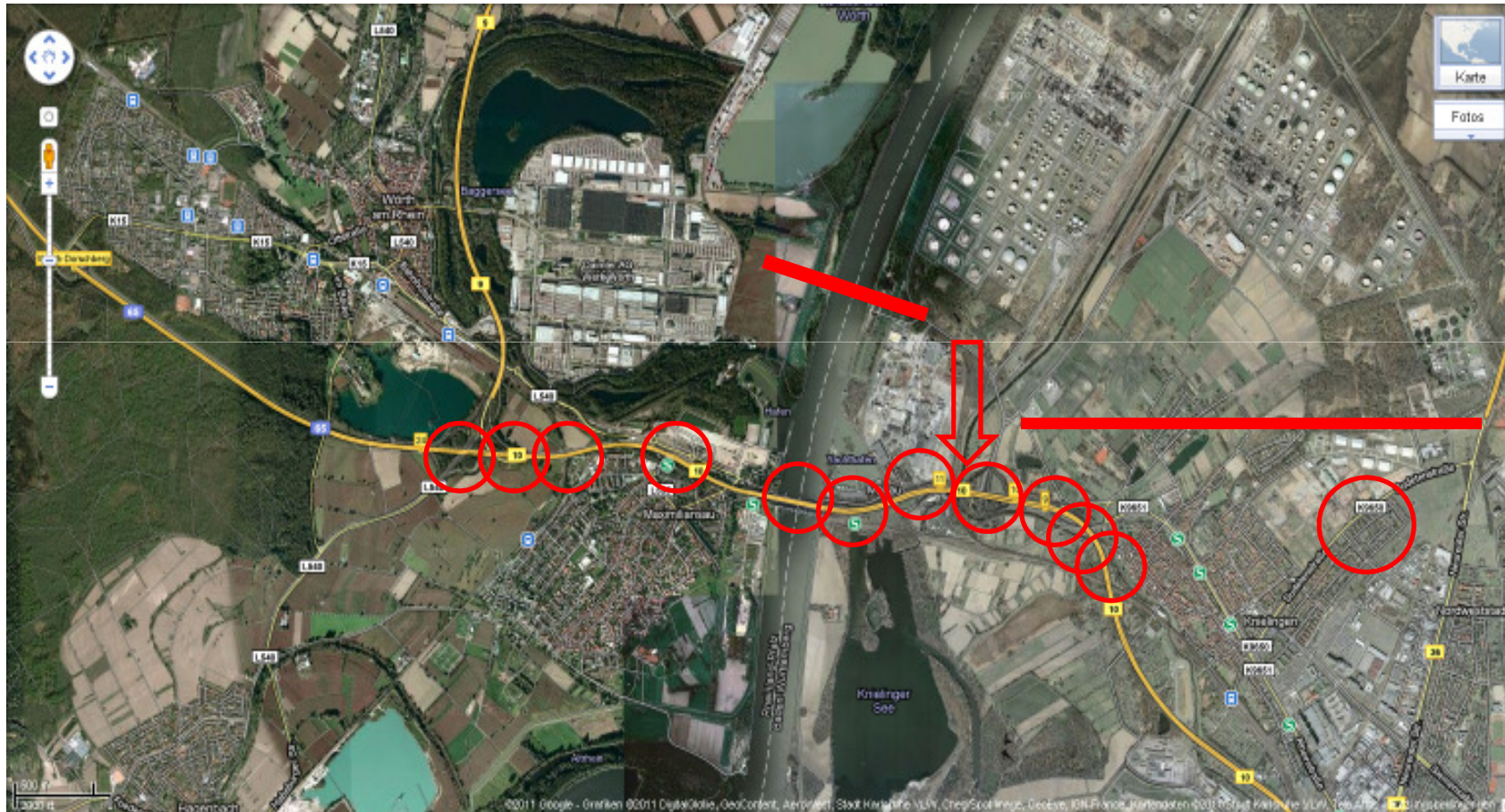




geplante „2. Rheinbrücke“

Sudetenstraße

Nordtangente „West“



(Bild-Quelle: Plan aus Google-Maps)

Alternative:

Ersatzbrücke



(Bild-Quelle: BNN)

Vorgehen in 3 Schritten:

Technisch möglich ist der **Bau einer halben Brücke** (3-spurig mit Standstreifen) zwischender bestehenden Brücke und der Eisenbahnbrücke (Schritt 1).

Auf diese könnte mit einer Verkehrsführung 2+2 (d.h. in jede Richtung 2-spurig unter Nutzung des Standstreifens) der Verkehr gelegt werden.

Im nächsten Schritt 2 wird die **derzeitige Brücke demontiert**, die nördliche Richtungsfahrbahn (3-spurig mit Standstreifen) gebaut.

Der Verkehr wird auf die nördliche Fahrbahn umgelegt und die südliche Fahrbahn in ihre **Endposition verschoben** (Schritt 3).

Damit besteht eine Brücke aus **zwei unabhängigen** Segmenten (Standard z.B. bei Schweizer Brücken, siehe St. Gotthard-Autobahn), was eine Option für wirtschaftliche Sanierungen in der Zukunft darstellt.

Brücken zu verschieben ist **Stand der Technik**, siehe auch Rheinbrücke in Düsseldorf 1982 und Donaubrücke Regensburg.



Bild-Quelle: Konrad-Adenauer-Brücke, baukunst-nrw.de



Bild-Quelle: Regensburg: Donaubrücke, hans-gietl.de



**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit**