

9. Überbreite östliche Rudolf-Wissel-Brücke nur für den bauzeitlichen Verkehr nicht verhältnismäßig

Nach den vorliegenden Unterlagen soll die neue östliche Rudolf-Wissel-Brücke in Überbreite von 18,5m (4 x 3,75m Fahrspur plus 3,25m Standspur) ausgeführt werden¹, um während der ca. 3 - 4 jährigen Bauzeit der westlichen Brücke einen dreispurigen Baustellenverkehr pro Fahrtrichtung gewährleisten zu können. Das widerspricht der allgemeinen Praxis auf deutschen Autobahnen, Baustellenverkehre i.d.R. zweispurig zu führen. Nur für den komfortablen jeweils dreispurigen Baustellenverkehr sollen für die verbleibenden ca. 65 Betriebsjahre der Brücke sinnloser zusätzlicher Flächenverbrauch unter und neben der Brücke, sowie zusätzlicher Materialverbrauch mit den verbundenen Klimabelastungen (graue Energie) in Kauf genommen werden.

Einwendung: Der zusätzliche Flächenverbrauch durch die überbreite östliche Rudolf-Wissel-Brücke und die damit verbundenen Nutzungseinschränkungen unter und neben der Brücke für einen Zeitraum von mindestens 70 Jahren, sind offenbar ausschließlich durch die dreispurigen Verkehrsführung während der Bauzeit der neuen westlichen Rudolf-Wissel-Brücke bedingt. Das ist unverhältnismäßig und nicht genehmigungsfähig. Hier muss, wie an vielen anderen Autobahnbaustellen in Deutschland ein jeweils zweispuriger Betrieb pro Fahrtrichtung während der Bauzeit ausreichen.

¹ vgl. u.a. Unterlage 01_01_Erläuterungsbericht Seiten 26-27