



## Niederschrift

46. Plenarsitzung Gemeinderat  
23. Januar 2018, 15:30 Uhr  
öffentlich  
Bürgersaal, Rathaus Marktplatz  
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

19.

### **Punkt 19 der Tagesordnung: Vollsperrung der Rheinbrücke - Erstellung eines Ersatz-Verkehrskonzepts**

**Anfrage: CDU**

**Vorlage: 2017/0791**

#### **Beschluss:**

Kenntnisnahme

#### **Abstimmungsergebnis:**

Keine Abstimmung

**Der Vorsitzende** setzt um 19:20 Uhr die unterbrochene Sitzung fort und ruft Tagesordnungspunkt 19 zur Behandlung auf.

**Stadtrat Ehlgötz (CDU):** Karlsruhe ist eine wachsende, wirtschaftlich starke und letztendlich eine prosperierende Stadt. Das haben wir unter anderem Entscheidungen zu verdanken, die die Verwaltung und Sie, Frau Luczack-Schwarz, mit Ihrem Wirtschaftsamt getroffen haben, aber das sind natürlich auch Entscheidungen gewesen, die der Gemeinderat in der Gänze nachher immer wieder mitgetragen hat. Wir haben Ansiedlungen hinbekommen, wie zum Beispiel dm in Durlach, Herr Kollege Pfalzgraf, wir haben Ikea angesiedelt, wir haben an der Ludwig-Erhard-Allee etwas fertiggebracht, das seinesgleichen sucht. Das sind Entscheidungen dafür, dass es dieser Stadt Karlsruhe gut geht. Wir haben im Bereich der Infrastrukturen mit der Kombilösung eine wahnsinnige Leistung hingebraht, wir haben ein Fahrradnetz ausgebaut, Herr Obert, dass sich bundesweit sehen lassen kann.

Wo es unserer Meinung nach hakt, das ist bei der Infrastruktur der Straßen. Wir haben, meine sehr verehrten Damen und Herren, einen enormen Nachholbedarf, und ich glaube, wenn wir den Verkehr jeden Tag anschauen und die Staus sehen, dann wird uns letztendlich jeder recht geben müssen, dass die Infrastruktur in dieser Stadt ausbaufähig ist, und wir letztendlich unheimlich viel in das Straßennetz dieser Stadt Karlsruhe investieren müssen. Jetzt haben Sie, der Gemeinderat in einer großen Mehrheit, in der letzten Sitzung des vergangenen Jahres, eine Entscheidung getroffen, die im Prinzip sich genau dagegen ausgesprochen hat, dass wir Infrastrukturmaßnahmen bauen, dass wir Infrastrukturen fördern.

Letztendlich haben Sie mit Ihrer Mehrheit beschlossen, dass wir noch gegen den Bauherren, also sprich den Bund, klagen. Ich glaube, das ist das beste Zeichen dafür, welchen Stellenwert Sie dem Individualverkehr in dieser Stadt zumessen, nämlich nahezu null, und das ist eine Verantwortungslosigkeit, die seinesgleichen sucht.

**(Der Vorsitzende:** Herr Stadtrat, wir sind bei Nummer 19!)

Ich sage Ihnen, diese Entscheidung, die im Gemeinderat getroffen worden ist, hat Auswirkungen für die nächsten Jahrzehnte in dieser Stadt. Die Entscheidung ist gefallen, das verkehrliche Chaos wird auf uns zukommen, wenn es um die Sperrung und die Sanierung der Rheinbrücke geht. Jetzt werden Sie natürlich sagen, das ist wieder Geschwätz von gestern, das ist Gerede der CDU, aber ich sage Ihnen auch, wer beim Neujahrsempfang der Miro war, hat dies genauso gehört, wenn Sie mit den Unternehmen in der Stadt sprechen, die sagen Ihnen das genauso, dass wir dringend hier etwas tun müssen. Aber Sie können auch mal in den Krankenhäusern oder zum Beispiel bei einem Konzern wie Michelin nachfragen, die ja vor allem auch am Wochenende Personal benötigen.

Nun man kann diskutieren, wie man will, wenn Sie erlauben, das sagen zu dürfen, Städte wie Wörth und Maxau haben nicht unsere Größe, aber die haben das Problem, was verkehrlich auf sie zukommt, erkannt und sie erstellen Konzepte. Was macht die Stadt Karlsruhe? Sie zieht sich zurück und sagt: „Das Regierungspräsidium wird irgendwann mal ein paar Konzepte haben, und irgendwelche Tagungen abhalten und irgendwann auch noch die Bevölkerung informieren“. Wir meinen, Herr Oberbürgermeister, diese Antwort ist mehr als mangelhaft. So kann man weder mit der heimischen Wirtschaft, noch mit den Pendlern umgehen. Hier müssen Konzepte auf den Tisch, hier muss man miteinander diskutieren, hier braucht man eine gewisse Transparenz und letztendlich müssen alle mit ins Boot genommen werden, um Lösungen herbeizuführen, die für alle einigermaßen erträglich sind. Deshalb sagt und stellt die CDU noch mal den Antrag, dass dieses Thema im Planungsausschuss oder im Bauausschuss vorgestellt werden muss. Sie müssen mit Ihrer Verwaltung ein Konzept erarbeiten, dass alles Mögliche daran setzt, dass wir einigermaßen über diese wochenlange beziehungsweise 14 bis 15 Wochenenden dauernde Komplettsperrung der Rheinbrücke hinwegkommen. Das ist unsere Verantwortung für diese Stadt, das ist die Verantwortung für diese Region.

**Stadtrat Zeh (SPD):** Ach, Herr Ehlgötz, da haben Sie aber dick aufgetragen, das muss ich jetzt sagen. Ich wollte eigentlich meine sanfte Rede zu dem Antrag halten, aber jetzt muss ich doch ein bisschen in die Geschichte zurückblicken. Da hat bezüglich des Themas Rheinbrücke und Infrastruktur die lange von der SPD geführte Regierung in Rheinland-Pfalz vorbildlich ein Linienbestimmungsverfahren gemacht, während die katastrophale CDU-Landesregierung damals, das ist schon lange her, kein Linienbestimmungsverfahren gemacht hat, sondern gesagt hat, es ist egal, wo die Rheinbrücke abgenommen werden kann, sonst wäre möglicherweise ja eine Rheinbrücke rausgekommen, die die Fähre in Leopoldshafen ersetzt hätte. Ich glaube, die FDP wäre auch mit einer deutlich nördlicheren Lösung zufriedener gewesen. Das hätte sicherlich unsere Unterstützung gefunden, dort als zusätzliche Rheinbrücke. Aber auch die von der CDU, Landrat Schnaudigel und sein Vorgänger, haben sich vehement gegen die Lösung an anderer Stelle als auf dem Stadtgebiet Karlsruhe gewehrt. Deshalb ist die Infrastruktur kaputtgegangen, Herr Ehlgötz, das sollten Sie mal zur Kenntnis nehmen! Das hat jetzt nichts mit der Klage zu tun, sondern es ist die logische Folge, das war hier nicht richtig genug in Bezug auf die Rheinbrücke und Ver-

kehrsinfrastruktur. Sie müssen aber auch zur Kenntnis nehmen, die Rheinbrücke gehört dem Bund, und als Bundesstraße B10 ist das Regierungspräsidium Karlsruhe für die Sanierung zuständig. Wir wissen, ich will jetzt nicht die Bautechnik der Rheinbrücke ausführen, jedes Jahr waren Baustellen auf der Rheinbrücke, um das Blech zu schweißen. Die Pfälzer haben sich immer beklagt, dass es in den baden-württembergischen Schulferien stattfindet und nicht in den rheinland-pfälzischen Schulferien und deshalb hier das. Es ist meiner Meinung nach klar, und so habe ich Ihren Antrag gelesen, auch wenn Sie ihn so nicht begründet haben, es sind die 14 Monate Sanierungszeit der Rheinbrücke schon eine harte Herausforderung. Wobei man vierspurig auch ohne Probleme drüber kommt. Es ist nur kritisch in der Zeit der Zurückverlegung des Knielinger Pförtners auf die Pfälzer Seite, wenn es einen Unfall gibt. Ich bin überrascht, wie viele Unfälle in letzter Zeit, in den verschiedenen Baustellen der A5 und der A8, passieren.

Sicherlich weiß es die Bevölkerung teilweise schon, aber ihr fehlt die Information, was man machen könnte, wenn total gesperrt werden muss. Da hoffe ich, Herr Ehlgötz, dass Sie bei Herrn Strobel und der CDU-Landesfinanzministerin oder bei der Wirtschaftsministerin waren, um solche Fragen zu klären. Sie haben vom Wirtschaftsstandort Karlsruhe geredet, da ist auch eine Landeswirtschaftsministerin zuständig, denn es sind viele Betroffene, die egal ob sie bei der Feuerwehr oder im Krankenhaus arbeiten, auch am Wochenende über den Rhein müssen. Es wäre gut, wenn das Land Baden-Württemberg zusätzliche ÖPNV-Angebote bestellen würde. Wir haben hier mit der Straßenbahn nicht mal einen Halbstundentakt über die Rheinbrücke. Das muss meiner Meinung nach ausgebaut werden während dieser Totalsperrung, aber es wäre natürlich gut, wenn das Land Baden-Württemberg, das entsprechend bezahlen würde.

Ich freue mich, wenn hierzu mal das Regierungspräsidium informiert, denn es ist zunächst die Aufgabe den Bauherren, über die Sachen zu informieren. Die Stadt sollte, soweit sie kann und es möglich ist, unterstützen, aber zunächst mal ist derjenige, der das Ganze verursacht, am Ende auch der aktive Teil, und wir wollen hier doch auch niemanden von der CDU-Landesregierung in die Bredouille bringen. In dem Sinne sollte die Stadt unterstützen, und wir würden das begrüßen, aber zunächst einmal ist das Land an erster Linie gefordert.

**Stadtrat Honné (GRÜNE):** Ich möchte mich auf das eigentliche Thema beschränken, dass die CDU gesetzt hat, die Vollsperrung der Rheinbrücke. Da gibt es den Autoverkehr und den öffentlichen Verkehr, als die beiden großen Dinge, um die es da geht. Beim Autoverkehr ist es ziemlich klar und einfach, da werden Umleitungen ausgeschildert, und es wird sich niemand daran halten, das ist auch klar, sondern die Autofahrer werden entsprechend ihrem eigenen Gusto fahren, also da kann man nicht groß etwas mit Konzept zu regeln. Das werden die Autofahrer für sich entscheiden, wie sie dann fahren, und dann ist das geritzt. Der eigentliche Knackpunkt ist der öffentliche Verkehr, und gerade in den Zeiten in denen Sperrungen sind, da muss man eben schauen, dass diejenigen, die dann auch gezwungenermaßen den öffentlichen Verkehr benutzen, gute Voraussetzungen und ein gutes Angebot vorfinden, sodass sie im günstigsten Fall vielleicht auch nach der Sperrung dabei bleiben und auf Dauer vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umschwenken.

Klar, das Regierungspräsidium ist zuständig, beziehungsweise das Land als Besteller, und deshalb haben wir uns auch mit unseren Landtagsabgeordneten geeinigt, weil so gar nichts passierte, dass die an den Landesverkehrsminister geschrieben haben. Eine Antwort haben wir noch nicht. Aber klar ist, wir haben darauf gedrungen, dass eben nach Möglich-

keit zusätzliche Bahnen eingesetzt werden, mindestens die Traktionen erhöht werden, so dass man dem erhöhten Fahrgastaufkommen auch gerecht wird, damit dann nicht das Chaos ausbricht. Ganz klar ist, das muss lange vorbereitet sein. Ich meine, eigentlich ist es jetzt schon fast zu spät, weil es ja vom Land bei den Verkehrsträgern bestellt werden muss, insbesondere bei der DB und AVG. Die können nicht von sich aus tätig werden, sondern das Land muss das bestellen, und darum geht es jetzt im Moment.

Noch besser wäre es, wenn auch auf Dauer der öffentliche Verkehr verbessert werden würde, aber das ist noch mal eine schwierigere Nummer, da kommt einer der ganz wenigen Negativpunkte der Ausschreibungen auf. Das neue System, das ja viele Vorteile hat, ist für ungefähr ein Jahrzehnt ausgeschrieben, und damit werden eben die Bahnen noch so lange gefahren, von denen, die diese Ausschreibung gewonnen haben, aber das heißt auch, dass man dann in diesem Jahrzehnt relativ wenig gegensteuern kann. Das trifft hier auch an der Rheinbrücke zum Teil zu. Deswegen ist es auch schwierig, da Verbesserungen zu machen, aber es ist natürlich möglich, nur manchmal verlangt die DB da auch Mondpreise, wenn nachträglich etwas gefordert wird, weil sie Ausschreibungsgewinner ist. Aber jetzt geht es eben darum, dass das Land nachbestellt und zusätzliche Dinge bestellt, damit der öffentliche Verkehr in der Sperrzeit wirklich gut abgewickelt werden kann.

**Stadtrat Lancier (KULT):** Der Antrag der CDU zeigt ein Problem auf, dass allen unmittelbar einleuchtet. Leider ist dafür aber auch keine vollständige Lösung möglich, und auf eine Sankt-Nimmerleins-Brücke will ich nicht eingehen. Trotzdem sehen wir in der Debatte etwas Positives, denn das Problem kann man auch als Gelegenheit wahrnehmen, statt nur auf Verkehrsleitwesen zu schauen, wie der Kraftverkehr möglichst effektiv den unvermeidlichen Umweg bewältigt. Stattdessen könnte man die Gelegenheit nutzen, die vorhandene zweite Brücke in das Bewusstsein zu rücken. Wir nehmen deshalb besonders den Punkt vier im Antrag an. Es soll nicht nur eine Anpassung des Fahrplanangebotes angegangen werden, wobei eine Verdichtung des Taktes die Akzeptanz wesentlich erhöht, ein besonders attraktives Fahrpreisangebot sollte diesen verdichteten ausgeweiteten Fahrplan begleiten. Wenn dann eventuell in dieser Zeit, kulturelle Angebote der Stadt dem Nutzern Vorteile gewähren würden, könnte das als Werbeaktion auch eine langfristige Bindung der neuen Nutzer zur Folge haben.

Wir sehen da durchaus Möglichkeiten, etwas zu erreichen. Was mir aus den ganzen Diskussionen ehrlich gesagt noch nicht rausgekommen ist, inwieweit die Brücke während der Renovierung auch für Fahrradfahrer gesperrt ist. Auch an der Stelle sehe ich durchaus die Möglichkeit, dass dort eine entsprechende Berücksichtigung stattfinden könnte. Das wäre auch etwas, was direkt von der Stadt geklärt werden könnte, wenn dann die Anbindung auf der Karlsruher Seite entsprechend ausgeschildert und qualitätsmäßig aufgewertet wird. Jedenfalls sehen wir die gleichen Dinge, die auch bei den GRÜNEN schon angesprochen wurden, dass die Staus auf der Brücke nach der Renovierung eventuell gar nicht wieder aufflammen, wenn die Leute sich daran gewöhnt haben, dass man auch mit der Straßenbahn überfahren kann. Insofern sind wir durchaus von der Zielrichtung dieses Antrages angetan.

**Stadtrat Hock (FDP):** Der Antrag der CDU-Fraktion war richtig und auch völlig nachvollziehbar. Nicht vor allzu langer Zeit, ungefähr vor sechs oder acht Wochen hat die FDP-Fraktion genau dieselbe Frage gestellt und hat auch dann mit der Antwort leben müssen, aber sie war so, ich sage es mal ganz vorsichtig, dass man sagen musste: „Oh Gott, was

kommt auf uns zu?“ Man könnte es mit Galgenhumor nehmen, indem man sagt, dann wird die zweite Rheinbrücke wahrscheinlich noch beschleunigt. Weil eines auch klar ist, und dass darf man nicht ganz mit Fahrradverkehr oder Ähnlichem wegschieben, die zweite Rheinbrücke ist für unsere Wirtschaft hier in Karlsruhe eine ganz wichtige Sache. Ich sage nur Abfuhr oder Belieferung der Miro. Die Tankwagenspediteure wissen schon heute nicht, wie das alles funktionieren soll. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von diversen großen Firmen suchen sich teilweise jetzt schon für die Übergangslösung von 14 Monaten Wohnungen in Karlsruhe, weil sie ganz genau wissen, dass das tägliche Chaos kommen wird. Es wird jeden Tag, Stunde um Stunde dort gestanden. Es wird Tage geben, wo Mitarbeiter wieder umkehren, weil Sie nicht in ihre Arbeit kommen. Das haben wir erst vor kurzer Zeit gehabt, und ich kann Ihnen sagen, Mitarbeiter auch von hier in der Umgebung sind umgekehrt, sie konnten nicht zur Arbeit kommen, es war unmöglich.

Die Umleitung über Speyer und Iffezheim kann man machen, aber man muss auch sagen, das sind auch einige Stunden an Fahrverkehr, der zusätzlich den Leuten draufgepackt wird. Es wird eine unzumutbare Situation werden. Wir als Stadt Karlsruhe haben natürlich die Pflicht bei dem Ganzen, was das Regierungspräsidium als Veranstaltung, denke ich mal, der Öffentlichkeit präsentieren wird, zu hören, wie es denn eigentlich dort laufen soll. Denn eines ist auch klar, die Ortsteile um die Rheinbrücke herum, die werden die 14 Monate die Hölle erleben, das muss man ganz klar sagen. Lärm, Feinstaubbelastung, et cetera wird alles im ganz großen Stil da sein. Von daher gesehen müssen wir das so gut wie möglich planen, wir müssen den Mitbürgerinnen und Mitbürgern die Möglichkeit geben, dass sie wenigstens ordentlich zur Arbeit kommen und abends wieder zurück, denn das ist auch die Verpflichtung des Karlsruher Gemeinderates, daran mitzuarbeiten, dass diese Möglichkeit besteht, dass es so erträglich wie möglich in den 14 Monaten gestaltet wird. Aber ich sage voraus, dass diese Teilspernung und an verschiedenen Wochenenden auch Vollsperrung, noch mehr Leuten hier in dieser Stadt die Augen öffnen wird. Die zweite Rheinbrücke muss kommen, und sie wird kommen, sie ist dringend erforderlich.

**Stadtrat Dr. Schmidt (AfD):** Es ist natürlich richtig, dass man sich als Stadt Gedanken machen muss, was da auf einen zukommt. Denn es ist ja klar, wenn Umwege gefunden werden müssen, und es geht ja gar nicht anders, dann haben sie einen großen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in dieser Stadt und auch auf die Verkehrswege. Ich denke, damit muss sich die Stadtverwaltung beschäftigen. Denn was wird passieren, wie es der Kollege Hock eben schon angedeutet hat, es werden andere Brücken Verwendung finden, daraufhin werden sich die Verkehrsströme völlig verlagern, beispielsweise die B36 wird ganz andere Verkehrsaufkommen sehen, als es bisher der Fall war, und das hat dann große Auswirkungen. Es ist bereits jetzt schon so, bei funktionierender Brücke, wenn man morgens in westliche Richtung fährt und man kommt um acht Uhr am Honsellknoten vorbei, dass man wirklich höllisch aufpassen muss, damit man nicht in einen Auffahrunfall verwickelt wird, weil beim Abfahren von der Südtangente auf die B36 der Verkehr sich sehr stark staut. Wenn wir jetzt eine Brückenspernung haben, dann wird das sehr große Auswirkungen an vielen Stellen in der Stadt haben, und das müsste eigentlich die Stadtverwaltung untersuchen, denn die kennt sich hier am Besten aus. Nur auf die Landesregierung zu bauen, beziehungsweise auf das Regierungspräsidium, ist sicher nicht ausreichend.

**Der Vorsitzende:** Das waren jetzt alle Wortmeldungen, lassen Sie mich noch Folgendes dazu beitragen. Ich schätze ja Ihre Verantwortungsbereitschaft, sich Themen an den Hals zu hängen, die wir nicht beeinflussen können, aber an der Stelle ist schon mal ganz wich-

tig, dass diejenigen die dort bauen, uns irgendwann mitteilen, wann sie dort etwas bauen und wie sie dann mit den Veränderungen umgehen können, und dann können wir uns anschließend damit beschäftigen. Ich verkenne auch nicht eine gewisse Nervosität, die ich Ende des letzten Jahres zunehmend zu diesem Thema bekommen habe, aber wir wissen jetzt, dass das Regierungspräsidium - das wissen wir aber auch erst seit einer Woche, deswegen steht es auch noch nicht in der Antwort - Ende Februar eine öffentliche Veranstaltung in Wörth plant, es ist mal der 21. Februar 2018 als Datum genannt worden, aber da gibt es noch keine endgültige Einladung. Es gab jetzt schon verschiedene Vorbereitungstreffen, wo auch wir durchaus mit am Tisch sitzen. Natürlich haben wir auch die Möglichkeit, unsererseits als Verkehrsbetriebe, hier auch zu eruieren um die AVG-Linie zu verstärken. Das war auch in einer Pressemitteilung der AVG, ich weiß jetzt nicht, ob AVG oder KVV darüber stand, aber wir haben genau erläutert, was geht und was nicht geht. Eine große Taktverdichtung geht nicht, das hat aber auch etwas mit der Stellwerksituation in Wörth und mit anderen Dingen zu tun, aber man kann noch eventuell einen Wagen dranhängen, damit man einfach größere Volumina fahren kann.

Das ist alles vorbereitet, nur bestellen muss diese Zusatzleistung vor allem der Zweckverband Schienen-Personenverkehr Südpfalz, der nämlich unser Partner ist, bei dem, was über die Rheinbrücke fährt. Da nutzt es auch nichts, dass ich abwechselnd mal von rheinland-pfälzischen CDU- oder baden-württembergischen FDP-Abgeordneten öffentlich angemahnt werde, jetzt endlich mal zu sagen, was ich als AVG-Aufsichtsratsvorsitzender noch für Linien auf die Reihe bringen kann. Da ist ganz klar, und das ist auch im letzten Pressebericht der Stadt rausgekommen, dass sich hier vor allem die Aufgabenträger äußern müssen, was sie denn wollen. Die Angebote, die wir machen können, sind auch schon öffentlich bekannt gegeben worden. Das Ganze soll am 1. August 2018 losgehen, das wird dazu führen, dass es dann immer entsprechende Verschwenkungen gibt, aber wenn ich es richtig im Kopf habe, wird es immer einen zweistreifigen Verkehr in beide Richtungen geben. Wenn ein zweistreifiger Verkehr nicht durch besondere Einflüsse noch zusätzlich belastet ist, ist das nicht unbedingt schon eine Voraussetzung dafür, dass wir 14 Monate Chaos haben. Das hatten wir doch schon öfters, dass die Rheinbrücke an verschiedenen Stellen saniert worden ist, und das hat man auch hinbekommen.

Wir sind ganz intensiv mit dem Regierungspräsidium am Rumzackern, und ich kann Ihnen sagen, es war durchaus ein Erfolg unseres Tiefbauamtes und auch unseres Einflusses, dass jetzt nicht die A5, die A8 und gleichzeitig noch ein Teil der Rheinbrücke in diesem Jahr 2018 angegangen wird, sondern dass die A5 auf der Gegenseite, wie Sie das im letzten Jahr erlebt haben, erst angegangen wird, wenn man auf der A8 in dem Dreiecksbereich fertig ist. Das wäre sonst überlagert gewesen, da hätten wir uns über die Rheinbrücke keine Gedanken mehr machen brauchen.

Es gibt ein zusätzliches Thema, das Sie angesprochen hatten, das ist die Vollsperrung an einzelnen Wochenenden, da weiß ich noch nicht mal, ob wir Ende Februar überhaupt wissen, welche Wochenenden das sind, denn das hängt vom Bauablauf in jeweils vier bis fünf Monatsabschnitten ab. Am Ende dieser jeweiligen vier bis fünf Monatsabschnitte wird es dann ein solches Wochenende geben. Das sind alles Dinge, da können Sie auf die Stadtverwaltung oder auf die AVG mit Forderungen reinprasseln, dabei müssen wir diese öffentliche Darstellung des Regierungspräsidiums abwarten. Ich weiß Sie jetzt im Boot, dass wir dann immer mit entsprechend starker Stimme reden können. Aber mir wäre es wirklich wichtig, dass Sie nicht den Eindruck verstärken, es wäre eine Sache der parteipolitischen

Zuordnung in Karlsruhe, oder einer Diskussion zwischen Gemeinderat und Verwaltung. Herr Ehlgötz, das Konzept der Stadt Wörth besteht darin, dass man eine Sondererlaubnis braucht, um die Pendler aus der Stadt herauszuhalten, wenn durch irgendwelche Schwierigkeiten bei der Zufahrt alle durch Wörth fahren. Das ist das ganze Konzept, das ich bisher kenne, und das ist ja auch in Ordnung. Aber ich sehe im Moment für eine solche ähnliche Reaktion in Karlsruhe nicht unbedingt die Voraussetzung, vor allem solange wir auch gar nicht wissen, was da, in welchen Abschnitten überhaupt wie gebaut wird. Bei der Stadt Wörth stellt sich das völlig anders dar, denn die haben eine ganz andere zugespitzte Belastung, das ist auch völlig klar. Von daher einfach meine Bitte, lassen Sie uns regelmäßig über alles, was da an Erkenntnissen kommt, informieren. Ich habe diese vagen Details, die eine Vorausschau sind auch erst seit ein paar Tagen.

Das Signal muss sein, vom ÖPNV her wir sind jederzeit bereit, alles Mögliche zu tun, aber die Kapazitätssteigerungen sind begrenzt. Angesichts der Thematik, dass wir große Schwierigkeiten haben, ausreichende Fahrerinnen und Fahrer zu finden, haut uns natürlich jedes Wochenende, wo man den Verkehr jetzt noch durch zusätzliche Bahnen verstärken könnte, an anderer Stelle auch wieder ins Kontor. Aber wie gesagt, die Quantität der Anzahl der Bahnen kann man gar nicht so sehr erhöhen, wir können die Gehäuse des einzelnen Fahrzeuges zu steigern versuchen. Wir müssen vor allem über ÖPNV aufklären, und wir müssen vor allem die Park-and-Ride-Angebote vernünftig organisieren, denn viele werden ja trotzdem mit dem Auto an die Bahn kommen, um an den Wochenenden auf der Schiene über den Rhein zu kommen. Trotzdem ist das Aufkommen am Wochenende nicht vergleichbar, mit dem, was wir unter der Woche haben. Es macht schon einen Unterschied, ob die Vollsperrung auf eine Wochentagsituation oder eine Wochenendsituation aufsetzt. Von daher muss man am Ende froh sein, dass man jetzt dieses Wagnis mit diesem schnellhärtenden Beton unternimmt, den man auch schon an einer anderen Brücke ausprobiert hat, und der damals noch nie für so etwas eingesetzt worden war, damit man diese Sperrung auf ein Wochenende beschränken kann.

Die Frage nach den Fahrradfahrern gebe ich gerne weiter, die Brücke muss ja nicht deswegen gesperrt werden, weil sie eine komplette Baustelle an dem Wochenende wird, sondern weil man diese Schwingungen unterbinden muss, damit der Beton härten kann. Da könnte es durchaus sein, dass die Fahrradfahrer keine Schwingung verursachen, aber dazu bin ich zu wenig Techniker, das gebe ich gerne weiter. Dann nehmen wir das so verstanden auf, als ein Angebot Ihrerseits der politischen Unterstützung und als eine Aufforderung einer intensiven Information und Diskussion auf. Aber zunächst müssen erst mal die liefern, die für diese Baustellen verantwortlich sind. Ich sehe, dass man da jetzt mit großer Energie dabei ist, und schon Ende Februar wird es Ergebnisse geben, und die können wir dann auch gerne in den entsprechenden Gremien reflektieren.

Zur Beurkundung:  
Die Schriftführerin:

Hauptamt – Ratsangelegenheiten  
30. Januar 2018