

STELLUNGNAHME zum Antrag	Gremium:	2. Plenarsitzung Gemeinderat
KAL-Gemeinderatsfraktion	Termin:	29.09.2009
vom: 01.07.2009	Vorlage Nr.:	72
eingegangen: 01.07.2009	TOP:	12
	Verantwortlich:	öffentlich Dezernat 6
Schutz und Erhalt der Rheinbrücke		

- Kurzfassung -

Die aufgeworfenen Fragen betreffen vorrangig das Regierungspräsidium Karlsruhe als Bau-
lastträger der Rheinbrücke. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat im Folgenden Stellung
genommen.

Finanzielle Auswirkungen				nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatori- schen Kosten abzügl. Folgeer- träge und Folgeeinsparungen)		
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition:					
Ergänzende Erläuterungen:					
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	Handlungsfeld:		
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit		

Die aufgeführten Fragen betreffen vorrangig den Baulastträger Bund. Das Regierungspräsidium Karlsruhe teilt hierzu Folgendes mit:

Zu 1:

Die Installation von Überwachungsanlagen trägt sicherlich zu einer Einhaltung der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei, was sich positiv auf den Erhalt der Brücke auswirkt.

Sinnvoll sind Geschwindigkeitskontrollen, die eine dauerhafte Einhaltung der Geschwindigkeit auf der Rheinbrücke bewirken. Dies bedeutet, dass vor jeder Brückenauffahrt und in der Mitte der Brücke die Einhaltung der Geschwindigkeit überwacht wird, damit Brems- und Beschleunigungsvorgänge nicht auf der Brücke stattfinden. In Gesprächen mit Vertretern von Rheinland-Pfalz und dem RP wurde dieser Sachverhalt mehrmals erörtert.

Rheinland-Pfalz führt Geschwindigkeitskontrollen mit stationären Anlagen im ganzen Land nur bei Örtlichkeiten mit hohen Unfallzahlen durch und lehnt daher die Installation stationärer Geschwindigkeitsanlagen ab. Diese Aussage hat auch das vom Oberbürgermeister eingeschaltete Innenministerium Baden-Württemberg so bestätigt erhalten, wie Innenminister Heribert Rech in seinem Schreiben vom 31.07.2009 mitteilt.

Messungen mit stationären Anlagen könnten daher nur auf baden-württembergischer Landesseite erfolgen. Dafür wären folgende Maßnahmen notwendig:

- Installation von insgesamt drei Systemmasten auf dem Mittelstreifen
 - 1. Systemmast unmittelbar vor der östlichen Zufahrt mit Messung von jeweils drei Fahrspuren in westlicher Richtung (von Karlsruhe kommend) und östlicher Richtung (von Wörth kommend)
 - 2. Systemmast auf der Brücke in westlicher Richtung vor der Landesgrenze mit Messung von drei Fahrspuren in westlicher Richtung
 - 3. Systemmast auf der Brücke in östlicher Richtung nach der Landesgrenze mit Messung von drei Fahrspuren in östlicher Richtung
- Anbringen von Hinweisschildern „Radarkontrolle auf der gesamten Brücke“ auf beiden Seiten der Brücke.

Den Verkehrsteilnehmern wäre es jedoch nicht vermittelbar, warum nur auf baden-württembergischer Landesseite Geschwindigkeitskontrollen zum Erhalt der Rheinbrücke aufgebaut werden, während auf Pfälzer Seite keine Messungen erfolgen. Die Stadt beabsichtigt daher diese Maßnahmen nicht umzusetzen.

Zu 2:

Aus brückenbautechnischer Sicht ist die vorgeschlagene temporäre Sperrung der jeweils ersten Fahrstreifen wirkungslos, da sich die unter Ziffer 1 beschriebene Tragwerksbeanspruchung insgesamt damit nicht reduzieren lässt. Außerdem ist das Tragwerk im Bereich der heute mittleren Fahrspuren in betriebsfestigkeitsrelevanter Hinsicht durch die frühere Nutzung dieser Fahrspuren als Schwerlastverkehrsspuren bereits deutlich vorbelastet.

Zu 3:

Der Bund ist Baulastträger und damit Eigentümer der Brücke. Das Land, vertreten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, führt allein in Auftragsverwaltung des Bundes sämtliche Erhaltungsmaßnahmen am Bauwerk durch. Die damit verbundenen, verkehrslenkenden Maßnahmen werden mit den Interessen der Stadt Karlsruhe abgestimmt.

Es ist technisch nicht möglich, die Brücke „vorbeugend“, anhand eines Sanierungsplanes, instand zu setzen, da im Einzelnen nicht vorherzusagen ist, wann und wo genau Schäden auftreten werden.

Zu 4:

Zum Bau einer zusätzlichen Rheinquerung gibt es in verkehrlicher Hinsicht aus Sicht des Regierungspräsidiums keine Alternative. Ob eine zweite Rheinquerung aus einem oder zwei getrennten Überbauten bestehen wird, hängt maßgeblich von der vorzusehenden Stützweiten und der daraus resultierenden Tragwerkskonstruktion ab. Alle Überbauquerschnitte werden so konzipiert, dass auch bei turnusmäßigen Instandsetzungsarbeiten eine vierstreifige Verkehrsführung möglich sein wird.

Zu 5:

Die verkehrslenkenden Planungen zur bestehenden wie auch zur zweiten Rheinbrücke werden in enger Abstimmung von den Straßenbauverwaltungen der Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz betrieben. Beide haben bereits 1997 den erfahrenen Verkehrsgutachter, das Büro Modus Consult aus Ulm, mit der Untersuchung der Verkehrsumlegungen zur zweiten Rheinbrücke beauftragt. Dieses Verkehrsgutachten wurde in den vergangenen Jahren laufend, unter Einbeziehung der sich ändernden Siedungsstrukturen fortgeschrieben. Modus Consult hat unter Berücksichtigung der Vorgaben aus den Flächennutzungsplänen den Verwaltungsgemeinschaften von Kandel und Hagenbach sowie der Stadt Wörth eine Einwohnerzunahme von 5 - 8 % unterstellt. Ergänzt um die geplanten weiteren gewerblichen Entwicklungen wurde eine Verkehrszunahme des rheinquerenden Verkehrs von 18 % bis zum Jahre 2025 ermittelt.

PTV geht von einer Stagnation bzw. einem leichten Rückgang der Einwohnerzahlen auf der westlichen Rheinseite und einer nur geringen Zunahme (+1,8 %) im Raum Karlsruhe aus. Danach ergibt sich in der Folge, dass PTV einen geringeren rheinquerenden Verkehr erwartet.

Da die Straßenbauverwaltung jedoch von einer weiteren Verkehrszunahme im rheinquerenden Verkehr ausgeht, wird sie weiterhin die Prognoseergebnisse des Büros Modus Consult Ulm ihren Planungen zu Grunde legen.

Zu 6:

In der nächsten Sitzung der Nordtangente-Kommission können die o. g. Punkte nochmals vorgetragen und ggf. auch öffentlich gemacht werden.