

ANTRAG Stadtrat Lüppo Cramer (KAL) Stadtrat Dr. Eberhard Fischer (KAL) Stadträtin Margot Döring (KAL) KAL-Gemeinderatsfraktion vom 21. September 2010	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP:	15. Plenarsitzung Gemeinderat 19.10.2010 530 20 öffentlich
Rheinbrücke Maxau: Planung Ersatzbrücke - Schutz der heutigen Brücke/Tempolimit Südtangente		

1. Der Gemeinderat fordert vom Regierungspräsidium die Planung und Kostenberechnung einer Ersatzbrücke für die heutige Brücke zwischen Maxau und Maximiliansau als Gegenposition zur Planung einer zweiten Rheinbrücke auf Gemarkung Karlsruhe. Diese Planung geht vom Bau einer mit vier Fahrspuren nutzbaren Hälfte (zukünftige Fahrbahn Richtung Osten) vor dem Abriss der alten Brücke aus.
2. Die Stadtverwaltung fordert das Regierungspräsidium auf, einen Sanierungsplan für die bestehende Rheinbrücke vorzulegen, so dass die unverzichtbare Rheinquerung bei Maxau bis zur Fertigstellung einer Ersatzbrücke immer gewährleistet ist.
3. Die Stadtverwaltung drängt bei den zuständigen Stellen auf ein einheitliches Tempolimit auf der Rheinbrücke Maxau: Tempo 60 für Lkw und Tempo 80 für Pkw.
4. Die Stadtverwaltung drängt bei den zuständigen Behörden auf eine elektronisch geregelte Sperrung der Außen-Fahrspuren der Rheinbrücke außerhalb der Rush-hour.
5. Die Stadtverwaltung fordert das Regierungspräsidium auf, das von der Stadt beauftragte PTV-Gutachten zu Rheinbrücke und Nordtangente als Grundlage weiterer Verkehrsplanungen zu übernehmen oder eine neue, realistische, auf den aktuellen Zahlen basierende Verkehrsmengenprognose vorzulegen und mit der Stadt abzustimmen.
6. Die Stadtverwaltung lässt den aktuellen Anteil von Fern- und Regionalverkehr auf der Rheinbrücke ermitteln.
7. Die Stadtverwaltung drängt bei den zuständigen Stellen auf ein geändertes Tempolimit auf der Südtangente zwischen Rheinbrücke und Mühlburg: Tempo 60 für Lkw und Tempo 80 für Pkw.
8. Die Stadtverwaltung stellt die Ergebnisse zu den Antragspunkten 1 bis 7 im Planungsausschuss und anschließend in der Öffentlichkeit vor.

Sachverhalt/Begründung:

Die Rheinquerung zwischen Maxau und Wörth ist die ideale Lage einer Verbindung zwischen Karlsruhe und der Pfalz für den Regionalverkehr und durch keine andere Querung zu ersetzen. Ziel der Stadt und der zuständigen Straßenbehörden muss es daher sein, diese Verbindung auf lange Sicht und nachhaltig zu sichern. Da die heutige Brücke erstens den konstruktionsbedingten Nachteil nur eines tragenden Kastens und zweitens wie jedes Bauwerk eine endliche Haltbarkeit besitzt, gilt es, rechtzeitig eine Ersatzlösung zu planen und die Mittel für deren Bau gerade in Zeiten schwacher Kassen zu sichern.

Verschiedene Gruppierungen, Fachleute und Politiker aus Karlsruhe schlagen eine Lösung vor, bei der zuerst eine halbe Brücke zwischen der Straßen- und Eisenbahnbrücke gebaut wird. Weitere Schritte: Umlegen des Verkehrs auf diese Hälfte, Abriss der alten Brücke, Errichtung des zweiten Hälfte direkt an Ort und Stelle, Verschieben der zuerst errichteten Hälfte neben die zweite Hälfte. Dies sichert eine Nutzbarkeit der Rheinquerung mit zwei Fahrspuren in jeder Fahrtrichtung während der gesamten Bauzeit.

Zudem sollte es Bestreben sein, die jetzige Rheinbrücke möglichst lange, mindestens bis zur Fertigstellung der Ersatzbrücke in gutem Zustand zu erhalten. Eine geringere Geschwindigkeit und eine Schonung der konstruktionstechnisch besonders belasteten Außenspuren würden dazu beitragen. Eine einheitliche geringere Maximalgeschwindigkeit würde darüber hinaus zu einem besseren Verständnis der Brückenbenutzer für die Tempoüberwachung beitragen.

Unabhängig davon müssen die zuständigen Behörden bei Planungen die neuesten und belastbarsten Zahlen heranziehen (hier das von der Stadt beauftragte PTV-Gutachten mit drei Szenarien). Die bei der Planung einer 2. Rheinbrücke vom RP angenommenen Verkehrsprognosen erfüllen diese Forderung eindeutig nicht; unter anderem sind sie nicht an der Entwicklung der vergangenen Jahre („Stagnation“) geeicht. Auch liegt den RP-Zahlen die für Karlsruhe unakzeptable Vision einer internationalen Ost-West-Verbindung auf Karlsruher Gemarkung zugrunde. Vielmehr

muss es Ziel einer verantwortlichen Verkehrs-, Siedlungs- und Umweltpolitik sein, den Fernverkehrsanteil durch Karlsruhe zu senken; insbesondere Mautflüchtlinge über die B 10 (Südtangente) gilt es abzuwehren. Ein Tempolimit von 60 km/h für Lkw und 80 km/h für Pkw ab Rheinbrücke bis Mühlburg dient hier zusätzlich dem Lärmschutz (vor allem für Knielingen-Ost und Mühlburg) sowie einem gleichmäßigeren Fluss des Verkehrs.

unterzeichnet von:

Lüppo Cramer

Dr. Eberhard Fischer

Margot Döring

Hauptamt - Sitzungsdienste

8. Oktober 2010