

**INTERFRAKTIONELLER A N T R A G**

der Stadträte Klaus Stapf und Tim Wirth (GRÜNE) sowie der GRÜNE-Gemeinderatsfraktion, der Stadträte Lüpko Cramer und Dr. Eberhard Fischer (KAL) sowie der KAL-Gemeinderatsfraktion vom 15. Februar 2007

**Reduzierung des MIV auf der Rheinbrücke bei Karlsruhe**

1. Der Gemeinderat unterstützt alle Maßnahmen, um die Zahlen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) über die jetzige Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe zu senken. Dazu wird als erster Baustein folgende Einzelmaßnahme umgesetzt bzw. nachdrücklich vorangetrieben:  
Entwicklung eines Konzeptes, um sowohl den Pendlerverkehr als auch den Güterverkehr zu Unternehmen in Karlsruhe und in Wörth zu verbessern und umweltfreundlich zu gestalten. Schienen- und Radverkehr wie auch Rheinschiffahrt sind dabei vorrangig zu berücksichtigen. Die vorhandene Straßenverkehrsinfrastruktur ohne Erweiterung ist Grundlage. An dem Konzept sind neben städtischen Verkehrsplanern die städtischen Nahverkehrsgesellschaften, der Karlsruher Hafen und externe Verkehrsplanungsbüros zu beteiligen.
2. Die Stadt Karlsruhe fordert bei den Verkehrsministerien der Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz sowie dem Bundesverkehrsministerium eine geänderte Planung für den Fernverkehr durch die Technologieregion, insbesondere für die B10 (Südtangente) durch Karlsruhe. Dazu wird die Stadtverwaltung nach Abstimmung mit dem Gemeinderat mit einem Alternativkonzept vorstellig.
3. Die Stadtverwaltung stellt dem Gemeinderat ihre Bemühungen um einen detaillierten Sanierungsplan für die bestehende Rheinbrücke bis zur Jahresmitte 2007 vor. Dieser enthält folgende Punkte: Auflistung der bestehenden Schäden und des voraussichtlichen Sanierungsbedarfs; Darstellung der Sanierungsverfahren, daraus abgeleitet ggf. notwendige (Teil-)Sperrungen; Zeitplan, wann welche Maßnahmen notwendig werden bzw. welche Maßnahmen bereits geplant sind. Der mit dem Gemeinderat zuvor abgestimmte Sanierungsplan wird öffentlich vorgestellt.

## **Sachverhalt / Begründung:**

Unabhängige Verkehrsforscher (Beispiel Prof. Dr. Hartmut Topp im Impulsreferat „Verkehr/Mobilität“ zum Masterplan 2015) prognostizieren aufgrund der steigenden Energiepreise, der demografischen Entwicklung und des Trends „zurück in die Stadt“ aktuell stagnierende und langfristig sinkende Zahlen im MIV. Der Oberbürgermeister hat aktuell eine städtische Verkehrsuntersuchung zu diesem Thema angeregt.

Unabhängig von der zukünftigen Verkehrsbelastung über den Rhein würde ein zweiter Rheinübergang auf Karlsruher Gemarkung zu hohen Belastungen (Lärm, Schadstoffe, Flächenverbrauch, Verminderung der Lebensqualität) des dichtest besiedelten Gebiets in der Technologieregion führen. Ein zweiter Rheinübergang auf Karlsruher Gemarkung ist daher nicht zu akzeptieren.

Eine nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrspolitik muss zudem global denken. Die negativen Auswirkungen von Verkehr auf das Klima (CO<sub>2</sub>-Ausstoß) müssen minimiert werden. Eine zweite regionale Straßenverbindung über den Rhein wäre absolut kontraproduktiv; eine Verlagerung innerhalb des Modal Splits auf umweltfreundlichere Verkehrsträger als den MIV ist dagegen ein Gebot für heute und die Zukunft.

Weitere Verbesserungen der im Vergleich der Regionen guten Verkehrsanbindung für die regionale Wirtschaft und deren Arbeitnehmer müssen mit Hilfe von ÖPNV, Schifffahrt und Radverkehr, ohne Erweiterung des bestehenden Straßennetzes erzielt werden. Die direkte Belastung für die Karlsruher Bevölkerung wie auch die indirekte, überregionale Belastung muss abnehmen. Die Antragsteller weisen ausdrücklich auf die Ergebnisse der regelmäßigen Bürgerumfragen, der Konferenzen zum Masterplan 2015 und auf die Forderungen von Karlsruher Bürgervereinen und Umweltinitiativen hin.

Zur bestehenden Rheinbrücke: Ziel ist die nachhaltige Erhaltung dieser Straßenverbindung durch laufende Sanierung. Eine Politik des Verschleppens notwendiger Maßnahmen, so dass das Bauwerk „verkommt“, lehnen die Antragsteller ab. Eine Totalsperrung der Brücke gilt es zu vermeiden. Sollte das Regierungspräsidium weiterhin nur unvollständig und nicht-öffentlich informieren, lässt die Stadtverwaltung ein eigenes Sanierungsgutachten erarbeiten und greift hierbei zum Beispiel auf den bei der Universität Karlsruhe vorhandenen Sachverstand zurück (vgl. interfraktionellen Antrag der SPD-, der Grünen- und der KAL-Fraktion vom 13. Dezember 2005, behandelt in der GR-Sitzung vom 24. Januar 2006).

gez. Klaus Stapf

gez. Tim Wirth

gez. Lüppo Cramer

gez. Dr. Eberhard Fischer

Hauptamt - Sitzungsdienste -  
15. März 2007