

Kleine Anfrage

der Abg. Regina Schmidt-Kühner SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Verkehrsbelastung und Sanierungsbedarf der Rheinbrücke Karlsruhe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Verkehrsbelastungszahlen liegen für die Rheinbrücke Karlsruhe – Wörth vor und wie verteilt sich das Aufkommen über den Tages-, Wochen- und Jahresverlauf?
2. Wie setzt sich die Verkehrsmenge nach Fahrzeugarten und Zielgebieten zusammen?
3. Wie haben sich diese Verkehrsbelastungszahlen in den letzten Jahren entwickelt und welche Verkehrsprognosen liegen für die Zukunft vor?
4. Gibt es unterschiedliche Verkehrsprognosen für Entwicklungsszenarien mit und ohne eine Kapazitätserweiterung bei der Rheinquerung im Bereich Karlsruhe?
5. Setzen sich die beobachteten Verkehrsströme des Brückenabschnitts im Verlauf der Anschlussstraßen nahtlos fort oder gibt es direkt nach der Rheinbrücke erhebliche Verteilerverkehre?
6. Welche Möglichkeiten bestehen, durch intelligente Verkehrslenkungsmaßnahmen die Kapazität der Brücke bzw. der anschließenden Straßen zu erhöhen?
7. Wann stehen Sanierungsmaßnahmen für die Rheinbrücke an und welche Verkehrsbeeinflussungen gehen davon zwangsläufig aus?

8. Durch welche Formen des Baustellenmanagements bzw. einer abgestuften und zeitlich versetzten Sanierung könnte eine Verkehrsbeschränkung durch Bauarbeiten minimiert werden?
9. Wann wird die in der Umweltrisikoeinschätzung (Bundesverkehrswegeplan) aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik für eine Kapazitätserweiterung bei der Rheinquerung abgearbeitet sein?
10. Liegen bereits Zwischenergebnisse der noch laufenden Umweltverträglichkeitsprüfung für diese Projektplanung vor und wie sollen dabei die Belange der Natura 2000-Gebiete in den Rheinauen, wie auch von Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebieten, berücksichtigt werden?

15. 02. 2005

Schmidt-Kühner SPD

Begründung

Erst wenn feststeht, wie lange und wie umfangreich die bestehende Rheinbrücke saniert werden muss, können auch entsprechende Verkehrsbeeinträchtigungen und daraus resultierende Befehls- bzw. Ersatzmaßnahmen kalkuliert werden. Für eine generelle Kapazitätserweiterung der Rheinquerung im Bereich Karlsruhe wiederum ist die Vorlage der Verkehrsbelastungszahlen notwendig.

Antwort

Mit Schreiben vom 13. März 2005 Nr. 85–3941.5/85 beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Verkehrsbelastungszahlen liegen für die Rheinbrücke Karlsruhe – Wörth vor und wie verteilt sich das Aufkommen über den Tages-, Wochen- und Jahresverlauf?*
2. *Wie setzt sich die Verkehrsmenge nach Fahrzeugarten und Zielgebieten zusammen?*
5. *Setzen sich die beobachteten Verkehrsströme des Brückenabschnitts im Verlauf der Anschlussstraßen nahtlos fort oder gibt es direkt nach der Rheinbrücke erhebliche Verteilerverkehre?*

Zu 1., 2. und 5.:

Im Jahr 1999 wies die Rheinbrücke eine Verkehrsbelastung von 79.300 Kfz/Tag (Durchschnittlicher Verkehr in 24 h) auf. Eine Dauerzählstelle auf der Rheinbrücke zählt kontinuierlich den Verkehr und belegt eine steigende Verkehrszunahme. Die Auswertung erfolgt durch die Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz (Landesbetrieb für Straßen und Verkehr, Koblenz). Erfahrungsgemäß liegen die Wochenspitzen am Montag und am Freitag über dem Durchschnitt, während an den Wochenenden die Verkehrsbelastung eher unterdurchschnittlich ist.

An der Zählstelle wird der Personen- und Güterverkehr getrennt ermittelt. Der Güterverkehr betrug im Jahr 1999 ca. 14 % des Gesamtverkehrs. Der überwiegende Teil des aus der Pfalz rheinquerenden Verkehrs hat als Ziel Karlsruhe. Eine erste Aufspaltung der Verkehrsströme auf der B 10 erfolgt in Höhe des Anschlusses Knielingen, die nächste am Anschluss „Kühler Krug“ auf die B 36 in Nord- und Südrichtung.

3. *Wie haben sich diese Verkehrsbelastungszahlen in den letzten Jahren entwickelt und welche Verkehrsprognosen liegen für die Zukunft vor?*
4. *Gibt es unterschiedliche Verkehrsprognosen für Entwicklungsszenarien mit und ohne eine Kapazitätserweiterung bei der Rheinquerung im Bereich Karlsruhe?*

Zu 3. und 4.:

Die Auswertungen der Dauerzählstelle auf der Rheinbrücke haben eine erhebliche Verkehrszunahme in den letzten Jahren ergeben. Basierend auf einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2001 werden für das Jahr 2015 105.000 Kfz/Tag prognostiziert. Dabei wurden für verschiedene Planfälle unterschiedliche Verkehrsprognosen ohne bzw. mit einer neuen Rheinbrücke ermittelt.

6. *Welche Möglichkeiten bestehen, durch intelligente Verkehrslenkungsmaßnahmen die Kapazität der Brücke bzw. der anschließenden Straßen zu erhöhen?*

Zu 6.:

Bei der hohen Verkehrsbelastung auf der B 10 sowie entlang der Südtangente und den parallelen städtischen Straßen sind keine Leistungsfähigkeitsreserven mehr vorhanden, so dass durch Verkehrslenkungsmaßnahmen keine weiteren Kapazitätserhöhungen erzielt werden können.

7. *Wann stehen Sanierungsmaßnahmen für die Rheinbrücke an und welche Verkehrsbeeinflussungen gehen davon zwangsläufig aus?*
8. *Durch welche Formen des Baustellenmanagements bzw. einer abgestuften und zeitlich versetzten Sanierung könnte eine Verkehrsbeschränkung durch Bauarbeiten minimiert werden?*

Zu 7. und 8.:

Die Rheinbrücke ist erheblichen Schwingungen sowie einer starken Torsionsbelastung ausgesetzt. Die erhebliche Verkehrszunahme in den letzten Jahren führte zu einer Erhöhung der Lastwechsel und damit zu einer Abnahme der Brückenlebensdauer. In einer Untersuchung im Jahr 1997 wurde die Restlebensdauer der Fahrbahnplatte rechnerisch bei einer sechsstreifigen Verkehrsführung mit noch rund 15 bis 20 Jahren ermittelt. Ab 2005 gerechnet, verbliebe damit eine theoretische Restlebensdauer von ca. 8 bis 13 Jahren. Danach wäre eine umfassende Instandsetzung erforderlich.

Für eine grundhafte Instandsetzung des Überbaus ist zumindest von einer Teilspernung und erforderlichenfalls auch von einer zeitweisen Vollsperrung auszugehen. Sollte zu diesem Zeitpunkt auch ein Auswechseln der Seile erforderlich werden, ist eine Vollsperrung unumgänglich.

Die Art der erforderlichen Verkehrsbeschränkungen (Teilspernung oder Vollsperrung) im Zuge der Generalinstandsetzung ist abhängig von dem Schadensumfang, der erst zum Zeitpunkt der Instandsetzung genau festgestellt werden kann. Erst auf dieser Basis kann dann auch ein genauer Bauablaufplan erstellt werden.

9. Wann wird die in der Umweltrisikoeinschätzung (Bundesverkehrswegeplan) aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik für eine Kapazitäts-erweiterung bei der Rheinquerung abgearbeitet sein?

10. Liegen bereits Zwischenergebnisse der noch laufenden Umweltverträglichkeitsprüfung für diese Projektplanung vor und wie sollen dabei die Belange der Natura 2000-Gebiete in den Rheinauen, wie auch von Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebieten, berücksichtigt werden?

Zu 9. und 10.:

Der nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorliegende naturschutzfachliche Planungsauftrag erstreckt sich auf Gebiete in Rheinland-Pfalz und wird im Rahmen der erforderlichen Genehmigungsverfahren von Rheinland-Pfalz abgearbeitet werden.

Erste Ergebnisse aus der noch laufenden Umweltverträglichkeitsstudie sind bekannt. Zur abschließenden Beurteilung und Abwägung der verschiedenen Varianten sind noch die Eingriffe in Natura 2000-Gebiete zu berücksichtigen und hinsichtlich ihrer Auswirkungen vergleichend zu untersuchen.

Mappus
Minister für Umwelt und Verkehr