

Kleine Anfrage

des Abg. Johannes Stober SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Leistungsfähigkeit der geplanten zweiten Rheinbrücke
zwischen Wörth und Karlsruhe**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie wurde im Zuge des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe die Leistungsfähigkeit der neuen Brücke sowie des umgebenden Straßennetzes für den Fall einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke im Detail geprüft?
2. Mit welchen Fahrzeugzahlen ist im Fall einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke an einem Normalwerktag auf den einzelnen Zu- und Abfahrtsrampen am Wörther Kreuz zu rechnen (Darstellung getrennt nach Gesamtzahl und Zahl der Lkw) und ist sie der Auffassung, dass diese für die geschilderte Situation ausreichend groß dimensioniert sind?
3. Mit welchen Fahrzeugzahlen ist im Fall einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke an einem Normalwerktag auf den einzelnen Zu- und Abfahrtsrampen an der neuen Anschlussstelle Jockgrim (Verknüpfung zwischen der B 9 und der neuen Rheinbrücke) zu rechnen (Darstellung getrennt nach Gesamtzahl und Zahl der Lkw) und ist sie der Auffassung, dass diese für die geschilderte Situation ausreichend groß dimensioniert sind?
4. Ist das Ölkreuz auf badischer Seite ausreichend groß dimensioniert, dass dort auch der Begegnungsverkehr größerer Lkws kein Problem darstellt?

27. 10. 2011

Stober SPD

Begründung

Die geplante zweite Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe wurde in der Vergangenheit immer wieder politisch protegiert mit dem Argument, dass im Falle einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe nur so ein Verkehrsinfarkt in der Region verhindert werden kann.

Allerdings begründen die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen ernsthafte Zweifel an dieser These. Dies liegt allerdings nicht an der geplanten neuen Rheinbrücke selbst, sondern an den Zufahrtsrampen, die auf rheinland-pfälzischer Seite am Wörther Kreuz nur einstreifig ausgeführt sind und an der geplanten neuen Anschlussstelle Jockgrim auch nur einstreifig ausgeführt werden sollen. Da der größte Verkehrsstrom in diesem Fall von der A 65 kommend über die B 9 und die geplante neue Rheinbrücke auf die Karlsruher Südtangente führen würde (bzw. umgekehrt in die andere Richtung), ist insbesondere die Leistungsfähigkeit dieses Pfades intensiv zu untersuchen. Allerdings lassen sich in den Planfeststellungsunterlagen für die Anschlussstelle Jockgrim nur reine Verkehrszahlen – ohne Beleg der verkehrlichen Leistungsfähigkeit – dazu finden. Für das ebenfalls betroffene Wörther Kreuz fehlen die Zahlen sogar ganz. Es stellt sich daher die Frage, inwieweit die Leistungsfähigkeit dieser beiden Knotenpunkte für den Fall der Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke im Rahmen des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens überhaupt ernsthaft untersucht wurde.

Auf badischer Seite stellt sich die Frage der verkehrlichen Leistungsfähigkeit im Sperrungsfall dagegen nicht, da in diesem Fall rechtsrheinisch alle Rampen zweistreifig befahrbar sind. Dagegen stellt sich dort die Frage, ob das südlich der Südtangente gelegene „Anschlussrohr“, in dem sich die Verkehrsströme von Maxau auf die neue Rheinbrücke sowie von der neuen Rheinbrücke auf die Südtangente begegnen, überhaupt breit genug ausgelegt ist, dass auch der Begegnungsverkehr größerer Lastkraftwagen kein Problem darstellt.

Antwort

Mit Schreiben vom 17. November 2011 Nr. 2-3941.5/85 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie wurde im Zuge des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe die Leistungsfähigkeit der neuen Brücke sowie des umgebenden Straßennetzes für den Fall einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke im Detail geprüft?

Die Auswirkungen einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke wurden als Planungsfall 2 im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur 2. Rheinbrücke untersucht. In diesem Zusammenhang wurde für den Bereich der 2. Rheinbrücke eine Verkehrsbelastung von ca. 92.500 Kfz/24 h, davon 9.700 Lkw, ermittelt. Die Spitzenstunde wird mit 8 bis 10 % des Tageswertes angegeben, d. h. die 2-streifigen Richtungsfahrbahnen wären in der Spitzenstunde stark belastet bzw. überlastet. Auch in den restlichen Tagesstunden wäre mit einer hohen Auslastung zu rechnen. Das Ein- und Ausfahren an den Knotenpunkten wäre erschwert. Für den begrenzten Zeitraum einer möglichen Brückensperrung wird eine Verkehrsabwicklung mit schlechter Verkehrsqualität über die 2. Rheinbrücke allerdings als günstiger angesehen als eine stark umwegige Verkehrsführung über die Rheinbrücken bei Germersheim bzw. Iffezheim/Wintersdorf im Falle einer fehlenden 2. Rheinbrücke.

2. *Mit welchen Fahrzeugzahlen ist im Fall einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke an einem Normalwerktag auf den einzelnen Zu- und Abfahrtsrampen am Wörther Kreuz zu rechnen (Darstellung getrennt nach Gesamtzahl und Zahl der Lkw) und ist sie der Auffassung, dass diese für die geschilderte Situation ausreichend groß dimensioniert sind?*
3. *Mit welchen Fahrzeugzahlen ist im Fall einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke an einem Normalwerktag auf den einzelnen Zu- und Abfahrtsrampen an der neuen Anschlussstelle Jockgrim (Verknüpfung zwischen der B 9 und der neuen Rheinbrücke) zu rechnen (Darstellung getrennt nach Gesamtzahl und Zahl der Lkw) und ist sie der Auffassung, dass diese für die geschilderte Situation ausreichend groß dimensioniert sind?*

Die Beantwortung der Fragen 2 und 3 erfolgte durch das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz, da sich die Fragen auf den im Zuständigkeitsbereich des Landes Rheinland-Pfalz liegenden Planungsabschnitt beziehen. Von dort erhielt die Landesregierung folgende Stellungnahme:

Eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung der beiden Knotenpunkte Wörther Kreuz und Anschlussstelle Jockgrim wurde durchgeführt. Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung führt unter anderem zu dem Ergebnis, dass für den Planfall „Neubau zweite Rheinbrücke und Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke“ in der Spitzenstunde die einzelnen Zu- und Abfahrtsrampen nicht ausreichend dimensioniert sind und folglich – wie derzeit auch – vereinzelt Stauerscheinungen auftreten. Im Bedarfsfall könnten je nach Belastungsfall die Rampen unter Baustellenbedingungen auch zweistreifig betrieben werden.

4. *Ist das Ölkreuz auf badischer Seite ausreichend groß dimensioniert, dass dort auch der Begegnungsverkehr größerer Lkws kein Problem darstellt?*

Das in der Begründung zur Kleinen Anfrage angesprochene südlich der Südtangente gelegene „Anschlussrohr“, in dem sich die Verkehrsströme von Maxau auf die neue Rheinbrücke sowie von der neuen Rheinbrücke auf die Südtangente begegnen, wird heute bereits im Gegenverkehr betrieben. Probleme hinsichtlich des Begegnungsverkehrs zwischen Lkw's sind nicht bekannt.

Im Falle der Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke würde am Ölkreuz die südliche Verbindungsrampe, die derzeit im Gegenverkehr betrieben wird, in eine 2-streifige Verbindungsrampe ummarkiert, die nur durch den Richtungsverkehr von der 2. Rheinbrücke zur Südtangente genutzt wird. Eine direkte Verbindung von der Anschlussstelle Maxau über das Ölkreuz zur 2. Rheinbrücke würde es während dieses Zeitraums nicht geben. Damit entfielen auch der Begegnungsverkehr auf dieser Rampe. Der von Maxau kommende Verkehr müsste im Falle der Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke über die Südtangente bis zur Anschlussstelle Honsellstraße fahren, um dann über das städtische Netz wieder auf die Südtangente Richtung Rheinland-Pfalz aufzufahren. Im Bereich der Anschlussstelle Honsellstraße wären hierfür geringfügige bauliche Anpassungsarbeiten durchzuführen. Dieser Umweg erscheint angesichts der geringen Verkehre aus Maxau in Richtung Rheinland-Pfalz für die begrenzte Zeit einer möglichen Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke als zumutbar.

Dr. Splett
Staatssekretärin