



Länderübergreifende Arbeitsgruppe „Leistungsfähige Rheinquerung Karlsruhe/ Wörth“

2. Sanierungsmaßnahmen an der Rheinbrücke Maxau 2012

2.a Begründung für eine 4+0 Verkehrsführung

Die Instandsetzungsarbeiten 2012 umfassen die Erneuerung der Fahrbahnübergangskonstruktionen (FBÜ) über die gesamte Breite an beiden Enden der Brücke. Der Aus- und Einbau kann nur über die komplette Breite einer Brückenhälfte erfolgen, da auf der Widerlagerseite die FBÜ einbetoniert wird und erst nach Aushärtung des Betons wieder befahrbar ist.

Die Erneuerung der FBÜ ist daher nur unter Vollsperrung einer Brückenhälfte möglich (4+0 Verkehr). Bei der gewählten 4+0 Verkehrsführung sind nur zwei Sperrungen erforderlich:

1. die Fahrtrichtung Wörth-Karlsruhe und
2. die Fahrtrichtung Karlsruhe-Wörth.

Gleichzeitig erfolgt die Prüfung der Tragkabel und der Deckanstrich der Tragkabel wird erneuert. Diese Arbeiten werden innerhalb des für den Austausch der FBÜ erforderlichen Zeitfenster ausgeführt. Zusätzliche Sperrungen sind daher nicht erforderlich.

Die Verkehrsführung auf einer Richtungsfahrbahn mit einem Wechsel der Fahrstreifenanzahl im Verhältnis 3:1 oder 1:3 entsprechend des Hauptverkehrsflusses zu den Verkehrsspitzenzeiten durch eine Wechselverkehrszeichenanlage wurde untersucht und kann aus folgenden Gründen nicht umgesetzt werden:

A) Die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite beträgt 11,25 m. Bereits heute stellt die Fahrstreifenaufteilung mit 3,0 m in den jeweils äußeren Fahrstreifen mit LKW-Benutzung und 2,45 m in den jeweils inneren Fahrstreifen (nur für PKW-Benutzung) die geringst mög-

liche Abmessung für eine Baustellenverkehrsführung mit Mitteltrennung dar. Eine wechselnde Fahrstreifeneinteilung erfordert die Markierung von doppelten, unterbrochenen Leitlinien und eine Mindestfahrstreifenbreite von ca. 3,1 m für alle Fahrstreifen. Dabei sind noch keine Abstände zu Bordsteinen am Fahrbahnrand eingerechnet. Die Fahrbahn müsste demnach mindestens 12,90 m breit sein, um überhaupt ein Wechselwegweisungssystem einrichten zu können.

B) Durch die eingeräumte Verbesserung des Verkehrsflusses in der stärker belasteten Hauptverkehrsrichtung entsteht zwangsläufig eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit in der Gegenrichtung, da lediglich ein Fahrstreifen zur Verfügung steht. Es ist zu erwarten, dass die ebenfalls stark belastete einstreifige Verkehrsführung zu heute nicht vorhandenen Stauerscheinungen in der Gegenrichtung führen wird.

C) Die Verkehrsführung entwickelt sich aus einer zweibahnigen, 6-streifigen Straße in jeder Fahrtrichtung. Die Dreistreifigkeit muss in jeder Fahrtrichtung aufrechterhalten werden, jedoch auch auf einen Fahrstreifen zurückgeführt werden können. Außerdem ist eine Überleitung vor und nach dem Bauwerk vorhanden, die ebenfalls dreistreifig geführt werden müsste. Eine nur aus Signalen über der Fahrbahn und Hinweistafeln am Fahrbahnrand bestehende Einziehung von zwei Fahrstreifen, die mehrmals täglich wechselt, kann aus Sicherheitsgründen ohne weitere Absperrungsmaßnahmen zwischen den Fahrstreifen nicht vollzogen werden. Auch eine Mitteltrennung der gegenläufigen Fahrstreifen ist dann nicht mehr möglich.

D) Die temporäre Installation einer vollfunktionsfähigen, automatischen Wechselwegweisung für den Baustellenabschnitt der Brücke erfordert geschätzt 9 Schilderbrückenstandorte, davon 3 auf der Rheinbrücke. Zudem sind mehrere Wechselverkehrszeichen an den Standorten der Schilderbrücken erforderlich. Alle Standorte sind miteinander zu verkabeln. Die entstehenden Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen, der gemäß den Ausführungen unter B) ohnehin zweifelhaft ist.

E) In der morgendlichen Hauptverkehrszeit bringt eine dreistreifige Verkehrsführung keine Verbesserung, da die Dreistreifigkeit beim „Knielinger Pförtner“ wieder auf zwei Fahrspuren reduziert werden müsste. Die Auswirkungen der Öffnung des „Knielinger Pförtner“ werden in Themenblock 5a abgehandelt

2.b Intensive Öffentlichkeitsarbeit (Infoschreiben an Firmen und ÖPNV-Träger, ÖPNV-Umstiegswerbung, Mitfahrgelegenheitenportal in den großen Firmen etc.)

Nachfolgend sind die Termine zur Abstimmung sowie die Aktivitäten zur Information der Presse und der Öffentlichkeit über die Notwendigkeit sowie den Umfang und die Dauer der erforderlichen Arbeiten bei der Sanierung der Rheinbrücke Karlsruhe - Maxau chronologisch aufgeführt:

07.12.2011: Behördentermin:

Abstimmung der Bauzeit und der Verkehrsführung mit maßgeblichen Behörden aus Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg. Neben dem Regierungspräsidium Karlsruhe waren Vertreter des Landesbetriebes Mobilität Speyer und Montabaur, der Polizei Wörth, des Landkreises Germersheim und der Stadt Karlsruhe anwesend.

Anlage 1: [Protokoll vom 07.12.2011](#)

17.01.2012: Erste Pressemitteilung:

Frühzeitige Information der Verkehrsteilnehmer über den Zeitraum der Baumaßnahme und über die zu erwartenden Behinderungen.

Anlage 2: [Pressemitteilung des Regierungspräsidiums](#)

17.01.2012: Erste Information an anliegende Firmen, Verkehrsverbund und Stadt Karlsruhe. Inhalt wie datumsgleiche Pressemitteilung.

18.05.2012: Zweite Pressemitteilung:

Information über Zeitraum und Umfang der Arbeiten sowie die zu erwartenden Behinderungen.

Anlage 3: [Pressemitteilung des Regierungspräsidiums](#)

18.05.2012: Zweite Information an anliegende Firmen:

Anregung zur Bildung von Fahrgemeinschaften, zur Nutzung des ÖPNV und zur Nutzung des Portals „PocketTaxi“.

Anlage 4: [Informationsschreiben vom 18.05.2011](#)

19.06.2012: Pressetermin vor Ort mit Staatssekretärin Dr. Gisela Splett und Regierungspräsidentin Nicolette Kressl:

Informationsveranstaltung über den Umfang, die Notwendigkeit und die Dauer der Arbeiten. Eingehende Erläuterung der erforderlichen Arbeiten. Erläuterung, dass in der Hauptsache kleinflächige Arbeiten stattfinden und dass z.B. Beschichtungsarbeiten nicht bei jeder Witterung ausgeführt werden können.

Anlage 5: [Pressemitteilung vom 19.06.12](#)

25.06.2012: Pressegespräch mit den BNN Region Karlsruhe im Regierungspräsidium:

Weitere, eingehende Erläuterungen über den Umfang, die Notwendigkeit und die Dauer der Arbeiten.

Veröffentlichung in den BNN vom 27.06.2012 als Artikel in der Form von „Fragen und Antworten“. Anlage 6: [Presseartikel](#) und [FAQ's](#) sind beigefügt.

09.07.2012: Veröffentlichung einer Zusammenstellung von FAQs zur Sanierung der Rheinbrücke Maxau auf der Homepage des Regierungspräsidiums unter dem Link: [Regierungspräsidium Baden-Württemberg](#)

Mobilitätsmanagement

bei Sanierungsarbeiten an der bestehenden Rheinbrücke

Aufgrund der Erfahrungen der diesjährigen Sanierungsarbeiten an der Rheinbrücke wurden für zukünftige Baumaßnahmen folgende Vorschläge zur Verbesserung der Mobilität erarbeitet. Diese wurden zum Teil bereits umgesetzt.

Neben einer Bauzeitverkürzung kann ein zielgerichtetes und kreatives Mobilitätsmanagement zusätzlich helfen, die negativen Folgen einer Baumaßnahme für den Verkehr zu minimieren. Hierbei sind die folgenden zentralen Themenfelder möglich:

- Information
- Verflüssigung des Verkehrs
- Verlagerung des Straßenverkehrs in stauarme Zeiträume
- Verlagerung auf andere Verkehrsträger

In Bezug auf die Rheinbrücke Maxau sind innerhalb dieser Themenfelder die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen grundsätzlich denkbar:

Nr.	Bezeichnung	kurzfristig umsetzbar	finanzieller Aufwand	personeller Aufwand	bereits umgesetzt
1	Information				
1.1	Mobilitätsgipfel im Vorfeld der Maßnahme unter Beteiligung aller maßgebenden Stellen	nein	gering	mittel	nein
1.2	Pressemitteilungen und Pressetermine	ja	gering	mittel	ja
1.3	Plakate / Anzeigen in der Presse	ja	mittel	gering	nein
1.4	Wurfsendungen/ Flyer	nein	hoch	gering	nein
1.5	Informationswerbeartikel	nein	hoch	gering	nein
1.6	Informationsschreiben an betroffene Firmen	ja	gering	gering	ja
1.7	Internetseite mit Mobilitäts- und Baustelleninformationen (Aufschaltung aller im Baustellenbereich verfügbaren Webcams)	nein	gering	gering	nein
1.8	Baustellenblog (ohne Kommentierungsfunktion)	ja	gering	gering	nein

Nr.	Bezeichnung	kurzfristig umsetzbar	finanzieller Aufwand	personeller Aufwand	bereits umgesetzt
1.9	Newsletter	ja	gering	gering	nein
1.10	Informationen über lokale Radiosender (aktuelle Verkehrsmeldungen, Verhaltensempfehlungen)	nein	hoch	mittel	nein
1.11	Informationsschilder im Baustellenbereich (z.B. Baustellen-Count-Down sowie Adresse für weitere Infos)	ja	gering	gering	nein
1.12	überregionale Stauwarngeräte für den Fernverkehr	nein	mittel	gering	nein
1.13	Baustelleninformationstag für die Öffentlichkeit	ja	gering	mittel	nein
2	Verflüssigung des Verkehrs				
2.1	großräumige Umleitung des Schwerverkehrs über die Rheinbrücke Germersheim (ggf. temporär während des Berufsverkehrs)	nein	hoch	mittel	nein
2.2	Verhinderung/Erschweren von Schleichverkehren	nein	hoch	mittel	nein
2.3	Sperrung der Auffahrten im direkten Einzugsbereich zur Baustelle hin während des Berufsverkehrs (in Fahrtrichtung KA: Auffahrt Maximiliansau; in Fahrtrichtung Wörth: Auffahrten Knielingen, Ölkreuz und Maxau); die Abfahrten bleiben offen.	nein	mittel	gering	nein
2.4	Rücknahme der Spurerweiterung in Fahrtrichtung Wörth in der Knielinger Kurve, dadurch durchgängige Zweistreifigkeit ab der Honselbrücke.	nein	mittel	gering	nein
2.5	Notfallmanagement zur Minimierung der Eingriffszeiten in Ausnahmesituationen	nein	gering	mittel	nein
2.6	Einrichtung temporärer Verkehrssicherungen, die eine flexible Reaktion zulassen.	nein	hoch	hoch	nein
3	Verlagerung des Verkehrs in stauarme Zeiträume				
3.1	Nutzung der Ferienzeiten	nein	gering	gering	ja
3.2	Beeinflussung des Lieferverkehrs zu und von Unternehmen im Einzugsbereich der Rheinbrücke	nein	gering	gering	nein
3.3	Flexibilisierung von Arbeitszeiten von Mitarbeitern, die über die Rheinbrücke nach KA pendeln	nein	gering	gering	nein
4	Verlagerung auf andere Verkehrsträger				
4.1	Einrichtung einer Mitfahrzentrale	nein	mittel	mittel	nein
4.2	aktive Bewerbung des ÖPNV, ggf. auch mit Freifahrscheinern oder Sonderkonditionen	ja	gering - hoch	mittel	nein
4.3	quantitativer Ausbau des ÖPNV-Angebots	nein	hoch	mittel	nein
4.4	temporärer Ausbau der Park+Ride-Angebote	nein	mittel	mittel	nein

2.c Gutachterliche Begleitung der Stausituation während der Sanierung 2012 (Status Quo als Vergleichsfall vorab)

An der Rheinbrücke Karlsruhe werden vom 4. Juni bis zum 1. Oktober 2012 Sanierungsarbeiten vorgenommen. Aufgrund der dafür erforderlichen Einrichtung einer Arbeitsstelle längerer Dauer wird es zu Verkehrsbehinderungen kommen. Durch eine Beobachtung der Verkehrssituation während der Baustellenzeit und einen Vergleich mit der ungestörten Situation sollen Erkenntnisse für die Planung späterer umfangreicher Baumaßnahmen gewonnen werden.

Beauftragt wurde mit der Erstellung des Gutachtens das Institut für Verkehrswesen des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) in Kooperation mit dem Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Universität Stuttgart Prof Dr.-Ing. Friedrich. Das Gutachten soll in Kürze vorgelegt werden.