

Antrag

der Abg. Manfred Groh u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Länderübergreifende Arbeitsgruppe und Baumaßnahmen zur zweiten Rheinbrücke bei Karlsruhe

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. was die Gründe für die Verzögerung der Ergebnisse aus den Sitzungen der länderübergreifenden Arbeitsgruppe zur zweiten Rheinbrücke sind;
2. wann dieser Faktencheck endgültig abgeschlossen ist und wann die Ergebnisse vorgelegt werden;
3. wie sie plant, mit den Ergebnissen der Arbeitsgruppe umzugehen, wenn diese sich positiv für den Bau der zweiten Rheinbrücke ausspricht;
4. wie sie plant, mit den Ergebnissen der Arbeitsgruppe umzugehen, wenn diese sich negativ für den Bau der zweiten Rheinbrücke ausspricht;
5. welche Möglichkeiten der zuständigen Behörden geprüft wurden/werden, um die Fahrbahnplatte zukünftig zu ertüchtigen;
6. wie sie die Maßnahmen bezüglich ihrer technischen, wirtschaftlichen und baubetrieblichen Umsetzung bewertet;
7. ob es mit Blick auf die technischen Verfahren Erfahrungen aus dem Ausland gibt (mit Angabe, in welchen Ländern) und falls dem so ist, um welche Verfahren es sich handelt und wie diese im Ausland bzw. vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bewertet werden;

8. um wie viele Jahre sich die Lebensdauer der bestehenden Brücke dadurch voraussichtlich verlängern lässt.

23. 05. 2012

Groh, Köbler, Raab, Razavi, Jägel CDU

Begründung

Die zweite Rheinbrücke ist eine dringend erforderliche Infrastrukturmaßnahme in Karlsruhe. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass es bedingt durch das überhöhte Verkehrsaufkommen zu größeren Verkehrsstaus kommt. Wenn nunmehr die für das Jahr 2012 vorgesehenen Instandsetzungsarbeiten beginnen, ist mit einer erheblichen weiteren Verschärfung der Verkehrssituation zu rechnen. Eine zweite Rheinbrücke, die zu einer Entlastung und somit zu einem reibungsloseren Verkehrsfluss beitragen könnte, fehlt. Es ist daher unverantwortlich keine zweite Rheinbrücke zu bauen. Es ist zu befürchten, dass die Maßnahmen der Landesregierung zu einer weiteren Verzögerung beitragen. Ein solches Verhalten fällt gleichermaßen in den Bereich der Unverantwortlichkeit.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 20. Juni 2012 Nr. 2–3941.5/85 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

- 1. was die Gründe für die Verzögerung der Ergebnisse aus den Sitzungen der länderübergreifenden Arbeitsgruppe zur zweiten Rheinbrücke sind;*

Es war vorgesehen, erste konkrete Ergebnisse der länderübergreifenden Arbeitsgruppe zu einer leistungsfähigen Rheinquerung im Juni 2012 zu präsentieren. Extern vergebene Aufträge und Untersuchungen, wie beispielsweise Verkehrssimulationen, nehmen jedoch mehr Zeit in Anspruch als vorgesehen.

- 2. wann dieser Faktencheck endgültig abgeschlossen ist und wann die Ergebnisse vorgelegt werden;*

Der Faktencheck „Leistungsfähige Rheinquerung“ fand am 18. und 22. November 2011 in Karlsruhe statt. Die Arbeitsgruppe hat den Auftrag, diesen Faktencheck auszuwerten und Lösungsvorschläge zu erarbeiten, um die bestehende Verkehrssituation zu verbessern. Ergebnisse liegen voraussichtlich Mitte Juli 2012 vor.

- 3. wie sie plant, mit den Ergebnissen der Arbeitsgruppe umzugehen, wenn diese sich positiv für den Bau der zweiten Rheinbrücke ausspricht;*

4. wie sie plant, mit den Ergebnissen der Arbeitsgruppe umzugehen, wenn diese sich negativ für den Bau der zweiten Rheinbrücke ausspricht;

Die Arbeitsgruppe beschäftigt sich mit konkreten Fragestellungen und Aufgaben, die sich während des Faktenchecks ergeben haben. Dazu gehören beispielsweise:

- Sicherstellung einer mittel- bis langfristig leistungsfähigen Rheinquerung
- Fragen bezüglich der Verkehrsprognosen
- Möglichkeiten zur Öffnung des Knielinger Pfortners und weitere Optimierungen der Bestandsachse
- Situation im Katastrophenfall

Vorrangiges Ziel der Arbeitsgruppe ist es, Verbesserungsmöglichkeiten und Alternativen zur bestehenden Verkehrssituation aufzuzeigen. Eine Positionierung für oder gegen eine zweite Rheinquerung ist nicht Gegenstand des Arbeitsauftrags.

5. welche Möglichkeiten der zuständigen Behörden geprüft wurden/werden, um die Fahrbahnplatte zukünftig zu ertüchtigen;

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden insgesamt sieben technisch unterschiedliche Möglichkeiten zur Verstärkung der Fahrbahnplatte der Rheinbrücke Maxau untersucht. Im Einzelnen waren dies zwei Aufbetonvarianten, eine Stahlblech-Polyurethan-Sandwich-Verstärkungsstruktur, der Einbau zusätzlicher Stahl Druckstreben als Fahrbahnrandverstärkung, eine Blech aufklebung mittels Epoxidharz, Asphaltbetonversteifungen in Form von Belagsmodifikationen sowie Schweißnahtvergütungen an der Fahrbahnunterseite.

6. wie sie die Maßnahmen bezüglich ihrer technischen, wirtschaftlichen und baubetrieblichen Umsetzung bewertet;

Die Machbarkeitsstudie kommt zum Ergebnis, dass lediglich vier der sieben untersuchten Varianten tatsächlich geeignet sind, eine nicht nur punktuelle sondern großflächige Verstärkung der Fahrbahnplatte zu bewirken. Diese vier Varianten wurden im Rahmen eines Variantenvergleichs einander gegenübergestellt und bewertet. Im Ergebnis erscheint bislang die Variante am vorteilhaftesten, bei der die Verstärkung der Fahrbahnplatte durch das Aufbringen einer dünnen Schicht aus ultrahochfestem Beton (UHPC) erreicht wird.

Im Hinblick auf die bauliche Umsetzung der Ertüchtigungsmaßnahme wird derzeit davon ausgegangen, dass bei optimalem Bauablauf eine halbseitige Sperrung der Brücke und damit eine sogenannte 4+0-Verkehrsführung mit je zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung über einen Zeitraum von ca. neun Monaten hinweg sowie voraussichtlich 12 bis 16 ganztägige Vollsperrungen erforderlich sind. Die Vollsperrungen sollen zur Minimierung der Verkehrseingriffe soweit wie möglich an Wochenenden erfolgen. Im Ergebnis fallen die Verkehrsbeeinträchtigungen durch die Umsetzung der innovativen UHPC-Verstärkungsmethode deutlich geringer aus, als dies bei der Umsetzung der genannten anderen technisch vergleichbaren Bauweisen möglich gewesen wäre.

7. ob es mit Blick auf die technischen Verfahren Erfahrungen aus dem Ausland gibt (mit Angabe, in welchen Ländern) und falls dem so ist, um welche Verfahren es sich handelt und wie diese im Ausland bzw. vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bewertet werden;

Beim vorgesehenen Bauverfahren handelt es sich um ein Verfahren, das im Brückenbau in Deutschland noch nicht zum Einsatz gekommen ist. Positive Erfahrungen an vergleichbaren Bauwerken wurden insbesondere in den Niederlanden sowie an einem Projekt in der Schweiz gemacht. Ungeachtet dessen soll das UHPC-Verfahren im Rahmen eines Pilotprojekts vorab getestet werden.

8. um wie viele Jahre sich die Lebensdauer der bestehenden Brücke dadurch voraussichtlich verlängern lässt.

Bei erfolgreicher Umsetzung der geplanten Verstärkungsmaßnahme wird von einer Verlängerung der Restlebensdauer des Bauwerks von mindestens 40 Jahren ausgegangen.

Dr. Splett
Staatssekretärin