

**TOP 3**

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Stadtrat	23.09.2019	öffentlich

**Vorlage der Verwaltung**  
**Verkehrsführung an der Abfahrtrampe der Konrad-Adenauer-Brücke aufgrund**  
**der Sperrung der Hochstraße Süd**

Vorlage Nr.: 20190406

**ANTRAG**

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht zu den Möglichkeiten bzw. Auswirkungen einer geänderten Verkehrsführung an der Abfahrtsrampe der Konrad-Adenauer-Brücke zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat möge entscheiden, ob eine Änderung der Verkehrsführung umgesetzt oder die derzeitige Verkehrsführung beibehalten werden soll.

## **Einführung**

Im Jahre 2017 wurde im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten an der Abfahrtsrampe der Konrad-Adenauer-Brücke in Richtung Lichtenberger Ufer durch Verzicht auf eine Kfz-Fahrspur baulich ein Zweirichtungsradweg hergestellt. Auslöser für diese Maßnahme waren Stürze von Radfahrern aufgrund des glatten Untergrundes sowie zahlreiche konflikträchtige Begegnungen zwischen Fußgängern und Radfahrern auf dem sehr beengten vorhandenen Geh- und Radweg sowie die Förderung des Radverkehrs.

Im Zusammenhang mit dem Projekt „3 Städte – 3 Plätze“ wurde dieser Zweirichtungsradweg von der Rampe bis zur Kaiser-Wilhelm-Straße verlängert. Somit entstand für Radfahrer eine attraktive Verbindung im Zweirichtungsverkehr zwischen Ludwigshafen und Mannheim. Insgesamt beliefen sich die Kosten für diese Maßnahmen auf ca. 115.000 Euro.

Abgesehen von auf die Hauptverkehrszeiten beschränkten kurzzeitigen Rückstauungen aus Richtung Mannheim ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit bzw. Verkehrsqualität festzustellen. Aufgrund der am 22. August 2019 erfolgten notwendigen Sperrung der Hochstraße Süd haben der Kfz-Verkehr und damit die Rückstauungen auf dieser Rampe deutlich zugenommen. Es wurden Forderungen laut, insbesondere bei einer längerfristigen Sperrung der Hochstraße Süd den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen und dem Kfz-Verkehr zwei Fahrspuren zur Verfügung zu stellen.

Die Verwaltung hat daher die Auswirkungen und Folgen untersucht, die eine Wiederherstellung des Urzustands nach sich ziehen wird.

## **Bauliche Herstellung des „Urzustandes“**

Zur Umsetzung des Urzustandes müssen auf einer Länge von ca. 170 m die aufgeklebten Bordsteine entfernt und die komplette hergestellte Pflasterfläche an der Rheinschanze/Lichtenberger Ufer ausgebaut und asphaltiert werden. Die Kosten hierfür werden auf ca. 230.000 Euro geschätzt. Darin enthalten sind auch Kosten für noch abzustimmende erforderliche Verkehrslenkungsmaßnahmen in Mannheim, da für die Baumaßnahme, voraussichtlich für vier Tage, eine Vollsperrung der Konrad Adenauer Brücke notwendig sein wird. Die gesamte Bauzeit wird mit ca. 6 Arbeitstagen abgeschätzt.

## **Verkehrliche Auswirkungen**

### **Kfz-Verkehr**

Es ist sicherlich nachvollziehbar, dass die Verkehrsbelastung der Hochstraße Süd mit über ca. 55.000 Kfz/Tag nicht vollständig und störungsfrei über das sonstige Straßennetz abgewickelt werden kann. Störungen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten sind damit unausweichlich.

Die bisherigen Beobachtungen, auch der Polizei, haben gezeigt, dass die negativen Auswir-

kungen sich bisher weitgehend in Grenzen gehalten haben. Nach Kenntnis der Verwaltung hat dies viele Ursachen, wie eine geänderte Verkehrsmittelwahl (deutlich mehr Radfahrer auf der Konrad-Adenauer-Brücke), geänderte Fahrtrouten (Nutzung der großräumigen Ausweichstrecken bei Durchgangsverkehren) oder veränderte Arbeitszeiten.

Hinsichtlich der Änderung von Verkehrsführungen ist grundsätzlich darauf zu achten, dass im städtischen Bereich Rettungs- und Einsatzfahrten weiterhin möglichst störungsfrei sein sollten. Daher gilt im Grundsatz, dass Stauungen möglichst vor der Innenstadt und nicht in der Innenstadt entstehen sollen. Zu berücksichtigen ist hier auch das Thema Reisezeit, also die Zeit, die man braucht, um von der Quelle an sein Ziel zu kommen. Hier zeigt sich, dass durch Verkehrsdosierungen mit Stauungen an bestimmten Stellen und im Anschluss daran wieder freien Streckenabschnitten eine günstigere Reisezeit ergibt.

Genau diese Funktion übernimmt derzeit die Abfahrtrampe von der Konrad-Adenauer-Brücke. Denn wenn diese kritische Stelle durchfahren worden ist, ist ein weitgehend störungsfreier Verkehr im nachfolgenden städtischen Netz möglich. Durch den Rückbau des Geh- und Radweges zugunsten einer weiteren Kfz-Fahrspur, können der Rückstaubereich für in Richtung Wredestraße derzeit schlecht abfließenden Kfz-Verkehre verlängert werden und in einer Zeiteinheit durchaus mehr Kfz diesen kritischen Bereich der Rampe durchfahren.

Jedoch laufen diese Verkehre dann an den folgenden Signalanlagen an der Kaiser-Wilhelm-Straße, Rheinallee oder Wredestraße auf und verursachen dort Rückstauungen. Denn, obwohl diese Signalanlagen verkehrsabhängig gesteuert werden, wird durch einen höheren Zufluss pro Zeiteinheit deren Grenze der Leistungsfähigkeit überschritten. Auch sind Probleme bei der Verflechtung der Verkehre in Richtung Rheinallee mit den Verkehren aus dem Zollhoftunnel nicht auszuschließen.

Insofern ist zu erwarten, dass sich der Stau in das Stadtgebiet mit entsprechenden Umweltbelastungen insbesondere für Anwohner\*innen, Berufstätige, Radfahrende und zu Fuß Gehende verlagert, die auf der gut durchlüfteten Rheinbrücke weniger negative Auswirkungen haben.

Da der Stau letztlich nur um wenige hundert Meter verlagert wird, sind auch keine signifikante entlastende Wirkungen für das Stadtgebiet von Mannheim zu erwarten. Denn bereits bei funktionsfähiger Hochstraße Süd entstanden in den Hauptverkehrszeiten in Mannheim bereits ähnliche Rückstauungen durch die notwendigen Verkehrsverflechtungen infolge der Fahrspurreduzierung

## **Radverkehr**

Mit der Herstellung des Urzustandes muss auch die ursprüngliche Radverkehrsführung wieder eingerichtet werden. Dies bedeutet, dass Radfahrer auf der Rampe in beiden Richtungen absteigen und das Rad schieben müssen. Da dies, wie in der Vergangenheit auch festgestellt wurde, bei Radfahrern nur eine geringe Akzeptanz findet und trotzdem die Rampe fahrend genutzt wird, werden die gleichen konflikträchtigen Situationen entstehen wie vorher. Jedoch ist die Gefährdung dann deutlich höher, da im Vergleich zur Vergangenheit aktuell deutlich mehr Kfz-Verkehr auf der Abfahrtrampe vorhanden ist.

Darüber hinaus muss der derzeitige Zweirichtungsradweg von der Kaiser-Wilhelm-Straße kommend wieder aufgegeben werden, da nach Rückbau des Radweges, die erforderliche Breite nicht mehr gegeben ist, um dies zuzulassen.

Das Land plant derzeit die Radschnellverbindung Schifferstadt – Ludwigshafen – Mannheim. In diesen aktuellen Planungen ist eine Radverkehrsführung über den Zweirichtungsradweg an der Abfahrtsrampe vorgesehen. Ein Rückbau würde diese Radverkehrsführung nicht mehr zulassen.