

Mitteilungsvorlage
Geänderter Gremiumsweg !

öffentlich

Zur Sitzung	Sitzungstermin	Behandlung
Bezirksvertretung Hamborn	20.08.2015	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Mitte	20.08.2015	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Rheinhausen	20.08.2015	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Süd	20.08.2015	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Walsum	27.08.2015	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Meiderich/Beeck	27.08.2015	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Homberg/Ruhrort/Baerl	27.08.2015	Kenntnisnahme
Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr	10.09.2015	Kenntnisnahme

Betreff

Gleichlautende Anträge der Fraktionen von SPD und GRÜNE/Die Linke sowie Frau Röder - Bürgerliche-Liberale - (BV Rheinhausen: DS 15-0306) und der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und Herrn Trzaskaz, Die Linke (BV Homberg/Ruhrort/Baerl: DS 15-0399)

hier: Verkehrskonzept im Zuge der Brückensperrung auf der A 40

Inhalt der Mitteilung

Zu den Anträgen der Fraktionen von SPD und GRÜNE/Die Linke sowie Frau Röder – Bürgerliche-Liberale – (BV Rheinhausen: DS 15-0306) und der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und Herrn Trzaskaz, Die Linke (BV Homberg/Ruhrort/Baerl: DS 15-0399) zum Thema „Verkehrskonzept im Zuge der Brückensperrung auf der A 40“ nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Rückblick

In der Zeit vom 10.03. bis zum 03.05.2015 war die Rheinbrücke Neuenkamp im Zuge der BAB 40 in Fahrtrichtung Essen für Fahrzeuge > 3,5 t gesperrt. In der Zeit vom 10.05. bis zum 14.06.2015 war die Rheinbrücke Neuenkamp im Zuge der BAB 40 in Fahrtrichtung Venlo für Fahrzeuge > 3,5 t gesperrt. Die Umleitung des Lkw-Transitverkehrs erfolgte weiträumig über das angrenzende Autobahnnetz. Die Quell- und Zielverkehre aus und nach Duisburg nutzten die verbliebenen Anschlussstellen und das nachgelagerte innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz.

Die Stadt Duisburg hat bewusst auf die Ausweisung innerstädtischer Alternativrouten verzichtet, da neben den ohnehin für die Abwicklung des Lkw-Verkehrs vorgesehenen Hauptverkehrsstraßen keine stadtverträglichen Ausweichrouten benannt werden konnten. Ebenso wurde auf zusätzliche Lkw-Verbote auf innerstädtischen Straßen verzichtet, da es

keine optischen Unterscheidungsmerkmale zwischen Lkws gibt, die regulär den betroffenen Straßenzug befahren dürfen bzw. sollen und jenen, die entgegen der Empfehlung als Transitverkehr eine kleinräumige Umfahrung der Sperrung über innerstädtische Straßen suchen.

Im Verlauf der betroffenen Hauptverkehrsstraßen wurden die Programme für die Lichtsignalanlagen zur Optimierung des Verkehrsflusses im innerstädtischen Netz angepasst. Hierdurch konnten die Rückstaus in den Hauptverkehrszeiten auf ein Minimum reduziert werden. Darüber hinaus beschränkte sich die Stadt Duisburg auf zusätzliche kleinräumige Anpassungen wie z. B. Anpassungen der vorhandenen Beschilderung und Markierung.

Im Falle der kurzfristig als Notmaßnahme eingeleiteten Teilspernung in Fahrtrichtung Essen gab es nach der bei Großbaustellen üblichen Anpassungsphase im Großen und Ganzen keine nennenswerten Störungen, mit Ausnahme von Ausweichverkehren durch die Königstraße und Augustastraße in Homberg. Im Verlauf der Königstraße wurde zeitweise die Gewichtsbeschränkung im Bereich der Brücke über den Eisenbahnhof missachtet, so dass dort zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden mussten. Bezüglich der Situation in der Augustastraße müssen geeignete Maßnahmen entwickelt werden um möglicherweise zukünftige Belästigungen der Bewohner durch Lkw-Ausweichverkehre verhindern zu können. Im Zulauf zu den alternativen Rheinbrücken in Rheinhausen und Homberg kam es in den Spitzenstunden zu längeren Rückstauungen als gewöhnlich.

Im Falle der Teilspernung in Fahrtrichtung Venlo sind der Verwaltung keine nennenswerten neuen Störungen bekannt geworden. Es war zu beobachten, dass es in Abschnitten hochbelasteter Hauptverkehrsstraßen zu längeren Rückstaus als im Regelbetrieb gekommen ist. Dies betraf insbesondere den Bereich Kaßlerfelder Kreisel und Ruhrort.

Es ist festzustellen, dass der überwiegende Anteil der Lkw-Transitverkehre die großräumigen Ausweichstrecken über das Autobahnnetz angenommen hat und nur ein relativ geringer Teil kleinräumige Ausweichstrecken genutzt hat. Die Mehrbelastung im innerstädtischen Netz im Bereich der möglichen Alternativstrecken bestand überwiegend aus Quell- und Zielverkehren von und aus den bekannten Logistikstandorten.

Weiteres Vorgehen

Das Landesverkehrsministerium hat die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine neue Rheinbrücke beauftragt. Erste Ergebnisse liegen bereits vor und wurden der Politik vorgestellt. Diese Machbarkeitsstudie bildet die Grundlage für weitere Entscheidungen im Hinblick auf den Neubau der Rheinbrücke.

Der für die Autobahnen in Nordrhein-Westfalen zuständige Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) beschäftigt sich neben den Vorbereitungen zum Neubau der Rheinbrücke auch intensiv mit dem Erhalt der vorhandenen Rheinbrücke Neuenkamp im Verlauf der BAB 40 bis zur Fertigstellung einer neuen Rheinquerung. Erklärtes Ziel ist es die vorhandene

Brücke mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, inklusive der Aufrechterhaltung der Lkw-Verkehre (≤ 40 t) zu nutzen.

Für den Fall, dass erneute Schäden am bestehenden Brückenbauwerk Verkehrsbeschränkungen erforderlich machen, hat Straßen.NRW das Ingenieurbüro Brilon Bondzio Weiser aus Bochum (BBW) mit einer Verkehrsuntersuchung zur Beurteilung der Situation bis zur Fertigstellung der neuen Brücke beauftragt. Im Zuge dieser Verkehrsuntersuchung werden, bezogen auf das Brückenbauwerk, folgende Planfälle verkehrlich untersucht:

- Nutzung von zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, inklusive Lkw ($> 3,5$ t)
- Nutzung von zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, ohne Lkw (Beschränkung auf $\leq 3,5$ t in beiden Fahrtrichtungen)
- Nutzung von einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, inklusive Lkw ($> 3,5$ t)

Für jeden dieser Planfälle werden die verkehrlichen Auswirkungen auf das umliegende Autobahnnetz durch das Büro BBW ermittelt und Handlungsempfehlungen abgeleitet. Aussagen bezüglich der Auswirkungen auf das innerstädtische Straßennetz können dabei nur sehr vage gemacht werden.

Wie oben ausgeführt, gibt es neben den aufgezeigten kleinräumigen Maßnahmen im innerstädtischen Netz keine echten Handlungsalternativen zur Regulierung der innerstädtischen Lkw-Ausweichverkehre bedingt durch die Teilspernung/Spernung der Rheinbrücke Neuenkamp für Fahrzeuge $> 3,5$ t.

Die allgemeine Problemlage im Zusammenhang mit einer stadtverträglichen Führung von Lkw-Verkehren in Duisburg muss im Zuge des stadtweiten Lkw-Routenkonzepts gelöst werden (siehe Projekt „Stadtverträgliche Lkw-Navigation Ruhr – Definition von Lkw-Vorrangrouten für Duisburg“). Hierzu wird seitens der Verwaltung eine eigene Vorlage erstellt.

Gender Mainstreaming-Relevanz

Ja

Die Darlegung der Geschlechterdifferenzierung erfolgt im Kontext der Drucksache, ggf. als Anlage zur Drucksache. (Dabei müssen z.B. Planungskriterien, Verordnungen, Rechtsgrundlagen, Richtlinien etc., die dem Vorschlag zu Grunde liegen, genannt werden. Wird eine auffällige Abweichung zwischen den Geschlechtern deutlich, ist diese hervorzuheben, zu analysieren und es ist darzulegen, wie die geschlechtsspezifischen Unterschiede berücksichtigt wurden.)

Nein

Die Darlegung der Geschlechterdifferenzierung entfällt aus folgenden Gründen:

Die Darlegung der Geschlechterdifferenzierung entfällt aus sachlichen Gründen.