

# Vorlage PLA

Vorlage: VO-PLA/2025/049

Aktenzeichen: 023 03

Verfasser: Herr Thomas Satzinger, Herr Lutz Lindner

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
26.02.2025	Planungsausschuss	Entscheidung	öffentlich

## TOP 4.3: Mobilitätspakte in der Region, insbesondere baulicher Zustand der Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen hier: aktueller Sachstand

### I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt die Informationen zu den Mobilitätspakten und zum baulichen Zustand der Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen zur Kenntnis.

### II. Sachverhalt

#### Mobilitätspakt Rhein-Neckar

Am 16. September 2024 fand die mittlerweile dritte Sitzung des Steuerkreises in Ludwigshafen statt. In diesem Rahmen wurden auch Beschlüsse über das weitere Vorgehen und die künftigen Maßnahmenswerpunkte getroffen.

#### Verkehrsmanagement Rhein-Neckar

Der Verkehrsmanagementplan ist mittlerweile erarbeitet und liegt als finale Fassung vor. Gemeinsam mit den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg haben im ersten Halbjahr 2024 mehrere Beteiligungs- und Abstimmungsrunden auf Arbeitsebene mit den von Entscheidungspunkten betroffenen Gebietskörperschaften der Metropolregion stattgefunden. Im Rahmen der Steuerkreissitzung haben alle regionalen Partner zudem einen Letter of Intent unterzeichnet, um Ihre Unterstützung zu diesem Vorhaben und den regionalen Schulterchluss zu bekräftigen. Dies sind neben den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg die Oberzentren Mannheim und Ludwigshafen, der Rhein-Neckar-Kreis sowie die Städte Walldorf, Wiesloch und Worms.

Parallel befinden sich die beiden Länder in Verhandlungen mit der Autobahn GmbH des Bundes, um auch diese als Partner für das Projekt zu gewinnen. Mit Beschluss durch den Steuerkreis wurde zudem ein gemeinsames mit den Ländern verfasstes Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr und Digitalisierung gerichtet, in dem die Bedeutung dieses Vorhabens für die Region hervorgehoben und für eine Kooperation mit der Autobahn GmbH geworben wurde.

Das weitere Vorgehen sieht die Einberufung einer Auftaktveranstaltung mit den regionalen Partnern des Projekts voraussichtlich Mitte März vor, in der die kommenden Schritte bis zur Implementierung des Verkehrsmanagementplans in der Region abgestimmt werden. Dazu zählt unter anderen die abschließende Unterzeichnung der ausgearbeiteten Kooperationsvereinbarung zwischen den Partnern.

### Erreichbarkeitsanalyse von Gewerbegebieten über ÖPNV, Rad, Fuß

Nachdem der Auswahlprozess der Gewerbegebiete in der ersten Jahreshälfte des Jahres 2024 abgeschlossen wurde, haben im Oktober und November erste Begehungen der Gebiete durch die IHK und des RPK stattgefunden. Hierbei handelt es sich um die Gewerbegebiete Rheinauhafen, Hirschberg Süd, Dudenstraße und Friesenheimer Insel. Bei der Begehung der Gebiete wurde die Situation vor Ort genauer betrachtet, um erste Handlungspotenziale zu ermitteln.

Im Frühjahr wird eine enge Zusammenarbeit mit den Firmen in den genannten Gewerbegebieten geplant, bei der dann genaue Handlungsempfehlungen und mögliche Maßnahmen erarbeitet und festgehalten werden können. Das Format der Veranstaltungen (Workshop, Befragungen, etc.) wird aktuell mit den Partnern des Mobilitätspaktes abgestimmt.

### Unterstützung der Nutzung des Deutschlandtickets

Die Bewerbung des Deutschlandtickets zur gesteigerten Nutzung des ÖPNV bei den Unternehmen in der Region hat sich insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2024 als schwierig herausgestellt. Grund hierfür war die anhaltend schlechte Bedienqualität des SNPV insbesondere auf der linken Rheinseite aufgrund häufiger Zugausfälle und hoher Verspätungen. Als Grund hierfür wurde insbesondere die mangelhafte Personalabdeckung des Stellwerks Ludwigshafen identifiziert.

Mit Beschluss durch den Steuerkreis wurde ein gemeinsam mit den beiden Industrie- und Handelskammern Pfalz und Rhein-Neckar sowie der BASF abgestimmtes Schreiben an den Vorstand der Bahn AG gerichtet, in dem auf die Dringlichkeit der Lösung dieser Problematik hingewiesen wurde.

Das Antwortschreiben der Bahn liegt der Verbandsverwaltung und den Partnern des Paktes mittlerweile vor. In der kommenden Sitzung des AK Koordination am 24. Februar 2025 werden wir gemeinsam das weitere Vorgehen abstimmen.

### Verkehrsmodell Rhein-Neckar

Die Verbandsverwaltung arbeitet derzeit an einem Plan zur Ausweitung des Verkehrsmodells Rhein-Neckar auf die gesamte Metropolregion. Am 17. September 2024 fand hierzu eine Veranstaltung unter fachlicher Begleitung der INOVAPLAN GmbH mit den Stadt- und Landkreisen statt, die bislang noch nicht durch das bestehende Verkehrsmodell für den Kernraum der Region abgedeckt sind.

In einem nächsten Schritt wurden die Anforderungen und möglichen Anwendungsfälle für das künftige Modell aus den Stadt- und Landkreisen ermittelt, um im Nachgang ein entsprechendes Leistungsverzeichnis aufstellen zu können. Aktuell liegen uns bereits Zusagen aus fast allen Stadt- und Landkreisen vor, die sich an der Erarbeitung des Modells grundsätzlich beteiligen möchten.

In diesem Zusammenhang hat sich die Verbandsverwaltung Ende 2024 erfolgreich beim Förderprojekt „Verkehrswende im Regionalplan“ des Landes Baden-Württemberg beworben. Im Rahmen der Förderzusage sind 100.000 € für die Erarbeitung eines Verkehrsmodells vorgesehen. Über die Art und Höhe der finanziellen Beteiligung der Gebietskörperschaften wird künftig noch ein Finanzierungsschlüssen festzulegen sein.

## **Mobilitätspakt Walldorf/Wiesloch**

### Radschnellweg Mannheim – Schwetzingen – Walldorf/Wiesloch

Im vergangenen Jahr fanden Abstimmungsgespräche zwischen den Baulasträgern der Radschnellverbindung und den Anrainerkommunen bezüglich einer möglichen Umsetzung auf Basis der in der Machbarkeitsstudie identifizierten Vorzugstrasse statt. Gemeinsam mit den Baulasträgern Regierungspräsidium Karlsruhe, Rhein-Neckar-Kreis und Stadt Mannheim wurde vereinbart, dass der VRRN die Ausschreibung der Leistungsphasen 1 und 2 federführend koordiniert.

Ziel dieses Vorgehen ist es, eine einheitliche Vorplanung für die Gesamtstrecke zu erzielen. Die Baulasträger werden die Verbandsverwaltung im Ausschreibungsprozess fachlich unterstützen.

## **Baulicher Zustand der Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen**

Direkt nach Bekanntwerden der neuen Einschränkungen auf den Rheinbrücken hat der Verband Region Rhein-Neckar die Partner des Mobilitätspaktes am 11. Dezember 2024 im Rahmen einer Sondersitzung informiert. Aktuell liegen uns folgende Informationen zum aktuellen Sachstand vor.

Während Untersuchungstätigkeiten im Zuge der Bauwerkshauptprüfung Mühlauhafnbrücke (Brückenabschnitt der Kurt-Schumacher-Brücke) wurde ein als kritisch zu bewertender Schaden an der Unterseite eines Hohlkastens festgestellt. Die hier festgestellten Schrägrisse lassen vermuten, dass durch einwirkende Schubkräfte hier Risse (Schubrisse) entstanden sind und sich diese augenscheinlich aufweiten.

Das untersuchende Ingenieurbüro und die Fachabteilung der Stadt Mannheim als Ursache hierfür insbesondere die hohen Belastungen durch Lkw-Verkehre. Aktuelle Forschungsergebnisse der Universität Hamburg belegen, dass ein LKW mit 10 Tonnen Achslast eine Brücke rd. 160.000-mal stärker belastet als ein PKW. Besonders starke Auswirkungen haben die von schweren LKW ausgehenden Schwingungen. Ältere Bauwerke aus den 1960er und 1970er Jahren hatten als Belastungen nur eine Fahrspur mit den damals üblichen LKW-Lasten angesetzt, diese Schwerverkehre sind jedoch kontinuierlich gestiegen und haben sich auf alle Fahrspuren ausgeweitet. Es wird somit mehr Lasten auf die Brücken gebracht und höhere Geschwindigkeiten gefahren. Ältere Bauwerke werden damit überlastet, was Verschleiß- und Ermüdungserscheinungen in den Konstruktionen zur Folge hat.

Um diesem Effekt entgegenzuwirken, wurden Anfang Dezember 2024 von der Stadt Mannheim in Abstimmung mit der Stadt Ludwigshafen auf der Kurt-Schumacher-Brücke und der Konrad-Adenauer-Brücke entsprechende Verkehrseinschränkungen für den LKW-Verkehr eingerichtet:

- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- Überholverbot und Mindestabstand von 50 m

Die Einschränkungen gelten für beide Fahrtrichtungen und haben präventiven Charakter. Es ist daher beabsichtigt die Geschwindigkeit des LKW-Verkehrs auf 30 km/h zu begrenzen, ein Überholverbot für LKW einzurichten und einen Mindestabstand von 50m für LKW festzulegen. Diese Maßnahmen sollen für beide Fahrtrichtungen eingerichtet werden. Dies zu reduzierten Lasten aus dem Schwerverkehr und einer Reduzierung von Bauwerksschwingungen führen und die Brücken vor weiteren schädigenden Einflüssen zu schützen.

Die Schäden an der Mühlauhafnbrücke werden nun im Rahmen einer sog. „objektbezogenen Schadenanalyse“ weiter untersucht.

Es handelt sich bei der Konrad-Adenauer-Brücke um ein sehr komplexes, ungewöhnliches Bauwerk aus der Nachkriegszeit (Bj. 1959) mit vielen Material- und Querschnittsprüngen. Ein solches Bauwerk würde heute in dieser Form nicht mehr gebaut. Die Brücke ist überlastet, weshalb, wie oben erwähnt, die Einschränkungen auf der Kurt-Schumacher-Brücke für Lkw auch auf diese Brücke angewendet werden. Feststellbar sind Ermüdungsanzeichen im Material.

Aktuell läuft ein Nachrechnungsverfahren, mit Ergebnissen ist im Frühjahr 2025 zu rechnen. Außerdem wurde ein Prüfungsingenieur eingeschaltet. Nach Abschluss des Nachrechnungsverfahrens muss die Aufnahme der aktuellen Verkehrslasten vor allem im Hinblick auf die Öffnung der Hochstraße Süd (Anfang / Mitte 2026) ermittelt werden.

### **III. Finanzierung**

Im Rahmen des Förderprogramms des Landes Baden-Württemberg „Verkehrswende im Regionalplan“ sind für die Erstellung des regionalen Verkehrsmodells 100.000 € an Fördermitteln vorgesehen.

gez.  
Ralph Schlusche