

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadträtin Bettina Lisbach (GRÜNE) Stadtrat Johannes Honné (GRÜNE) vom: 08.08.2013 eingegangen: 08.08.2013	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	53. Plenarsitzung Gemeinderat 24.09.2013 2013/0018 14.2 öffentlich Dez. 6
"Knielinger Pförtner": Dreistreifiger Ausbau zwischen Rheinbrücke und Ausfahrt Knielingen/Öffnung des Pförtners		

1. An wie vielen Tagen gab es in 2012 und bisher in 2013 Stau vor dem sog. "Knielinger Pförtner"?

Staus am Pförtner wurden in der "Machbarkeitsstudie für eine länderübergreifende Verkehrsbeeinflussungsanlage A 65/B 9/B 10/Südtangente" (Universität Stuttgart, Prof. Dr.-Ing. Friedrich, Auftraggeber Stadt Karlsruhe, 2009) untersucht. Die Auswertungen von 64 Messfahrten zweier Berufspendler im Herbst 2008 in den morgendlichen Hauptverkehrszeiten ergaben:

- Kleine Störungen mit einer Fahrzeiterhöhung zwischen 5 und 10 Minuten und einer Rückstaulänge zwischen 1,0 und 2,0 Kilometern treten an rund 20 % aller Werktage auf.
- Mittlere Störungen mit einer Fahrzeiterhöhung zwischen 10 und 15 Minuten und einer Rückstaulänge zwischen 2,0 und 3,0 Kilometern treten an rund 8 % aller Werktage auf.
- Große Störungen mit einer Fahrzeiterhöhung von mehr als 15 Minuten und einer Staulänge von mehr als 3,0 Kilometern treten an etwa 2 % aller Werktage auf.

Die Stadtverwaltung geht davon aus, dass diese Aussagen auch heute noch zutreffen.

2. Welches ist der aktuelle Stand der Planungsüberlegungen für eine Öffnung des Pförtners?

[Verweis auch auf die Stellungnahme zum Antrag der SPD vom 26.07.2013 in gleicher Gemeinderatssitzung, in welcher die Gutachten und Untersuchungen zur Öffnung des "Knielinger Pförtners" ausführlicher dargestellt sind.]

Nach derzeitigem Stand ist eine "Öffnung des Pförtners" aus Sicherheitsgründen abzulehnen. Hierzu gibt es von 2006 ein Gutachten von Köhler-Leutwein, welches die Öffnung des Pförtners bzw. die Machbarkeit einer durchgängigen 3-Streifigkeit der B 10 bis zur Ausfahrt Knielingen untersucht.

Das Gutachten hat zum Ergebnis,

- dass eine reine Ummarkierung nicht ausreicht, um eine durchgängige 3-Streifigkeit zu erhalten. Es sind bauliche Maßnahmen an der Zu- und Abfahrt "Ölkreuz" und Maxau nötig, welche z. T. kostenintensiv sind.
- dass aus Sicherheitsgründen die durchgängige 3-Streifigkeit - auch mit Ausbau - problematisch einzustufen ist.

Dies wurde aus Sicht der Stadtverwaltung auch durch die Verkehrssimulation 2012 von gevas (AG Regierungspräsidium Karlsruhe) bestätigt.

3. Gibt es seitens der Stadt oder des Regierungspräsidiums mittlerweile konkrete Pläne für einen 3-streifigen Ausbau zwischen Rheinbrücke und Ausfahrt Knielingen - und wenn ja: Welche baulichen Veränderungen sind konkret angedacht bzw. werden weiter geprüft?

Der Bereich liegt in Zuständigkeit des Bundes. Daher wäre es Aufgabe des Regierungspräsidiums Karlsruhe (in Auftragsverwaltung des Bundes und Landes), für die Verlegung des Pförtners konkrete Planungsüberlegungen vorzulegen. Neue Planungen oder Überlegungen sind der Stadtverwaltung noch nicht bekannt.

Aus Sicht der Stadtverwaltung ist eine Öffnung des Pförtners nur akzeptabel, wenn Möglichkeiten aufgezeigt werden können, die einen sicheren Verkehrsablauf sowie einen sicheren Radweg gewährleisten und die keine Verkehrsprobleme in das Karlsruher Straßennetz verlagern. Bisherige Untersuchungen konnten diese Schwierigkeiten nicht ausräumen. Es scheint auch fraglich, ob mit größeren Eingriffen als in den bisherigen Gutachten angenommen (z. B. Anbau einer zusätzlichen Fahrspur, Ausbau der Verzögerungs-, Beschleunigungsstreifen) akzeptable Rahmenbedingungen geschaffen werden können. Hinzu käme, dass dann auch Eingriffe in Brückenbauwerke und/oder Naturschutzräume notwendig werden. Diese Punkte müssten in eine Bewertung bzw. Abwägung mit einfließen.

4. Gibt es Erkenntnisse, wie bei einer Öffnung des Pförtners eine ausreichende Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann?

Es gibt keine Erkenntnisse, die über die unter Ziffer 2 und 3 dargestellten hinausgehen.

5. Könnte das nachgeordnete Netz ggf. ein höheres Verkehrsaufkommen als bisher verkraften, und welche Ertüchtigungsmaßnahmen wären hierfür unumgänglich?

Als ein Ergebnis der Verkehrssimulation von gevas (2012) wird aufgeführt, dass eine Öffnung des Pförtners zu Rückstauungen auf die Südtangente an den Ausfahrten Knielingen und Rheinhafen führen kann, da die Grenze der Leistungsfähigkeit der Anschlussstellen und Knotenpunkte im nachgeordneten Netz erreicht wird.

Die Stadtverwaltung wurde im Vorfeld der Verkehrssimulation angefragt, ob Kapazitätserweiterungen für die betroffenen innerstädtischen Knotenpunkte gesehen werden und hat hierzu wie folgt Stellung genommen:

"Die Stadt Karlsruhe ist bestrebt, den Verkehr auf ihrem Straßennetz einerseits so leistungsfähig und bedarfsorientiert wie möglich zu steuern, andererseits so stadtverträglich wie möglich abzuwickeln.

Unabhängig davon, dass der Stadtteil Knielingen keinen zusätzlichen Verkehr in der Durchfahrt verträgt und dieser auch nicht gewollt ist, weisen die Signalanlage Rheinbrücken-/Rheinbergstraße und die Folgesignalanlagen unter anderem am Elsässer Platz und der Einmündung Sudetenstraße nur geringe Kapazitätsreserven auf, deren Ausschöpfung zu Lasten der Flüssigkeit des Verkehrsablaufs gingen.

Die Knotenpunkte Honsell-/Starckstraße (mit den benachbarten Signalanlagen am Kurzheckweg und der Rheinstraße) und Kühler Krug wurden in der näheren Vergangenheit verkehrstechnisch optimiert. Am Knotenpunkt Honsell-/Starckstraße wurden aufgrund der

bereits heute zeitweisen Überlastung viele Signalisierungsvarianten diskutiert. Die aktuell versorgte Signalsteuerung stellt aus Sicht der Stadtverwaltung den bestmöglichen Kompromiss aus den individuellen Anforderungen der Verkehrsteilnehmenden und der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur dar. Im Bereich Kühler Krug wurden vor einigen Monaten Aufwertungen für sämtliche vorhandene Verkehrsarten durchgeführt. In diesem Zuge wurden auch die Signalisierungen optimiert und modernisiert. Weitere Optimierungspotenziale mit dem Ziel einer leistungsfähigeren Signalsteuerung sieht die Stadtverwaltung nicht." (vgl. "Bericht der Arbeitsgruppe Leistungsfähige Rheinquerung" bzw. Planungsausschuss 21.02.2013)

Aus Sicht der Stadtverwaltung muss vermieden werden, dass mit einer Öffnung des "Knielinger Pförtners" das Karlsruher Straßennetz mit Mehrverkehr "geschwemmt" wird. Vielmehr müsste geprüft werden, ob der Mehrverkehr von der übergeordneten Südtangente leistungsfähig und verkehrssicher aufgenommen werden kann.

6. Inwieweit sind bei den aktuellen Planungsüberlegungen naturschutzrechtliche Einschränkungen zu beachten, und welche Konsequenzen sind damit verbunden?

Wie unter Frage 3 dargestellt, erfordert eine Öffnung des Pförtners voraussichtlich größere Eingriffe als bei dem Gutachten von Köhler-Leutwein (2006) angenommen. Betroffen sind jedenfalls das FFH-Gebiet "Rheinniederung zwischen Wintersdorf und Karlsruhe", das entsprechende Vogelschutzgebiet sowie das NSG/LSG "Burgau". Eingriffe in das Natur- und Landschaftsschutzgebiet bedürfen der Befreiung von der Schutzgebietsverordnung durch die Höhere Naturschutzbehörde. Bei den Natura-2000-Gebieten ist die Betroffenheit von Lebensraumtypen und Arten zu ermitteln und zu bewerten. Gegebenfalls können auch artenschutzrechtliche Verbotstände zu beachten sein. Die naturschutzrechtlichen Eingriffe sind nur dann zulässig, wenn sie alternativlos sind, das öffentliche Interesse vorliegt und Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden.

7. Zu welchen Kosten wäre eine Öffnung des Knielinger Pförtners bzw. ein 3-streifiger Ausbau zwischen Rheinbrücke und Südtangente nach derzeitigem Planungsstand realisierbar, und wer hätte diese zu tragen?

Der fragliche Abschnitt befindet sich in Straßenbaulast der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe. Eventuelle Kosten für Umbaumaßnahmen müssten vom Bund bereitgestellt werden. Eine konkrete Planung mit Kostenermittlung liegt derzeit nicht vor.

8. Welches Genehmigungsverfahren wäre für die Baumaßnahmen erforderlich, und in welchem Zeitraum könnten sie umgesetzt werden?

Eine Öffnung des Pförtners ist voraussichtlich nur mit erheblichen baulichen Eingriffen möglich (siehe auch Frage 2 und 3). Daher scheint aus jetziger Sicht ein Planfeststellungsverfahren notwendig, welches vom Vorhabensträger zu beantragen wäre. Ohne Kenntnis des erforderlichen Eingriffes kann der verfahrensrechtliche und zeitliche Umfang nicht zuverlässig abgeschätzt werden.