



STELLUNGNAHME zum gemeinsamen Antrag SPD-Gemeinderatsfraktion GRÜNE-Gemeinderatsfraktion KULT-Gemeinderatsfraktion Stadträtin Sabine Zürn (Die Linke) Stadtrat Niko Fostiropoulos (Die Linke) Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) Stadtrat Friedemann Kalmbach (GfK) Stadtrat Eduardo Mossuto (GfK)	Vorlage Nr.:	2017/0043
	Verantwortlich:	Dez. 6
Südfahrt Knielingen		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	14.03.2017	26	x	

Kurzfassung

Die vorgeschlagene Südfahrt Knielingen ist nicht umsetzbar. Daher bittet die Verwaltung den Antrag abzulehnen.

Finanzielle Auswirkungen (bitte ankreuzen)		nein	x	ja	
Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt		Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeinsparungen)	
Rechnerische Modellierung: ca. 15.000 €					
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung					
Kontierungsobjekt:			Kontenart:		
Ergänzende Erläuterungen:					
ISEK-Karlsruhe-2020-relevant		nein	x	ja	Handlungsfeld: Mobilität
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	x	nein		ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	x	nein		ja	abgestimmt mit

Die Verwaltung ermittelt, ob die im Rahmen des Integrierten Stadtteilentwicklungskonzepts (IStEK) „Knielingen 2030“ vorgeschlagene „Südümgehung Knielingen“ (Abschnitt S 4.2) eine realistische Alternative ist für eine Verbindung zwischen Südtangente und B36 als Umfahrung des Stadtteils.

Die vorgeschlagene „Südümfahrung“ ist nicht als Alternative für eine Verbindung der Rheinbrücke mit der B36 zu sehen

- da der Pfortner nach wie vor erforderlich wäre und auch die kritische Verflechtung zwischen Ölkreuz und Ausfahrt Knielingen bestehen bliebe.
- da sie keine echte Netzergänzung zwischen zwei Bundesstraßen ist.
Die vorgeschlagene Trasse der „Südümfahrung Knielingen“ liegt zu nahe an der bestehenden B36 – ist als Parallelplanung zu sehen - und hat dadurch keinen überregionalen Mehrwert. Die Trasse ist zudem wenig geeignet, die Durchgangsverkehrsproblematik innerhalb Knielingens umfassend zu lösen.

Die im Antrag dargestellte Lösung als zweistreifige Straße mit gleichzeitiger Schienennutzung ist weder rechtlich noch bautechnisch möglich (siehe hierzu Punkte 2 und 3). Auch kann die Funktion einer Verbindung zweier Bundesstraßen nicht mit einem zweistreifigen Ausbau erfüllt werden. Zudem besteht derzeit kein Baurecht für eine solche Straßenplanung.

Insbesondere werden die folgenden Untersuchungen angestellt und im Jahr 2017 im Planungsausschuss vorgestellt:

1. Rechnerische Modellierung, ob eine Trasse mit je einer Fahrspur in jede Richtung den diese Verbindung nutzenden Verkehr aufnehmen kann

Da die Trasse so weder bautechnisch noch betrieblich möglich ist, wird auch von einer rechnerischen Modellierung abgeraten (siehe hierzu Punkte 2 und 3). Eine Verkehrsmodellierung würde Kosten in Höhe von ca. 15.000 € verursachen.

2. Juristische Abklärung, ob die bestehende – allerdings nur höchst sporadisch für Gütertransporte genutzte – Schienentrasse der DB für eine dort zu bauende Straße genutzt werden könnte.

Laut Stellungnahme der AVG ist eine Aufgabe der Gleise derzeit ausgeschlossen. Die Strecke befindet sich im Eigentum und in der Infrastrukturverantwortung der AVG. Es handelt sich um eine gewidmete, in Betrieb befindliche Bahnanlage nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Die Strecke wird derzeit nach wie vor für Güterverkehre genutzt. Dies soll auch künftig so bleiben, weshalb aktuell zum Beispiel größere Gleisbaumaßnahmen und Erneuerungen im Bereich des Bundeswehr-Gleisanschlusses in Neureut durchgeführt werden.

Ein Mitbenutzen von Gütergleisen auf Straßen wäre zum Beispiel für Hafengelände möglich. Für eine Straße, welche zwei Bundesstraßen miteinander verbindet und somit Verbindungsfunktion hat, ist eine Misch- beziehungsweise Mitbenutzung mit Gütergleisen rechtlich nicht möglich.

3. Grobe Planung, wie eine Überführung von der Südtangente über Kurzheckweg und Bahndamm gestaltet werden könnte.

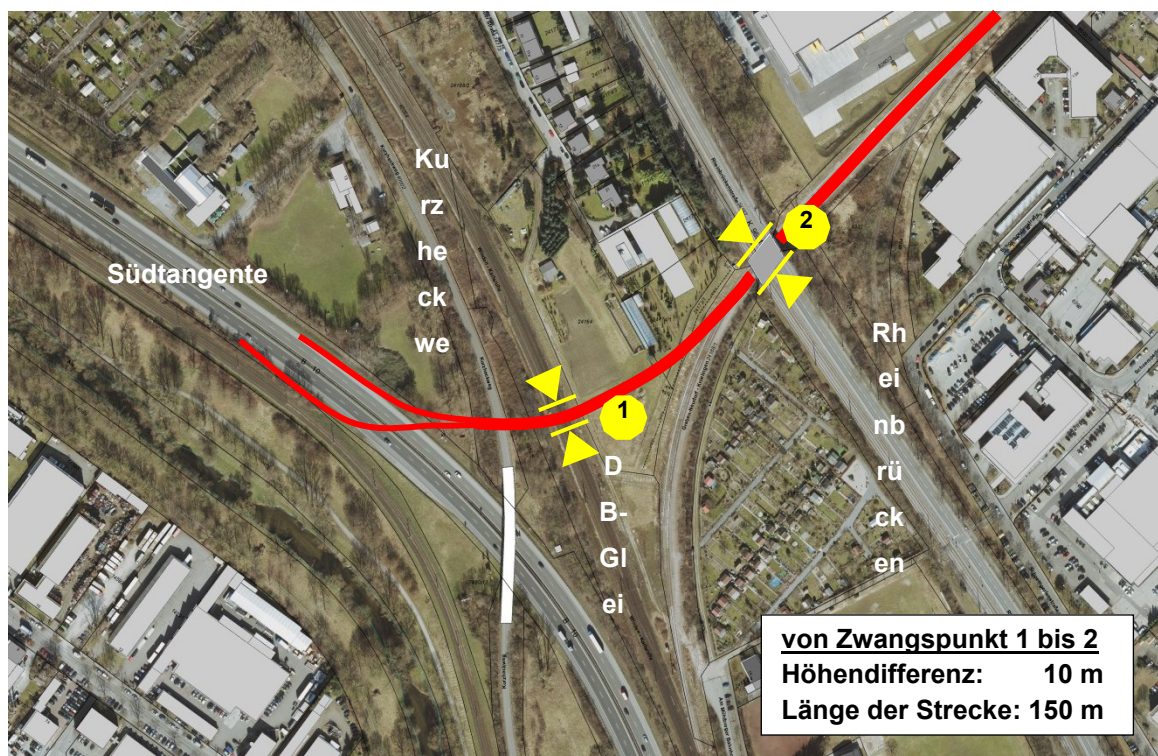


Abb. 1: Übersichtsskizze

Die vorgeschlagene Trasse ist auch trassierungstechnisch problematisch und unter Einhaltung der Richtlinien nicht möglich. Die Straße müsste über die DB-Gleise (Zwangspunkt 1) und auf die bestehende Gleislage unter der Rheinbrückenstraße (Zwangspunkt 2) geführt werden. Hierzu müsste eine Höhendifferenz von 10 Meter auf einer Strecke von circa 150 Meter überwunden werden. Unter Annahme von Mindestmaßen (für die Kuppen- beziehungsweise Wannenhalmmesser) und selbst unter Annahme von Tempo 50 wäre eine Steigung von 11,3 Prozent erforderlich. Die Richtlinien sehen hier jedoch eine maximale Neigung von 8 Prozent vor.

4. Klärung, ob die Stadt planungsberechtigt für eine Verbindung zwischen zwei Bundesstraßen ist, falls ja, ob für den Bau grundsätzlich mit Zuschüssen des Bundes oder des Landes zu rechnen ist.

Da, wie unter Punkt 2 dargestellt, die vorgeschlagene Trasse nicht möglich ist, ist die Frage hinfällig.

Da, wie unter Punkt 2 dargestellt, die Doppelnutzung Gleis-Straße nicht möglich und wie unter Punkt 3 dargestellt die Trassierung problematisch ist, bedarf diese Frage keiner weiteren Klärung.

Der Antrag ist aus den vorgenannten Gründen abzulehnen wäre.