



<b>STELLUNGNAHME zum Antrag</b>		Vorlage Nr.:		
SPD-OR-Fraktion		Verantwortlich:	Dez. 6/Stpl.A.	
vom: 16.07.2017				
eingegangen am: 16.07.2017				
<b>Weiterführung des Fuß- und Radweges, „verlängerter Töpferweg“</b>				
Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Ortschaftsrat Durlach</b>	<b>20.09.2017</b>	<b>8</b>	<b>x</b>	

**Kurzfassung**

Aus planerischen Gründen begrüßt die Stadtverwaltung grundsätzlich den Ausbau der vorgeschlagenen Verbindung in Verlängerung des Töpferwegs. Eine Verbindung bis Hagsfeld würde eine zusätzliche Erschließung des geplanten Sportparks Untere Hub für den Fuß- und Radverkehr darstellen. Wie aus der beigefügten Stellungnahme des TBA hervorgeht, ist die Umsetzung jedoch mit erheblichem technischen Aufwand und damit finanziellen Kosten verbunden bzw. im Bereich der A5 nicht möglich. Die Verwaltung lehnt daher eine Umsetzung der Maßnahme ab.

Finanzielle Auswirkungen des Antrages (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 Folgeeinsparungen)	
Haushaltsmittel stehen Wählen Sie ein Element aus.					
Kontierungsobjekt: Wählen Sie ein Element aus.			Kontenart:		
Ergänzende Erläuterungen: Kostenschätzungen liegen nicht vor, aus wirtschaftlicher Sicht sieht die Stadtverwaltung in absehbarer Zeit keine Möglichkeit zur Umsetzung					
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 Stellungnahme des Tiefbauamtes ist hier im Wortlaut wiedergegeben.

Bei Beibehaltung der jetzigen Widerlager der Gleisbrücken muss eine Stützwand zur Pfinz hergestellt werden, die den Abflussquerschnitt des Gewässers einengt. Bei einer Wegbreite von 3,00 m und einer erforderlichen lichten Durchgangshöhe von 2,50 m wäre mit einer Minderung des Abflussquerschnittes der Pfinz von ca. 3,5 bis 4,0 m zu rechnen. Dies wäre nach unseren Erfahrungen wahrscheinlich hinnehmbar. Für eine gesicherte Aussage ist jedoch ein genauer hydraulischer Nachweis notwendig. Ob eine Stützwand genehmigungsfähig ist, weil ein senkrechtes Ufer dem Leitfaden der LUBW zur Herstellung der Durchgängigkeit an Gewässern widerspricht, müsste ebenfalls geprüft und mit der Wasserrechtsbehörde abgestimmt werden. Größere Querschnittseinengungen (auch durch ökologisch vielleicht notwendige Bermen) werden zu nicht mehr hinnehmbaren Aufstauungen bei Hochwasser führen und können daher sicher nicht umgesetzt werden. Die Höhe der Stützwand muss bis zur Unterkante des Überbaus reichen um einen ausreichenden Hochwasserschutz zu erzielen (Hochwasserspiegellage plus Freibord). Damit würde der Radweg unter den Brückenüberbauten sozusagen zu einem Tunnel. Ein Überfluten des Weges mit Sperrung bei Hochwasser analog zu den im Antrag erwähnten Unterführungen am Pfinzentlastungskanal ist nicht möglich, weil die Oberkante des Weges niedriger als die Gewässersohle ist. Ein solcher Trog kann nur mit sehr großem Aufwand nach einer Flutung gereinigt werden. Unabhängig davon erfordert die Tiefenlage des Radweges zusätzlich ein Pumpwerk zur Entwässerung. Insgesamt wäre die Unterführung eines Weges unter den vorhandenen Gleisbrücken jedoch nur mit einem großen bautechnischen und finanziellen Aufwand möglich.

Die Höhendifferenz zwischen der vorgeschlagenen Unterführung und dem „Töpferweg“ beträgt ca. 3 m. Dies bedeutet Rampenlängen von über 50 m bei einer max. Steigung von 6 %, ohne Berücksichtigung von Zwischenpodesten. Im weiteren Verlauf müsste der Radweg über die Wirtschaftswegbrücke neben den VBK-Gleisen in Richtung Lenzenhubweg auf die nördliche Gewässerseite geführt werden, da sich dort bereits ein Gewässer begleitender Weg unter der B 10 hindurch bis zur steinernen Brücke befindet und ein zusätzlicher Weg auf der Südseite, der sich ebenfalls im Gewässerrandstreifen befinden würde, sehr wahrscheinlich auf Grund der bestehenden Alternative wasserrechtlich nicht genehmigungsfähig wäre.

Die vorgeschlagene Unterquerung der Autobahn im Zuge der Autobahnbrücke über die Pfinz, wie sie bei den DB-Gleisbrücken noch denkbar wäre, ist wegen des vorhandenen, noch kleineren Abflussquerschnittes, nicht möglich. Für die Querung der Autobahn A5 wäre ein neues und aufgrund des breiten Autobahnquerschnittes sehr teures Bauwerk notwendig.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die vorgeschlagene Wegführung auf Grund der vorgenannten örtlichen Besonderheiten mit den Unterführungen entlang des Pfinzentlastungskanals oder entlang der Alb nicht verglichen werden kann, da die Voraussetzungen deutlich ungünstiger sind und zu erheblich höheren Kosten sowohl in der Investition, als auch in der Unterhaltung führen würden. Die Machbarkeit hängt zudem von einer noch genauer nachweisenden hydraulischen Leistungsfähigkeit ab und steht unter dem Vorbehalt der wasserrechtlichen Zustimmung.

Das Gartenbauamt schließt sich der Stellungnahme des TBA an.

Sachbearbeitung: Ulrike Eblenkamp, R 6177