

STELLUNGNAHME zum Antrag	Gremium:	53. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	24.09.2013 2013/0041 14.1 öffentlich Dez. 6
SPD-Gemeinderatsfraktion vom: 24.07.2013 eingegangen: 29.07.2013		
"Knielinger Pfortner": Stau im Berufsverkehr bekämpfen - "Knielinger Pfortner" verlegen		

- Kurzfassung -

Aus Sicht des Bürgermeisteramtes kann eine Öffnung des "Knielinger Pfortners" nur unter Erfüllung gewisser Rahmenbedingungen erwogen werden. Ob diese durch den Straßenbulasträger Bund erfüllt werden können, wäre zuvor zu klären, ist aber eher unwahrscheinlich. Bisherige Untersuchungen haben zum Ergebnis, dass eine Öffnung des Pfortners auch aus Sicherheitsgründen abzulehnen ist.

Finanzielle Auswirkungen des Antrages				nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Kontierungsobjekt: Ergänzende Erläuterungen:		Kontenart:			
ISEK Karlsruhe 2020 - relevant	nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/>	Handlungsfeld: Mobilität		
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit		

1. Die Verwaltung setzt sich für eine Verlegung des "Knielinger Pförtners" hinter die Ausfahrt "Knielingen" ein.

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.

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 (vgl. ergänzende Erläuterungen zum Sachstand) 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.

2. Die Verwaltung prüft die Einrichtung einer dritten Fahrspur bis zur Ausfahrt "Rheinhafen"

Auch diese Variante muss zuständigkeitshalber vom Regierungspräsidium Karlsruhe untersucht werden. Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme liegen aber vor allem im Verflechtungsbereich zwischen der Ausfahrt Raffinerien und der Ausfahrt Knielingen sowie an den folgenden hoch belasteten Ein- und Ausfahrten (einschließlich Bulacher Kreuz), weniger auf der 2-streifigen freien Strecke bis zur Ausfahrt Rheinhafen. Dies war auch ein Ergebnis der Verkehrssimulation von gevas humberg & partner: „Die Erweiterung des dritten Fahrstreifens bis zur Ausfahrt Rheinhafen bringt keine durchgreifende Verbesserung (außer Stauraumgewinnung)“.

Ergänzende Erläuterungen zum Sachstand "Knielinger Pförtner":

Der "Knielinger Pförtner" wurde bereits mehrfach in politischen Gremien behandelt (letztmals im Gemeinderat am 25.01.2011, im Planungsausschuss am 31.03.2011 und am 21.02.2013). Im Folgenden werden die bisherigen Ergebnisse und Erkenntnisse zusammengefasst.

Historie

Der "Knielinger Pförtner" wurde 1994 von der Ausfahrt Maximiliansau an den heutigen Standort verlegt aufgrund von Anträgen der Stadtverwaltung Wörth und der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz. Damals bestand die Stadt Karlsruhe darauf, dass der Pförtner zumindest westlich der Ausfahrt "Ölkreuz" bleiben müsse.

Wirkungsweise des "Knielinger Pförtners"

Der Pförtner ist eine Spurverengung von drei auf zwei Fahrstreifen nach der Rheinbrücke vor der Ausfahrt Maxau. Er ist bewusst eingebaut, um in Hauptverkehrszeiten den stadteinwärts auf die Südtangente zufließenden Verkehr so zu dosieren, dass an den folgenden hoch belasteten Zu- und Ausfahrten ein verkehrssicherer Ablauf gewährleistet wird. Dadurch wird auch vermieden, dass Durchgangsverkehr von der Südtangente nach Knielingen ausweicht.

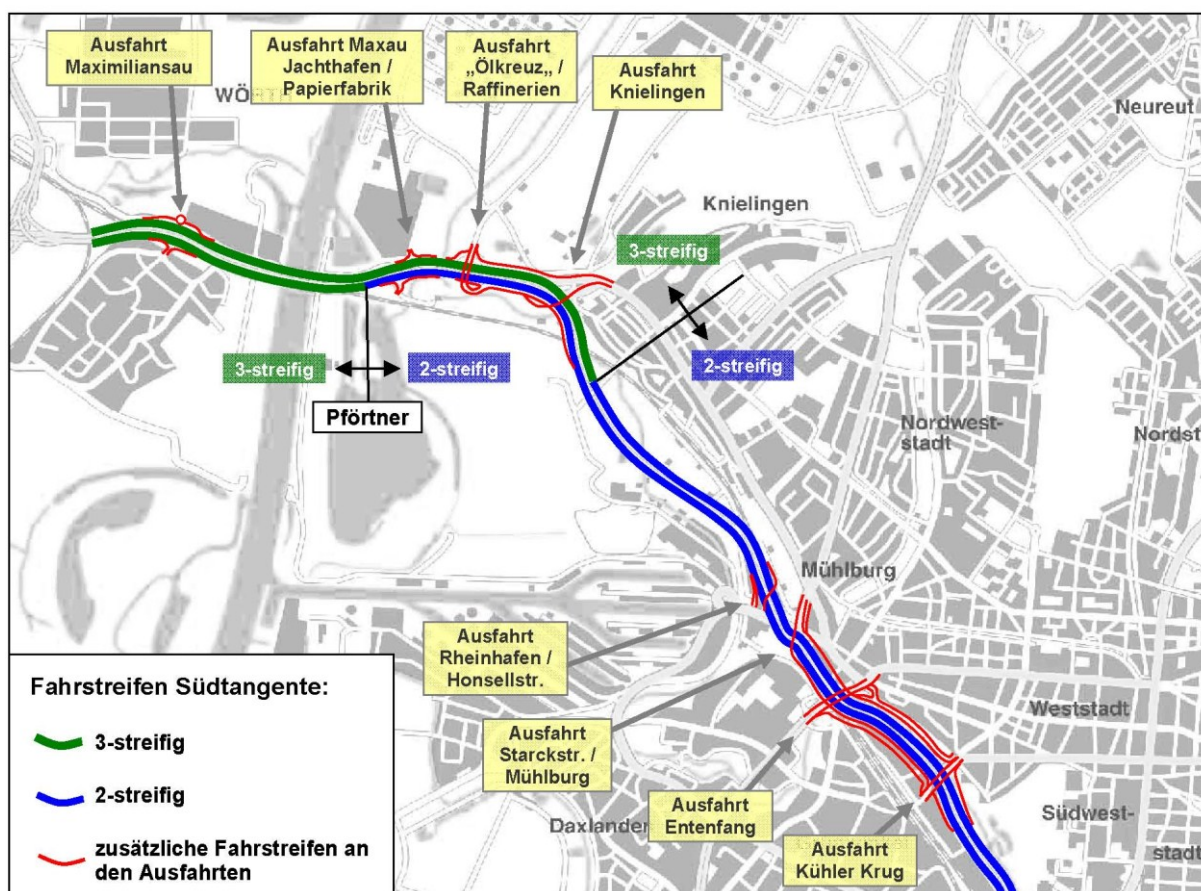


Abb. 1: Fahrstreifen Südtangente (Bestand)

Gutachten Köhler-Leutwein "B 10 Abschnitt Rheinbrücke bis Ausfahrt Knielingen/Machbarkeit einer durchgängigen 3-Streifigkeit" von 2006

Dennoch gibt es immer wieder Forderungen, den Pförtner zu verlegen und die B 10 von der Rheinbrücke bis zur Ausfahrt Knielingen durchgängig dreistreifig zu gestalten. 2006 hat das Büro Köhler-Leutwein im Auftrag der Stadt Karlsruhe geprüft, ob die durchgängige 3-Streifigkeit ohne erheblichen Kostenaufwand und mit möglichst geringen Eingriffen machbar ist. Die vorhandenen Brückenbauwerke wurden als Fixpunkte angenommen, d. h. es wurde davon ausgegangen, dass diese nicht baulich verändert werden.

Das Gutachten hatte 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.

Aus Sicherheitsgründen wird die durchgängige 3-Streifigkeit - auch mit Ausbau - problematisch eingestuft, insbesondere für den Verflechtungsbereich zwischen der Zufahrt Ölkreuz/Raffinerien und der Ausfahrt Knielingen. Zum einen wäre der Verzögerungsstreifen für die Ausfahrt zur Raffinerie zu kurz. Zum anderen käme es zu kritischen Einfädelvorgängen des Schwerververkehrs der Raffinerien auf den dann dritten Fahrstreifen der Südtangente wegen des sehr kurzen Verflechtungsbereichs. Der bisherige eigene, bevorrechtigte, lange Einfahrstreifen für den Raffinerieverkehr auf die Südtangente würde entfallen.

Das Gutachten wurde letztmals im Planungsausschuss am 31.03.2011 vorgestellt.

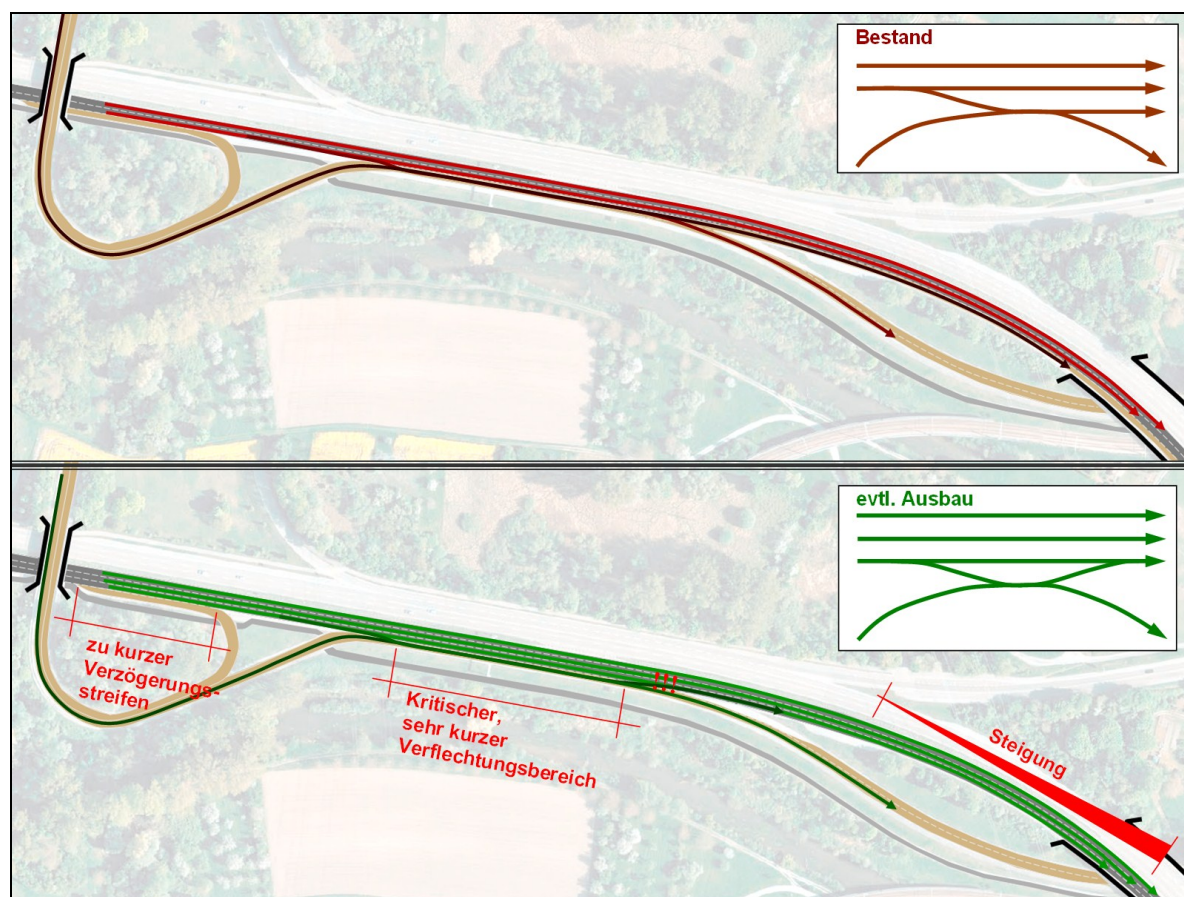


Abb. 2: Fahrstreifenaufteilung zwischen Zufahrt Ölkreuz/Raffinerien und Ausfahrt Knielingen (laut Gutachten Köhler-Leutwein 2006)

Simulation gevas humberg & partner der Öffnung des "Knielinger Pförtners" von 2012

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur 2. Rheinbrücke und der AG leistungsfähige Rheinquerung hat das Regierungspräsidium Karlsruhe eine Verkehrssimulation an gevas humberg & partner beauftragt, welche die Konsequenzen bei Öffnung des Knielinger Pförtners aufzeigt. Hierbei wurde eine 3-Streifigkeit unterstellt, wie im Gutachten von Köhler-Leutwein dargestellt (vgl. Abb. 2 unten).

Die Simulation wurde im Planungsausschuss am 21.02.2013 vorgestellt.

Ergebnis gevas: Die Verkehrssimulationen zeigen, dass eine Öffnung des Pförtners den Verkehrszufluss von Westen deutlich erhöht und damit den Rückstau auf der bestehenden Rheinbrücke auflöst. Vereinzelt wird es zu Behinderungen im Bereich des Ölkreuzes kommen.

Ab der AS Knieligen und an den folgenden Aus- bzw. Zufahrten kommt es zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation, da die Grenze der Leistungsfähigkeit der Anschlussstellen und Knotenpunkten im nachgeordneten Netz erreicht wird. Dies kann zu Rückstauungen auf die Südtangente selbst führen.

Die Stadtverwaltung Karlsruhe ist der Auffassung, die Ergebnisse der Simulation bestätigen im Falle der Öffnung des Pförtners die Sicherheitsprobleme im Verflechtungsbereich zwischen dem Ölkreuz und der Ausfahrt Knielingen. Zusätzlich würden durch die Öffnung Staus und deren negativen Auswirkungen in Richtung Karlsruhe verschoben. Daher lehnt die Stadtverwaltung die Öffnung des Knielinger Pförtners auf Grund der bisherigen Untersuchungen ab. Diese Einschätzung wurde vom beratenden Mitglied Prof. Dr.-Ing. Christoph Hupfer im Planungsausschuss ebenfalls geteilt.