



STELLUNGNAHME zum Antrag GRÜNE-Gemeinderatsfraktion	Vorlage Nr.: Verantwortlich:	2019/0084 Dez. 1
Höherlegung der Hermann-Schneider-Allee durch Aufständigung		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	09.04.2019	5	x	

Kurzfassung

1. Die Stadtverwaltung schlägt vor, diesen Antrag abzulehnen. Die Stadtverwaltung präferiert im Ergebnis die Höherlegung der Hermann-Schneider-Allee um 2,10 m, fordert aber gleichzeitig eine Reduzierung der geplanten Dammbreite etwa durch steilere Böschungen und gegebenenfalls andere kreative Lösungen. Dadurch kann der Eingriff reduziert werden. Die Böschungen können bepflanzt werden, damit ist eine bessere Einbindung in die Landschaft und eine bessere Annäherung an den heutigen Charakter der Allee möglich als bei einer Brückenlösung.
2. Dieser Antrag deckt sich mit Beschlussvorschlag Nr. 2 der Verwaltungsvorlage.
3. Die Verwaltung schlägt vor, diesen Antrag abzulehnen. Die Spundwand schützt weitere (private) Einrichtungen außer Bad und Parkplatz.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Ja ☐ Nein ☒					
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja ☐ Nein ☐ Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: ☐ Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) ☐ Umschichtungen innerhalb des Dezernates ☐ Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu					
IQ-relevant	x	Nein	Ja	Korridor Thema:	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	x	Nein	Ja	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein	x	Ja	abgestimmt mit SWK, VBK

1. Die Stadtverwaltung setzt sich beim Vorhabenträger dafür ein, im Rahmen des Polders Rappenwört die Hermann-Schneider-Allee durch Aufständering höher zu legen statt durch einen höheren Damm.

Die Verwaltung schlägt vor, diesen Antrag abzulehnen. Die Brückenlösung oder „Aufständering“ bietet zwar dem fließenden Wasser das geringste Hindernis und würde damit hinsichtlich der Durchgängigkeit das Optimum darstellen, aber über dem bestehenden Straßendamm würde eine ca. 1.000 m lange Brücke mit ca. 50 Pfeilerpaaren bis zum Rheinstrandbad gebaut. Dies bedeutet einen massiven baulichen Eingriff und zudem eine deutliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Der Damm unter der Brücke müsste abgetragen werden, um eine Durchströmung des Polders bei allen Wasserständen sicherzustellen. Die Gesamtfläche unter der Brücke wird aufgrund des Licht- und Niederschlagsmangels ohne Vegetation bleiben. Wahrscheinlich muss die Fläche unter der Brücke besonders im Bereich der Stützen befestigt werden, um die Erosion durch strömendes Wasser zu verhindern. Es muss aus statischen Gründen ein Freibord von mindestens 30 cm unter der Brückenunterkante eingehalten werden. Dadurch läge die Unterseite der Brücke ca. 2,20 m über der jetzigen Hermann-Schneider-Allee. Bei einer Überbauhöhe von ca. 1,20 m (Stützenabstand von 20 - 25 m) befindet sich die Fahrbahn 3,40 m über der jetzigen Hermann-Schneider-Allee. Damit wird mit dieser Variante die größte Endhöhe des Bauwerks erreicht. Hinzu käme ein dichtes Füllstabgeländer von 1,30 m Höhe.

Die endgültige Eingriffsbreite betrüge ca. 25 m (= jetzige Breite). Die temporäre Eingriffsbreite während der Bauphase wäre aber im Gegensatz zu allen anderen Überlegungen bei der Brückenlösung größer als die endgültige Eingriffsbreite. Dies wird im Wesentlichen durch zwei Besonderheiten verursacht. Zum einen müssen bereits zum Baubeginn alle Leitungen provisorisch aus dem Baufeld verlegt werden, um die Gründungen der Brückenpfeiler zu ermöglichen. Zum anderen findet der Brückenbau auf der Gesamtbreite der Hermann-Schneider-Allee statt. Da die bestehende Breite durch die Baumaßnahme in Anspruch genommen wird, muss die Zufahrt zum Rheinstrandbad neben der Brückentrasse geführt werden. Bei einer Ausführung mit zwei Fahrstreifen ist mit einer temporären Eingriffsbreite von ca. 29 m zu rechnen. Außerdem ist es nur bei der Brückenlösung erforderlich, dass die Infrastrukturmaßnahmen in mehrfachen Verle-geschritten erfolgen müssen und deshalb zu einer deutlich verlängerten Bauzeit führen.

Der Unterhaltungsaufwand für die Stadt als Straßenbaulastträger wäre deutlich höher als bei einem Straßendamm. Aus Sicht der Stadtwerke ist es bei einer Brückenlösung erheblich schwieriger, bei der Wasserversorgung für Frostfreiheit und erwärmungssichere Betriebsbedingungen zu sorgen als bei der Dammlösung. Die vom Vorhabenträger genannten Kosten der Brückenlösung erscheinen auf Grund der aufwendigen Provisorien und der schwierigen Rahmenbedingungen für den Bau (Gründung, beengte Platzverhältnisse) als zu niedrig. Auch die vom Vorhabenträger genannten Eingriffsbreiten erscheinen als zu optimistisch.

Nachträgliche Änderungen an der Straße oder an den Straßenbahnanlagen wären bei der Brückenlösung schwieriger. Einschränkungen gäbe es auch hinsichtlich möglicher Lagerflächen bei Baumaterial bei Instandhaltungsmaßnahmen.

Fraglich wäre auch die mittlere Zu-/Abfahrt zum Parkplatz Ententeich. Falls diese bei einem Brückenbauwerk entfielen, wäre es ein Nachteil für die Naherholung. Sofern sich Wild auf die Brücke verirren würde, könnte es nicht über die Böschung flüchten, sondern nur in Längsrichtung. Dies könnte zu gefährlichen Situationen führen.

Im Winter müsste bei der Brückenlösung von einer erhöhten Glatteisgefahr ausgegangen werden.

Gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung ist für Schienenwege auf Brücken eine Pegelkorrektur von +3 bis +12 dB(A) - je nach Bücken- beziehungsweise Fahrbahnart - anzusetzen.

Fazit:

Die Stadtverwaltung präferiert im Ergebnis die Höherlegung der Hermann-Schneider-Allee um 2,10 m, fordert aber gleichzeitig eine Reduzierung der geplanten Dammbreite etwa durch steilere Böschungen und gegebenenfalls andere kreative Lösungen. Dadurch kann der Eingriff reduziert werden. Die Böschungen können bepflanzt werden, damit ist eine bessere Einbindung in die Landschaft und eine bessere Annäherung an den heutigen Charakter der Allee möglich als bei einer Brückenlösung.

2. Um die Breite des Ständer-Bauwerks gering zu halten, wird untersucht, ob die Straßenbahn zweigleisig in der Fahrbahn geführt werden kann.

Dieser Antrag deckt sich inhaltlich mit dem Vorschlag der Stadtverwaltung in der Vorlage „Polder Bellenkopf/Rappenwört – Ergänzende Stellungnahme der Stadt Karlsruhe im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren“. Der Vorschlag dort für einen Beschluss des Gemeinderates lautet:

Die Stadtverwaltung und die Verkehrsbetriebe werden beauftragt, das Gespräch mit der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßen- und Stadtbahnen (TAB) zu suchen. Ziel der Gespräche soll die Ermöglichung der gemeinsamen Verkehrsfläche von Straßenbahn und motorisiertem Individualverkehr sein. Sofern dies zulässig und durchführbar ist, wird die Verwaltung beauftragt, mit dieser Variante auf den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde zuzugehen.

3. Die Spundwand um den Parkplatz des Schwimmbads wird deutlich niedriger ausgeführt, so dass nur kleine Hochwässer dadurch abgefangen werden und der Schutz vor stärkerem Hochwasser wird in diesem Bereich auf die Schwimmbadgrenzen zurückgezogen.

Die Verwaltung schlägt vor, diesen Antrag abzulehnen. Die Spundwand, die um Rappenwört geplant wird, soll nicht nur die Einrichtungen des Schwimmbades vor ökologischen Flutungen und Hochwassereinsätzen schützen, sondern auch die Einrichtungen des Naturfreundehauses, der Kanuvereine, die Gaststätte und die denkmalgeschützten Eiswiesen.

Die Stadt kann nicht über die planmäßige Überflutung der privaten Einrichtungen entscheiden.

Die Stadt hat im Rahmen der Anhörungen 2012 und 2015 bereits darum gebeten, die Freibord-Höhe bei der Spundwand zu reduzieren. Diese Anträge wurden nicht zurückgenommen. Daher muss das Landratsamt als Planfeststellungsbehörde entscheiden, wie mit diesem Einwand umzugehen ist.