

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Verwirklichung des Verkehrslinienplans - Eine Voraussetzung für die gesunde wirtschaftliche Entwicklung der Stadt

[urn:nbn:de:bsz:31-219125](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219125)

Die Verwirklichung des Verkehrslinienplans –

Eine Voraussetzung für die gesunde wirtschaftliche Entwicklung der Stadt

Oberbaurat Alexander Hornung

Man spricht von dem Stadtverkehr als dem Pulsschlag der Wirtschaft und sucht deshalb Wege, die stetig wachsenden Schwierigkeiten für den lebenswichtigen Verkehr innerhalb der Stadtbereiche zu beseitigen. So werden Verkehrslinienpläne von den Verwaltungen bearbeitet, die — auf wissenschaftlichen Untersuchungen aufgebaut — die Konzeption eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes festlegen. Jede Straßenbaumaßnahme hat sich dieser den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden optimalen Rahmenplanung unterzuordnen.

Schon in früheren Veröffentlichungen des Wirtschaftsspiegels wurde über den speziellen Karlsruher Verkehrslinienplan berichtet. Er wurde im Jahre 1961 vom Gemeinderat einstimmig angenommen und von Bund und Land

gutgeheißen und des öfteren als vorbildlich bezeichnet. Er ist in der beigefügten Abbildung dargestellt und hat folgende Aufgabe:

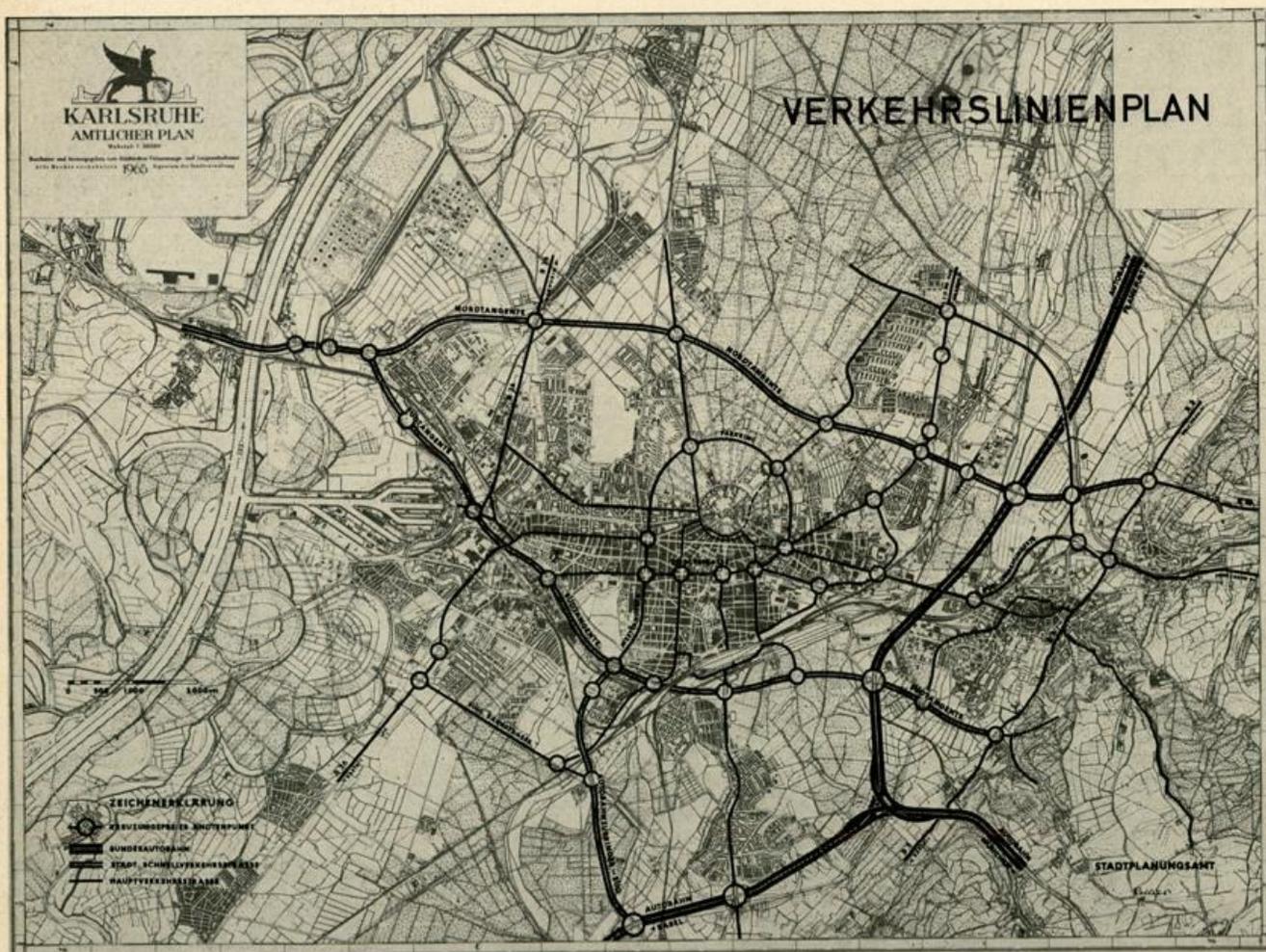
Der Verkehrslinienplan mit seinen wesentlichen Verkehrszügen, wie Nord- und Südtangente, der Bundesstraße 10 am Südrand der Innenstadt, mit seiner West- und Osttangente, bringt eine vollkommene und gewünschte Umorientierung des Straßenverkehrs im gesamten Stadtraum. Die zentrale Tendenz des Straßenverkehrs durch die Kaiserstraße und Kaiserallee mit all ihren nachteiligen Auswirkungen auf das geschäftliche Leben im Stadtzentrum soll durch die neue Verkehrskonzeption in der gewünschten Weise eine Änderung erfahren. Über die geplante Nordtangente und Südtangente werden die Verkehrsströme über Nord-Süd- bzw.

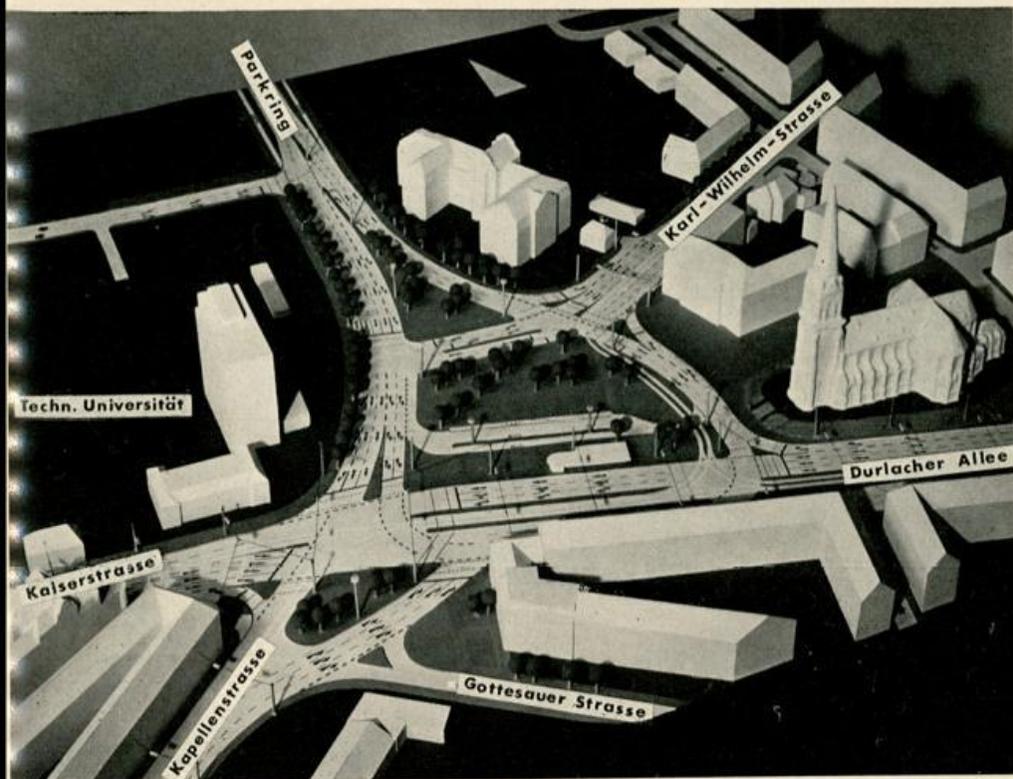
Süd-Nord-Straßen an die Stadt herangeführt. Man sieht aus dieser Darstellung, daß neben dem Bau der Tangenten und Bundesstraßen sowie der Landesstraßen auch ein umfangreicher Ausbau städtischer Zufahrtsstraßen unvermeidlich wird.

Im Jahre 1962 wurde bereits ein Zeitstufenplan entwickelt, nach dem die Maßnahmen realisiert werden sollten. Heute, also 5 Jahre später, liegt es nahe, über das seither Erreichte einen Rechenschaftsbericht abzulegen und aus der derzeitigen Sicht einen neuen Zeitstufenplan zu entwickeln.

Vom Verkehrslinienplan fertiggestellte Straßenelemente

In Abbildung I (Seite 22 oben) sind in schwarz die fertiggestellten Maßnahmen eingetragen. So konnte die Bundes-





straße 10 mit dem Rheinbrückenbau bis an den westlichen Ortsrand des Stadtteils Knielingen planmäßig herangeführt werden [1]. Gleichzeitig wurde es möglich, im gleichen Straßenzug den Knotenpunkt Ettlinger Tor in zwei Ebenen auszubauen [2]. Ebenfalls ist die Umgehungsstraße Durlach im Zuge der Bundesstraße 10 [3] nahezu verwirklicht. Auch ein Teil der Westtangente, nämlich der Abschnitt zwischen der Bundesstraße 10 und der Ebertstraße, konnte seinen Ausbau erfahren [4]. Die südliche Fortsetzung der Westtangente, der Autobahnzubringer Süd [5], übernimmt schon einige Jahre seine Funktion. Auch ist die B 36 im Bereich der Vogesenbrücke [6] fertiggestellt.

Im Bau befindliche und vorbereitete genehmigte Baumaßnahmen
(Abb. 1, Seite 22 oben)

Nach der Beschreibung der fertiggestellten Straßen folgen die derzeitigen und in Vorbereitung befindlichen genehmigten Baumaßnahmen. Hierbei sei zuerst die Südtangente als Bundesbaumaßnahme vom westlichen Ortsrand des Stadtteils Knielingen bis zur Kriegsstraße [7] am Kühlen Krug genannt. Sie bringt eine weitere Annäherung an das im Jahre 1962 gesteckte Ziel, wenn auch zu einem geringfügig späteren Zeitpunkt. Gerade diese Maßnahme führt zu einer außergewöhnlichen Entlastung der Verkehrsstraßen im Westen von Karlsruhe, insbesondere der Knotenpunkte Entenfang und Lameyplatz. Mit der Einbindung der Bundesstraße 3 in die neue Umgehungsstraße von Durlach [8] tritt im Stadtteil Durlach eine weitere Verkehrsberuhigung ein. Die Entlastungswirkung der Umgehungsstraße kommt damit erst richtig zum Tragen. Besonders erfreulich ist zu verzeichnen, daß die Westtangente als

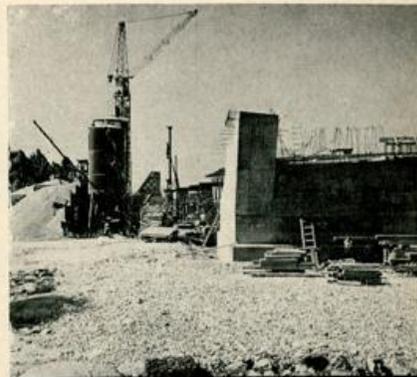
Durlacher Tor

Die Modellaufnahme Durlacher Tor zeigt den ebenerdigen Endausbau des Knotenpunktes

Bildfolge über die erste Ausbaustufe der Südtangente

eine Baumaßnahme des Regierungspräsidiums, die zur Zeit realisiert wird:

- 1 zeigt das Widerlager des Bauwerks westlich Knielingen, das die Südtangente über die Alb, über die spätere Nordtangente und die Zufahrt zur Kirchau führt
- 2 zeigt die Baustelle der Brücke über die Alb als Zufahrt zur Kirchau. Im Hintergrund ist der alte Ortsteil von Knielingen zu erkennen
- 3 Bauwerk Feldwegbrücke über die Südtangente im Gewann Burgau
- 4 Erdbaustelle, im Hintergrund die Überführung Litzelau
- 5 Fertiggestellte Brücke der Südtangente über die Alb



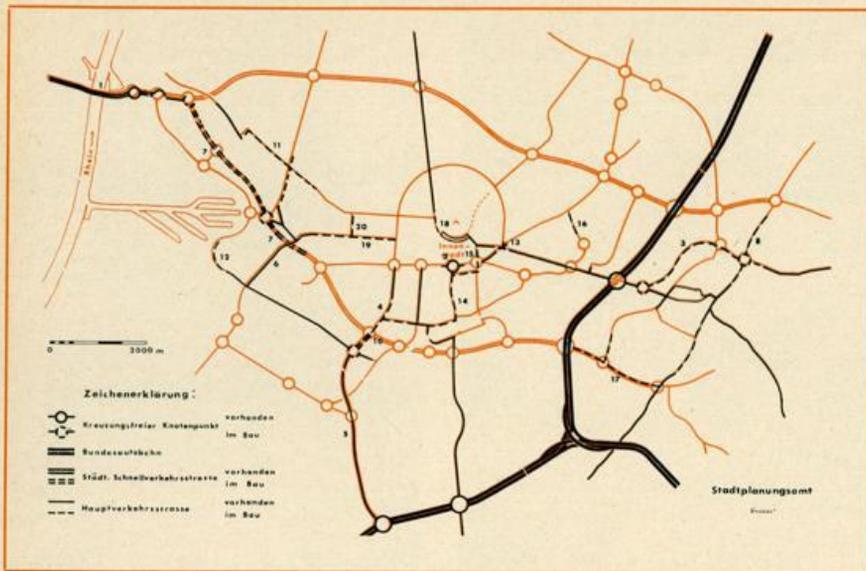


Abbildung I:
Darstellung der schon fertiggestellten Straßenelemente des Verkehrslinienplans und die heutigen Baumaßnahmen

Die Ziffern (zum Beispiel: [1]) in den Darstellungen Seite 22 und 23 sind im Textteil näher erläutert

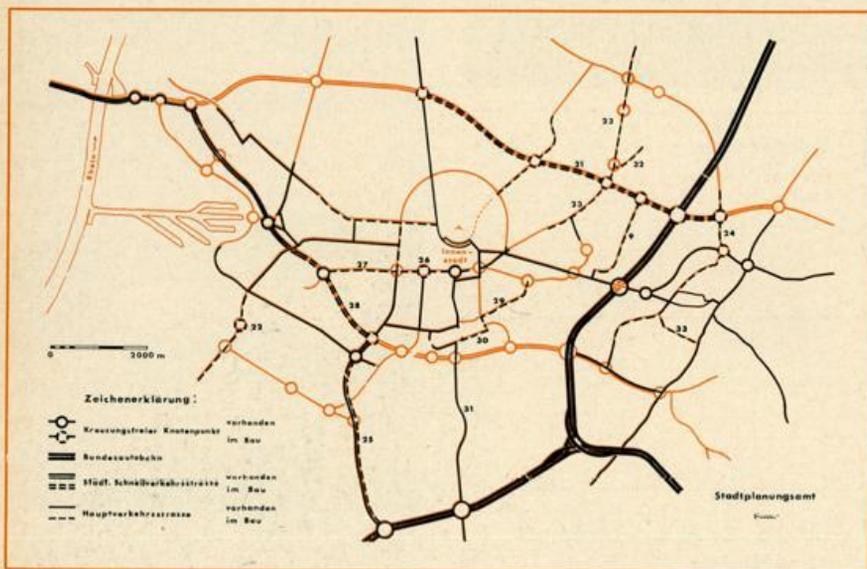
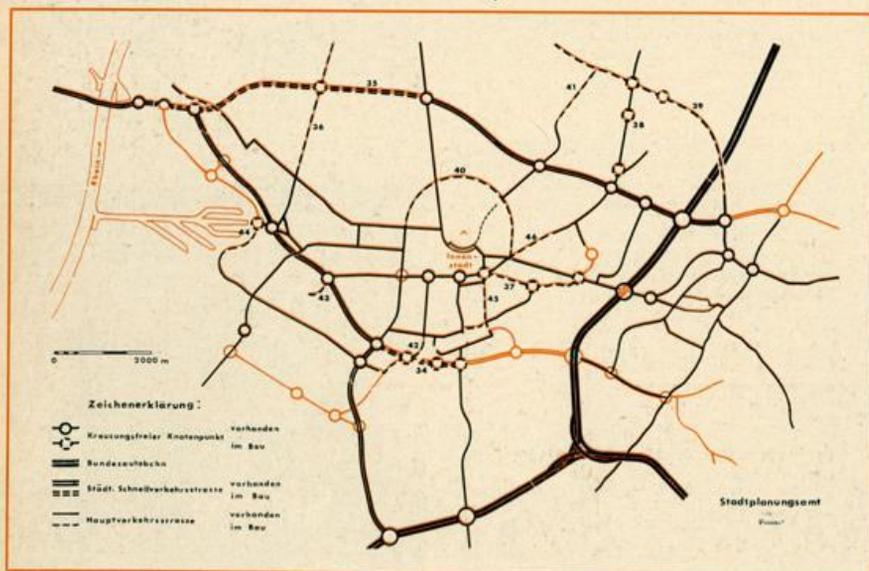


Abbildung II: Ausbaustufe A
Darstellung der Straßenbaumaßnahmen, die noch nicht im Bau sind und der Verkehrsbelastung und des Straßenzustandes wegen zuerst verwirklicht werden müssen

Abbildung III: Ausbaustufe B
Darstellung der Projekte, die etwa nach 1972 im Stufenplan A folgen



Landesbaumaßnahme [10] endgültig fertiggestellt wird.

Die Möglichkeit, den Ausbau städtischer Verkehrsstraßen über das erhöhte Steueraufkommen aus der Mineralölsteuer zu finanzieren, hat den Verkehrslinienplan einen beachtlichen Ruck vorwärts gebracht. Gerade die bereits genehmigten und im Ausbau befindlichen städtischen Straßenprojekte mit einer Gesamtbausumme von etwa 45,8 Mio DM sind hierfür ein erfreuliches Beispiel. Ohne näher auf die einzelnen Projekte einzugehen, seien sie kurz aufgeführt: Siemensallee [11], Pfalzstraße [12], Durlacher Tor [13], Ettlinger Straße und Bahnhofplatz [14], Alttalstdurchbruch und Baumeisterstraße [15], Ostring [16], K 185 [17], Hans-Thoma-Straße [18], Kaiserallee [19] und Blücherstraße [20].

Die zuletzt genannten Straßenprojekte, die entweder zur Zeit gebaut werden oder genehmigt sind, sind in der Abbildung I mit unterbrochenen Linien dargestellt.

Ein Vergleich des im Straßenbau in den letzten 5 Jahren Erreichten mit dem nach der Untersuchung 1962 gewünschten Bauprogramm zeigt, daß das gesteckte Ziel nicht voll erreicht werden konnte. Alle noch nicht gebauten Straßenteilstücke des Verkehrslinienplans wurden deshalb erneut in drei Ausbaustufen eingeteilt.

Ausbaustufe A (Abb. II, links)

Der erste Stufenplan, als Ausbaustufe A bezeichnet, enthält die Straßenbaumaßnahmen, die von der Verkehrsentwicklung und dem Straßenzustand her gesehen am dringendsten erscheinen. Zunächst seien hiervon die Bundesbaumaßnahmen genannt:

Die Bundesstraße 10 im Bereich des Autobahnanchlusses zwischen Karlsruhe-Ost und Durlach (Durlacher Allee) hat zur Zeit eine Belastung von 55 000 Pkw-Einheiten pro Tag. Die Belastung der Autobahn zwischen Karlsruhe und Mannheim, ausgenommen während der Reisezeiten im Sommer, ist mit diesem Wert etwa vergleichbar. Dieser städtische Straßenzug ist zusätzlich durch ebenerdige Zufahrten, vor allen Dingen im bebauten Gebiet, derartig belastet, daß mit einem Zusammenbruch des Verkehrs in Bälde gerechnet werden muß. Laufende Baumaßnahmen in diesem Straßenzug, wie die teilweise Bereitstellung einer 3. Spur, helfen dem dringendsten Notstand in gewissen Bereichen ab, sind aber keinesfalls geeignet, die gewünschte und notwendige verkehrliche Entlastung zu bringen. Eine 1. Stufe der Nordtangente [21], zwischen der Landesstraße 604 und der Landesstraße 561 würde dem Osten unserer Stadt, vor allem der Durlacher Allee, eine merkbare Verkehrsentslastung bringen. Die ungefähren Kosten für diesen Teilausbau belaufen sich auf etwa 45 Mio DM.

Die derzeitige Führung der Bundesstraße 36 über die südliche Rheinhafenzufahrt mit einer beängstigenden Unfallträchtigkeit macht es notwendig,

die Bundesstraße 36 auf eine Länge von ca. 1 km zu verlegen [22]. Der Kostenaufwand für diese Maßnahme wird auf 8,6 Mio DM geschätzt.

Bei den Landesbaumaßnahmen seien die Umgehungsstraße Hagsfeld im Zuge der Landesstraße 560 [23], der Ausbau der Landesstraße 604 [24] zwischen der Umgehungsstraße Durlach und dem einstweiligen Beginn der Nordtangente sowie die 2. Fahrbahn des Autobahnzubringers im Zuge der Landesstraße 605 [24] mit einem Gesamtkostenaufwand von 25,3 Mio DM erwähnt. Die westliche Umfahrung von Hagsfeld muß in der Dringlichkeit dieses Zeitstufenplans besonders herausgestellt werden.

Bei den in der Baulast der Stadt befindlichen Bundes- und Landesstraßen sowie der städtischen Hauptverkehrsstraßen erscheint am vorrangigsten der Ausbau des Karlstores im Zuge der Bundesstraße 10 [26]. Mit der Realisierung dieses Knotenpunktes kommt erst der Ausbau des Ettlinger Tors in

Südtangente (Modellaufnahme)

im Bereich zwischen Vogesenbrücke und Bulach/Beiertheim.

Die Südtangente verläuft hier zwischen Alb und Industrie. Nördlich der Alb entsteht eine großzügige Grünanlage bis zur projektierten Ebertstraße mit einem Erholungssee.

vollem Umfang zum Tragen. Dieser Maßnahme sollte sich der weitere Ausbau der westlichen Kriegsstraße (Bundesstraße 10) [27] anschließen. Zur Finanzierung über die erhöhte Mineralölsteuer wurden schon eine Reihe Projekte städtischer Hauptverkehrsstraßen der Bundes- und Landesstraßenbauverwaltung vorgelegt. Eines der bedeutendsten ist die Weiterführung der Südtangente bis zur Westtangente [28]. Nicht zuletzt sei auch der Ausbau der Stuttgarter Straße [29], der Fautenbruchstraße [30] und die Koordinierung der Verkehrssignalanlagen mit gewissen Umbauten im Zuge der Landesstraße 561 [31] erwähnt. Außerdem muß hier die dringend auszubauende Straßenbrücke in Hagsfeld über die Bahnlinie [32] genannt werden, ebenfalls der Ausbau der Rommelstraße [33] im Südbereich von Durlach und die Verbindungsstraße von der Gerwigstraße zum Industriegebiet Tagweidwiesen [9].

Der Ausbau aller städtischen Hauptverkehrsstraßen der Ausbaustufe A würde einen Kostenaufwand von 66,9 Mio DM ausmachen. Die Realisierung des gesamten Stufenplans „A“ erfordert dagegen einen Gesamtaufwand von 165,3 Mio DM.

Ausbaustufe B (Abb. III, Seite 22 unten)

Im nächsten Stufenplan — Ausbaustufe B — sind die Projekte dargestellt, die etwa nach 1972 dem Stufenplan A folgen. Er stellt z. T. eine Fort-

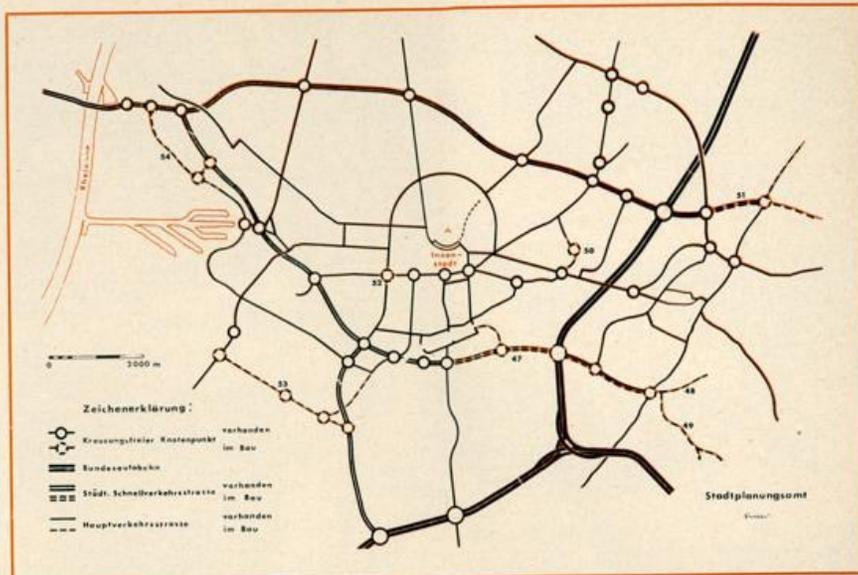
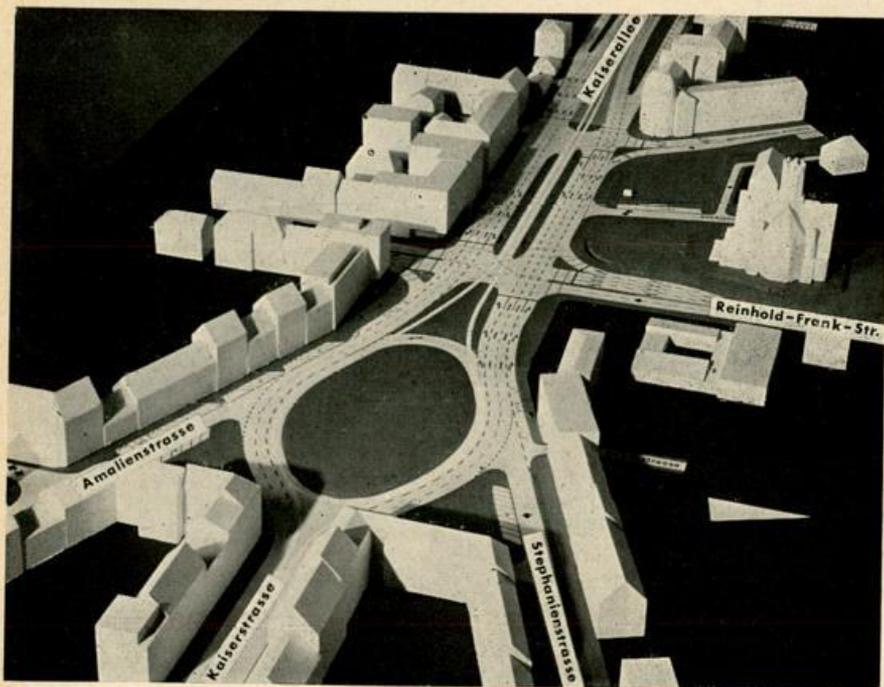


Abbildung IV: Ausbaustufe C
Darstellung der Baumaßnahmen,
die nach 1976 begonnen werden und die den
Verkehrslinienplan vervollständigen





setzung begonnener Straßenzüge, wie der Nord- und Südtangente, dar. Die einzelnen Baumaßnahmen sind in der Abbildung III (Seite 22) dargestellt. Es sind dies folgende Projekte:

Östliche Fortsetzung der Südtangente von der Westtangente bis zur Ettlinger Allee [34], zweite Ausbaustufe Nordtangente [35] zwischen Linkenheimer Landstraße und Rheinbrücke, Ausbau der B 36 nördlich der Siemensallee [36], östliche Fortsetzung der Kriegsstraße

[37] zwischen Mendelssohnplatz und Durlacher Allee, zweite Ausbaustufe der L 560 mit kreuzungsfreien Anschlüssen [38], Ausbau der L 604 als Umgehungsstraße Hagsfeld [39], Ausbau des Parkrings [40], zweite Fahrbahn der Blankenlocher Allee [41], Verlängerung der Karlstraße nach Bulach [42], Ausbau der Zeppelinstraßenbrücke [43], Ausbau der Honsellstraße als Zufahrt zum Rheinhafen mit kreuzungsfreiem Knotenpunkt [44], Ausbau der Rüppur-

rer Straße [45], Ausbau der Haid- und Neu-Straße [46].

Der Gesamtaufwand aller Straßenprojekte der Ausbaustufe B beträgt 176,0 Mio DM.

Ausbaustufe C (Abb. IV, Seite 23)

Die 3. Ausbaustufe, die etwa nach 1976 zum Tragen kommen sollte, stellt eine Vervollständigung des Verkehrslinienplans mit einem Kostenaufwand von 114,0 Mio DM dar.

Im einzelnen sind dies: Endausbau der Südtangente zwischen der Ettlinger Allee und der B 3 [47], Fortsetzung der Südtangente in Richtung Osten als Hafenschließungsstraße Durlach [48] sowie Ausbau der Tiefentalstraße bis zum Autobahnanschluß Langensteinbach [49], Fertigstellung des Ostrings [50], östliche Fortsetzung der Nordtangente als Nordumgehung Grötzingen [51], kreuzungsfreier Ausbau des Knotenpunktes Kriegsstraße/Westtangente [52], südliche Randstraße [53] und nördliche

Mühlburger Tor (Abb. oben)

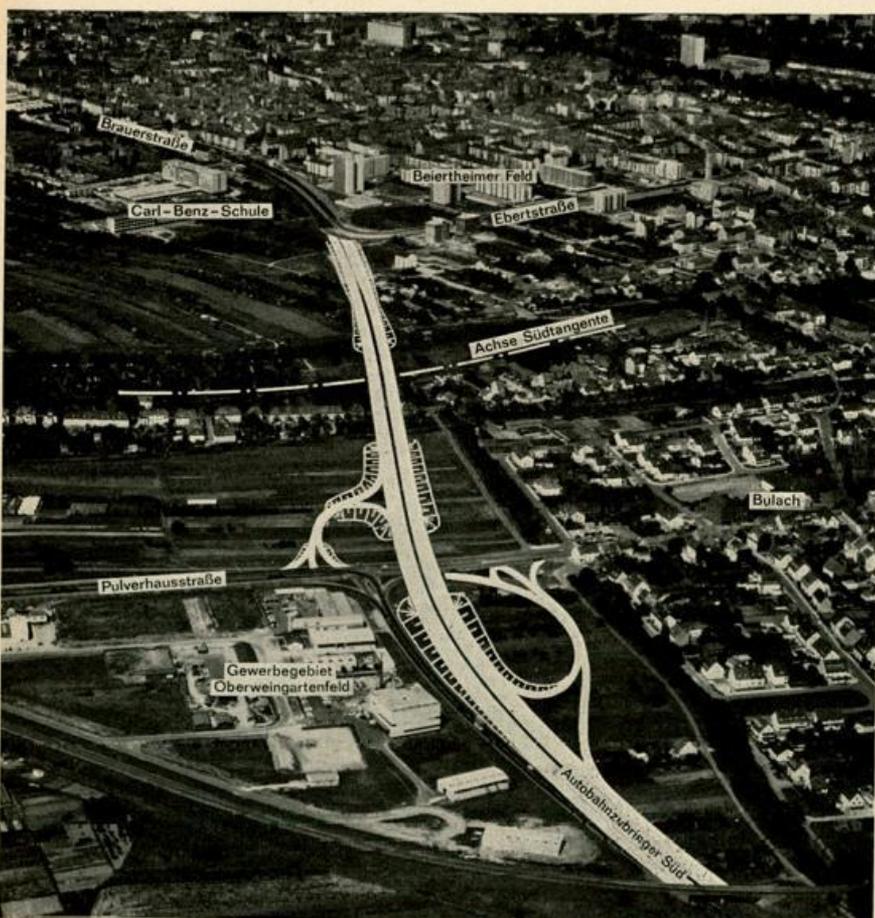
(Modellaufnahme)

Entsprechend dieser Darstellung wird der Kopf der Kaiserallee als leistungsfähige ebenerdige Kreuzung ausgebaut.

Westtangente (Abb. unten)

Luftbild mit der geplanten Westtangente, die nördl. Verlängerung des Autobahnzubringers Süd bis zur Brauerstraße.

Der Ausbau dieser Landstraße soll noch in diesem Jahr begonnen werden. Nach ihrer Fertigstellung werden endlich die überlasteten Ortsstraßen von Bulach und Beiertheim vom überörtlichen Verkehr befreit.



Hafenerschließungsstraße mit Anbindung an die Südtangente [54].

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß für die Realisierung des Verkehrslinienplans, abgesehen von den derzeit genehmigten und laufenden Baumaßnahmen, ein Kostenaufwand von 455 Mio DM erforderlich wird. Hiervon unberührt blieben die großen finanziellen Aufwendungen für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes, das in ganz besonderer Weise geeignet ist, die städtischen Verkehrsprobleme zu lösen. Hier sind Projekte in der Größenordnung von 130 Mio DM zu erwarten. Die Aufwendungen für den ruhenden Verkehr mit ca. 70 Mio DM erweitern die großen Ausgaben für Verkehrsprojekte auf 655 Mio DM.

Es darf abschließend als erfreulich festgestellt werden, daß bei Bund und Land für die städtischen Verkehrsprobleme, auch für die Maßnahmen des öffentlichen Nahverkehrs in den letzten Jahren viel Verständnis gezeigt wurde. Es ist zu hoffen, daß die wirtschaftliche Lage in Bund und Land und damit auch im Stadtraum Karlsruhe so sein wird, daß die aufgezeigten Baumaßnahmen mit ihren gewaltigen finanziellen Belastungen so rechtzeitig zur Durchführung kommen, daß die Verkehrsbedienung und damit die wirtschaftliche Entwicklung unserer Stadt auch weiterhin möglich sein wird.