

BESCHLUSSVORLAGE	Gremium:	Ortschaftsrat Durlach
	Termin:	15.07.2015
	TOP:	3
	Verantwortlich:	öffentlich Stadtplanungsamt
Neubau dm-Zentrale: Ergebnisse der Prüfung eines Vollanschlusses an die Durlacher Allee		

Antrag an den Ortschaftsrat

Der Ortschaftsrat wird um Kenntnisnahme der Ergebnisse gebeten und beauftragt die Verwaltung, das vorgeschlagene schrittweise Vorgehen weiterzuverfolgen.

Finanzielle Auswirkungen				nein ☒	ja ☐
Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch: Städtischen Haushalt ☐ Investitionspauschale ☐	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition: Ergänzende Erläuterungen: Die Kosten sind im weiteren Verfahren zu ermitteln.					
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein ☒ ja ☐		Handlungsfeld:		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein ☐ ja ☒		abgestimmt mit VBK		

Vorbemerkung

Die Firma dm beabsichtigt, im Bereich der Untermühlsiedlung eine neue Konzernzentrale zu erstellen. Hierzu wird derzeit der Bebauungsplan „Südwestliche Untermühlsiedlung“ bearbeitet.

Die verkehrliche Erschließung des projektierten Gebietes unmittelbar nördlich der Durlacher Allee ist derzeit von Osten kommend und in Richtung Westen fahrend direkt über die Rampe der „Alten Karlsruher Straße“ möglich. Die jeweiligen Gegenrichtungen, also Fahrbeziehungen von Westen kommend und in Richtung Osten fahrend, müssen über die Dornwaldsiedlung und die dortige Johann-Strauß-Straße abgewickelt werden. Gemäß einem Verkehrsgutachten im Auftrag des Investors ist die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ausreichend leistungsfähig, um die prognostizierten Verkehrsmengen aufnehmen zu können.

Alternativ wurde allerdings auch eine Variante mittels Vollanschluss an die Durlacher Allee voruntersucht. Nach diesem Konzept wird die bestehende Einmündung der Alten Karlsruher Straße zu einem Vollanschluss mit allen Fahrbeziehungen ausgebaut. Die statische Leistungsfähigkeit dieses Vollknotens konnte in einer ersten Einschätzung nachgewiesen werden, allerdings zeichnete es sich ab, dass es in Spitzenzeiten zu fast vollständiger Ausschöpfung der Aufstellflächen der Linksabbieger von der Durlacher Allee in die Alte Karlsruher Straße kommt. Da es sich hierbei gleichzeitig um den Verflechtungsbereich von der BAB-Ausfahrt Karlsruhe-Durlach handelt, empfahl der Planungsausschuss in seiner Sitzung vom 17.10.2013, die Leistungsfähigkeit des Vollanschlusses mit dem Verflechtungsbereich genauer zu untersuchen. Gleichzeitig wurde beschlossen, die Haltestelle Untermühlsiedlung so umzuplanen, dass ein direkter barrierefreier Zugang von beiden Seiten der Durlacher Allee aus ermöglicht wird und zudem die Option eines Vollknotens gewahrt bleibt.

In der Zwischenzeit wurden die Planungen von dm so weit fortgeschrieben, dass sowohl die Anzahl und Lage der zukünftigen Parkplätze, als auch die Prognosen zum Verkehrsaufkommen konkretisiert werden konnten. Das entsprechende Verkehrsgutachten liegt seit Anfang des Jahres vor. Auf dieser Grundlage konnte nun die vertiefte Prüfung der Leistungsfähigkeit und der möglichen Verkehrsabwicklung an dem Vollknoten erfolgen.

Verkehrsgutachten

Die Firma dm beabsichtigt, in einer ersten Ausbaustufe (BA 1) zunächst ca. 1.500 Büroarbeitsplätze zu erstellen. Mit einer möglichen zweiten Ausbaustufe (BA 2) würde unter Ausschöpfung der gesamten Fläche eine Gesamtkapazität von ca. 2.500 Arbeitsplätzen erreicht. Das Verkehrsgutachten berücksichtigt in der Verkehrsprognose bereits den möglichen Maximalausbau mit 2.500 Arbeitsplätzen und konstatiert hierfür eine zusätzliche Verkehrserzeugung von 1.625 Kfz-Fahrten pro Werktag jeweils zu- und abfahrend durch Beschäftigten-, Wirtschafts- und Besucherverkehr sowie Kundenverkehr von und zu einem neuen dm-Markt auf dem betriebseigenen Gelände.

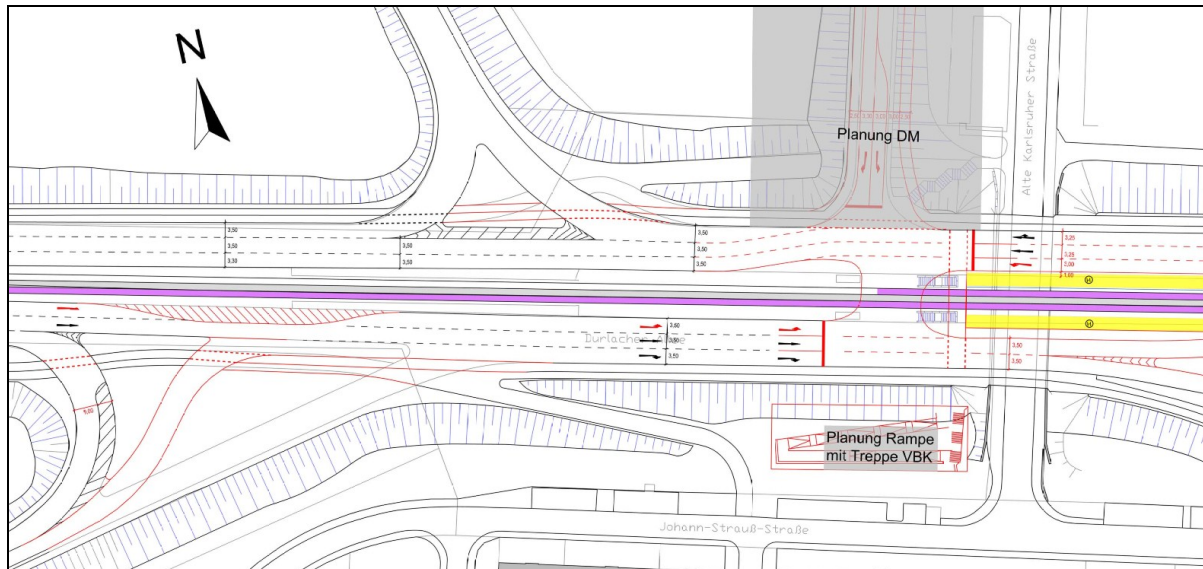
Aufgrund der gegenwärtigen indirekten Verkehrsführung aus Richtung Westen und in Richtung Osten entstünde beim Maximalausbau (BA 2) eine Verkehrszunahme im

Bereich der Johann-Strauß-Straße von derzeit etwa 1.900 Kfz / Werktag auf ca. 3.400 Kfz / Werktag im Querschnitt, also beiden Fahrtrichtungen aufsummiert. Bei dem zunächst vorgesehenen Teilausbau (BA 1) wäre mit ca. 2.900 Kfz / Werktag zu rechnen. Bei der Alternativvariante mit Vollanschluss der Alten Karlsruher Straße an die Durlacher Allee wird gegenüber den heutigen Verkehrsmengen eine Entlastung der Johann-Strauß-Straße prognostiziert, da dann auch Verkehre von und zur Untermühlsiedlung den neuen direkten Anschluss nutzen und nicht mehr die Dornwaldsiedlung befahren. Eine Mehrbelastung der Dornwaldsiedlung durch Realisierung des dm-Campus könnte somit vermieden werden.

Bezüglich der weiteren Entwicklungen im räumlichen Umfeld der Durlacher Allee, hier insbesondere die verkehrlich bedeutsame Ansiedlung von IKEA, werden keine nennenswerten direkten Auswirkungen auf die Erschließung des dm-Areals erwartet. Die zusätzliche Verkehrserzeugung durch IKEA wird vornehmlich über die Durlacher Allee westlich der BAB 5 abgewickelt, wogegen das Verkehrsaufkommen durch den dm-Campus hauptsächlich östlich der Autobahn auftritt. Auch zeitlich werden sich die Hauptverkehrsströme der beiden Projekte nicht überlagern, da dm zu großen Teilen Berufsverkehr erzeugt, während bei IKEA der Einkaufsverkehr dominiert. Eine direkte verkehrliche Beeinflussung der beiden Projekte zueinander sieht der Gutachter aufgrund der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung insofern kaum.

Vertiefte Untersuchung zum Vollknoten Durlacher Allee / Alte Karlsruher Straße

Ein möglicher Vollanschluss der Alten Karlsruher Straße an die Durlacher Allee mit neuem Bahnübergang über die Straßenbahngleise würde neben einem separaten Linksabbiegestreifen von der Durlacher Allee in die Alte Karlsruher Straße und einem separaten Linkseinbiegestreifen von der Rampe der Alten Karlsruher Straße in die Durlacher Allee in Fahrtrichtung Durlach auch eine Wendemöglichkeit von Osten kommend vorsehen. Abbildung 1 zeigt den Vorentwurf des Knotenpunktes mit allen Fahr- und Gehbeziehungen, der Rampe der Alten Karlsruher Straße (Bestandteil des Bebauungsplans „Südwestliche Untermühlsiedlung“) sowie der Haltestelle Untermühlsiedlung in neuer Lage mit barrierefreien ebenerdigen Zugängen über die Durlacher Allee (Planung VBK, Lage der Haltestelle hier nur nachrichtlich). Der entstehende Knotenpunkt mit Bahnübergang wäre aus Sicherheitsgründen zwingend vollständig zu signalisieren.

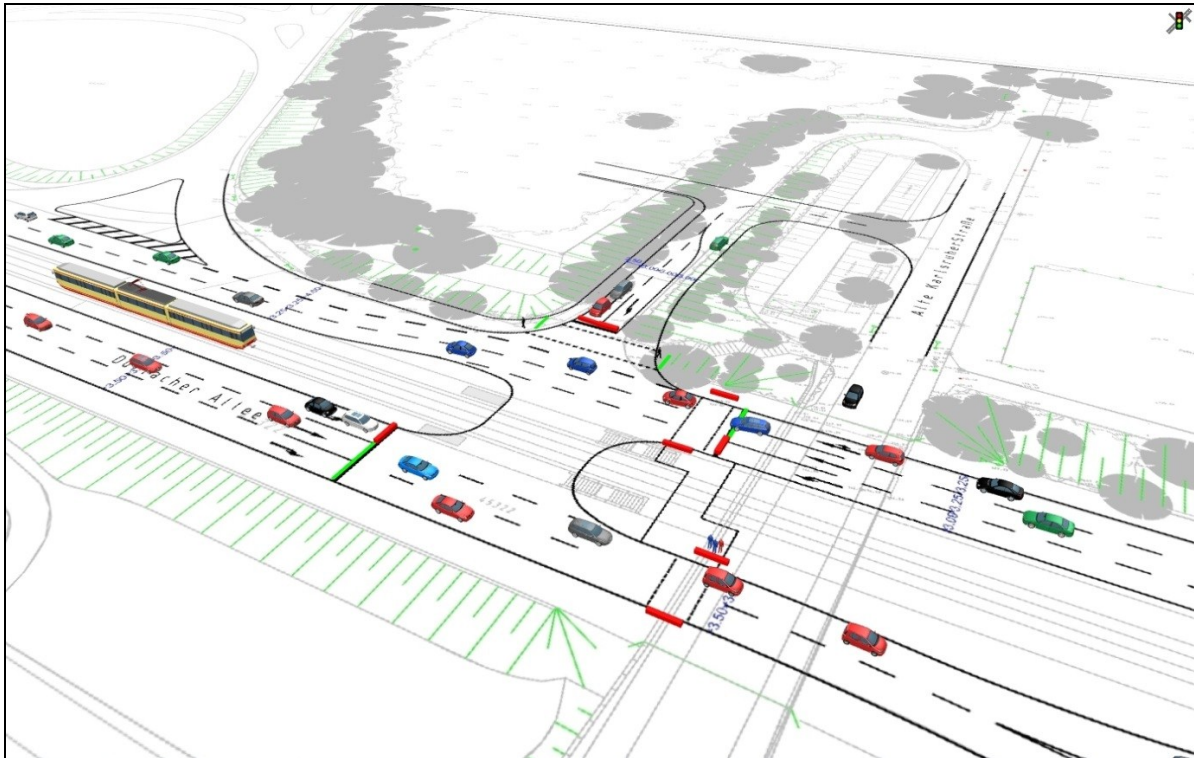


Vollanschluss Alte Karlsruher Straße an die Durlacher Allee

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen dieses signalisierten Knotenpunktes sind Bestandteil der verkehrlichen Gutachten, die im Auftrag des Investors in Abstimmung mit der Verwaltung durchgeführt wurden.

Die Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen einer möglichen Signalisierung des Vollanschlusses wurde für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde durchgeführt, wobei wiederum die prognostizierten Verkehrsmengen bei einem Maximalausbau von dm sowie fahrtzweckspezifische Annahmen zur tageszeitlichen Verteilung der Verkehrsmengen zugrunde gelegt wurden.

Bei Realisierung des Vollknotens entsteht ein neuer schienengleicher Bahnübergang über die Straßenbahngleise, der entsprechend zu signalisieren ist. Die Bahn ist hier grundsätzlich bevorrechtigt. Deshalb wurden neben statischen Berechnungen, die Aufschlüsse über durchschnittliche Wartezeiten, Rückstaulängen und Verkehrsqualitäten erlauben, auch Simulationen durchgeführt. Nur mittels der durchgeführten Simulationen können hinreichend genau die Auswirkungen längerer Rot- oder kürzerer Grünzeiten durch die dynamischen Straßenbahneingriffe quantifiziert werden, hier insbesondere die möglichen Auswirkungen auf die Autobahnrampe.



Simulation des Vollanschlusses Alte Karlsruher Straße an die Durlacher Allee mit dynamischem Signalprogramm

Im Ergebnis kommt der Gutachter zu der Einschätzung, dass

„die modifizierten statischen Leistungsfähigkeitsbeurteilungen mit angepasster Lichtsignalanlage... auch weiterhin eine hinreichende Leistungsfähigkeit des Vollknotens Alte Karlsruher Straße an die Durlacher Allee ergeben. Die angepasste Simulation für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde zeigt, dass in der morgendlichen Spitzenstunde je nach Ansatz zur Stadtbahnpriorisierung ein maßgeblicher Rückstau im Bereich der BAB-Rampe eintreten kann. Für den nachmittäglichen Bereich ist dies nicht der Fall.

Aus verkehrlicher Sicht wird empfohlen, nach Realisierung des ersten Bauabschnitts dm-Campus die Ansätze zur Verkehrserzeugung, insbesondere zu den Verkehrsbelastungen in den zu beurteilenden Spitzenstunden, durch aktualisierte Verkehrszählungen zu überprüfen, um gewährleisten zu können, dass eine nachhaltige und leistungsfähige Lösung zum Vollanschluss der Alten Karlsruher Straße an die Durlacher Allee gefunden wird. Die grundsätzliche Machbarkeit eines Vollanschlusses Alte Karlsruher Straße an die Durlacher Allee kann auch weiterhin gesehen werden.“

Aus Sicht der Verwaltung ist ergänzend insbesondere auf folgende Umstände hinzuweisen:

- Durch die prognostizierten Wartezeiten an der Signalanlage eines Vollanschlusses muss damit gerechnet werden, dass ein Teil des Verkehrs von und zu dm weiterhin die Johann-Strauß-Straße als Alternativroute nutzen wird und insofern die prognostizierten Entlastungswirkungen für die Dornwaldsiedlung durch den Vollanschluss nicht in der gesamten Größenordnung erreichbar sein werden.
- Die Rückstauproblematik auf die BAB-Ausfahrrampe bedingt nach den derzeitigen Prognosen eine vorgelagerte Signalisierung der Durlacher Allee, die bei Rückstau auf der Rampe die Zufahrt für Fahrzeuge auf der Durlacher Allee sperrt (Aufhaltesignalisierung). Die Rückstaulängen auf der Durlacher Allee würden sich in diesem Fall gegenüber den Simulationsergebnissen deutlich erhöhen.

- Aufgrund der in Bezug auf den ÖPNV ungünstigen Lage der bisherigen Standorte von dm kann davon ausgegangen werden, dass derzeit noch überdurchschnittlich viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem Auto zur Arbeit fahren. Durch die neue ÖPNV-günstige Lage ist auch von einer stärkeren Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auszugehen. Die Umverteilung in der Verkehrsmittelwahl erfordert allerdings eine Verhaltensänderung seitens der Beschäftigten, die einen gewissen Zeitraum in Anspruch nehmen wird. Unterstützend nimmt dm am Programm „mobil.pro.fit“ teil, einem betrieblichen Mobilitätsmanagement, das Maßnahmen für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilitätsgestaltung umsetzt.

Insgesamt bleibt nach den nun vorliegenden Verkehrsprognosen festzustellen, dass durch die Signalisierung eines Vollanschlusses der Alten Karlsruher Straße an die Durlacher Allee bei einem Maximalausbau von dm mit Auswirkungen auf den Verkehrsablauf der Durlacher Allee zu rechnen ist. Dies betrifft neben dem Kfz-Verkehr auch die Radverbindung Durlach-Karlsruhe im Bereich der dann signalisierten neuen Querungsstelle der Alten Karlsruher Straße. Der Schienenverkehr muss aus Sicht der Verkehrsbetriebe am neuen Bahnübergang bevorrechtigt bleiben.

Die Verwaltung empfiehlt daher, zur Erhöhung der Planungssicherheit den Ausbau des Vollknotens weiter zu verfolgen, aber zeitlich zu staffeln und vor Realisierung der Gleisüberfahrt incl. Signalisierung der Gutachterempfehlung zu folgen, die Verkehrsprognosen für den Maximalausbau von dm sowie die zu erwartenden Auswirkungen nach Realisierung des ersten Bauabschnitts durch Verkehrszählungen zu verifizieren bzw. zu ersetzen. Die Einrichtung eines neuen Bahnübergangs setzt darüber hinaus eine noch einzuholende Ausnahmegenehmigung des Landes sowie den Abschluss eines separaten Planrechtsverfahrens voraus.

Im Einzelnen empfiehlt die Verwaltung folgendes schrittweise Vorgehen:

1. Ausbau des Ostteils mit barrierefreiem Umbau der Haltestelle Untermühlsiedlung, ebenerdigen Zugängen über die Durlacher Allee und barrierefreier Rampe von der Dornwaldsiedlung (der barrierefreie Zugang aus Richtung Untermühlsiedlung / dm ist Bestandteil des Bebauungsplans „Südwestliche Untermühlsiedlung“) durch VBK in der bei Realisierung des Bahnübergangs vorgesehenen Lage.
2. Ausbau des Westteils mit Aufrichtung der BAB-Ausfahrtrampe analog zu der bereits aufgerichteten Rampe im nordwestlichen Quadranten in Kooperation mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe im Zeitraum DHH 2017/2018. Die Aufrichtung wird von Polizei und Verwaltung unabhängig von der Diskussion um den Vollknoten aus Sicherheitsgründen befürwortet und ist zwingende Voraussetzung vor Realisierung des Linksabbiegestreifens zu dm.
3. Aktualisierung der Verkehrsprognosen für den Maximalausbau von dm nach Realisierung des ersten Bauabschnitts und einer Orientierungsphase von mindestens einem Jahr.

Beschluss:

Der Ortschaftsrat wird um Kenntnisnahme der Ergebnisse gebeten und beauftragt die Verwaltung, das vorgeschlagene schrittweise Vorgehen weiterzuverfolgen.