

Kleine Anfrage

des Abg. Johannes Stober SPD

und

Antwort

des Innenministeriums

Die Zukunft der B 10 in Karlsruhe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Bis wann soll der derzeit in Bau befindliche östliche Abschnitt der Nordtangente-Ost zwischen der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Nord und Karlsruhe-Grötzingen fertig gestellt sein und wie wird sich die Führung der B 10 in Karlsruhe mit der Eröffnung dieses Streckenabschnitts ändern?
2. Wird nach Eröffnung des östlichen Abschnitts der Nordtangente-Ost der derzeitige Abschnitt der B 10 zwischen Karlsruhe-Grötzingen und der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Durlach an einen anderen Baulastträger übergehen und wenn ja, welche Vereinbarungen über die zukünftige Nutzung dieses Streckenabschnitts wurden zwischen dem Bund und dem neuen Baulastträger vereinbart?
3. Wie viele Fahrzeuge fahren heute im Durchschnitt täglich über die bestehende B 10 von der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Durlach zum Wörther Kreuz (bzw. umgekehrt in die andere Richtung)?
4. Wie viele Fahrzeuge fahren heute im Durchschnitt täglich zwischen der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Durlach und dem Köhlen Krug nicht über die bestehende B 10, sondern über die Karlsruher Südtangente (K 9652 bzw. K 9657) von der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Durlach zum Wörther Kreuz (bzw. umgekehrt in die andere Richtung)?
5. Wie begründet sie vor dem Hintergrund der Antworten in Frage 3 und 4, dass die heutige B 10 eine Bundesstraße ist, die nach § 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) einem weiträumigen Verkehr zu dienen hat oder zu dienen bestimmt sein muss, die Karlsruher Südtangente als K 9652 bzw. K 9657 jedoch eine Kreisstraße ist?

25. 05. 2009

Stober SPD

Eingegangen: 25. 05. 2009 / Ausgegeben: 18. 06. 2009

1

Begründung

Derzeit ist der östliche Abschnitt der Nordtangente-Ost in Bau. Es stellt sich daher die Frage wie nach deren Fertigstellung der Verlauf der B 10 sein wird und ob der heutige Abschnitt der B 10 zwischen Karlsruhe-Grötzingen und der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Durlach in diesem Zuge an einen anderen Baulastträger übergehen wird.

Außerdem stellt sich die Frage, warum heute immer noch die B 10 durch die Karlsruher Innenstadt führt, obwohl der weiträumige Verkehr, dem eine Bundesstraße zu dienen hat, schon längst über die Karlsruher Südtangente geht.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. Juni 2009 Nr. 65-39-B10KA-VAIENZ/100 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Bis wann soll der derzeit in Bau befindliche östliche Abschnitt der Nordtangente-Ost zwischen der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Nord und Karlsruhe-Grötzingen fertig gestellt sein und wie wird sich die Führung der B 10 in Karlsruhe mit der Eröffnung dieses Streckenabschnitts ändern?

Zu 1.:

Es ist vorgesehen, den derzeit in Bau befindlichen östlichen Abschnitt der Nordtangente-Ost zwischen der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Nord und Grötzingen bis Ende Oktober 2009 komplett fertig zu stellen.

Nach Fertigstellung verläuft die B 10 von Grötzingen her kommend über die Nordtangente-Ost bis zur Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Nord. Der Lückenschluss erfolgt von hier über die A 5 zur Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Durlach auf die bestehende B 10.

2. Wird nach Eröffnung des östlichen Abschnitts der Nordtangente-Ost der derzeitige Abschnitt der B 10 zwischen Karlsruhe-Grötzingen und der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Durlach an einen anderen Baulastträger übergehen und wenn ja, welche Vereinbarungen über die zukünftige Nutzung dieses Streckenabschnitts wurden zwischen dem Bund und dem neuen Baulastträger vereinbart?

Zu 2.:

Nach erfolgter Verkehrsfreigabe des östlichen Abschnitts der Nordtangente-Ost wird die bestehende B 10 zwischen östlichem Baubeginn der Nordtangente-Ost und der Anschlussstelle Karlsruhe-Durlach nach den gesetzlichen Bestimmungen abgestuft und in die Baulast der Stadt Karlsruhe übertragen.

Über die zukünftige Nutzung dieses Streckenabschnitts gibt es zwischen dem Bund und der Stadt bislang keine Vereinbarungen.

3. *Wie viele Fahrzeuge fahren heute im Durchschnitt täglich über die bestehende B 10 von der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Durlach zum Wörther Kreuz (bzw. umgekehrt in die andere Richtung)?*
4. *Wie viele Fahrzeuge fahren heute im Durchschnitt täglich zwischen der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Durlach und dem Kühlen Südtangente (K 9652 bzw. K 9657) von der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Durlach zum Wörther Kreuz (bzw. umgekehrt in die andere Richtung)?*

Zu 3. und 4.:

Untersuchungen über den durchschnittlichen täglichen Durchgangsverkehr auf der B 10 zwischen der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Durlach und dem Wörther Kreuz liegen nicht vor. Ebenso ist auch die Verteilung dieses Durchgangsverkehrs auf die B 10 und die Karlsruhe Südtangente nicht bekannt.

5. *Wie begründet sie vor dem Hintergrund der Antworten in Frage 3 und 4, dass die heutige B 10 eine Bundesstraße ist, die nach § 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) einem weiträumigen Verkehr zu dienen hat oder zu dienen bestimmt sein muss, die Karlsruher Südtangente als K 9652 bzw. K 9657 jedoch eine Kreisstraße ist?*

Zu 5.:

Die heutige B 10 im Innenstadtbereich von Karlsruhe ist nicht ausreichend leistungsfähig, um den weiträumigen Verkehr in befriedigender Weise abzuwickeln. Vor diesem Hintergrund hat der Bund eine neue Straßenführung im Norden von Karlsruhe als durchgehende Verbindung von der B 3 im Osten bis zur Rheinbrücke im Westen vorgesehen. Diese Nordtangente lehnt sich an die seit Jahrzehnten verfolgte stadtplanerische Konzeption an. Den Bedarf für diese Umgehungsstraße hat der Bund durch die Aufnahme in frühere Bedarfspläne sowie den geltenden Bedarfsplan anerkannt und damit die von der Stadt Karlsruhe konzipierte Trassenführung (Nord-Umgehung) im Grundsatz gebilligt.

Die Südtangente hat die Stadt Karlsruhe in eigener Zuständigkeit geplant und realisiert. Sie dient auch heute noch vorwiegend der Abwicklung des innerstädtischen Ziel- und Quell-Verkehrs. Diese Funktion wird unter anderem durch ein von der Stadtverwaltung Karlsruhe in Auftrag gegebenes Prognose-Verkehrsmodell aus dem Jahr 2005 bestätigt, in dem der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Südtangente mit 12 % ausgewiesen ist (vgl. hierzu Broschüre des Stadtplanungsamtes Karlsruhe „Nordtangente und Zweite Rheinbrücke“, Oktober 2005). Somit erfüllt die Südtangente nur in sehr untergeordneter Weise eine Umgehungsfunktion. Sie ist deshalb bislang weder von der Stadt noch vom Bund als eine alternative Streckenführung der B 10 in Betracht gezogen worden ist.

Rech
Innenminister