

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  STADT KARLSRUHE Der Oberbürgermeister	Gremium:	<b>17. Plenarsitzung Gemeinderat</b>
	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich	<b>24.11.2015 2015/0568 21 öffentlich Dez. 6</b>
<b>Südümfahrung Hagsfeld</b>		

Beratungsfolge dieser Vorlage	am	TOP	ö	nö	Ergebnis
Gemeinderat	24.11.2015	21	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	abgesetzt
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

**Antrag an den Gemeinderat**

Verwaltung und Gemeinderat gingen bei der Beschlussfassung im April 2014 zugunsten der Variante 1b davon aus, dass diese ohne ein Planverfahren auf Grundlage des bestehenden Bebauungsplans umsetzbar sei. Nach vertiefter Prüfung und Einholung eines Rechtsgutachtens zeigte sich jedoch, dass auch diese Variante neues Planrecht erfordert. Daher muss die Variantengegenüberstellung nochmals erfolgen und ein erneuter Gemeinderatsbeschluss getroffen werden.

**Auf Grundlage des neuen Kenntnisstandes beauftragt der Gemeinderat die Verwaltung, ein förmliches Planfeststellungsverfahren für die Südümfahrung Hagsfeld in der Variante 1b einzuleiten.**

Finanzielle Auswirkungen				nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" 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)		
Externe Kosten für Vorbereitung und Durchführung eines Planverfahren: <b>ca. 525.000 €</b>	-		-		
Haushaltsmittel stehen teilweise zur Verfügung Kontierungsobjekt: PSP 1.610.51.10.05 Ergänzende Erläuterungen: Ggf. sind – je nach Fortschritt des Projekts – Budgetumsetzungen notwendig				Kontenart: 429100000	
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		

## Zusammenfassung

Laut Rechtsgutachten von Dolde Mayen & Partner Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB vom 28.04.2015 zur planungsrechtlichen Zulässigkeit der Errichtung der Südumfahrung Hagsfeld auf der Grundlage des Bebauungsplanes „Nordtangente-Ost/Autobahnzubringer Nord“ vom 05.07.1994 sei für eine Südumfahrung Hagsfeld – auch für die sog. Variante 1b - ein Planverfahren notwendig, da die beabsichtigten Änderungen wesentlich sind und im erheblichen Maße öffentliche Belange berühren (z.B. wegen des ebenerdigen Anschlusses an die Elfmorgenbruchstr.). Außerdem könne nicht ausgeschlossen werden, dass im Hinblick auf Eigentumsbetroffenheiten sowie Lärmauswirkungen und lufthygienische Auswirkungen der Änderungen, Rechte anderer beeinflusst werden. Schließlich sei noch nicht geklärt, ob die Änderungen UVP-pflichtig sind, weil sie erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben können. Hier ist zu berücksichtigen, dass sich die Rechtslage seit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Anfang der 90er Jahre des vorherigen Jahrhunderts erheblich verschärft hat.

Verwaltung und Gemeinderat gingen bei der Beschlussfassung im April 2014 davon aus, dass die Variante 1b ohne ein Planverfahren auf Grundlage des bestehenden Bebauungsplans umsetzbar sei. Wie zuvor ausgeführt, zeigte sich jedoch, dass auch diese Variante neues Planrecht erfordert. Daher muss die **Variantengegenüberstellung** nochmals erfolgen (s. Seite 4 - 5).

Bei der Südumfahrung handelt es sich um ein Großprojekt mit vergleichsweise hohen Baukosten, da die Bahnschienen mit einer Grundwasserwanne unterquert werden müssen. Demzufolge ist der Nutzen-Kosten-Faktor für das Straßenstück nicht sehr hoch. Kosten können verringert werden, wenn die Grundwasserwanne minimiert und mit einem ebenerdigen Anschluss an die Haid-und-Neu-Straße angeschlossen wird (Variante 2, Seite 5). Dennoch wird empfohlen, die Variante 1b mit teilplanfreiem Anschluss weiterzuverfolgen, da die Option der Weiterführung bis zur Theodor-Heuss-Allee erhalten bleibt (Variante 1b, Seite 4).

Die Finanzierung der Umfahrung muss über den städtischen Haushalt erfolgen und eine Bezuschussung über GVFG-Mittel für die Baukosten beantragt werden. Grundsätzlich ist der Streckenabschnitt förderfähig. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat jedoch darauf hingewiesen, dass sich für Projekte in dieser Größenordnung nur geringe Chancen auf eine Aufnahme in das Förderprogramm abzeichnen (vgl. GR-Vorlage 2014/0494, Mai 2014). Außerdem ist zu beachten, dass noch nicht bekannt ist, ob auch nach 2019 über GVFG-Mittel kommunale Straßen bezuschusst werden. Eine Vollfinanzierung aus dem städtischen Haushalt kann also notwendig werden.

Die externen Kosten für ein Planverfahren (Gutachten, Untersuchungen...) liegen bei 525.000 €, welche in den folgenden 5,5 Jahren auf den städtischen Haushalt zukämen. Die Baukosten lägen je nach Variante bei 35 bis 80 Mio. € (s. Seite 4 - 5).

Welches Planverfahren gewählt wird, ein ergänzender/ändernder **Bebauungsplan** oder **Planfeststellungsverfahren** (für Teilbereiche mit Beschränkung der Änderungen auf ein Minimum oder für den kompletten Bereich zwischen Elfmorgenbruchstr. und Haid-und-Neu-Straße), ist zeitlich und vom Aufwand her gesehen relativ unerheblich. Die Untersuchungsanforderungen sind in beiden Planformen im Wesentlichen die gleichen und ergeben sich aus den einschlägigen Fachgesetzen BImSchG, BNatSchG. Beim Bebauungsplan bliebe die Stadt Karlsruhe „Herrin des Verfahrens“ (mit Gemeinderatsbeschluss), beim Planfeststellungsverfahren läge die Verfahrensdurchführung beim Regierungspräsidium Karlsruhe. Die Erstellung der Planungen und Gutachten verbleibt jedenfalls in der Zuständigkeit der Stadt, da es sich um ein kommunales Bauvorhaben handelt (Klassifizierung als Gemeindestraße). Bis zu einem Baubeginn ist bei beiden Verfahren mit 4,5 Jahren zu rechnen, mit Prüfung von Anschlussvarianten Technologiepark mit 5,5 Jahre (s. Seite 6 - 9).

Die Verwaltung empfiehlt die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, da hier die größere Rechtssicherheit liegt und weil das Verfahren zusammen mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe erstellt wird, man dieses also „mit im Boot“ hätte (s. Seite 6) .

Ein möglicher zusätzlicher **nördlicher Anschluss an den Technologiepark** ist im Zusammenhang mit der Umfahrung Hagsfeld zu sehen. Eine Prüfung von Anschlussmöglichkeiten würde einen Vorlauf von einem Jahr benötigen, da Verkehrsuntersuchungen, Abschätzungen des Verkehrsaufkommens, Machbarkeitsstudien und Abwägungsmaterial erstellt werden müssen (z. B. könnte es sinnvoll werden, die Straßenbahn für einen Anschluss Technologiepark tiefer zu legen.) Außerdem ist bei einem nördlichen Anschluss auch der Bebauungsplan Technologiepark betroffen, d.h. dieser müsste zusätzlich angepasst werden, was die Betroffenheit erhöht.

Der aktuelle Sachstand zur Umfahrung Hagsfeld wird auch bei einer **Bürgerinformation in Hagsfeld am 18. November 2015** von Herrn Bürgermeister Dr. Frank Mentrup und der Stadtverwaltung vorgestellt werden.

## Varianten für eine Südumfahrung Hagsfeld

### I. Variante 1a/b Südumfahrung: Planung mit möglichst wenig Abweichungen vom bestehenden Bebauungsplan

#### Hinweise/Bemerkungen

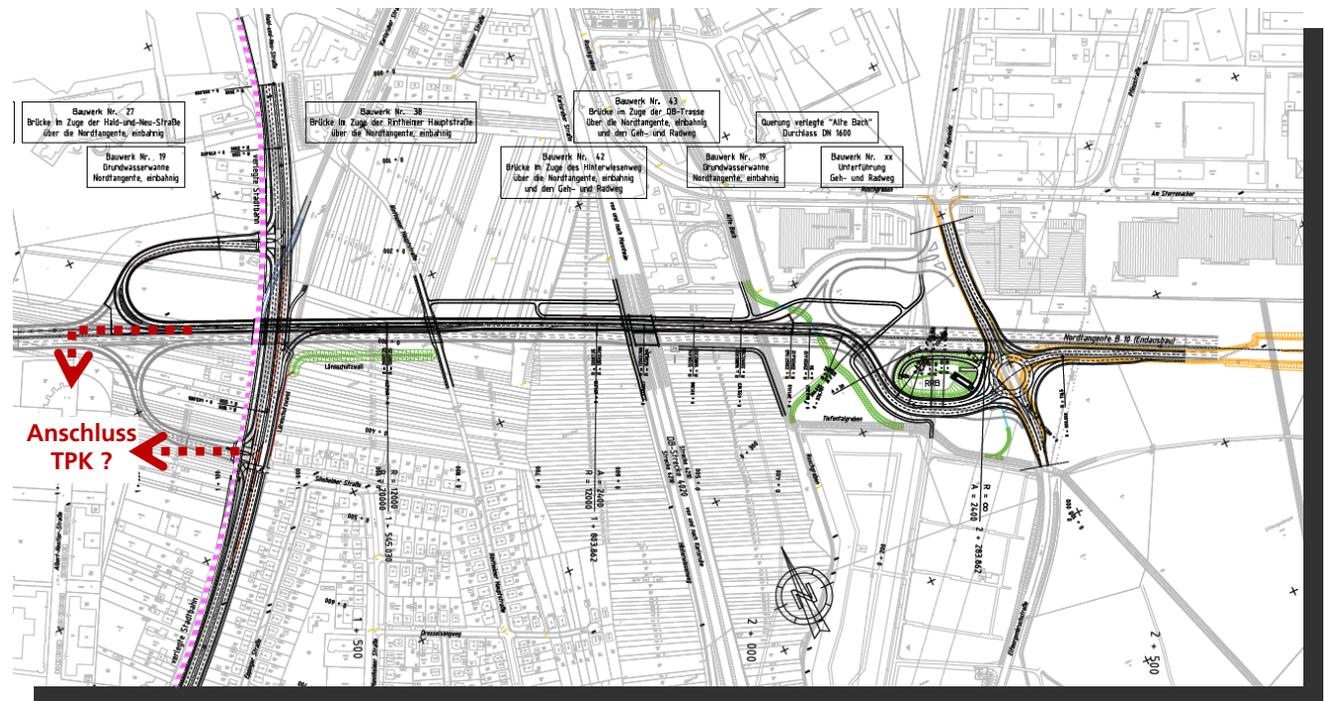
- Der bestehende Bebauungsplan wird nur in Teilbereichen geändert. Die Änderungen werden mit einem Planverfahren über den bestehenden Bebauungsplan gelegt. Ziel ist es, möglichst wenig vom rechtskräftigen Bebauungsplan abzuweichen.
- Dadurch bleiben die Optionen der Fortführung Richtung Theodor-Heuss-Allee und des vierstreifigen Ausbaus laut rechtskräftigem Bebauungsplan bestehen.
- Ein separates parallel laufendes Verfahren (voraussichtlich. Planfeststellungsverfahren) für die laut Bebauungsplan vorgesehene Verschwenkung der Straßenbahntrasse ist notwendig.

#### Skizze/Planfall

- Diese Variante weicht nur in geringem Ausmaß vom bestehenden Bebauungsplan ab. Die Straßenbahntrasse wird unter der Haid-und-Neu-Straße hindurchgeführt und schließt mit einem nördlichen Anschluss-Ohr an diese an.

#### Baukostenschätzung

- Variante 1a: 80 Mio. € brutto (Stand 2010/2012)  
ohne Anschluss Technologiepark TPK  
Grundwasserwanne ist für eine 4-streifige Straße konzipiert.
- Variante 1b: 65 Mio. € brutto (Stand 2010/2012)  
ohne Anschluss Technologiepark  
Grundwasserwanne ist für eine 2-streifige Straße konzipiert mit reduziertem Querschnitt ohne Standstreifen
- Mit Anschluss Technologiepark können sich die Kosten erheblich erhöhen (z. B. Tieferlegung Straßenbahn)



## II. Variante 2 Südumfahrung: Umplanung für den kompletten Bereich zwischen Efmorgenbruchstraße und Haid-und-Neu-Straße mit (starken) Abweichungen vom rechtskräftigen Bebauungsplan

### Hinweise/Bemerkungen

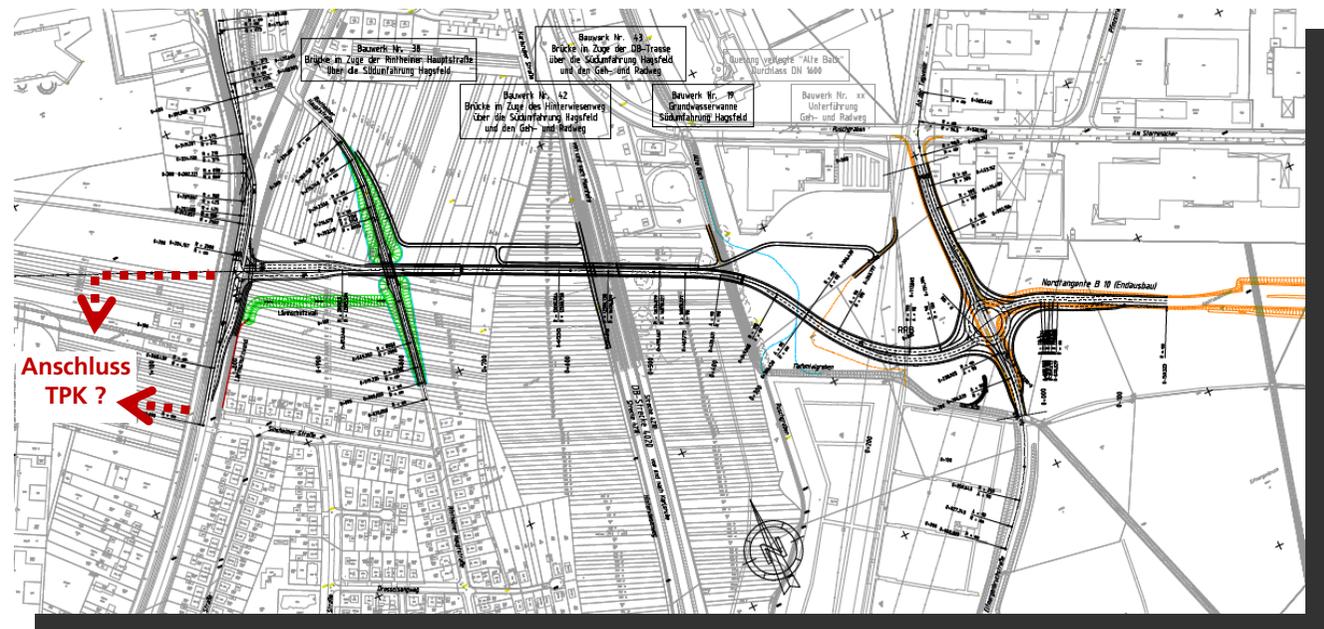
- Der bestehende Bebauungsplan würde für den kompletten Bereich von Efmorgenbruchstraße bis Haid-und-Neu-Straße aufgehoben und überplant werden.
- Die Optionen der Fortführung Richtung Theodor-Heuss-Allee und des vierstreifigen Ausbaus sind dadurch nur schwer erreichbar.
- Es muss sich nicht eng an den noch bestehenden Bebauungsplan gehalten werden, daher kann die Planung ergänzt bzw. angepasst werden z.B.
  - Aufrichtung des Kreisverkehrs an der Efmorgenbruchstraße
  - ebenerdiger Anschluss an Haid-und-Neu-Straße
  - Verbleib der Haid-und-Neu-Straße und Straßenbahngleise auf der bestehenden Achse.
- Wenn die Straßenbahntrasse nicht verschoben wird, entfällt auch die Notwendigkeit eines Planverfahrens hierfür.

### Skizze/Planfall

- Die Variante 2 schließt mit einem ebenerdigen Knotenpunkt an die Haid-und-Neu-Straße an. Dadurch verkürzt sich die erforderliche Länge der Grundwasserwanne.

### Baukostenschätzung

- 35 Mio. € brutto (Stand 2010/2012) ohne Anschluss Technologiepark TPK
- Grundwasserwanne ist für eine 2-streifige Straße konzipiert mit reduziertem Querschnitt ohne Standstreifen
- Mit Anschluss TPK können sich die Kosten erheblich erhöhen (z.B. Tieferlegung Straßenbahn)



## Planverfahren für eine Südumfahrung Hagsfeld

Für jede Variante wäre ein **Bebauungsplan- oder ein Planfeststellungsverfahren** erforderlich, um Baurecht zu erhalten.

Vom Aufwand und vom Zeitbedarf unterscheiden sich die Verfahren kaum. Die Untersuchungsanforderungen sind im Wesentlichen in beiden Planformen die gleichen und ergeben sich aus den einschlägigen Fachgesetzen BImSchG, BNatSchG. Die Fristen im Verfahrensablauf unterscheiden sich nur geringfügig. Auf den folgenden Seiten 7 und 8 sind exemplarisch Zeitabläufe dargestellt. Bis zu einem möglichen Baubeginn sind bei beiden Verfahren mindestens 4,5 Jahre einzuplanen. Wenn die Prüfung eines nördlichen Anschlusses an den Technologiepark erfolgen soll, ist ein zusätzlicher Vorlauf von einem Jahr einzurechnen, womit ein möglicher Baubeginn dann bei 5,5 Jahren läge.

Auch relativ unerheblich für den Zeitbedarf und den Aufwand ist es, ob der gesamte Teilbereich zwischen Elfmorgenbruchstraße und Haid-und-Neu-Straße großzügig überplant oder ob sich möglichst eng an den bestehenden Bebauungsplan gehalten wird. Die erforderlichen Untersuchungen z.B. bezüglich Artenschutz, Lärmschutz und verkehrliche Auswirkungen müssen jedenfalls im Gesamtzusammenhang für die komplette Trasse durchgeführt werden. Daher liegt der inhaltliche Aufwand in der gleichen Größenordnung. Auch der Zeitablauf und die Fristen der neuen Verfahren sind unabhängig davon, wie groß die Abweichungen vom bestehenden Bebauungsplan sind.

Klassischerweise werden (regionale) Straßenbaumaßnahmen mit Planfeststellungsverfahren erstellt. Kommunale Straßen können auch mit Bebauungsplänen erstellt werden. Im Unterschied zu einem Bebauungsplanverfahren bei dem die Stadt Karlsruhe „Herrin des Verfahrens“ ist, läge die Verfahrensbetreuung bei einem Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium Karlsruhe. Die Erstellung der Planungen und Gutachten verbliebe jedenfalls bei der Stadt, da es sich um ein kommunales Bauvorhaben handelt.

Vorteil eines Planfeststellungsverfahrens ist, dass ein Planfeststellungsbeschluss weitergehende Rechtswirkungen als bei ein Bebauungsplan entfaltet (z.B. enteignungsrechtliche Vorwirkung, Genehmigungs-/Konzentrationswirkung bzgl. Wasserrecht, Naturschutz etc.) und schneller Rechtssicherheit erzielt wird. Gegen den Planfeststellungsbeschluss müssten Betroffene innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch einlegen. Der Bebauungsplan könnte innerhalb eines Jahres mit einem Normenkontrollantrag angegriffen werden. Die im Falle eines Bebauungsplanes zusätzlich erforderlichen Genehmigungen wären einzeln anfechtbar.

Der Planfeststellungsbeschluss tritt außer Kraft, wenn nicht innerhalb von acht Jahren mit der Durchführung des Plans begonnen wird. Auf Antrag ist eine Verlängerung um höchstens fünf Jahre möglich. Ein Bebauungsplan ist grundsätzlich unbegrenzt gültig.

Die Verwaltung empfiehlt die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, da hier die größere Rechtssicherheit liegt und weil das Verfahren zusammen mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe erstellt wird, man dieses also „mit im Boot“ hätte.

### PLANFESTSTELLUNG – Exemplarischer Zeitablauf bis Baubeginn

VERFAHREN inkl. Prüfung Anschluss Technologiepark

	12 Monate	12 Monate	12 Monate	12 Monate	12 Monate	12 Monate
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung möglicher Varianten Anschluss Technologiepark TPK Variantenuntersuchung mind. 1 Jahr (ggf. Prüfung Tieferlegung Straba etc.)</li> </ul>	1 Jahr Vorlauf TPK					
<b>Planerstellung durch den Vorhabenträger</b> (Stadt Karlsruhe)						
<b>Scopingtermin</b> frühzeitige Beteiligung Behörden und Träger öffentlicher Belange		★				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwurfsplanung Machbarkeitsstudie liegt vor. Für Entwurfsplanung wird diese ergänzt.</li> </ul>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsgutachten Liegt vor, muss um Varianten Anschluss Technologiepark und ggf. um andere Varianten ergänzt werden. Ggf. wird auch eine Verkehrssimulation notwendig.</li> </ul>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lärmgutachten/Abgasimmissionsgutachten Erstellung neuer Gutachten.</li> </ul>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens für die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen jeweils für die ganze Trasse.</li> </ul>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Landschaftspflegerischer Begleitplan Unter Berücksichtigung der UVS</li> </ul>						
<b>Einreichen des Planes bei der Anhörungsbehörde</b> (RP Karlsruhe)				★		
<b>Öffentliche Auslegung / Anhörungsverfahren (TÖB)</b> Prüfung und Einarbeitung der Stellungnahmen/Einwendungen. Je nach Inhalt und Umfang der Stellungnahmen, kann die Einarbeitung auch zeitaufwändiger sein.					?	
<b>Weiterleitung der Anhörungsergebnisse</b> Die Anhörungsbehörde gibt eine Stellungnahme zum Anhörungsergebnis ab und leitet fristgebunden Stellungnahmen, die Planung und nicht erledigte Einwendungen an die Planfeststellungsbehörde weiter.						
<b>Erörterung</b> Prüfung, ob Stellungnahmen/Einwendungen angemessen berücksichtigt sind. Je nach Inhalt und Umfang der Stellungnahmen /Einwendungen, kann die Prüfung und ggf. der Nachbesserungsbedarf auch viel zeitaufwändiger sein.				★	?	
<b>Planfeststellungsbeschluss durch Planfeststellungsbehörde</b> Je nach Inhalt und Umfang der Stellungnahmen, kann der Planfeststellungsbeschluss erst später stattfinden.					★	?

mind. 4 Jahre (inkl. Vorlauf Anschluss TPK)

AUSFÜHRUNGSPLANUNG

	12 Monate					
<b>Genehmigungsplanung</b>						
<b>Ausführungsplanung</b> 1,5 Jahre						
<b>Finanzierungsantrag</b> 6 - 9 Monate						
<b>Finanzierungsgenehmigung</b> Dauer derzeit nicht abschätzbar, mind. 1 Jahr (abhängig von Kapazitäten beim Regierungspräsidium Karlsruhe)						

bis Baubeginn: mind. 5,5 Jahre

## BEBAUUNGSPLAN – Exemplarischer Zeitablauf bis Baubeginn

### VERFAHREN und Vorlauf Prüfung Anschluss Technologiepark

	12 Monate	12 Monate	12 Monate	12 Monate	12 Monate	12 Monate
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung möglicher Varianten Anschluss Technologiepark TPK Variantenuntersuchung mind. 1 Jahr (ggf. Prüfung Tieferlegung Straba etc.)</li> </ul>	1 Jahr Vorlauf TPK					
<b>Aufstellungsbeschluss im GR</b>		★				
<b>Frühzeitige Bürger-/Trägerbeteiligung</b>		■				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwurfsplanung Machbarkeitsstudie liegt vor. Für Entwurfsplanung wird diese ergänzt.</li> </ul>		■				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsgutachten Liegt vor, muss um Varianten Anschluss Technologiepark und ggf. um andere Varianten ergänzt werden. Ggf. wird auch eine Verkehrssimulation notwendig.</li> </ul>		■				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lärmgutachten/Abgasimmissionsgutachten Erstellung neuer Gutachten.</li> </ul>		■				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens für die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen jeweils für die ganze Trasse.</li> </ul>		■	■			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Landschaftspflegerischer Begleitplan Unter Berücksichtigung der UVS</li> </ul>			■			
<b>Trägerbeteiligung / Prüfung und Einarbeitung der Anregungen</b>				■		
<b>Offenlage</b> Prüfung der Stellungnahmen. Je nach Inhalt und Umfang der Stellungnahmen, kann die notwendige Überarbeitung bzw. Einarbeitung viel zeitaufwändiger sein.				└─┬─▶	▶ ?	
<b>Satzungsbeschluss im GR</b> Je nach Inhalt und Umfang der Stellungnahmen, kann der Satzungsbeschluss erst viel später stattfinden.	▶ mind. 4 Jahre (inkl. Vorlauf Anschluss TPK)				▶ ?	▶ ★

### AUSFÜHRUNGSPLANUNG

	12 Monate					
<b>Genehmigungsplanung</b>				■		
<b>Ausführungsplanung</b> 1,5 Jahre				■	■	■
<b>Finanzierungsantrag</b> 6 - 9 Monate					■	■
<b>Finanzierungsgenehmigung</b> Dauer derzeit nicht abschätzbar, mind. 1 Jahr (abhängig von Kapazitäten beim Regierungspräsidium Karlsruhe)					■	■

▶ bis Baubeginn: mind. 5,5 Jahre

## **Kosten und Finanzierung**

Die Finanzierung der Umfahrung muss über den städtischen Haushalt erfolgen und eine Bezuschussung über GVFG-Mittel für die Baukosten beantragt werden. Grundsätzlich ist der Streckenabschnitt förderfähig. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat jedoch darauf hingewiesen, dass sich für Projekte in dieser Größenordnung nur geringe Chancen auf eine Aufnahme in das Förderprogramm abzeichnen (vgl. GR-Vorlage 2014/0494, Mai 2014). Außerdem ist zu beachten, dass noch nicht bekannt ist, ob auch nach 2019 über GVFG-Mittel kommunale Straßen bezuschusst werden. Eine Vollfinanzierung aus dem städtischen Haushalt kann also notwendig werden.

Die externen Kosten für ein Planverfahren (Gutachten, Untersuchungen) liegen bei 525.000 €, welche in den folgenden 5,5 Jahren auf den städtischen Haushalt zukämen. Die Baukosten lägen je nach Variante bei 35 bis 80 Mio. € (s. Seite 4-5).

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

**Auf Grundlage des neuen Kenntnisstandes beauftragt der Gemeinderat die Verwaltung, ein förmliches Planfeststellungsverfahren für die Südumfahrung Hagsfeld in der Variante 1b einzuleiten.**

Hauptamt – Ratsangelegenheiten –  
12. November 2015