

Vorlage Nr.: **2023/0280/1**
Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **StPIA**

Metropolkonzept Karlsruhe

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	15.06.2023	7		X	vorberaten
Hauptausschuss	11.07.2023	23		X	vorberaten
Gemeinderat	18.07.2023	25	X		

Beschluss (Kurzfassung)

Im Juli 2022 wurden der Planungsausschuss sowie der Gemeinderat erstmals über die Idee eines ganzheitlichen Konzeptes zur zukünftigen Güter- und Nahverkehrslogistik in Karlsruhe informiert.

Die DB sieht sich nicht in der Federführung und Finanzierung eines solchen Konzeptes. Da das Konzept nicht in der Verwaltung selbst erstellt werden kann, muss es ausgeschrieben werden. Ob das Konzept durch das Land oder den Bund gefördert werden kann, wird momentan evaluiert.

Der Gemeinderat spricht sich grundsätzlich für die Erstellung eines Metropolkonzeptes durch ein externes Planungsbüro aus. Er beauftragt die Verwaltung im Vorfeld dazu mit der Akquise von Fördermitteln, die einen erheblichen Teil der zu erwartenden Kosten abdeckt. Erst nach Darlegen der möglichen Förderungsoptionen und -wahrscheinlichkeiten entscheidet der Gemeinderat endgültig über die Ausschreibung des Konzeptes.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/> Investition <input checked="" type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: ca. 500.000 Euro Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:	
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input checked="" type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input checked="" type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Anteile der Kosten können im Klimaschutzfonds beim UA abgebildet werden. Mögliche Fördermittel werden beim Land, ggf. auch beim Bund angefragt.	
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridortheema: 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

Ergänzende Erläuterungen

1. Entwicklung aufgrund der Rückmeldungen im Planungsausschuss am 15. Juni 2023

Das ganzheitlich integrierte Konzept mit einer Verknüpfung von Güter- und Personenverkehr wird weiterverfolgt. Aufgrund der Rückmeldungen im Planungsausschuss fokussiert das ursprünglich sehr weit gefasste Konzept nun jedoch stärker auf den Güterverkehr und setzt auf eine sehr enge Zusammenarbeit mit den Logistikgesellschaften der Deutschen Bahn für den Güterverkehr (z.B. DB-Cargo oder DB-Cargo-Logistics GmbH).

Der größte Anteil der ursprünglich angesetzten Kosten resultierte aus der sehr aufwändigen gemeinsamen Modellierung des Personen- und Güterverkehrs, sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. Durch die Fokussierung auf den schienengebundenen Güterverkehr können sowohl die Kosten als auch der zeitliche Aufwand der Ausarbeitung deutlich reduziert werden. Weiterhin ist das Ziel, Fördermittel für das Projekt zu generieren.

Das Metropolkonzept wird mit einer Analyse gestartet, die die unten aufgeführten städtischen Ziele überprüft und ergänzt. Gegebenenfalls ergeben sich daraus auch weitere Teilkonzepte, wie zum Beispiel für die City-Logistik.

Das Metropolkonzept wird dabei auf bestehende Programme und Planungen (Nahverkehrsplan, Verkehrsentwicklungsplan, NBS/ABS MA-KA, ...) aufbauen. Genauso ist beabsichtigt, Teile der Ergebnisse und Maßnahmen aus dem Metropolkonzept in die darauf aufbauenden Teilkonzepte zu überführen. Der integrierte Ansatz ist somit weiterhin ein zentrales, übergeordnetes Ziel.

Die Forderungen nach einem optimalen Lärmschutz sowie einer stadtverträglichen Weiterführung der Bahnverkehre nach Süden werden im Rahmen der Begleitung der Neubau-/Ausbaustreckenplanung selbst weiterhin aufrechterhalten und mit Nachdruck weiterverfolgt.

2. Hintergrund

Während die Konsequenzen eines ungebremsten CO₂-Ausstoßes weithin bekannt sind, klaffen insbesondere im Verkehrssektor weiterhin gewaltige Lücken zwischen dem Wissen und einer konsequenten Umsetzung.

Karlsruhe hat sich zum Ziel gesetzt, zur „Stadt der Mobilitätswende“ und zur Vorreiterin im Fuß- und Radverkehr zu werden – und das 1,5 Grad Ziel des Pariser Klimaabkommens einzuhalten. Dies spiegelt sich in ehrgeizigen, nachhaltigen und integrierten Rahmenplänen wider, welche vom Gemeinderat beschlossen wurden (u.a. Verkehrsentwicklungsplan, Klimaschutzkonzept, Programm für aktive Mobilität, Nahverkehrsplan).

Während Karlsruhe damit beim Thema des nachhaltigen Personenverkehrs im gesamtdeutschen Vergleich bereits sehr gut aufgestellt ist, existieren für den Güterverkehr mit Ausnahme kleiner Pilotprojekte keine Ansätze einer Transformation. Der größte Teil der Güter nach Karlsruhe oder aus Karlsruhe heraus wird über Lkw transportiert. Auch innerhalb des Stadtgebiets werden Waren nahezu ausschließlich mit Lkw oder kleineren Transportern an Unternehmen, Einzelhändler, Gastronomen oder Privatpersonen ausgeliefert.

Die laufenden Planungen der DB zur Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe (NBS/ABS), welche zur Engpassauflösung der für Güterverkehr außerordentlich wichtigen Achse Rotterdam-Genua führen soll, könnte auch für Karlsruhe das Potenzial haben, den Warentransport über die Schiene attraktiver zu machen. Aufgrund der bestehenden Anbindung des Rheinhafens an das übergeordnete Gleisnetz, dem momentan laufenden Ausbau des Umschlagterminals im Karlsruher

Güterbahnhof, aber auch den Überlegungen zum kleinräumigen Warentransport per Tram (siehe „regioKArgo“), reichen die potenziellen Auswirkungen der NBS/ABS weit über den reinen Transitgüterverkehr hinaus.

Aber nicht nur der Güterverkehr profitiert von einem Ausbau der Trassenkapazitäten: Ein Ausbau hat ebenfalls Einfluss auf Takt, Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit des Personenverkehrs und damit potenziell positive Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

Die Verwaltung schlägt daher vor, die Planungen zur NBS/ABS zum Anlass zu nehmen, ein ganzheitliches Konzept zur zukünftigen Güterlogistik zu erarbeiten, das für die weiteren Nahverkehrsplanungen als wichtige Grundlage dienen kann. In Abstimmung mit relevanten Stakeholdern aus Karlsruhe und der Umgebung wurde als Vorbereitung ein Papier erarbeitet, das die angedachten Inhalte des Konzepts umreißt (s. Anlage).

Das Vorhaben ist weiterhin sehr komplex – es verschneidet Güterverkehr auf Straße, Schiene und Wasser überregional bis hin zur City-Logistik sowie städtebauliche Belange. Da dieses Thema nicht allein aus kommunaler Kraft und Verantwortung heraus gelöst werden kann und die Verwaltung ein solches Konzept auch nicht alleine erarbeiten kann, soll mit dem vorliegenden Papier bei der Deutschen Bahn um Mithilfe aber auch bei den Verkehrsministerien von Bund und Land um Unterstützung geworben und anschließend die Erstellung eines Konzepts ausgeschrieben werden.

3. Ziele

Die übergeordneten Ziele des Metropolkonzepts für die Stadt Karlsruhe sind

- eine Reduzierung des Lkw-Verkehrs sowohl in der Stadt als auch insgesamt durch eine Optimierung und Stärkung des Schienengüterverkehrs und somit eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene,
- die Schaffung eines nachhaltigen Logistikkonzeptes für den Güterverkehr, auch unter Betrachtung stillgelegter Gleisanlagen,
- eine Verknüpfung dieser verkehrsplanerischen Aspekte mit den städtebaulich-räumlichen Aspekten, um eine Verlagerung der nicht-standortgebundenen Bahnanlagen anzustoßen und dadurch die freigewordenen Flächen als zentrumsnahes Bauland oder wertvolle Freiflächen für die Öffentlichkeit nutzen zu können,
- ein abgestimmtes Vorgehen auf allen Bundes- und Landesebenen und unter Einbeziehung aller betroffenen Akteure.

Konkrete Ziele, für die im Rahmen des Metropolkonzepts Lösungen gesucht oder für die zumindest eine Umsetzbarkeit geprüft werden sollen, sind unter anderem

- eine bessere Anbindung der Gewerbegebiete an das Schienennetz,
- eine verbesserte Anbindung und gesteigerte Nutzung des Karlsruher Rheinhafens,
- eine Stärkung des Bahnhofs Karlsruhe West,
- eine Prüfung von Verlagerungsoptionen bei Güterbahnhof und Gleisbauhof.

Dies alles soll gleichzeitig zugunsten einer Reduktion von Belastungen der Bevölkerung, insbesondere der Lärmemissionen sowohl des Straßen- als auch des Schienenverkehrs, erfolgen.

Um die bislang in Industrieprozessen zentralen Energieträger Kohle, Erdöl und Erdgas zu ersetzen, wird der Einsatz von Wasserstoff als unumgänglich angesehen. Inwiefern eine Einbindung des gerade gestarteten Projekts "H2iPort KA Mod" in das Konzept sinnvoll ist, soll im weiteren Verfahren eruiert werden. Ziel dieses Projektes ist es, eine Wasserstoffimport- und Erzeugungsinfrastruktur im Rheinhafen Karlsruhe zu entwickeln und aufzubauen. Auch hierbei steht die verkehrliche Anbindung im Mittelpunkt, die durch die Trimodalität (Wasser, Schiene, Straße) des Rheinhafens in besonderem Maße gegeben ist.

4. Finanzen

Die Kosten für die Erarbeitung des Konzepts wurden vom Büro OBERMEYER ca. 500.000 Euro über etwa zwei Jahre ab Vergabe_geschätzt.

Im Doppelhaushalt 2024/2025 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung in TH6100 stehen für das Projekt keine eigenen Mittel zur Verfügung. Einer anteiligen Finanzierung des Konzepts von z.B. 50% aus Klimaschutzmitteln wurde vom Amt für Umwelt und Arbeitsschutz zugestimmt.

Die Stadtverwaltung bemüht sich derzeit intensiv um eine maßgebliche Förderung beziehungsweise darum, dass Projektpartner in die Finanzierung einsteigen. Erste Gespräche bezüglich einer möglichen Förderung durch das Land Baden-Württemberg haben bereits stattgefunden.

In jedem Fall müssen die kompletten Kosten dennoch im städtischen Haushalt zu 100% brutto dargestellt werden. Die Stadtverwaltung wird vor der Ausschreibung des Konzeptes einen Gemeinderatsbeschluss einholen unter Darlegung der möglichen Förderungsoptionen.

Mit Vorbereitung der Ausschreibung des Metropolkonzepts wird auch dargelegt werden, ob und in welchem Umfang zusätzliche Personalressourcen für diese Aufgabe innerhalb der Verwaltung für notwendig erachtet werden.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat:

Der Gemeinderat spricht sich grundsätzlich für die Erstellung eines Metropolkonzepts durch ein externes Planungsbüro aus. Er beauftragt die Verwaltung im Vorfeld dazu mit der Akquise von Fördermitteln, die einen erheblichen Teil der zu erwartenden Kosten abdeckt. Erst nach Darlegen der möglichen Förderungsoptionen und -wahrscheinlichkeiten entscheidet der Gemeinderat endgültig über die Ausschreibung des Konzepts.

Anhang: Inhalte Metropolkonzept, Stand Juli 2023