

STELLUNGNAHME zum Antrag KAL-Gemeinderatsfraktion vom: 01.03.2011 eingegangen: 01.03.2011	Gremium:	22. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	15.03.2011 669 13 b öffentlich Dez. 6
Trasse der Nordtangente-Ost: Südspange Hagsfeld (Trasse der Nordtangente-Ost) - Detailplanung und Zuschussbeantragung		

- Kurzfassung -

Pläne für eine einbahnige Straßenverbindung zwischen der Elfmorgenbruchstraße und der Haid-und-Neu-Straße auf der Trasse der Nordtangente-Ost sind bereits erstellt und wurden am 22.12.2010 der Nordtangentenkommission vorgestellt.

Die Stadt wird beim Regierungspräsidium einen Antrag zur Aufnahme des Vorhabens in das GVFG-Programm (Entflechtungsgesetz) stellen. Über das Ergebnis der Prüfung bezüglich der grundsätzlichen Förderfähigkeit der Maßnahme wird im Planungsausschuss berichtet werden. Das weitere Vorgehen ist danach zu entscheiden.

Finanzielle Auswirkungen des Antrages 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)
ca. 80 Mio. €	ca. 52 Mio. € (entspricht ca. 65 %)	ca. 28. Mio. €	kalk. Kosten ca. 6,4 Mio. €/a Betriebskosten: ca. 50.000 €/a
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition: Ergänzende Erläuterungen:			
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/>	Handlungsfeld: Verkehr und 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	

- 1. Die Stadtverwaltung erstellt für die „Südspange Hagsfeld“ (Trasse der Nordtangente-Ost) zwischen Efmorgenbruch- und Haid-und-Neu-Straße eine Detailplanung mit folgenden Rahmenbedingungen: Leitbild einer „lokalen Entlastung“; Bau ohne bzw. ohne genehmigungspflichtige Änderung des gültigen Bebauungsplanes möglich; zweibahnig (je ein Richtungsfahstreifen); nur Mindeststandards beim Ausbau und bei allen technischen Parametern der Straße und deren Anschlüssen - Vorrang für Lärmschutz, Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft, keine Attraktivität für Durchgangsverkehr**

Die Stadtverwaltung hat eine entsprechende Planung unter Hinzuziehung eines Ingenieurbüros bereits gefertigt und diese am 22. Dezember 2010 der Nordtangentenkommission vorgestellt. Der geplante einbahnige Teilausbau berücksichtigt die Vorgaben des Bebauungsplans und damit die hohen Standards für Lärmschutz und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

Der Anschluss der neuen Straße an die Haid-und-Neu-Straße soll über die im Bebauungsplan dargestellte Nordrampe erfolgen. Damit wickeln sich die signalisierten Verflechtungsverkehre in dieser Ausbaustufe in deutlichem Abstand zur Bebauung in Rintheim und Hagsfeld ab.

- 2. Parallel entwickelt die Stadtverwaltung ein Konzept für die Optimierung des Lärmschutzes und zur Verringerung der Verkehrsmengen auf der Haid-und-Neu-Straße durch Rintheim sowie auf der Breslauer Straße und der Straße „Am Sportpark“ durch die Waldstadt**

Im Zuge der Planung Teilausbau der „Nordtangente-Ost“ werden Lärmschutzmaßnahmen an der Haid-und-Neu-Straße geprüft bzw. berücksichtigt. Eine deutliche Verringerung der Verkehrsmenge auf dieser Haupteinfallsstraße erscheint aufgrund ihrer Funktion im Straßennetz nicht realistisch.

Mit dem Teilausbau der Nordtangente-Ost werden keine signifikanten Zunahmen für den Streckenzug Am Sportpark/Breslauer Straße prognostiziert. Nach Realisierung der Maßnahme wird dies überprüft werden.

Für die Breslauer Straße wurden bereits in der Vergangenheit verschiedene Möglichkeiten der Verkehrsentslastung - auch Sperrungen - untersucht. Maßnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs führen zu keiner signifikanten Abnahme der Verkehrsmenge - zudem bereits heute Tempo 30 vorgeschrieben ist. Sperrungen der Straße würden stets zu Verlagerungen in umliegende Straßen und zu Nachteilen der internen Erschließung der Waldstadt führen.

- 3. Ebenfalls parallel beantragt die Stadtverwaltung bei den zuständigen Behörden die Förderung nach dem GVFG**

Die Nordtangente-Ost ist im Bundesverkehrswegeplan als B 10 verankert. Dies beinhaltet auch eine vollständige Finanzierung durch den Bund, setzt aber voraus, dass eine durchgehende Nordtangente gebaut wird. Eine Hardtwalldurchfahrung (direkt oder über die Linkenheimer Landstraße - L 605 -, Adenauerring, Theodor-Heuss-Allee) wird aber von der Gemeinderatsmehrheit abgelehnt.

Deshalb wird derzeit vom RPK auf Veranlassung des Bundes eine Machbarkeitsstudie für eine Untertunnelung des Hardtwaldes mit Anbindung an die Nordtangente-Ost erstellt. Ergebnisse und somit auch weitere Vorgehensweise des Bundes liegen noch nicht vor.

Um unabhängig hiervon Alternativen für eine zeitnähere Realisierung des Abschnitts Ost zu prüfen, hat die Stadt parallel zur o. g. Machbarkeitsstudie beim Bund angefragt, ob dieser bereit wäre, die Ortsdurchfahrtsgrenze auf der B 10 - neu - zu verschieben, um somit die Baulastträgerschaft für die Nordtangente-Ost auf die Stadt zu übertragen (Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße). Dies hätte auch Auswirkungen auf die Finanzierung, für die dann die Stadt und nicht mehr der Bund verantwortlich wäre.

Der Bund betrachtet eine entsprechende neue Festlegung der Ortsdurchfahrtsgrenze als möglich (siehe auch Begründung zum Antrag).

Mit den von der Stadt erarbeiteten Planunterlagen für eine einbahnige Straßenverbindung von der Elfmorgenbruch- zur Haid-und-Neu-Straße, die in der Nordtangenten-Kommission am 22.12.2010 vorgestellt wurden, kann relativ kurzfristig ein Antrag auf Aufnahme ins GVFG-Programm (Entflechtungsgesetz) beim RPK gestellt werden. Dies ist für die erste Jahreshälfte 2011 vorgesehen. Das RPK wird dann an Hand der vorgelegten Unterlagen prüfen, ob das Vorhaben grundsätzlich förderfähig ist. Aber selbst bei einem positiven Ergebnis ist damit noch keine Entscheidung über den Zeitpunkt der Finanzierbarkeit getroffen.

Führt die Machbarkeitsstudie für die Untertunnelung des Hardtwaldes zu keinem positiven Ergebnis und wird die grundsätzliche GVFG-Förderfähigkeit der Maßnahme seitens des Landes bejaht, kann dann vonseiten der Stadt ein qualifizierter GVFG-Antrag beim RPK gestellt werden.

Wegen der erheblichen finanziellen Folgen, die sich daraus ergeben, muss der Gemeinderat zur gegebenen Zeit über das weitere Vorgehen entscheiden.