

| | | |
|---|---|--|
| STELLUNGNAHME zu den Anträgen KAL-Gemeinderatsfraktion vom 02.12.2008 SPD-Gemeinderatsfraktion vom 15.12.2008 GRÜNE-Gemeinderatsfraktion vom 17.12.2008 | Gremium: | 58. Plenarsitzung Gemeinderat |
| | Termin: Vorlage Nrn.: TOP: Verantwortlich: | 27.01.2009 1637, 1638, 1639 6 b - d öffentlich Dez. 6 |
| Nordtangente | | |

- Kurzfassung -

Alle Anträge befassen sich mit der Möglichkeit zum Bau einer Straßenverbindung zwischen der Elfmorgenbruchstraße und der Haid-und-Neu-Straße bzw. Theodor-Heuss-Allee in kommunaler Trägerschaft. Erstes Ziel ist die verkehrliche Entlastung des Stadtteils Hagsfeld. In der Stellungnahme der Verwaltung sind die Anträge inhaltlich zusammengefasst.

Das Bürgermeisteramt ist der Ansicht, dass als Verbindungsstück zwischen L 560 und BAB-Anschluss Karlsruhe-Nord/B10 für den Ostabschnitt das Land als Straßenbaulastträger gewonnen werden sollte. Darüber hinaus wird – wie in der Haushaltsrede des Herrn Oberbürgermeisters angekündigt – vorgeschlagen, im Westen einen Lückenschluss zwischen der 2. Rheinbrücke und der B 36, mit dem Bund als Straßenbaulastträger, anzustreben. Mit den beiden Verbindungen im Osten und im Westen soll dann im Gegenzug eine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes angegangen werden, mit dem Ziel, Zug um Zug den Westabschnitt dort aufzunehmen, den Ostabschnitt parallel als Landesmaßnahmen festzuschreiben und bisherigen Nordtangentenplanungen aus dem Bundesverkehrswegeplan herauszunehmen. Es wird angeregt, die Anträge in die Nordtangenten-Kommission zu verweisen und das Ergebnis der Gespräche mit Land und Bund abzuwarten, mit Ausnahme der Ziffer 2 des Antrags der GRÜNE-Gemeinderatsfraktion vom 17.12.2008 und die Ziffer 1 des Antrags der KAL-Gemeinderatsfraktion vom 02.12.2008, die aus planrechtlichen Gründen zur Ablehnung empfohlen werden.

| | | | |
|--|--|---|--|
| Finanzielle Auswirkungen nein <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> | | | |
| Gesamtaufwand der Maßnahme | Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.) | Finanzierung durch städtischen Haushalt | Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeinsparungen) |
| ca. 60 Mio. € | | | |
| Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition: Ergänzende Erläuterungen: | | | |
| Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant | nein <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> | Handlungsfeld: 10 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 | |

Eine Straßenverbindung im Süden von Hagsfeld auf der Trasse der Nordtangente wird von der Stadtverwaltung ebenso dringlich gefordert wie von den Antragstellern. Es ist allerdings nicht richtig, dass der Bau des BAB-Anschlusses Karlsruhe-Nord die Verkehrssituation in Hagsfeld - namentlich in der Schwetzinger Straße - verschlechtert hat. (Dies wird auch durch die im Planungsausschuss vorgestellte Verkehrszählung vom Dezember 2008 bestätigt.) Erst nach Eröffnung des Autobahnanschlusses war es z. B. möglich, für das gesamte Hagsfelder Straßennetz ein allgemeines LKW-Verbot zu verhängen. Wer den Schwerverkehr beobachtet, der sich heute über den neuen Autobahnanschluss abwickelt, erkennt die bereits erreichte Entlastungswirkung für das gesamte Straßennetz in den östlichen Stadtteilen.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass in diesem Abschnitt eine Straße in der Straßenbaulast des Landes die richtige Antwort auf die aktuelle Verkehrssituation ist. Da ein erheblicher Verkehrsanteil, der Hagsfeld heute belastet, zur L 560 und damit zum übergeordneten Straßennetz vornehmlich nach und von Norden fließt, wird daraus deutlich, dass eine neue Straßenverbindung im Süden Hagsfelds vom Straßenbaulastträger Land erstellt werden muss (Lückenschluss zwischen BAB A 5/B 10 und L 60).

Abänderung des Straßenentwurfs - Abrücken vom rechtsgültigen B-Plan - Aufhebung des rechtsgültigen B-Plans

Die Erarbeitung einer alternativen Straßenplanung, die sich - wie vorgeschlagen - weit unter dem Standard des durch den gültigen Bebauungsplan rechtlich gesicherten Straßenentwurfs bewegt, kann seitens der Verwaltung aus nachgenannten Gründen nicht empfohlen werden.

Eine plangleiche Straßenführung im lärmtechnisch und kleinklimatisch kritischen Abschnitt zwischen den Wohnbebauungen Hagsfeld Süd und Rinheim Nord, insbesondere ein plangleicher - ebenerdiger - Anschluss an die Haid-und-Neu-Straße, würde allein schon wegen der stark veränderten Belastungssituation ein neues Planverfahren notwendig machen. Dessen Dauer und Ausgang müssen als völlig offen bezeichnet werden. Mit Sicherheit wäre jedoch jedwede Bautätigkeit auf voraussichtlich Jahrzehnte verhindert.

Einer einbahnigen zweistreifigen Straßenführung in Tiefenlage steht der rechtskräftige B-Plan nicht entgegen, da das durch den B-Plan vorgegebene Bauvolumen und die beschriebene Entwurfsqualität eingehalten werden.

Aus den dargelegten Gründen wird empfohlen, die Ziffer 2 des Antrags der GRÜNE-Gemeinderatsfraktion vom 17.12.2008 und die Ziffer 1 des Antrags der KAL-Gemeinderatsfraktion vom 02.12.2008 abzulehnen.

Kosten - Förderfähigkeit

Wird das Straßenbauvorhaben im Osten in der Baulast des Landes durchgeführt und später als Landesstraße - freie Strecke - betrieben, was anzustreben ist, so bleiben die Bau- und Betriebskosten zu 100 % beim Land.

Die Förderung der Baukosten für eine kommunale Straße würde sich nach den Vorgaben des Entflechtungsgesetzes (ehemals GVFG) richten. Der Fördersatz beträgt derzeit 70 % abzüglich eines städtischen Eigenanteils, der sich u. a. aus der Investitionssumme (ca. 60 Mio. €) errechnet. Die Förderung setzt einen positiven Verkehrswert für die Neubaustrecke voraus, was vorliegend unstrittig sein dürfte. Wird die Straßenverbindung später z. B. als Gemeindeverbindungsstraße klassifiziert, ist mit einem jährlichen Betriebskostenzuschuss von ca. 7.000 € pro Kilometer zu rechnen.

Der vorgeschlagene Westabschnitt verbleibt als Bundesmaßnahme in der Baulast des Bundes.

Bundesverkehrswegeplan

Unstrittig ist, dass in Verbindung mit dem Bau einer Landesstraße - freie Strecke - oder auch einer Inanspruchnahme von Fördermitteln für den Bau einer Straße in kommunaler Trägerschaft auf der Trasse der Nordtangente-Ost eine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans erfolgen muss. Ebenso mit dem vorgeschlagenen Lückenschluss im Westen als Bundesmaßnahme und mit der Herausnahme der bisherigen Nordtangenteplanung. Herr Oberbürgermeister Fenrich hat dies in seiner Haushaltsrede bereits angekündigt.

Empfehlung

Die Stadtverwaltung beabsichtigt, über das Regierungspräsidium auszuloten, ob ein Lückenschluss im Westen B 9/2. Rheinbrücke zur B36 (Baulast Bund) und im Osten zur Haid- und-Neu-Straße, ggf. Theodor-Heuss-Allee (Baulast Land) - möglicherweise über Konjunkturmittel - hergestellt werden kann.

Das Bürgermeisteramt empfiehlt die Anträge im Wesentlichen in die Nordtangente-Kommission zu überweisen, aus den dargelegten Gründen jedoch ohne die Ziffer 2 des Antrags der GRÜNE-Gemeinderatsfraktion vom 17.12.2008 und die Ziffer 1 des Antrags der KAL-Gemeinderatsfraktion vom 02.12.2008, deren Ablehnung empfohlen werden.