

STELLUNGNAHME zum gemeinsamen Antrag GRÜNE-Gemeinderatsfraktion SPD-Gemeinderatsfraktion KAL-Gemeinderatsfraktion vom: 15.10.2009 eingegangen: 15.10.2009	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	4. Plenarsitzung Gemeinderat 17.11.2009 156 22 a öffentlich Dez. 6
Umwidmung der Südtangente zur B 10		

- Kurzfassung -

Die Stadtverwaltung verhandelt mit Bund und Land mit dem Ziel,

1. die B 10 zwischen A 5 („KA-Mitte“) und „Kühlem Krug“ zukünftig über die Südtangente zu führen

Die Führung der B 10 im Raum Karlsruhe ist eng mit dem Schicksal der Nordtangente verknüpft. Erste Gespräche mit Bund und Land wurden auf der Basis der von Herrn Oberbürgermeister Fenrich in seiner Haushaltsrede gemachten Vorschläge zum weiteren Vorgehen in Sachen Nordtangente geführt.

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

Die Grundidee des stufenweisen Vorgehens wurde zunächst zur Kenntnis genommen. Insbesondere zu einer Führung der B 10 auf der Südtangente haben sich Bund und Land auch gesprächsweise nicht geäußert.

Insoweit gelten die Aussagen des Bundes und des Landes auf die Kleine Anfrage des Herrn Landtagsabgeordneten Stober vom 25. Mai 2009 zur Kombination von Südtangente und B 10 weiterhin: *„Seitens des Bundes wurden bislang noch keine Überlegungen angestellt, wie der weiträumige Verkehr im Falle eines Verzichts auf eine durchgängige Nordtangente künftig abgewickelt werden soll und kann. Die planerischen Konsequenzen eines solchen Verzichts werden mit der Stadt abzustimmen sein.“*

2. eine Umwidmung der Kriegsstraße zur Kreisstraße zu veranlassen

Im Falle der Verlegung der B 10 auf einen anderen Straßenzug erfolgt eine Rückstufung der Kriegsstraße und weiterer Straßen im Verlaufe der heutigen B 10 zwangsläufig. Dies bedarf keiner besonderen Verhandlungsführung. Eine Verlegung der B 10 - weg von der Kriegsstraße - ist jedoch nicht Voraussetzung für eine Umgestaltung der Kriegsstraße (insbesondere Kriegsstraße-West) im Sinne einer beabsichtigten Verkehrsberuhigung. Der gesamte Streckenzug der heutigen B 10 von Kühler Krug bis BAB-Anschluss Karlsruhe-Durlach befindet sich innerhalb der so genannten Ortsdurchfahrtsgrenze und unterliegt damit vollumfänglich der Planungshoheit der Stadt Karlsruhe. Der Status Bundesstraße stand und steht auch zukünftig einer Umgestaltung der Kriegsstraße nicht im Wege.

Auch wird die Verlegung der B 10 auf einen bereits vorhandenen Streckenzug (z. B. Südtangente) keinen Beitrag zur Entlastung der Innenstadt von Durchgangsverkehren leisten können. Bereits heute sind sämtliche Fernziele konsequent über die Fahrtroute Südtangente ausgeschildert, so dass der rein straßenrechtlich relevante Verlauf der B 10 keine verkehrlenkende Wirkung mehr entfaltet. Unabhängig davon ist allgemein bekannt, dass die ortskundigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sich weder an der Straßenklassifizierung noch an der wegweisenden Beschilderung orientieren, sondern aufgrund ihrer Ortskenntnis den Fahrweg wählen, der ihnen aktuell am attraktivsten erscheint. Der beeinflussbare Fernverkehr wird in zunehmenden Maße von Navigationssystemen gesteuert, die sich mit den Kriterien „kürzeste“ Route oder „schnellste“ Route ebenfalls nicht an Straßenklassifizierungen oder wegweisende Beschilderungen halten.

3. einen zusätzlichen Lärmschutz entlang der Südtangente zu realisieren

Die Umgebungslärmkartierung des Straßenverkehrs und die Auswertungen zu einem Aktionsplan zeigen, dass die genannten Stadtteile Beiertheim-Bulach und Dammerstock-Weiherfeld durch die Südtangente in einer Größenordnung belastet sind, die nach derzeitiger Definition, nämlich Nachwertüberschreitungen von mehr als 60 dB(A) und hohe Betroffenheit, nicht als Hot Spot ausgewiesen sind.

Grund hierfür sind wirksame vorhandene, z. T. enorme Lärmschutzmaßnahmen. Im Bereich Bulach-Beiertheim wurden die Abschirm-Optionen Ende 2006 fertig gestellt und für den Bereich Dammerstock-Weiherfeld ist eine Überprüfung zugesagt.

Da sich Bund und Land bezüglich Lärmsanierungen an eigenen Straßen an identische Grenzwerte hält, sind Verhandlungen nicht viel versprechend.