

BESCHLUSSVORLAGE	Gremium:	40. Plenarsitzung Gemeinderat
	STADT KARLSRUHE Der Oberbürgermeister	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:
Masterplanprojekt Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe (VEP): Schlussbericht		

Beratungsfolge dieser Vorlage	am	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	25.10.2012	1	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	vorberaten
Gemeinderat	20.11.2012	17	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat stimmt den Ausführungen des VEP-Schlussberichts (Szenarien und integriertes Handlungskonzept) zu.

Finanzielle Auswirkungen				nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input 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)		
Kontierungsobjekt: Kostenstelle:		Kontenart:			
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		

1 Anlass

Im „Karlsruhe Masterplan 2015“ ist ein Verkehrsentwicklungsplan verankert, welcher die planerisch notwendigen Vorarbeiten leistet, um die Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft abdecken zu können. Künftige Verkehrsplanungen sollen darin in größeren Zusammenhängen und in einem abgestimmten Gesamtkonzept für Karlsruhe dargestellt sein.

Oberziel ist eine möglichst leistungsfähige und zugleich möglichst umweltgerechte Erreichbarkeit der Region Karlsruhe für alle Verkehrsteilnehmenden. Der Zersiedlung soll entgegengewirkt und die Innenentwicklung gefördert werden. Die Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft soll gewährleistet und verbessert sowie bestehende Verkehrsprobleme gelöst werden.

2 Bearbeitungsprozess VEP (siehe Abbildung)

Die Beauftragung des VEP an externe Gutachterinnen und Gutachter wurde im Planungsausschuss am 01.04.2008 behandelt.

Erster Bearbeitungsschritt war die Zustandsanalyse der Verkehrssituation in Karlsruhe. Der Planungsausschuss nahm die Analyse zur Kenntnis und stimmte am 21.10. bzw. 23.11.2009 dem Zielkatalog sowie der Ausprägung der drei zu untersuchenden Szenarien zur Weiterbearbeitung zu.

Im weiteren Projektverlauf wurden die drei Szenarien ausgearbeitet und einer Wirkungsanalyse unterzogen. Unter Betrachtung der Ergebnisse wurde im Planungsausschuss am 27.10.2011 die Ausrichtung des integrierten Handlungskonzeptes festgelegt. Auf Basis dieser abgestimmten inhaltlichen Ausrichtung wurden verkehrsmittelbezogene Einzelkonzepte und verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen erarbeitet, die anschließend im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes zu einem verkehrlichen Gesamtkonzept für die Stadt Karlsruhe verknüpft wurden.

3 Beteiligungsprozess

Der Beteiligungsprozess umfasste die VEP-Foren mit den so genannten Bänken, die sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Behörden, Institutionen und Verbänden zusammensetzten sowie verschiedene öffentliche Veranstaltungen (siehe Abbildung und Schlussbericht Kapitel 1).



Verkehrsentwicklung Karlsruhe

Bearbeitungsprozess Verkehrsentwicklungsplan (VEP)
durch Gutachterinnen und Gutachter, Politik,
Arbeitsgruppe Ämter und Öffentlichkeit

		Planungsausschuss (PlanA): Beauftragung der Gutachterinnen und Gutachter	April 2008	Arbeits- gruppe Ämter
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> • Auswertung • Beobachtung • Verkehrsmodell 	Stadtbauforum öffrtl.: ‚Verkehr planen?‘, Start für VEP	Juli 2008	
		VEP-Forum: ‚Einschätzungen‘	Juli 2008	
		VEP-Forum: ‚Lärm‘	September 2008	
		VEP-Forum: ‚Zustandsanalyse‘	März 2009	
Ziele und Szenarien	<ul style="list-style-type: none"> • Bewertung der Analyse • Qualitätsstandards • Wirkungsanalyse Szenarien 	VEP-Forum: ‚Ziele + Szenarien‘	Juli 2009	
		PlanA: Kenntnis über Analyse, Ziele, Szenarien	November 2009	
Handlungs- konzept	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmenkonzept alle Verkehrsarten • Überlagerung/Integration • Erreichung der Ziele 	VEP-Forum: ‚Wirkungsanalyse Szenarien‘	Juli 2011	
		Stadtbauforum öffrtl.: ‚Was bewegt uns?‘ Mobilität	Juli 2011	
		PlanA: ‚Ausrichtung des Handlungskonzeptes‘	Oktober 2011	
		VEP-Forum: ‚Handlungskonzept‘	Mai 2012	
Teilkonzepte (TK) Umsetzungs- konzept	<ul style="list-style-type: none"> • TK Knotenpunkt • TK Streckenabschnitt • Priorisierung der Maßnahmen • Strategische Umweltprüfung • Abschlussbericht 	Öffentlichkeitsveranstaltung, Workshops	Mai 2012	
		PlanA: Beratung VEP	Oktober 2012	
		Stadtbauforum öffrtl.: ‚Der Verkehrsentwicklungsplan‘	November 2012	
		Gemeinderat: Verabschiedung VEP	November 2012	
		Ausstellung: ‚Der Verkehrsentwicklungsplan‘	Januar 2013	

stpla @ karlsruhe.de

4 Ausrichtung des integrierten Handlungskonzeptes

4.1 Vorbemerkung

Auf Grundlage der Szenarienuntersuchung und der Diskussionen dazu im Forum zum Verkehrsentwicklungsplan innerhalb der Stadtverwaltung und im Planungsausschuss wurden die Einzelkonzepte und – darauf aufbauend – das integrierte Handlungskonzept wie folgt ausgerichtet, wobei grundsätzlich die Regeln einer verkehrssicheren und sozialgerechten Planung berücksichtigt wurden:

- Förderung nachhaltiger Mobilität durch Verbesserungen für den Fuß-, den Rad- und den Öffentlichen Nahverkehr sowie durch Stärkung multimodalen Verhaltens.
- Sicherung der Attraktivität Karlsruhes als Wirtschafts-, Einkaufs-, und Kulturstandort durch Gewährleistung der guten Erreichbarkeit aus der Region.
- Stärkung der Attraktivität Karlsruhes als Wohnstandort durch stadtverträglichere Mobilität in den Quartieren.

Das integrierte Handlungskonzept wurde entwickelt, indem die Einzelkonzepte überlagert wurden. Die Aufgabe bei der Entwicklung des integrierten Handlungskonzeptes bestand darin, potentielle Konflikte zwischen den Maßnahmen der verschiedenen Einzelkonzepte zu erkennen und aufzulösen. Als Grundsatz galt dabei: Bei der Über-

lagerung der Einzelkonzepte wird das Handlungskonzept im Fall von Konflikten zwischen den Verkehrsträgern bezüglich Flächenbedarf, Bedienungsqualität usw. fallbezogen geprüft. Umweltverträgliche Lösungen unter Sicherung einer Mindestqualität für den Kfz-Verkehr waren anzustreben. Das Gebot der Abwägung der verschiedenen Nutzungsansprüche in jedem Einzelfall (auch in späteren Planungsphasen) bleibt davon unberührt.

Das integrierte Handlungskonzept besteht aus mehreren Bausteinen (4.2 - 4.9) und ist ein in sich schlüssiges und stimmiges Maßnahmenprogramm, mit dessen Hilfe die Stadt Karlsruhe in den kommenden Jahren ihre verkehrlichen Ziele umsetzt.

Mit Hilfe der Szenariotechnik ist im VEP die Bandbreite der möglichen Wirkungen der Maßnahmen untersucht worden. Das Handlungskonzept orientiert sich grundsätzlich an Szenario 2. Es berücksichtigt weitere Aspekte zur Erreichung der Klimaschutzziele und der Optimierung des Verkehrsablaufs. Es wird ein gutes Maß an Verbesserungen bei gesundheitsrelevanten Emissionen und beim klimarelevanten CO₂ erreicht. Die Wirkungen im Einzelnen sind in Kapitel 6 aufgezeigt.

4.2 Mobilitätsmanagement und Mobilitätsmarketing

Neben der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsangebote erhalten im VEP verkehrsträgerübergreifende mobilitätsbezogene Services, Dienstleistungen, Informationen und Unterstützungsangebote sowie Mobilitätsmarketing künftig eine steigende Bedeutung für eine nachhaltige Mobilität in Karlsruhe. Entsprechende Handlungsansätze sollen vorrangig verfolgt und damit bestehende Konzepte verstärkt und ergänzt werden. Dabei ist durchweg eine Kooperation der Stadtverwaltung mit weiteren Partnern erforderlich.

4.3 Baustein Fußverkehr

Zur Förderung des Fußverkehrs sind viele kleinteilige Einzelmaßnahmen erforderlich. Neben Maßnahmen, welche Fußverkehrsanlagen zum alleinigen Gegenstand haben, ist vor allem die angemessene Berücksichtigung des Fußverkehrs bei allen Planungs- und Bauvorhaben sowie in der Bauleitplanung von zentraler Bedeutung. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ist zur Förderung des Fußverkehrs die Maßnahme „der Karlsruher (Fuß-)Weg“ verankert.

4.4 Baustein Radverkehr

Der Radverkehr hat mit Beschluss und begonnener Umsetzung des 20-Punkte-Programms deutlichen Auftrieb erhalten. Im VEP ist enthalten, diese Strategie konsequent weiterzuverfolgen und - wo erforderlich - auszubauen bzw. zu ergänzen. Hierfür sollen die Förderung des Radverkehrs als System fortgeführt und das 20-Punkte-Programm fortgeschrieben werden. Zu betrachtende Systemkomponenten sind dabei Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit, Service und administrative Strukturen.

Im nächsten Arbeitsschritt der Fortschreibung des 20-Punkte-Programms soll auch eine konkrete Priorisierung und Vorausschau bei der Weiterentwicklung der Fahrradrouten erfolgen. Hierzu ist ein detaillierter Auswahlprozess erforderlich, der im VEP nicht geleistet werden konnte.

4.5 Baustein Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV übernimmt in Karlsruhe und Umland seit Jahren eine tragende Rolle im Verkehrsgeschehen und gilt bundesweit als vorbildlich. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung wird diese Rolle im VEP durch Maßnahmen zur weiteren Attraktivitätserhöhung des ÖPNV gefestigt.

Der Baustein zum ÖPNV wurde im Zuge der aktuell startenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) eng mit den ÖPNV-Aufgabenträgern bzw. -Betreibern abgestimmt. Als verbindlicher Fachplan hat der NVP die Aufgabe, den ÖPNV zu gestalten. Im Rahmen des VEP wurde vorrangig geprüft, inwieweit die im NVP aufgeführten ÖPNV-Maßnahmen mit den grundlegenden Strategien, Zielen und Maßnahmen auch der anderen Verkehrsträger übereinstimmen.

4.6 Baustein Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der MIV hat eine große Bedeutung für Mobilitätsbedürfnisse, für die andere Verkehrsmittel weniger geeignet sind, und wird diese Funktion auch künftig beibehalten. Dies gilt in besonderem Maße für den Wirtschaftsverkehr (siehe 4.8), dessen Funktionsfähigkeit von großer Bedeutung für die Stadtentwicklung ist. Der Baustein MIV im VEP ist daher darauf ausgerichtet, neben notwendigen Netzergänzungen in erster Linie die bereits verfolgten Strategien zur Optimierung des Verkehrsablaufs durch Verkehrssteuerung und Verkehrsmanagement fortzuführen und auszuweiten.

Der VEP schlägt vor, das Geschwindigkeitsniveau auf Haupteinfallsstraßen grundsätzlich zu vereinheitlichen bzw. auf sensiblen innerstädtischen Straßen mit hoher Verbindungsfunktion moderat abzusenken. Die Genehmigungsbehörde weist ausdrücklich darauf hin, dass allein aus Gründen der Stadtverträglichkeit eine Temporeduzierung nicht möglich ist. Daher muss für jeden Einzelfall die straßenverkehrliche Rechtsgrundlage nachgewiesen werden.

4.7 Baustein Parken

Bei den Maßnahmen des ruhenden MIV steht im VEP zum einen die Vermeidung von Nutzungskonflikten zwischen parkenden Kraftfahrzeugen und anderen wichtigen Ansprüchen an den Straßenraum, zum anderen die Vermeidung weiterer nicht verträglicher Zuwächse innenstadtorientierter Kfz-Verkehre strategisch im Vordergrund.

4.8 Baustein Wirtschaftsverkehr

Für die in Karlsruhe ansässigen Unternehmen ist eine flüssige und problemarme Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, also des Transports von Gütern sowie der in

Ausübung des Berufs zurückgelegten Personenwege, von außerordentlich hoher Bedeutung. Diesem Sachverhalt tragen die vorgeschlagenen Maßnahmen Rechnung. Zugleich wirken sie darauf hin, dass die negativen Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs (Lärm, Abgase etc.) gering gehalten werden.

4.9 Baustein Verfahren und Instrumente

Für eine erfolgreiche Verkehrsentwicklungsplanung reicht es nicht aus, die richtigen Maßnahmen zu entwickeln. Vielmehr ist es auch erforderlich und in den VEP eingearbeitet, dass die Stadt Karlsruhe die passenden Verfahren anwendet und über die richtigen Instrumente verfügt, um die Maßnahmen effizient und zielorientiert umzusetzen.

5 Umsetzung

Für die Umsetzung ist von zentraler Bedeutung, dass Kosten und sonstige Aufwände, etwa für Personalressourcen, entstehen. Auf der Maßstabsebene des Verkehrsentwicklungsplans und angesichts der zum Teil längeren Zeiträume, die bis zur Realisierung der Maßnahmen vergehen werden, sind konkrete Angaben zu den Kosten und Aufwänden nicht sinnvoll. Vielmehr müssen die Aufwände und Kosten von den jeweils zuständigen Fachstellen vor der Umsetzung bzw. der Einzel-Beschlussfassung über die Maßnahmen quantifiziert werden, da erst dann die erforderliche Planungstiefe für belastbare Aufwandsangaben erreicht ist.

Anlage: Schlussbericht zum VEP Karlsruhe, 25. Oktober 2012

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat stimmt den Ausführungen des VEP-Schlussberichtes (Szenarien und integriertes Handlungskonzept) zu.

Hauptamt – Ratsangelegenheiten –

9. November 2012