

BESCHLUSSVORLAGE	Gremium:	60. Plenarsitzung Gemeinderat
	STADT KARLSRUHE Der Oberbürgermeister	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:
Umfahrung Hagsfeld		

Beratungsfolge dieser Vorlage	am	TOP	ö	nö	Ergebnis
Gemeinderat	08.04.2014	5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Antrag an den Gemeinderat / Ausschuss

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, die Variante 1 b weiter auszuarbeiten und einen entsprechenden Finanzierungsvorschlag für die nächsten Haushaltsjahre (2015/16 und 2017/18) vorzulegen.

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)		
ca. 65 Mio. Euro		ca. 65 Mio. Euro abzüglich Bezuschussung			
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung					
Kontierungsobjekt:			Kontenart:		
Ergänzende Erläuterungen:					
ISEK Karlsruhe 2020 - relevant	nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/>	Handlungsfeld: 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. **Ausgangssituation:**

Die Umfahrung Hagsfeld ist eine wichtige Verbindungsstraße für den Karlsruher Nordosten. Sie würde Hagsfeld spürbar vom Durchgangsverkehr befreien und als Anbindung zum neu geschaffenen Autobahnanschluss Karlsruhe-Nord dienen. Seit Jahren wird die Umgehungsstraße gefordert. Hierzu gibt es mehrere Untersuchungen und Varianten, welche nachfolgend dargestellt sind.

Wie zuletzt in der Vorlage 2013/0123 (TOP 25) zum Gemeinderat am 22.01.2013 erläutert, wurden Finanzierungsformen für die Südumfahrung Hagsfeld als Bundesstraße in Baulast des Bundes oder als Landesstraße in Baulast des Landes geprüft. Bund und Land sehen sich jedoch heute nicht als Kostenträger.

Die Finanzierung soll in kommunaler Baulast als "Bundesstraße innerhalb der Ostdurchfahrt" erfolgen (vgl. auch Gemeinderat am 15.03.2011, TOP 13 b). Im Juni 2011 wurde ein Zuschussantrag nach Entflechtungsgesetz (GVFG-Programm) für die oben dargestellte Planung von der Stadt beim Regierungspräsidium Karlsruhe eingereicht. Im Schreiben vom April 2012 hat das Regierungspräsidium die grundsätzliche Förderfähigkeit über GVFG bestätigt, stellt aber dar, dass "bis 2014 keine neuen Maßnahmen in das Zuschussprogramm aufgenommen oder neu bewilligt werden" und sieht auch "nach 2014, falls überhaupt, nur in sehr begrenztem Umfang die Möglichkeit, kleinere Maßnahmen neu in das Zuschussprogramm des kommunalen Straßenbaus aufnehmen zu können. Für eine Maßnahme in der Größenordnung des Ostteils der Nordtangente zeichnen sich also auch nach 2014 nur sehr geringe Chancen ab."

Das Regierungspräsidium sieht außerdem die Option des Endausbaus als nicht förderfähig an und würde die Variante nur mit einem reduzierten Ausbaustandard bezuschussen.

Der Gemeinderat hat daher im Dezember 2012 im Zuge der Haushaltsberatung 2013/14 den Auftrag an die Stadtverwaltung erteilt, kostengünstigere Varianten einer Umfahrung zu untersuchen. Das Ergebnis der Untersuchung ist im Folgenden zusammengefasst.

2. **Varianten**

2.1 **Variante 1a: "Südumfahrung Hagsfeld"; Einbahnige Ausführung auf der Grundlage des bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplanes**

Für die Nordtangente-Ost gibt es seit 1994 Baurecht in Form eines Bebauungsplans, welcher eine vierstreifige Straße bis zur Theodor-Heuss-Allee vorsieht.

Die Stadtverwaltung hat eine Planung für eine zweistreifige Straßenverbindung zwischen der Elfmorgenbruchstraße und der Haid-und-Neu-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans als erste Ausbaustufe geprüft, welcher in der Nordtangenten-Kommission am 22.12.2010 vorgestellt wurde. In dieser Variante wird die Haid-und-Neu-Straße mit einem Anschlussast teilplanfrei angebunden. Der Anschluss an die Elfmorgenbruchstraße ist mit einem Kreisverkehr vorgesehen (vgl. **Abb. 1**).

Die Baukosten wurden mit 80 Mio. Euro brutto abgeschätzt. Die hohen Baukosten werden maßgeblich durch die Grundwasserwanne erzeugt, welche wegen der Unterquerung der DB-Gleise und der Haid-und-Neu-Straße notwendig ist. Bei der Variante ist die Option des Endausbaus laut Bebauungsplan berücksichtigt. Die Grundwasserwanne wäre also so ausgebildet, dass ein späterer zweibahniger Ausbau und eine Weiterführung in Richtung Theodor-Heuss-Allee möglich sind.

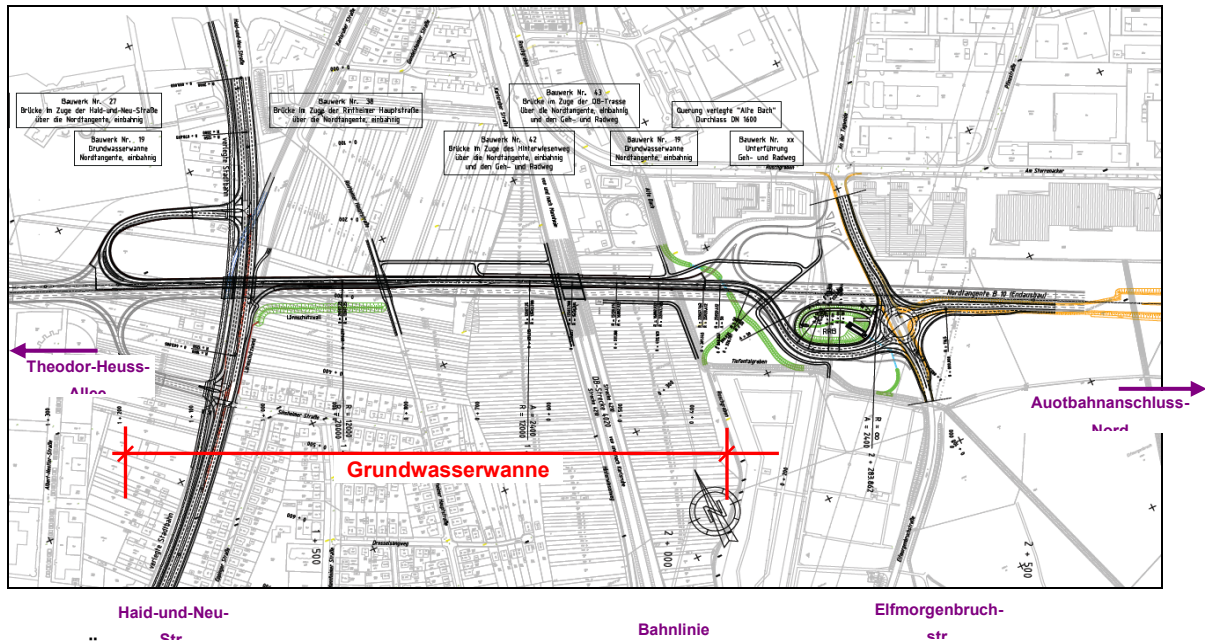


Abb. 1: Übersichtsplan Variante 1a

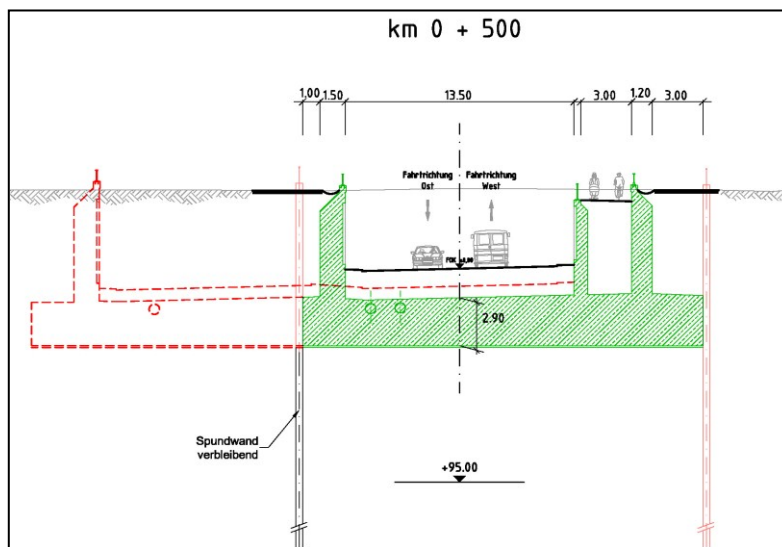


Abb. 2: Querschnitt Variante 1a

2.2 Variante 1 b

Die Variante 1 b entspricht in der Linienführung und in der Tiefenlage der Variante 1 a. Im Querschnitt ist lediglich eine einbahnige Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen ohne Standstreifen vorgesehen. Eine zweibahnige Erweiterung wäre durch ein gleichartiges eigenständiges Bauwerk möglich. Der Flächenbedarf wäre im Endzustand etwas größer als bei der Variante 1 a. Zudem müsste der Anschluss an die Haid-und-Neu-Straße mit nicht unerheblichem Aufwand angepasst werden. Die Baukosten werden mit 65 Mio. € abgeschätzt.

Verkehrliche Aspekte:

- Die Straße führt direkt vom Autobahnanschluss Karlsruhe-Nord über die Eilmorgenbruchstraße zur Haid-und-Neu-Straße/L560.
- Im Vergleich zu Variante 1 quert nur eine Straßenbahnlinie den Knotenpunktbereich, daher kann mit einem ebenerdigen Anschluss eine akzeptable Leistungsfähigkeit erreicht werden.
- Gemäß dem Prognoseverkehr wird die zweistreifige Verbindung voll ausgelastet sein.
- Die Trasse würde Hagsfeld maßgeblich von Verkehr entlasten, auch für den Ostring ist mit Entlastungen zu rechnen.

2.4 Variante 3: "Nordumfahrung Hagsfeld"

Als zusätzliche Alternative wurde auch eine "Nordumfahrung Hagsfeld"(vgl. **Abb. 5**) grob untersucht. Bei dieser Variante ist keine Tieflage notwendig. Daher sind die Baukosten geringer, obwohl die Trasse mit knapp 2 km etwa doppelt so lang wie bei den Varianten 1 a, 1 b bzw. 2 ist. Die erste grobe Schätzung der Baukosten liegt bei 27 Mio. Euro brutto (ohne landschaftsplanerische Begleitmaßnahmen).

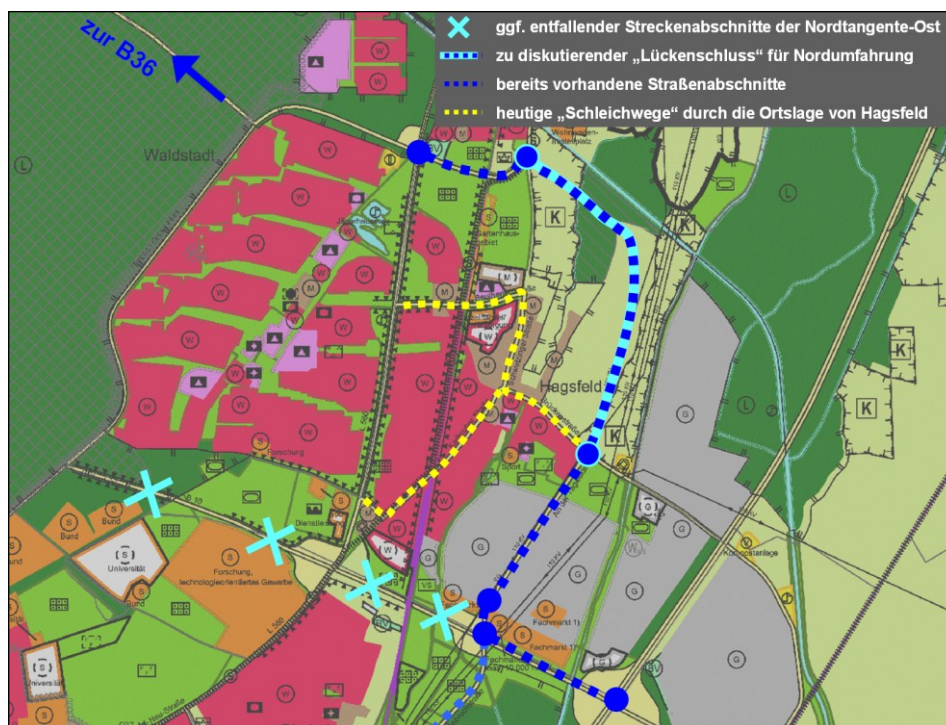


Abb. 5: Übersichtsplan Variante 3

Auch für diese Variante würde ein neues Genehmigungsverfahren erforderlich, um Baurecht zu erhalten. Hauptkonflikt dieser Variante ist der Eingriff ins FFH-Gebiet und Landschaftsschutzgebiet. Dies müsste im Rahmen des Verfahrens mit einem landschaftsplanerischen Begleitplan mit einer Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung abgearbeitet werden. Zu erwarten sind jedenfalls Konflikte mit dem Artenschutz, da im zu querenden Waldstück Alteichenbestand mit Lebensraum für den Heldbock vorliegt. Auch Lärmschutz wäre im Verfahren zu prüfen.

Verkehrliche Aspekte:

- Die Trasse führt nördlich an Hagsfeld vorbei und würde als Umgehungsstraße insbesondere für die Verkehrsbeziehungen vom Autobahnanschluss Karlsruhe-Nord in Richtung Nordwesten dienen. Die Linienführung ist länger als bei den Varianten 1 a, 1 b und 2 mit mehr zu querenden Knotenpunkten bis das übergeordnete Netz/L560 erreicht ist.
- Gemäß dem Prognoseverkehr wird die zweistreifige Verbindung voll ausgelastet sein.
- Die Trasse würde Hagsfeld maßgeblich von Verkehr entlasten.

3. Finanzierung

Die Variante 1b würde den unter Ziffer 1 genannten Forderungen des Regierungspräsidiums genügen. Dafür könnte ein neuer Förderantrag nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gestellt werden. Nach den neuen Förderrichtlinien wäre eine Förderquote von max. 50 % prinzipiell möglich. Unsicherheiten bezüglich einer Förderzusage bestehen in der vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur veröffentlichten begrenzten Verfügbarkeit von Fördermitteln bis 2019 (140 Mio. €) und einem relativ **ungünstigen** Nutzen-/Kostenverhältnis der Maßnahme, da für Hagsfeld entsprechend der Verkehrsumlegung zwar eine spürbare, absolut betrachtet aber eher geringe Entlastung prognostiziert wird.

4. Informationsveranstaltungen in Hagsfeld am 21.02.2014 und in Rintheim am 11.03.2014

In den Stadtteilen Hagsfeld und Rintheim wurden in zwei Informationsveranstaltungen am 21.02. und am 11.03.2014 die Varianten 1 a/1 b, 2 und 3 vorgestellt und diskutiert. Daraus war zweifelsfrei zu erkennen, dass die Bürgerinnen und Bürger der beiden Stadtteile die durchgängige Tieflage mit höhenfreier Querung der Haid-und-Neu-Straße sowie die optionale Weiterführung Richtung Theodor-Heuss-Straße als einbahnige Straße einfordern.

Übersichtstabelle der Varianten

	Variante 1a Südümfahrung Hagsfeld	Variante 1b Südümfahrung Hagsfeld	Variante 2 Südümfahrung Hagsfeld mit ebenerdigem Anschluss an Haid-und-Neu-Straße	Variante 3 Nordumfahrung Hagsfeld
Baukosten	80 Mio. € brutto Grundwasserwanne wegen Querung der DB-Gleise und der Haid-und-Neu-Straße erforderlich	65. Mio. € brutto Grundwasserwanne analog Variante 1 a ohne Berücksichtigung zweibahniger Ausbau	35 Mio € brutto Grundwasserwanne wegen Querung der DB-Gleise erforderlich	27 Mio € brutto (Abschätzung) keine Grundwasserwanne erforderlich
Stand der Planung	Machbarkeitsstudie vorhanden	Machbarkeitsstudie vorhanden	Machbarkeitsstudie vorhanden	Grobe Voruntersuchung vorhanden
Zuschussfähigkeit über GVFG (in kommunaler Baulast)	Zuschussfähigkeit wurde geprüft aber aufgrund der hohen Kosten ist trotz grundsätzlicher Zuschussfähigkeit die Förderung mittel- bis langfristig unwahrscheinlich.	Antrag auf Bezuschussung muss gestellt werden.	Antrag auf Bezuschussung muss gestellt werden.	Antrag auf Bezuschussung muss gestellt werden.
Verfahren	Bebauungsplan vorhanden Nur noch wenige private Grundstücke zu erwerben.	Bebauungsplan vorhanden Nur noch wenige private Grundstücke zu erwerben	Neues Verfahren notwendig, um Baurecht zu erhalten Lärmschutz muss im Rahmen des Verfahrens erarbeitet werden. Nur noch wenige private Grundstücke zu erwerben.	Neues Verfahren notwendig, um Baurecht zu erhalten Lärmschutz muss im Rahmen des Verfahrens erarbeitet werden. Umfangreicher Grundstückserwerb notwendig FFH-Verträglichkeitsprüfung notwendig
Ökologie	keine Schutzgebiete betroffen	keine Schutzgebiete betroffen	keine Schutzgebiete betroffen	FFH-Gebiet und Landschaftsschutzgebiet betroffen Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung muss im Rahmen des Verfahrens erstellt werden
Abschätzung eines möglichen Baubeginns	Baurecht in Form eines Bebauungsplans ist vorhanden. Aber Finanzierung derzeit nicht in Sicht, daher möglicher Baubeginn nicht absehbar.	Baurecht in Form eines Bebauungsplans ist vorhanden. Baubeginn ca. 2 Jahre nach Finanzierungszusage.	Baurecht muss noch erstellt werden (Dauer ca. 2 - 3 Jahre). Danach sind Finanzierung zu klären und Ausführungsunterlagen zu erstellen. Möglicher frühester Baubeginn: ca. 5 Jahre	Machbarkeitsstudie und Baurecht muss noch erstellt werden (Dauer ca. 3 - 5 Jahre). Danach sind Finanzierung zu klären und Ausführungsunterlagen zu erstellen. Möglicher frühester Baubeginn: ca. 7 Jahre (bei reibungslosem Ablauf)
Verkehrswert	hoch mit maßgeblicher Entlastungswirkung für Hagsfeld	hoch mit maßgeblicher Entlastungswirkung für Hagsfeld	hoch mit maßgeblicher Entlastungswirkung für Hagsfeld	hoch mit maßgeblicher Entlastungswirkung für Hagsfeld
Ausbaumöglichkeiten	Möglichkeit eines vierstreifigen Ausbaus und eine Weiterführung bis zur Theodor-Heuss-Allee ist berücksichtigt.	Möglichkeit eines vierstreifigen Ausbaus wäre nur mit gänzlicher Neukonzeption möglich. Der Anschluss an die Haid-und-Neu-Straße müsste mit nicht unerheblichem Aufwand angepasst werden.	Vierstreifiger Ausbau und eine Weiterführung bis zur Theodor-Heuss-Allee wäre nur mit erheblichen Rück- und Umbaumaßnahmen möglich. Die Weiterführung zur Theodor-Heuss-Allee wird wegen mangelnder Leistungsfähigkeit des ebenerdigen Knotenpunktes aber als unrealistisch eingeschätzt	Ein vierstreifiger Ausbau ist nicht vorgesehen oder möglich. Die Trasse kann als alternatives Teilstück einer Nordumfahrung unter Mitbenutzung vorhandener Straßen gesehen werden, welche weniger direkt verläuft.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung die Variante 1 b weiter auszuarbeiten und einen entsprechenden Finanzierungsvorschlag für die nächsten Haushaltsjahre (2015/16 und 2017/18) vorzulegen.

Hauptamt - Ratsangelegenheiten -
27. März 2014