

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Dr. Eberhard Fischer (KULT) Stadtrat Erik Wohlfeil (KULT) vom: 23.06.2015 eingegangen: 23.06.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	13. Plenarsitzung Gemeinderat 30.06.2015 2015/0386 31 öffentlich Dez. 6
Südumfahrung Hagsfeld: Ostabschnitt der Nordtangente Karlsruhe		

1. Von wann bis wann war die Nordtangente bereits einmal im Bundesverkehrswegeplan enthalten und um welche Planungsvariante handelte es sich dabei? Stand die Nordtangente jemals im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans?

Die Nordtangente ist im derzeit noch gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 wie folgt enthalten:

Vordringlicher Bedarf (VB): - Westteil Nordtangente mit zwei Fahrstreifen

- Ostteil Nordtangente mit zwei Fahrstreifen

Weiterer Bedarf (WB): - Ostteil Nordtangente, Erweiterung von zwei auf vier Fahrstreifen

Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag:

- 2. Rheinbrücke Wörth-Karlsruhe mit vier Fahrstreifen

2. Ist mit der Aufnahme von Verkehrsprojekten in den Bundesverkehrswegeplan das (sofortige) Bereitstellen von Finanzmitteln im Bundeshaushalt verbunden? Falls bekannt: Wie lange sind die typischen Zeiträume zwischen Aufnahme in den Plan und Budgetierung im Bundeshaushalt?

Mit Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan ist keine (sofortige) Bereitstellung von Finanzmitteln verbunden. Bisher sind mehr Projekte im Bundesverkehrswegeplan enthalten, als Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden. Eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan ist vorerst als Voraussetzung zu sehen, dass die zuständigen Auftragsverwaltungen überhaupt vom Bund mit (Vor-)Planungen beauftragt werden dürften. Einen typischen Zeitraum zwischen Aufnahme eines Projektes in den Plan und deren Budgetierung gibt es nicht.

Für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 ist eine weiterreichende Priorisierung geplant. Vorhaben zur Engpassauflösung werden künftig in der zusätzlichen Kategorie "Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)" prioritär umgesetzt, sofern sie ökologisch verträglich sind.

3. Wer müsste den Bau einer Nordtangente-Ost im Zuge einer durchgängigen Nordtangente bezahlen (Bund, Land oder Stadt), wer den Mittel- und Westabschnitt?

Nordtangente-Ost: Bund oder Stadt

Voraussetzung für die Finanzierung durch den Bund wäre, dass die Stadt mit Planungen des Mittelabschnitts beginnt. Da dies nicht vorgesehen ist, hat sich der Bund damit einverstanden erklärt, dass der Abschnitt auch in kommunaler Baulast mit Zuschussung durch GVFG-Mittel gebaut werden kann. Allerdings sind die Zuschussmittel sehr begrenzt (vgl. GR-Vorlage vom April 2014). Das GVFG-Programm läuft zudem 2019 aus und es gibt hierfür noch keine Nachfolgeregelung.

Mittelabschnitt: Stadt

Westabschnitt: Bund

4. Wäre der Bau der Nordtangente-Ost auf Basis des aktuellen Bebauungsplans überhaupt möglich oder müssten wegen geänderter Rechtslage seit dessen Satzungsbeschluss neue Untersuchungen angestellt und ggf. der B-Plan geändert werden?

Der Bau der Nordtangente-Ost wäre auf Grundlage des Bebauungsplans möglich, wenn von diesem nicht abgewichen würde, denn der Bebauungsplan gilt weiterhin in der beschlossenen Fassung. Allerdings sind aufgrund zwischenzeitlich eingetretener Änderungen im Umweltrecht Anpassungen an die verschärften gesetzlichen Anforderungen notwendig. Das gilt insbesondere im Hinblick auf Untersuchungen zum Artenschutz und in Teilbereichen möglicherweise auch für den Lärmschutz.

5. Wie stark würde die Südtangente zwischen Ausfahrt Mühlburg und Ausfahrt Oststadt durch eine durchgängige Nordtangente (Hardtwalddurchstich bzw. Hängebauchlösung) samt neuer Brücke über Rhein laut Gutachten im Auftrag des RP maximal entlastet?

Eine Verkehrsuntersuchung von 2010 von Modus Consult Ulm, welche im Auftrag des Regierungspräsidiums erstellt wurde, zeigt stadtweite Entlastungen mit einer durchgängigen Nordtangente (mit Hardtwalddurchstich). Die Südtangente wird je nach Abschnitt zwischen 8.800 Kfz/24h und 14.600 Kfz/24h entlastet bei einer Grundbelastung von etwa 70.000 bis fast 100.000 Kfz/24h. Die Verkehrsuntersuchung ist auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) veröffentlicht unter: <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/buergerbeteiligung/rheinquerung/untersuchungen-und-gutachten/>

Eine Verkehrsuntersuchung von 2008 von ptv im Auftrag der Stadt zeigt ebenfalls stadtweite Entlastungen mit einer durchgängigen Nordtangente (mit Hängebauch). Die Südtangente wird je nach Abschnitt zwischen 6.500 Kfz/24h und 1.400 Kfz/24h entlastet (Szenario „Minimal“). Das Gutachten ist auch auf der o.g. Internetseite des MVI sowie auf der Internetseite der Stadt Karlsruhe veröffentlicht unter: <http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/rheinbruecke>