



STELLUNGNAHME zum Ergänzungsantrag GRÜNE-Gemeinderatsfraktion	Vorlage Nr.:	2020/0205
	Verantwortlich:	Dez. 6
Südumfahrung Hagsfeld		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	30.06.2020		x	

Kurzfassung

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>			
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu			
IQ-relevant		Nein	Ja
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)		Nein	Ja
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein	Ja

1. Die Verwaltung reicht zum Planfeststellungsverfahren die Lärmemissionen für den Stadtteil Hagsfeld für den Analysefall, den Planungsnullfall und den Planfall mit Umfahrung ein.

Für die geplante Umfahrung Hagsfeld hat die Verwaltung eine Variantenuntersuchung erarbeitet, in der die relevanten Themen Verkehr, Umwelt, Lärmschutz und Kosten näher, aber nicht abschließend, untersucht werden. Dies dient dem Finden einer Vorzugsvariante und geht dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren voraus.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden die Punkte dann für die Vorzugsvariante vertieft untersucht. Unter anderem wird ein schalltechnisches Gutachten angefertigt, welches auf Grundlage des Verkehrsgutachtens insbesondere die Auswirkungen auf die umliegende schützenswerte Wohnbebauung betrachtet.

In welchem Umfang die Menschen in Hagsfeld oder auch in anderen Stadtteilen durch die geplante Umfahrung vom Lärm entlastet werden, ist bisher nicht Teil der Untersuchungen. Überschlägig wird bei einer Halbierung des Verkehrs von einer wahrnehmbaren Lärmreduzierung (> 3db(A)) ausgegangen. Da die Halbierung des Verkehrs in Hagsfeld auch mit Umfahrung nicht erreicht wird, ist der erhebliche Aufwand für diese zusätzlichen Untersuchungen aus Sicht der Verwaltung nicht gerechtfertigt.

Für die Anwohnerinnen und Anwohner in der Brückenstraße und Schwetzingen Straße gibt es neben der Lärm- und Abgasbelastung durch die hohe Verkehrsbelastung jedoch noch weitere Einschränkungen in der Lebensqualität. So ist es zum Beispiel heute zu einigen Zeiten kaum möglich, die Straße zu queren und nur unter schwierigen Bedingungen und mit erheblichen Behinderungen in die Hofeinfahrten ein- oder auszufahren.

Hier bringt die Abnahme des Verkehrs um circa 30 % eine spürbare Entlastung.

2. Die Verwaltung erarbeitet im Planfeststellungsverfahren die Verkehrs- und Lärmbelastungen für einen neuen Planungsnullfall und Planfall mit Umfahrung gemäß der Landesziele "Ein Drittel weniger Kfz in den Städten" und "Jedes dritte Auto fährt elektrisch".

Als Beschlusslage für die verkehrlichen Entwicklungen, Annahmen und Planungen muss von der Stadtverwaltung der vom Gemeinderat beschlossene Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe gesehen werden.

Die genannten Landesziele stammen unserem Kenntnisstand nach aus einem Klimaschutzszenario des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg aus dem Jahr 2017 – und gelten daher nicht per se als verbindliche Planungsgrundlage für die Kommunen. Die Klimaschutzziele zur Mobilität sollen im Klimaschutzkonzept der Stadt übernommen werden.

Laut Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe sollen durch die Strategien und Maßnahmen des beschlossenen integrierten Handlungskonzepts die Wege des MIV um 9%-Punkte zurückgehen – und entsprechend die mit dem Umweltverbund zurückgelegten Wege um 9 %-Punkte ansteigen. Dies entspricht einem Rückgang im MIV um 26 %, also um gut ein Viertel (Ausgangsbasis 2012, Modal-Split-Anteil MIV 34 %-Punkte). Damit hat die Stadt Karlsruhe einen überaus ehrgeizigen und abgestimmten Rahmenplan für die verkehrliche Entwicklung aufgestellt, der die drei Säulen der Nachhaltigkeit Klima, Soziales und Wirtschaft berücksichtigt, und der in einem umfassenden Beteiligungsprozess entstanden ist.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung berücksichtigt den Verkehrsentwicklungsplan (vergleiche Verkehrsuntersuchung Seite 4), unterstellt leichte Zunahmen im städtischen Verkehr – und ist als Worst-case-Szenario zu verstehen. Dies ist sinnvoll, da für Karlsruhe Bevölkerungszunahmen zu hinterlegen sind, welche auch im Verkehrsentwicklungsplan enthalten sind. Zudem ist die Verkehrsuntersuchung die Grundlage für die Lärmberechnungen und somit für die Lärmschutzansprüche des Umfelds. Diese würden ansonsten niedriger ausfallen.

Mit Beschluss des Karlsruher Klimaschutzkonzeptes soll diese Zielsetzung – angelehnt an die Klimaschutzziele des Landes für den Bereich Verkehr – nochmals übertroffen werden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird zu prüfen sein, welche Konsequenzen für die Variantenprüfung sich hieraus ergeben.

3. Die Verwaltung skizziert die notwendigen planerischen und ggf. weiteren Maßnahmen, mit denen die unter 3. genannten Landesziele stadtweit erreicht werden können.

Die Grundlage für die Verwaltung ist bisher der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe. Dieser zeigt die planerischen und weiteren Maßnahmen im integrierten Handlungskonzept auf. Im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes werden zusätzliche Maßnahmen darzustellen und umzusetzen sein.

4. Die Verwaltung skizziert Maßnahmen, wie die heutigen Schleichverkehre durch die benachbarten Stadtteile Waldstadt, Rintheim und Oststadt unabhängig von einer Umfahrung reduziert werden können.

Um Schleichverkehre zu reduzieren, ist insbesondere ein Hauptverkehrsstraßennetz notwendig, welches den Kfz-Verkehr bündelt – und so Schleichverkehr vermeidet. Auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans wird bereits viel für alle Stadtteile getan, um nachhaltiges Verkehrsverhalten zu fördern und zu fordern. Auch gibt es viele Beteiligungsprozesse, um in den Stadtteilen kontinuierlich Verbesserungen vorzunehmen. Als Beispiele können hier die Umsetzung des Fairen-Parkens, der Ausbau des ÖPNV oder der Ausbau von Rad-Routen genannt werden.