

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Gisela Splett GRÜNE

und

Antwort

des Innenministeriums

Stand der weiteren Planungen für die Nordtangente Karlsruhe (B 10) nach Freigabe des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Nord

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die verkehrliche Bedeutung des jetzt für den Verkehr freigegebenen Teilstücks der Nordtangente Karlsruhe (Anbindung der Elfmorgenbruchstraße an die A 5) und wie wird sich die verkehrliche Bedeutung darstellen, wenn der 2. Bauabschnitt (Anbindung der B 10 bei Grötzingen an die A 5) fertig gestellt ist?
2. Trifft es zu, dass der jetzt mit hohem Flächenverbrauch fertig gestellte kreuzungsfreie Autobahnanschluss Karlsruhe-Nord lediglich der verbesserten Anbindung zweier Gewerbegebiete dient und dass deren Anbindung auch durch die Verlegung des Herdwegs allein verbessert worden wäre?
3. Inwieweit ist nach Einschätzung des Landes durch die Freigabe des 1. bzw. 2. Bauabschnittes mit verkehrlichen Mehrbelastungen für Hagsfeld nach Abschluss der innerörtlichen Bauarbeiten zu rechnen?
4. Trifft es zu, dass Gespräche zwischen Stadt, Land und Bund zum Weiterbau der Nordtangente anberaumt sind und falls ja, mit welcher Zielsetzung beteiligt sich das Land an derartigen Gesprächen?
5. Wie schätzt das Land die Finanzierungssituation für den Weiterbau der Nordtangente innerhalb der nächsten 10 Jahre vor dem Hintergrund ein, dass der Weiterbau nach Westen im Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 des Bundes nicht berücksichtigt wurde und der 4-streifige Weiterbau nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 enthalten ist?

6. Beabsichtigt das Land, für den Weiterbau der Nordtangente selbst Finanzmittel zur Verfügung zu stellen und falls ja, in welcher Höhe, aus welchen Haushaltsansätzen und mit welcher Begründung?
7. Wer müsste welche Schritte ergreifen, um statt eines Weiterbaus der Nordtangente nach Westen die Verwirklichung einer „Südfahrt Hagsfeld“ (auf der für die Nordtangente vorgesehenen Trasse zwischen Elfmorgenbruchstraße und Haid-und-Neu-Straße, 2- statt 4-streifig, ebenerdiger Anschluss ohne Kleeblatt an die Haid-und-Neu-Straße) zu ermöglichen?
8. Wäre ein solches Bauprojekt, sofern die planerischen Voraussetzungen geschaffen würden, aus GVFG-Fördermitteln zuschussfähig und wie hoch wären die GVFG-Fördermittel, mit denen die Stadt Karlsruhe rechnen könnte?
9. Ist eine Abstufung der jetzigen B 10 und/oder der jetzigen L 560 (Haid-und-Neu-Straße) und L 604 (Herdweg) geplant und falls ja, für welche Teilabschnitte und für welchen Zeitpunkt?
10. Wie passen die Zielsetzungen der Landesregierung in den Bereichen Klimaschutz und Reduzierung des Flächenverbrauchs zu einem Festhalten an einer Straßenplanung, die auf das Jahr 1926 zurückgeht, von einem weiterhin steigenden Verkehrsaufkommen ausgeht und mit einem hohen Flächenverbrauch verbunden ist?

19. 03. 2007

Dr. Splett GRÜNE

Begründung

Am 5. März 2007 wurde der Autobahnanschluss Karlsruhe-Nord für den Verkehr freigegeben. Insbesondere für die Bevölkerung des Karlsruher Stadtteils Hagsfeld stellt sich nun die Frage, wie es mit der „Nordtangente-Ost“ weitergeht und ob der Stadtteil nicht durch eine „Südfahrt“ schneller, kostengünstiger und umweltverträglicher entlastet werden kann.

Antwort

Mit Schreiben vom 11. April 2007 Nr. 6–39/B10 KA beantwortet das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Umweltministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie bewertet sie die verkehrliche Bedeutung des jetzt für den Verkehr freigegebenen Teilstücks der Nordtangente Karlsruhe (Anbindung der Elfmorgenbruchstraße an die A 5) und wie wird sich die verkehrliche Bedeutung darstellen, wenn der 2. Bauabschnitt (Anbindung der B 10 bei Grötzingen an die A 5) fertig gestellt ist?*
2. *Trifft es zu, dass der jetzt mit hohem Flächenverbrauch fertig gestellte kreuzungsfreie Autobahnanschluss Karlsruhe-Nord lediglich der verbesserten Anbindung zweier Gewerbegebiete dient und dass deren Anbindung auch durch die Verlegung des Herdwegs allein verbessert worden wäre?*

Zu 1. und 2.:

Die B 10 Nordtangente Karlsruhe wird in mehreren Bauabschnitten realisiert, die jeweils einen eigenen Verkehrswert besitzen.

Mit dem 1. Bauabschnitt, dem neuen Autobahnanschluss Karlsruhe-Nord, der Strecke bis zur Elfmorgenbruchstraße und dem verlegten Herdweg werden die Gewerbegebiete westlich und östlich der A 5 auf kurzem Weg mit der Autobahn verbunden, um so eine Entlastung von Durlach durch den Individualverkehr zu erzielen.

Der 2. Bauabschnitt, die Verlängerung der Nordtangente nach Osten bis zur B 10, wird jetzt im Anschluss realisiert und bis 2009 fertig gestellt. Damit wird ein weiteres wichtiges Teilziel der Maßnahme erreicht. Für die Verkehrsteilnehmer aus dem Pfintztal wird dadurch die Erreichbarkeit der A 5 und auch der Gewerbegebiete an der A 5 wesentlich verbessert.

Weiterhin werden durch die neue Anschlussstelle auch die hochbelasteten Autobahnanschlussstellen Karlsruhe-Durlach und Karlsruhe-Mitte entlastet.

Das Hauptziel der Nordtangente – die Entlastung der Innenstadt von Karlsruhe – wird jedoch erst erreicht, wenn diese durchgängig (Westteil, Mittel- und Ostteil) realisiert ist.

Die alleinige Verlegung des Herdwegs hätte nur eine Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete an die Umgehung Durlach ermöglicht.

3. Inwieweit ist nach Einschätzung des Landes durch die Freigabe des 1. bzw. 2. Bauabschnittes mit verkehrlichen Mehrbelastungen für Hagsfeld nach Abschluss der innerörtlichen Bauarbeiten zu rechnen?

Zu 3.:

In welchem Maße es eventuell zu einer verkehrlichen Mehrbelastung in Hagsfeld, insbesondere auch aufgrund der weiteren Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, kommen wird, kann derzeit nicht vorhergesagt werden. Die wegweisende Beschilderung auf die Autobahn wird so gewählt, dass kein überregionaler Verkehr durch die Ortsdurchfahrt von Hagsfeld geführt wird. Zusätzlich gestaltet die Stadt Karlsruhe die Ortsdurchfahrt von Hagsfeld so um, dass möglichst wenig zusätzlicher Verkehr angezogen wird.

4. Trifft es zu, dass Gespräche zwischen Stadt, Land und Bund zum Weiterbau der Nordtangente anberaumt sind und falls ja, mit welcher Zielsetzung beteiligt sich das Land an derartigen Gesprächen?

Zu 4.:

Mitte 2007 sind Gespräche zwischen Stadt, Land und Bund vorgesehen, bei denen das weitere Vorgehen für die Realisierung der nächsten Bauabschnitte der Nordtangente abgestimmt wird.

5. Wie schätzt das Land die Finanzierungssituation für den Weiterbau der Nordtangente innerhalb der nächsten 10 Jahre vor dem Hintergrund ein, dass der Weiterbau nach Westen im Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 des Bundes nicht berücksichtigt wurde und der 4-streifige Weiterbau nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten ist?

Zu 5.:

Da der Weiterbau nach Westen nicht im Investitionsrahmenplan (IRP) enthalten ist, sieht der Bund eine Inangriffnahme der Maßnahme dafür frühestens ab 2011 vor. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der IRP bei einem Vergleich mit der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes deutlich unterfinanziert ist.

Der Ausbau der 2. Fahrbahn des Ostteils der Nordtangente ist im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten. Eine Realisierung von Maßnahmen dieser Einstufung ist frühestens ab 2015 vorgesehen.

6. Beabsichtigt das Land, für den Weiterbau der Nordtangente selbst Finanzmittel zur Verfügung zu stellen und falls ja, in welcher Höhe, aus welchen Haushaltsansätzen und mit welcher Begründung?

Zu 6.:

Baulastträger dieser Maßnahme ist der Bund. Das Land hat keine Veranlassung, für den Bau der Nordtangente eigene Finanzmittel bereitzustellen, sofern sich dies nicht aus gesetzlichen Regelungen heraus ergibt. Gemäß den vom Bund genehmigten Vorentwürfen ist das Land nicht an den Kosten beteiligt.

7. Wer müsste welche Schritte ergreifen, um statt eines Weiterbaus der Nordtangente nach Westen die Verwirklichung einer „Südfahrt Hagsfeld“ (auf der für die Nordtangente vorgesehenen Trasse zwischen Elfmorgenbruchstraße und Haid-und-Neu-Straße, 2- statt 4-streifig, ebenerdiger Anschluss ohne Kleeblatt an die Haid-und-Neu-Straße) zu ermöglichen?

Zu 7.:

Für das Land besteht im vorliegenden Fall keine Veranlassung für eine Umplanung, da die Trasse im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist.

Damit ein anderer Straßenbaulastträger als der Bund tätig werden könnte, müsste die Nordtangente aus dem Bedarfsplan des Bundes herausgenommen werden. Eine derartige Initiative könnte nur von der Stadt Karlsruhe ausgehen.

8. Wäre ein solches Bauprojekt, sofern die planerischen Voraussetzungen geschaffen würden, aus GVFG-Fördermitteln zuschussfähig und wie hoch wären die GVFG-Fördermittel, mit denen die Stadt Karlsruhe rechnen könnte?

Zu 8.:

Der Antragsteller einer kommunalen Straße, in diesem Fall die Stadt Karlsruhe, müsste seine planerischen Überlegungen konkretisieren und damit beim Regierungspräsidium Karlsruhe eine Vorprüfung veranlassen, ob für eine entsprechend geplante Trasse eine Bezuschussung nach dem Entflechtungsgesetz (früher GVFG) möglich ist. Eine der Voraussetzungen für eine Bezuschussung wäre, dass das Projekt aus dem Bedarfsplan des Bundes herausgenommen wird. Die Höhe der Förderung beliefe sich nach heutigem Stand auf 70 % der zwendungsfähigen Kosten abzüglich eines Selbstbehaltes, der von der Einwohnerzahl und den Projektkosten abhängt.

9. *Ist eine Abstufung der jetzigen B 10 und/oder der jetzigen L 560 (Haid- und-Neu-Straße) und L 604 (Herdweg) geplant und falls ja, für welche Teilabschnitte und für welchen Zeitpunkt?*

Zu 9.:

Sobald der 2. Bauabschnitt der Nordtangente im Jahr 2009 fertig gestellt ist, soll der Bereich zwischen dem neuen Anschluss an die A 5 und der bestehenden B 10 als Bundesstraße gewidmet werden. Hinsichtlich der zukünftigen Klassifizierung des Abschnitts der bestehenden B 10 zwischen der Anschlussstelle Karlsruhe-Durlach und dem neuen, zukünftig als Bundesstraße gewidmeten Verbindungsast geht das Land davon aus, dass dieser Abschnitt in die Baulast der Stadt Karlsruhe übergeht.

An der Einstufung der L 560 ist keine Änderung vorgesehen. Der Herdweg (ehemals L 604) wurde bereits am 1. Januar 2001 zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft. Die L 604 endet seitdem von der B 36 bei Eggenstein kommend an der Einmündung in die L 560.

10. *Wie passen die Zielsetzungen der Landesregierung in den Bereichen Klimaschutz und Reduzierung des Flächenverbrauchs zu einem Festhalten an einer Straßenplanung, die auf das Jahr 1926 zurückgeht, von einem weiterhin steigenden Verkehrsaufkommen ausgeht und mit einem hohen Flächenverbrauch verbunden ist?*

Zu 10.:

Auch in Zukunft wird die Hauptlast des Verkehrs von der Straße zu tragen sein. Insbesondere beim Güterverkehr sind, verstärkt durch den wachsenden europäischen Binnenmarkt, weitere erhebliche Zuwächse zu erwarten. Durch eine entsprechend leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sind die Standortbedingungen im Land stetig zu verbessern, um den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg mit seinen über 4 Millionen Arbeitsplätzen langfristig zu sichern.

Neben der Durchführung von wichtigen und sinnvollen Projekten im Bereich des Schienenverkehrs ist deshalb der fortlaufende Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, einschließlich einer sparsamen und möglichst umweltschonenden – aber konsequenten – Netzergänzung unabdingbar.

Die Nordtangente wurde planerisch mehrfach bestätigt. Die Maßnahme ist mit einer Fahrbahn (zwei Fahrspuren) im Bedarfsplan des Bundes im Vordringlichen Bedarf enthalten. Damit folgt der Bund den Überlegungen des Landes, dass eine Nordtangente für Karlsruhe dringend erforderlich ist. Diese Notwendigkeit wurde auch durch die Regionalplanung bestätigt, da die Nordtangente im Regionalplan aufgenommen wurde.

Die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme ist eine langfristige Schwerpunktaufgabe, die nur im Rahmen einer fachübergreifenden Strategie mit einem breit gefächerten Bündel von planerischen, informativen und förderpolitischen Maßnahmen bewältigt werden kann. Die Landesregierung setzt dabei auf die konsequente Anwendung der vorhandenen Planungsinstrumente, auf flankierende förderpolitische Impulse zur Stärkung der Innenentwicklung sowie auf Öffentlichkeitsarbeit und konsensorientierte Maßnahmen wie im Aktionsbündnis „Flächen gewinnen in Baden-Württemberg“. Dazu gehört auch die Integration von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung.

In Vertretung

Arnold

Ministerialdirektor