

## **Antrag**

**der Abg. Manfred Groh u. a. CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Aufnahme des Abschnitts Elfmorgenbruchstraße – Haid- und-Neu-Straße in den Bundesverkehrswegeplan 2015**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. warum die Trasse Elfmorgenbruchstraße – Haid-und-Neu-Straße entgegen dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 nicht in der aktuellen Anmelde-Liste des Landes zum BVWP 2015 enthalten ist;
2. auf welcher Grundlage die Herausnahme erfolgte;
3. inwiefern es zutrifft, dass für den Abschnitt Elfmorgenbruchstraße – Haid-und-Neu-Straße als Fortsetzungstrasse des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Nord bereits seit Jahren Baurecht besteht;
4. ob der Abschnitt Elfmorgenbruchstraße – Haid-und-Neu-Straße als Maßnahme des BVWP und im Bundesbedarfsplan durch den Bund vollständig finanziert werden würde;
5. welche Folgen die Nichtwiederaufnahme in den BVWP 2015 für die Verkehrs-entlastung der Bevölkerung in Karlsruhe-Hagsfeld hat und welche Überlegun-gen derzeit als Alternative zur Entlastung im Raum stehen;
6. wie hoch die Kosten für den Abschnitt Elfmorgenbruchstraße – Haid-und-Neu-Straße sind und wer die Kosten für eine mögliche kommunale Lösung tragen müsste;
7. wie hoch die geplanten jährlichen Mittel des Landes für den kommunalen Stra-ßenbau sind;

8. ob die Stadt Karlsruhe ausreichend Mittel durch das Land zugesprochen bekommen würde, um den Abschnitt Elfmorgenbruchstraße – Haid-und-Neu-Straße als kommunale Straße zu bauen.

05. 12. 2013

Groh, Köberle, Razavi, Dr. Rapp, Kunzmann,  
Schreiner, Schwehr, Mack CDU

#### Begründung

Für den Abschnitt Elfmorgenbruchstraße – Haid-und-Neu-Straße (Theodor-Heuss-Allee) besteht seit Jahren Baurecht. Dieses wurde sogar höchstrichterlich bestätigt. Die Fertigstellung dieses Abschnitts würde eine maßgebliche verkehrliche Entlastung für den Stadtteil Karlsruhe-Hagsfeld mit sich bringen. Als Bundesbaumaßnahme würde der Bund hierfür die Kosten tragen. Die Landesregierung hat jedoch diese Fortsetzungstrasse nicht mehr zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Damit steht zu befürchten, dass die Stadt Karlsruhe den Weg einer kommunalen Ortsumfahrung gehen müsste. Hierbei ist davon auszugehen, dass durch die Einschnitte des Landes beim kommunalen Straßenbau, die Kosten für diese kommunale Maßnahme durch die Stadt Karlsruhe selbst zu zahlen sind.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 8. Januar 2014 Nr. 2-3941.11/294\*410 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. warum die Trasse Elfmorgenbruchstraße – Haid-und-Neu-Straße entgegen dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 nicht in der aktuellen Anmelde-Liste des Landes zum BVWP 2015 enthalten ist;*

*2. auf welcher Grundlage die Herausnahme erfolgte;*

Zu 1. und 2.:

Die vom Bund ursprünglich verfolgte durchgängige Nordtangente Karlsruhe im Zuge der B 10 mit einem Hardtwalddurchstich ist in Karlsruhe nicht realisierbar. Um eigene Lösungen zu ermöglichen, hat die Stadt Karlsruhe um eine Verlegung der Ortsdurchfahrtsgrenze zum Knoten der Nordtangente mit der „Elfmorgenbruchstraße“ gebeten, sodass der anschließende Abschnitt Ost der Nordtangente von der „Elfmorgenbruchstraße“ bis „Haid-und-Neu-Straße“ innerhalb der Ortsdurchfahrt und damit in der Baulast der Stadt liegt. Der Bund hat diesem Vorgehen zugestimmt. Auch vor diesem Hintergrund hat das Land dieses Teilstück der Nordtangente Karlsruhe nicht in die Anmelde-Liste für den BVWP 2015 aufgenommen.

*3. inwiefern es zutrifft, dass für den Abschnitt Elfmorgenbruchstraße – Haid-und-Neu-Straße als Fortsetzungstrasse des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Nord bereits seit Jahren Baurecht besteht;*

Das Baurecht für den Abschnitt Ost der B 10, Nordtangente („Elfmorgenbruchstraße“ bis „Haid-und-Neustraße“) ist durch einen von der Stadt Karlsruhe aufgestellten rechtsbeständigen Bebauungsplan aus dem Jahr 1994 geschaffen worden.

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

*4. ob der Abschnitt Elfmorgenbruchstraße – Haid-und-Neu-Straße als Maßnahme des BVWP und im Bundesbedarfsplan durch den Bund vollständig finanziert werden würde;*

Der Ostteil der Nordtangente Karlsruhe im Zuge der B 10 war im bisherigen Bundesverkehrswegeplan in längsgeteilter Dringlichkeit enthalten. Baulastträger wäre der Bund, sofern diese Verbindung als durchgehende Nordtangente ohne wesentliche Verknüpfung mit dem städtischen Netz gebaut würde. Die Finanzierung einzelner Abschnitte einer Nordumgehung von Karlsruhe hat der Bund abgelehnt.

Die Straßenbaulast für Bundes- bzw. Landesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrt richtet sich nach § 5 des Bundesfernstraßengesetzes und § 43 Straßengesetz. Demnach sind Kommunen innerhalb der Ortsdurchfahrt dann gesetzlich Träger der Straßenbaulast, wenn die Gemeinden mehr als 80.000 Einwohner/-innen (Bundesstraßen) bzw. 30.000 Einwohner/-innen (Landesstraßen) hat.

Nach § 8 Straßengesetz liegt eine Ortsdurchfahrt vor, wenn die Straße innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und zudem der Erschließung der angrenzenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. Diese Voraussetzung ist bei der Südumgehung Hagsfeld durch die Verknüpfungen mit der „Elfmorgenbruchstraße“ und der „Haid-und-Neu-Straße“ gegeben. Bei der Südumfahrung würde es sich folglich um eine Straße handeln, die sich unabhängig von der Klassifizierung innerhalb der geschlossenen Ortslage erstreckt und nicht zur freien Strecke gehört. Die Stadt Karlsruhe wäre daher auf jeden Fall Träger der Straßenbaulast.

*5. welche Folgen die Nichtwiederaufnahme in den BVWP 2015 für die Verkehrs-entlastung der Bevölkerung in Karlsruhe-Hagsfeld hat und welche Überlegungen derzeit als Alternative zur Entlastung im Raum stehen;*

Die Stadt Karlsruhe hat dem Regierungspräsidium Karlsruhe im Jahr 2011 einen Förderantrag nach dem GVFG übersandt, der vorsah, die Trasse mit einem einbahnigen Zwischenausbau weitgehend in einer Grundwasserwanne zu führen und höhenfrei an die L 560 (Haid-und-Neu-Straße) anzubinden. Er enthält zudem die Option, die nachträgliche Ergänzung einer zweiten Fahrbahn und den Weiterbau bis zur Theodor-Heuss-Allee mit entsprechend hohen Folgekosten. Bereits eine erste Einschätzung der Antragsunterlagen durch das Regierungspräsidium Karlsruhe hat gezeigt, dass bei wesentlichen planerischen Punkten Klärungsbedarf besteht.

Es gibt auch Überlegungen, die von Blankenloch kommende L 560 direkt zur BAB A 5 (Autobahnanschluss Karlsruhe/Nord) zu führen. Es wäre dann zu ermitteln, ob es sich bei dieser Entlastungsstraße um ein Landes- oder ein kommunales Straßenprojekt handeln würde. Baulastträger bliebe aber in jedem Fall die Stadt Karlsruhe, da es sich um eine Maßnahme innerhalb der Ortsdurchfahrt handelt.

Sollte die Stadt eine Lösung als Landesstraße anstreben, wäre die L 560 von der „Haid-und-Neu-Straße“ zur Autobahnanschlussstelle Karlsruhe/Nord zu führen anstatt wie bisher zum Knotenpunkt „Ostring“/B 10. Diese Lösung wahrt den Netzzusammenhang durch die Einmündung in eine Bundesfernstraße. Im Fall einer kommunalen Straße würde es sich um eine Stichstraße zwischen der L 560 („Haid-und-Neu-Straße“) und der Anschlussstelle Karlsruhe/Nord handeln. Das übrige Straßennetz bliebe davon unberührt.

Die Stadt Karlsruhe muss entscheiden, wie sie in der Angelegenheit weiter vorgehen will.

*6. wie hoch die Kosten für den Abschnitt Elfmorgenbruchstraße – Haid-und-Neu-Straße sind und wer die Kosten für eine mögliche kommunale Lösung tragen müsste;*

*7. wie hoch die geplanten jährlichen Mittel des Landes für den kommunalen Straßenbau sind;*

*8. ob die Stadt Karlsruhe ausreichend Mittel durch das Land zugesprochen bekommen würde, um den Abschnitt Elfmorgenbruchstraße – Haid-und-Neu-Straße als kommunale Straße zu bauen.*

Zu 6. bis 8.:

Eine Straße im Abschnitt „Elfmorgenbruchstraße“ bis „Haid-und-Neu-Straße“ kann den Stadtteil Hagsfeld effektiv von Verkehr entlasten. Baulastträger der klassifizierten Straßen in der Ortsdurchfahrt ist die Stadt Karlsruhe. Die grundsätzliche Förderfähigkeit nach dem LGVFG ist daher gegeben unabhängig davon, ob dieser Teilabschnitt als Landesstraße oder kommunale Straße geplant wird.

Die Stadt Karlsruhe hat dem Regierungspräsidium Karlsruhe am 1. Juni 2011 vereinfachte Unterlagen zur Aufnahme des Projektes in das Förderprogramm vorgelegt. Die Kosten sind darin mit rund 80 Mio. Euro veranschlagt. Die vorgelegte Planung erscheint jedoch für eine Ortsumfahrung von Hagsfeld weit überdimensioniert zu sein. Eine tiefergehende Prüfung wurde bisher nicht durchgeführt, da die Stadt Karlsruhe das Regierungspräsidium Karlsruhe mit Schreiben vom 23. September 2011 gebeten hatte, den Antrag der Stadt ruhen zu lassen. Eine Bezuschussung der Maßnahme wäre nur in dem Umfang möglich, der zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist. Mehraufwendungen können nicht gefördert werden.

Für die Förderung kommunaler Straßenbauvorhaben stehen im Zeitraum 2014 bis 2019 voraussichtlich 66 Mio. Euro jährlich bereit. Ein großer Teil der Mittel ist allerdings über Bewilligungen/Programmaufnahmen bereits gebunden.

Eine Aussage über die mögliche Förderhöhe kann erst nach vollständiger Prüfung des jeweiligen Förderantrags erfolgen.

Dr. Splett

Staatssekretärin