

F 11 Hauptverkehrsstraßennetz

Ausgangslage, Leitgedanken

Das vorhandene Straßennetz mit seinen weiteren Netzergänzungen wird in der Verkehrsplanung des NVK als Bestandteil eines Gesamtverkehrskonzeptes gesehen. Eine Weiterentwicklung muss in gegenseitiger Ergänzung mit dem ÖPNV stattfinden (siehe auch Kapitel C 4).

Bei der Betrachtung des Verkehrs in der Flächennutzungsplanung steht der Netzgedanke im Vordergrund. Straßenprojekte im untergeordneten Netz sind nicht Gegenstand des FNP. Das vorhandene Straßennetz und die geplanten Netzergänzungen sollen der Erhaltung der Leistungsfähigkeit dienen. Eine gleichmäßigere Auslastung, Entlastungswirkungen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind weitere Ziele der Straßenplanung im NVK.

Das Grundnetz der Hauptverkehrsstraßen im NVK sowie die wichtigsten Planungen sind dargestellt im „Zielkonzept Straßennetz“ (Plan C 4.1). Hierbei wurde folgende Kategorisierung der Verbindungsfunktionsstufen gemäß RAS-N 1988 vorgenommen:

- Stufe I : großräumige Straßenverbindung
- Stufe II : überregionale/regionale Straßenverbindung
- Stufe III : zwischengemeindliche Straßenverbindung
- Stufe IV : flächenerschließende Straßenverbindung

Im FNP sind alle Straßen des Zielkonzeptes dargestellt, ergänzt um weitere Straßen der Stufe IV.

Als Rahmenbedingung der Verkehrsplanung im NVK sind der Bundesverkehrswegeplan 2003, der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995 und der Regionalplan 1993 zu berücksichtigen.

Bundesverkehrswegeplan

Im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) sind folgende Maßnahmen für den NVK im Vordringlichen Bedarf festgelegt:

- B 10-Nordtangente Karlsruhe mit Zweiter Rheinbrücke
- B 10-Hopfenbergtunnel Berghausen
- Ausbau der A 8 zwischen den Autobahndreiecken Karlsruhe und Leonberg

Generalverkehrsplan Baden-Württemberg

Mit dem seit 1995 vorliegenden Generalverkehrsplan (GVP) wird ein neuer Ansatz in der Planung verfolgt, der die Verkehrspolitik als integralen Bestandteil der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik versteht. Für den Straßenverkehr hat die Erhaltung des Bestands erste Priorität. Neben der Erhaltung des Straßennetzes ist es notwendig, Engpässe - insbesondere im Fernstraßennetz - zu beseitigen und

noch vorhandene Lücken zu schließen. Dabei ist auf den Schutz von Natur und Landschaft zu achten.

Verkehrsuntersuchung NVK

Die Verkehrsuntersuchung des Nachbarschaftsverbandes liegt seit Juli 1997 vor. Der Nachbarschaftsverband verfügt damit über umfangreiche Daten zum Verkehrsgeschehen im Bestand 1995/96 (Analyse) und in Vorausschätzungen für das Jahr 2010 auf der Basis von Modellrechnungen. Die Aussagen der Verkehrsuntersuchung können nicht direkt mit Zählergebnissen, Untersuchungen für Teilbereiche etc. verglichen werden, da die Methoden meist unterschiedlich sind. Der Wert der Verkehrsuntersuchung liegt in den Vergleichsmöglichkeiten Analyse - Szenarien und in der Analyse der Daten innerhalb der Untersuchung selbst, sowie in der Entwicklung der Ziele einer integrierten Verkehrs- und Siedlungsplanung.

Für weitere mögliche Entwicklungen der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen sowie geplante Netzergänzungen sind zwei Szenarien erarbeitet worden, wobei sich für den Straßenverkehr folgende Aussagen ergeben: „Insgesamt ist in allen Szenarien eine deutliche Steigerung des Straßenverkehrs abzulesen, die durch das heutige Angebot nicht mehr zu bewältigen wäre bzw. zu großen Beeinträchtigungen, vor allem im Stadtgebiet Karlsruhe, führen würde. An der bisher geplanten Konzeption des Straßennetzes für das Jahr 2010 und darüber hinaus ergeben sich durch die neuen Nachfrageprognosen und die Szenarien keine Veränderungen. Zur Erhaltung einer befriedigenden Verkehrsqualität wären - mit Ausnahme des Szenarios „Zentren“ - über die geplanten Maßnahmen hinaus jedoch weitere Netzergänzungen erforderlich. Fraglich ist jedoch die Finanzierbarkeit weiterer Maßnahmen, solange sich bei den bereits geplanten Maßnahmen die Realisierung durch Finanzierungsengpässe in den öffentlichen Haushalten verzögert.“ (siehe hierzu Kap. C 4)

Straßennetz und Planungen

Im FNP 2010 sind das bestehende Hauptverkehrsstraßennetz sowie die Planungen gemäß Tabelle F11.1 eingetragen. Diese sind Festsetzungen gemäß § 5Abs. 4 BauGB, das heißt sie sind nachrichtliche Übernahmen von übergeordneten Planungsebenen oder Vermerke für Planungsvorstellungen der Gemeinden oder des Nachbarschaftsverbandes.

Das Zielkonzept Straßennetz für das Gebiet des Nachbarschaftsverbandes und über dessen Grenzen hinaus ist im Plan C 4.1 (Kap. C4) dargestellt. Aus Gründen der Maßstabebene und aus zeichentechnischen Gründen sind dort nicht alle o. g. Planungen eingetragen.

Die im FNP eingetragenen Straßenbauprojekte haben die Signatur

- „Bestand“, wenn die Planfeststellung/der Bebauungsplan rechtswirksam ist
- „Planung“, wenn die Variantenuntersuchung abgeschlossen ist und die Ausarbeitung einer Variante beginnt
- „beabsichtigte Straßenverbindung“, wenn Varianten in Vorplanung und Diskussion sind

Die Projekt Nummerierung bezieht sich auf die Listen im Anhang sowie in gemeinderätlichen Unterlagen.

Güterverkehr

In den vergangenen 30 Jahren hat sich das Güterverkehrsaufkommen in Baden-Württemberg mehr als verdoppelt. Für das Jahr 2010 ist nach der Güterverkehrsprognose des Bundesministers für Verkehr mit einer Steigerung um 50 % bis 100 % (je nach Güterverkehrsart) zu rechnen (Quelle: Stadtentwicklungsbericht 1997; Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Stadtforschung, Karlsruhe).

Vor dem Hintergrund dieser neuen Belastungen werden Steuerungsmaßnahmen des Güterverkehrs notwendig, die Bündelung, Verringerung und Vermeidung von Wirtschaftsverkehr zum Ziel haben.

Die Einrichtung eines Güterverkehrszentrums (GVZ) für Karlsruhe und die Region wird im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg gefordert, mit dem Ziel, den Nah- und Fernverkehr verschiedener Verkehrsträger zu koordinieren, rationalisieren und optimieren. Die Anforderungen sind u.a. ein guter Anschluss an das übergeordnete Straßennetz und an das Hauptschienennetz sowie Umschlaganlagen für den Kombinierten Ladungsverkehr.

Im „Masterplan-GVZ-Deutschland“ der Deutschen Bahn AG wird ein Güterverkehrszentrum definiert: „Güterverkehrszentren sind Verkehrsgewerbeflächen, auf denen sich selbständige Unternehmen unterschiedlicher Ausrichtung - wie Transport, Spedition, Service oder logistische Dienstleister - ansiedeln und miteinander kooperieren können. In einem solchen Knoten des Güterverkehrs müssen Lkw und Bahn zusammenarbeiten, um den Verkehrsträgerwechsel in der Transportkette zu ermöglichen. Der Umschlagbahnhof für den kombinierten Verkehr ist das Herzstück eines GVZ“.

Mit der Einrichtung eines GVZ werden neben verkehrspolitischen Zielen (z.B. Verlagerung von der Straße auf die Schiene) auch städtebauliche (z.B. Bündelung von Verkehr), regionalpolitische (z.B. Verbesserung der regionalen Güterversorgung), wirtschaftspolitische (z.B. Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts) und umweltpolitische Ziele (z.B. Verringerung des Verkehrsaufkommens mit der Folge der Reduzierung von Abgasen, Lärm, Immissionen) verfolgt.

Der Standortraum Karlsruhe ist bereits in den kombinierten Verkehr eingebunden. Die Rheinhäfen verfügen über eine Containerumschlagsanlage Straße/ Schiene bzw. Schiene/Straße und eine Ro-Ro-Rampe für den kombinierten Verkehr Wasser/Straße bzw. Straße/Wasser, deren Erweiterung bei Bedarf möglich ist.

Eine weitere wichtige Rahmenbedingung wird durch die Deutsche Bahn AG an der Nordseite des Rangierbahnhofs geschaffen. Dort ist ein Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr gebaut worden (Umschlag von Containern). Im Anschluss daran muss die Planung des Frachtzentrums der Deutschen Bahn AG auf dem Gelände des Containerbahnhofs realisiert werden. Außerdem ist die Ansiedlung von Betrieben des Verkehrsgewerbes notwendig, damit die Güter in unmittelbarer Nähe des Umschlagbahnhofs weiter bearbeitet werden können.

Tab. F11.1 Geplante Straßenverbindungen (festgesetzt nach § 5 Abs. 4 BauGB)

Nr.	Projektname	Bisherige Nutzung der Fläche	Baulast-träger	Art der Festsetzung	Stand der Planung	Signatur im Plan	Hinweise für weitere Planung
KA-654	2. Rheinbrücke in Fortsetzung zur Nordtangente-West	LW, Grün, GI, SO	Bund	nachrichtliche Übernahme	Erarbeitung der Unterlagen für Planfeststellung	geplante Straßenverbindung	
KA-664	Nordtangente-West	LW, Grün	Bund	nachrichtliche Übernahme	Planung ruht	geplante Straßenverbindung	Das Landesdenkmalamt ist bei der Fachplanung einzuschalten.
KA-678	Ausbau B 36	Verkehrsfläche	Gemeinde	Vermerk: Vorschlag Gemeinde	Erarbeitung der Unterlagen für B-Plan	Ausbau	
KA-684	Querspange Neureut	LW	Gemeinde	Vermerk: Vorschlag Gemeinde	Erarbeitung der Unterlagen für Planfeststellung	geplante Straßenverbindung	
KA-673	Nordtangente Mittelabschnitt	Verkehrsfläche, Wald	Gemeinde	Vermerk: Vorschlag Gemeinde	Planung ruht	Ausbau	Die Forstverwaltung ist bei der Fachplanung einzuschalten.
KB-691	Westumfahrung Langensteinbach	LW/Wald	Land	nachrichtliche Übernahme	Vorplanung	beabsichtigte Straßenverbindung	Die Gasversorgung Süd und die Forstverwaltung sind bei der Fachplanung einzuschalten.
PF-682	B 10-Hopfenbergtunnel	Wald/LW	Bund	nachrichtliche Übernahme	Erarbeitung der Unterlagen für Planfeststellung	geplante Straßenverbindung	
PF-679	Neubau der B 293	LW/GE u.a.	Bund	Vermerk: Vorschlag Gemeinde	Untersuchung von Varianten	beabsichtigte Straßenverbindung	
ST-694	Verbindungsrampe zwischen L 559 und L 560	LW	Land	Vermerk: Vorschlag Gemeinde	Erarbeitung der Unterlagen für B-Plan	beabsichtigte Straßenverbindung	
ST-687	Westanschluss Blankenloch an die L 560	Wald/LW	Land / Gemeinde	Vermerk: Vorschlag Gemeinde	Vorplanung	beabsichtigte Straßenverbindung	
ST-686	Südstumfahrung Büchig	LW	Gemeinde	Vermerk: Vorschlag Gemeinde	Vorplanung	beabsichtigte Straßenverbindung	
WG-675	B 3-Umfahrung Weingarten	LW	Bund	Vermerk: Vorschlag Gemeinde	Planung ruht	beabsichtigte Straßenverbindung	Die Gasversorgung Süd ist bei der Fachplanung einzuschalten.
WG-689	Ostumfahrung Reichenbach	LW, Grün	Gemeinde	Vermerk: Vorschlag Gemeinde	Erarbeitung der Unterlagen für Planfeststellung	geplante Straßenverbindung	