



<b>ANTRAG</b>	Vorlage Nr.:	<b>2019/1063</b>
GRÜNE-Gemeinderatsfraktion		
<b>Nachhaltige Verkehrslösungen für Hagsfeld</b>		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Gemeinderat</b>	<b>19.11.2019</b>	<b>34</b>	<b>x</b>	
<b>Planungsausschuss</b>	<b>19.12.2019</b>	<b>4</b>		<b>X</b>
<b>Gemeinderat</b>	<b>30.06.2020</b>		<b>x</b>	

1. Die Planungen für die Umgehungsstraße "Südumfahrung Hagsfeld" werden nicht weiter verfolgt. Entscheidungen zwischen Brücken- oder Troglösungen sind damit obsolet. Die Maßnahme MIV.6.c. des Integrierten Handlungskonzepts wird damit nicht weiter verfolgt.
2. Stattdessen werden Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) von 2012 nach Szenario 3 umgesetzt und im Sinne der Reduktion der Umweltbelastung darüber hinaus gehende Maßnahmen entwickelt und mit höchster Priorität verfolgt, die eine schnelle Entlastung des Ortskerns Hagsfeld bewirken. Die Emissionsreduktion von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm hat dabei höchste Priorität.
  - a. Es wird demzufolge die Maßnahme ÖV.15 mit der Taktverdichtung des Busverkehrs Waldstadt - Hagsfeld zum nächstmöglichen Zeitpunkt umgesetzt.
  - b. Aus dem vereinbarten Handlungskonzept werden die Radroute von/nach Stutensee durch Hagsfeld sowie die Radroute Grötzingen - Hagsfeld schnellstmöglich umgesetzt.
3. Als weitergehende Maßnahmen prüft die Verwaltung die Möglichkeiten für das "Bike and Ride" am Bahnhof Hagsfeld. Dadurch können mehr Fahrradstellplätze und Fahrradboxen am Bahnhof geschaffen werden. Dafür darf dem Fußverkehr kein Raum genommen werden, wenn nötig, werden Pkw-Stellplätze zu Radstellplätzen umgewandelt.
4. Die Verwaltung geht auf den Anbieter stadtmobil zu und prüft die Ausweitung des Carsharing-Angebotes in Hagsfeld. Wo möglich, werden vor Ort Parkplätze für Carsharing-Fahrzeuge ausgewiesen.
5. Die Verwaltung prüft bauliche Veränderungen der Ortsdurchfahrt, die den Durchgangsverkehr weiter reduzieren können, aber den Busverkehr nicht einschränken.
6. Über die bereits angelegten Maßnahmen hinaus entwickelt die Verwaltung ein nachhaltiges Verkehrskonzept für Hagsfeld und prüft dabei insbesondere die Einrichtung weiterer Buslinien, die Ausweitung des schienengebundenen ÖV, die Möglichkeiten zur lokalen Förderung der Elektromobilität, die noch bessere Verzahnung von Fahrradverkehr und ÖV.

**Sachverhalt/Begründung:**

Durch Hagsfeld werden mit dem Ausbau des Technologieparks und der Fertigstellung des Ikea-Gebäudes nach dem aktuell vorgelegten Verkehrsgutachten ca. 11.000 Fahrzeuge am Tag fahren. Davon werden gut 3.000 Fahrzeuge durchgehender Verkehr sein, der Rest des Verkehrsaufkommens wird dem Quell- und Zielverkehr zuzuordnen sein.

Die "Südmufahrung Hagsfeld" verspricht den Bürger\*innen in Hagsfeld eine Entlastung durch eine Reduktion des Kraftfahrzeugverkehrs in der Ortsdurchfahrt um gut 3.000 Fahrzeuge pro Tag. Dies hätte nach dem vorgelegten Verkehrsgutachten ein Aufkommen des Kraftfahrzeugverkehrs auf der neuen "Südmufahrung" von gut 20.000 Fahrzeugen pro Tag zur Folge. Eine Entlastung des zentralen Bereichs von Hagsfeld führt unmittelbar zu einer Belastung Rintheims und des südlichen Bereichs von Hagsfeld. Dies ist ein unzulässiges Ausspielen der Interessen der Bürger\*innen verschiedener Stadtteile gegeneinander.

Die Maßnahmen des Szenario 3 des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) (siehe <https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/verkehrsentwicklung>) würden ohne eine "Südmufahrung Hagsfeld" bereits eine Reduktion von mehr als 5.000 Fahrzeugen pro Tag erreichen. Vor diesem Hintergrund ist eine hohe Investition in den Straßenneubau nicht zu verantworten, da andere kostengünstigere Maßnahmen einen deutlich größeren Erfolg erzielen können. Die Maßnahme ÖV.15 wird mit hoher Priorität und kurzfristigem Zeithorizont dargestellt und ist daher zügig umzusetzen. Eine Ablehnung aus wirtschaftlichen Gründen ist nicht nachvollziehbar, wenn dahingegen eine hohe Einzelinvestition in einen Straßenneubau getätigt werden soll. Zudem wird die Maßnahme MIV.6.c dahingegen nur mit mittelfristigem Bedarf dargestellt. Daher ist nicht nachvollziehbar, wieso diese vor einer Stärkung des ÖV und des Radverkehrs umgesetzt werden sollte.

Die Stärkung des Radverkehrs in Hagsfeld und auch der Routen durch Hagsfeld wirkt sich sowohl auf den Quell- und Zielverkehr als auch auf den Durchgangsverkehr (z.B. aus Stutensee nach Karlsruhe oder aus der Waldstadt nach Grötzingen/Durlach) aus. Alle beschriebenen Maßnahmen stärken die nachhaltige Mobilität in Hagsfeld, ohne andere Stadtteile negativ zu beeinträchtigen. Die "Südmufahrung Hagfeld" verlagert lediglich das Problem der Hagsfelder Bürger\*innen auf Bürger\*innen in anderen Stadtteilen.

Unterzeichnet von:  
Aljoscha Löffler  
Johannes Honné  
Dr. Clemens Cremer  
Jorinda Fahringer