



STELLUNGNAHME zum Änderungsantrag	Vorlage Nr.:	2020/o807
AfD-Gemeinderatsfraktion	Verantwortlich:	Dez. 6
Umfahrung Hagsfeld		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	30.06.2020	10.8.	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 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	Korridor Thema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)		Nein	Ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein	Ja	abgestimmt mit

Mit Beschluss vom 26. Januar 2016 wurde die Verwaltung bereits beauftragt ein förmliches Planfeststellungsverfahren vorzubereiten. Die Variantenprüfung liegt nun vor.

Die Entscheidung über die Anzahl der Fahrstreifen kann auf Grundlage der vorliegenden Verkehrsuntersuchung 2030 getroffen werden.
Bei einer Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2035 sind keine wesentlichen Änderungen zu erwarten, die zu höheren Belastungen führen.

Die Planung der Südumfahrung Hagsfeld kann nicht mit der Planung der zweiten Rheinbrücke und der dazugehörigen Nordanbindung an die B 36 verglichen werden.
Während es sich bei der Planung des Regierungspräsidiums um eine Bundesstraße mit planfreien oder teilplanfreien Knotenpunkten handelt, ist die Umfahrung Hagsfeld als Stadtstraße zwischen zwei ebenerdigen Knotenpunkten vorgesehen.

Die Leistungsfähigkeit innerhalb städtischer Gebiete wird maßgeblich von der Dimensionierung der Knotenpunkte und nicht durch die Dimensionierung der freien Strecke beeinflusst. Die in den aktuellen Planungen vorgesehenen ebenerdigen Knotenpunkte sind leistungsfähig dimensioniert - mit entsprechend langen Aufstellbereichen und zusätzlichen Abbiegefahrstreifen - und würden sich durch einen vierstreifigen Ausbau der Strecke dazwischen nicht verbessern.