

STELLUNGNAHME zur Anfrage	Gremium:	22. Plenarsitzung Gemeinderat
Stadtrat Jürgen Wenzel (FW)	Termin:	22.03.2016
vom: 26.01.2016	Vorlage Nr.:	2016/0023
eingegangen: 26.01.2016	TOP:	26
	Verantwortlich:	öffentlich
		Dez. 6
Verkehr Durlacher Allee		

A. Wie hoch ist die Kfz-Belastung der Durlacher Allee aktuell:

- 1. Im Querschnitt Weinweg**
- 2. Im Querschnitt zukünftige dm-Zentrale**

Die folgenden Kfz-Belastungen auf der Durlacher Allee wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zu dm und IKEA im Jahr 2013 ermittelt:

1. Im Querschnitt Weinweg (zwischen Weinweg und Autobahn 5): ca. 45.000 Kfz/24h
2. Im Querschnitt zukünftige dm-Zentrale (unmittelbar der östlich Einmündung der Alten Karlsruher Straße): ca. 32.000 Kfz/24h

B. Um wie viel Prozent ist der Kfz-Verkehr im Querschnitt „dm- Zentrale“/K 9659 seit Eröffnung des BAB Knotens KA-Nord zurückgegangen und kann in welcher Höhe mit einer Zu-nahme der Lärmbelastung durch die Kfz der dm-Mitarbeiter gegenüber dem Zustand vor Eröffnung des BAB Knotens Nord gerechnet werden?

Die AS KA-Nord wurde im Zeitraum 2007 - 2009 in Betrieb genommen. Im Querschnitt " dm-Zentrale" liegt eine Vergleichszählung aus dem Jahr 2005 vor.

Damals wurden ca. 55.000 Kfz/24h auf der Durlacher Allee gezählt. Das Verkehrsaufkommen hat sich somit um ca. 23.000 Kfz/24h bzw. 42 Prozent reduziert.

Die Verkehrsprognosen für die dm-Zentrale gehen bei maximaler Bebauung von 1.625 Kfz/24h jeweils zu- und abfahrend aus, insgesamt also 3.250 Fahrzeugbewegungen.

Auf die Durlacher Allee entfallen hiervon ca. 3.000 Kfz/24h im Abschnitt westlich der Alten Karlsruher Straße und ca. 1.700 Kfz/24h im Abschnitt östlich der Alten Karlsruher Straße.

Die Verkehrs- und damit auch die straßenverkehrsbedingten Lärmbelastungen werden gegenüber dem Zustand vor Eröffnung der AS KA-Nord bei weitem nicht erreicht.

C. Gäbe es signifikante Nachteile wenn statt des in der Planung befindlichen "Vollknotens" über die Straßenbahngleise eine Umfahrung unter der Durlacher Allee als U-turn ausgeführt würde und wie hoch wären die Kosten für den U turn gegen über den des Vollknotens?

Die direkteste und für die Verkehrsteilnehmer logischste Verkehrsführung von und zur dm-Zentrale wäre sicherlich diejenige über einen "Vollknoten" an der Durlacher Allee.

Die Frage ist ansonsten abschließend erst zu beantworten, wenn sowohl die Prüfergebnisse zur Machbarkeit des U-Turns hinsichtlich Lage und Abmessung vorliegen, und - falls sich eine Realisierung im Zusammenhang mit den Planungen zum P+R-Platz am Bahnhof Durlach als möglich erweist - die Akzeptanz untersucht ist.

Auf die Stellungnahme zum Antrag der KULT-Gemeinderatsfraktion "Untersuchung einer alternativen Anbindung der dm-Zentrale", behandelt in der GR-Sitzung vom 16.02.2016, wird verwiesen.

D. Wird von der Verwaltung die niveaugleiche Querung der Fahrbahnen und Stadtbahngleise von den Fahrgästen gegenüber der jetzigen Situation mit getrenntem Zugang zu den Bahnsteigen als verkehrssicher angesehen und kann es durch den Ampelbetrieb des Fußgängerüberweges zu unerwünschtem Rückstau auf der Durlacher Allee kommen?

Prinzipiell können kreuzungsfreie Führungen, mit getrenntem Zugang zu den Bahnsteigen, als sicher angesehen werden, sofern sie angenommen werden. Der niveaugleiche Ausbau der Fußgängerquerungen ist hier aus der Anforderung nach Barrierefreiheit begründet.

Bei entsprechender baulicher Ausgestaltung der niveaugleichen Querung wird ein hoher Grad an Sicherheit erreicht.

Durch die signalisierten reinen Haltestellenzugänge ist nicht mit signifikantem Rückstau auf der Durlacher Allee zu rechnen. Im Unterschied zu einem vollständig signalisierten Knotenpunkt wird der Verkehr hier nur bei Bedarf kurzzeitig unterbrochen.

E. Mit der "barrierefreien" Umgestaltung der Haltestelle Untermühlstraße und dem "Vollknoten" wird eine ähnliche Situation wie am Weinweg geschaffen. Wie viele Unfälle haben sich in den letzten 5 Jahren dort ereignet:

- 1. Von Straßenbahnen untereinander**
- 2. Mit Fahrgästen und Straßenbahnen**
- 3. Mit Fußgängern und Kraftfahrzeugen**
- 4. Mit Kraftfahrzeugen untereinander**

Eine Recherche des Polizeipräsidiums in der Euska-Datenbank ergab für den Zeitraum 01.01.2011 - 31.12.2015:

F1: 0 Verkehrsunfälle (VU)

F2: siehe Anmerkung

F3: 4 VU

F4: 28 VU

Anmerkung: Eine Verkehrsbeteiligung „Fahrgast“ ist in der Euska-Datenbank nicht existent. Stattdessen werden Fußgänger in verschiedenen Arten der Verkehrsbeteiligung (z. B. Fußgänger mit Hunden o. Kinderwagen, Handwagen o. Handkarren, Sport- oder Spielgerät) erfasst. Es wird jedoch nicht differenziert, ob ein Fußgänger, der z. B. Schienenwege quert, sich als „Fahrgast“ im Bereich einer Haltestelle aufhielt oder die Schienenwege nur überqueren wollte, um seinen Weg von A nach B fortzusetzen.

- Sollte sich die Anfrage auf „Fahrgäste“ in der Straßenbahn (Mitfahrer) beziehen: 0 VU

- Sollte sich die Anfrage auf Unfälle zwischen Fußgängern und Straßenbahnen beziehen: 2 VU