



STELLUNGNAHME zur Anfrage		Vorlage Nr.:	2017/0821	
Stadtrat Jürgen Wenzel (FW)		Verantwortlich:	Dez. 6	
Pendler- und Fahrzeugzahlen auf den Einfallstraßen				
Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	23.01.2018	30	X	

A) Mit neuen Büroflächen werden nicht nur Arbeitsplätze sondern auch neue Pendlerströme entstehen. Wie bereitet sich die Stadt darauf vor?

- 1. Langen die geplanten verkehrlichen Maßnahmen im Bereich der Zufahrten (unter anderen B10, Südtangente usw.), damit Karlsruhe künftig wieder ohne Staus erreichbar ist?**
- 2. Ist mit Behinderungen durch die neuen Bauprojekte an den Stadteingängen zu rechnen?**

Zu A)

Die verkehrlichen Auswirkungen aller Bauvorhaben in Karlsruhe, die in nennenswertem Umfang Arbeitsplätze und in Folge auch Verkehr generieren, werden grundsätzlich im Rahmen der Planungs- und Genehmigungsverfahren detailliert untersucht und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes nachgewiesen sowie eventuell erforderlich werdende infrastrukturelle Anpassungen vorgenommen. Besonderes Augenmerk wird hierbei regelmäßig auf eine möglichst optimale Erreichbarkeit mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) und Sensibilisierung der Unternehmen in Bezug auf betriebliches Mobilitätsmanagement gelegt, um die verkehrlichen Auswirkungen im gesamtstädtischen Kontext zu minimieren.

zu A1)

Die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im direkten und weiteren Umfeld der Entwicklungsareale ist in den jeweiligen Verkehrsuntersuchungen bzw. Verkehrskonzepten nachgewiesen.

Zu A2)

Pauschal ist die Frage nicht beantwortbar. Behinderungen verkehrlicher Art stellen sich in der Regel dann ein, wenn durch ein Bauprojekt auch Teile der Verkehrsinfrastruktur beansprucht werden oder durch bauliche Anpassungen an der Infrastruktur selbst. Die Behinderungen treten dann aber in aller Regel lokal und nicht speziell an den Stadteingängen auf.

B) Sind die Verkehrskapazitäten an den „Einfall-Straßen“ – Durlacher Allee, Weinweg, Wolfartsweierer, Herrenalber, Eckener- oder Kriegsstraße ausreichend?

- 3. Wie haben sich die Fahrzeugzahlen seit 2013 bis heute entwickelt?**
- 4. Liegen Zahlen für die Südtangente, Rheinbrücke, Durlacher Allee, Ostring, Ludwig-Erhard-Allee, Kriegsstraße, Herrenalber und Eckenerstraße vor – und wie sehen diese aus?**
- 5. Sehen die Planungen auch Optionen für den Fall einer möglichen „Unter-Dimensionierung“ vor? Mit anderen Worten: Gibt es Möglichkeiten, hier nachzusteuern?**

Zu B)

Verkehrsanlagen werden in der Regel auf die Hauptverkehrszeiten eines Normalwerktages dimensioniert. In den jeweiligen Verkehrskonzepten wurde hierfür jeweils eine mindestens "ausreichende"

Verkehrsqualität (Qualitätsstufe D auf einer Skala von A: "Sehr gut" bis F: "ungenügend") nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen nachgewiesen. Sonderereignisse und unvorhersehbare Störungen wie Baustellen oder Unfälle werden in diesem Zusammenhang auch vom Richtliniengeber als nicht bemessungsrelevant eingestuft.

Zu B3)

Grundsätzlich hat sich der Kraftfahrzeugbestand in Karlsruhe trotz steigender Einwohnerzahlen von 2013 bis zu den letzten verfügbaren Zahlen 2015 nur geringfügig von 134.780 auf 135.650 erhöht (+0,6%). Der Motorisierungsgrad in Karlsruhe entwickelt sich tendenziell rückläufig, von 552,5 Pkw pro 1.000 Erwachsene im Jahr 2007 auf 535,6 Pkw auf 1.000 Erwachsene im Jahr 2015. Bei der Verkehrsmittelwahl konnte ein Rückgang der MIV-Nutzung von 44% im Jahr 2002 auf 35% im Jahr 2012 verzeichnet werden. Diese Umstände tragen wesentlich dazu bei, steigende Pendlerströme zu kompensieren.

Zu B4)

Für das Stadtgebiet insgesamt liegen keine durchgehenden jährlichen Zeitreihen vor. Verkehrserhebungen werden bis auf einige Ausnahmen nur anlass- bzw. projektbezogen erhoben und dies auch nur an Tagen, an denen ein "durchschnittlicher Tagesverkehr" erfasst werden kann, also unbeeinflusst von möglichen Ausweich- oder Umleitungsverkehren. Wegen der verkehrsrelevanten Baustellendichte in den vergangenen Jahren waren solche repräsentativen Zahlen nur sehr eingeschränkt zu erheben, so dass sich Aussagen zu generellen jährlichen Verkehrsentwicklungen auf den Einfallstraßen, die sich üblicherweise im niedrigen einstelligen Prozentbereich bewegen, über lokale Zählungen nicht ableiten lassen. Grundsätzlich ist allerdings bei speziellen Fragestellungen (wie zuletzt bei der Eckenerstraße, vgl. Vorlage-Nr. 2017/0535) tendenziell eine stagnierende Verkehrsentwicklung zu beobachten.

Zu B5)

Sollten sich im Rahmen der jeweiligen Verkehrsuntersuchungen zu größeren Bauvorhaben trotz nachgewiesener prinzipieller Leistungsfähigkeit Engpässe abzeichnen, werden in der Regel auch optionale Ergänzungen vorgesehen und in den Bebauungsplänen gesichert.

C) Arbeitet die Stadt an einem Infrastrukturprogramm, das möglichen Pendlerstaus in Zukunft entgegenwirken wird?

Zu C)

Die Stadt hat 2013 mit dem Verkehrsentwicklungsplan ein integriertes Handlungs- und Maßnahmenpaket beschlossen mit sachgerechten Verbesserungen im Netz und beim Betrieb des motorisierten Individualverkehrs, mit Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr, einer fortgesetzten Förderung des Radverkehrs und Verbesserungen des Fußverkehrs.