



Vorlage Nr.: **173**
 Verantwortlich: **Dez. 6**
 Dienststelle: **StPIA**

Verkehrsplanung Sanierungsgebiet Grötzingen Ortsmitte

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Ortschaftsrat	12.05.2021	5	x		

Beschlussantrag (Kurzfassung)

Der Ortschaftsrat nimmt von den Ausführungen Kenntnis und befürwortet die vertiefende Planung auf den vorgestellten Grundlagen.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen Erträge (Zuschüsse und Ähnliches)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgerträge und Folgeeinsparungen)
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>			

Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden

Ja

Nein Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:

Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik)

Umschichtungen innerhalb des Dezernates

Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu.

CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridortheema:	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

Auf Grundlage der durchgeführten Erhebungen (Straßenquerschnitte, Verkehrsmengen, Parkerhebung) und dem Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen, zeigt sich, dass die Straßenzüge einer baulichen Umgestaltung bedürfen. Um den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden, ist die Realisierung von Mischverkehrsflächen für die schmalen und historisch geprägten Straßenzüge vorgesehen. In den beengten Straßenräumen wird damit mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen, indem die bisherige Trennung von nicht barrierefreien, zu schmalen oder fehlenden Gehwegen und ebenfalls zu schmaler Fahrbahn aufgegeben wird.

Auf dieser Grundlage wurde für das Sanierungsgebiet Grötzingen Ortsmitte ein Gesamtkonzept für die Straßenraumplanung erarbeitet.

Es ist vorgesehen, die Zebrastreifen (im anschließenden Plan blau umkreiste Bereiche) im Gebiet zu verbessern, barrierefreie Straßen- und Platzräume zu schaffen und die Straßenraumtypologie zu vereinheitlichen, weiche Separation im Kernbereich (beige gefärbte Straßen) und deutliche Ausbildung der Übergangsbereiche (orange gefärbte Straßen).

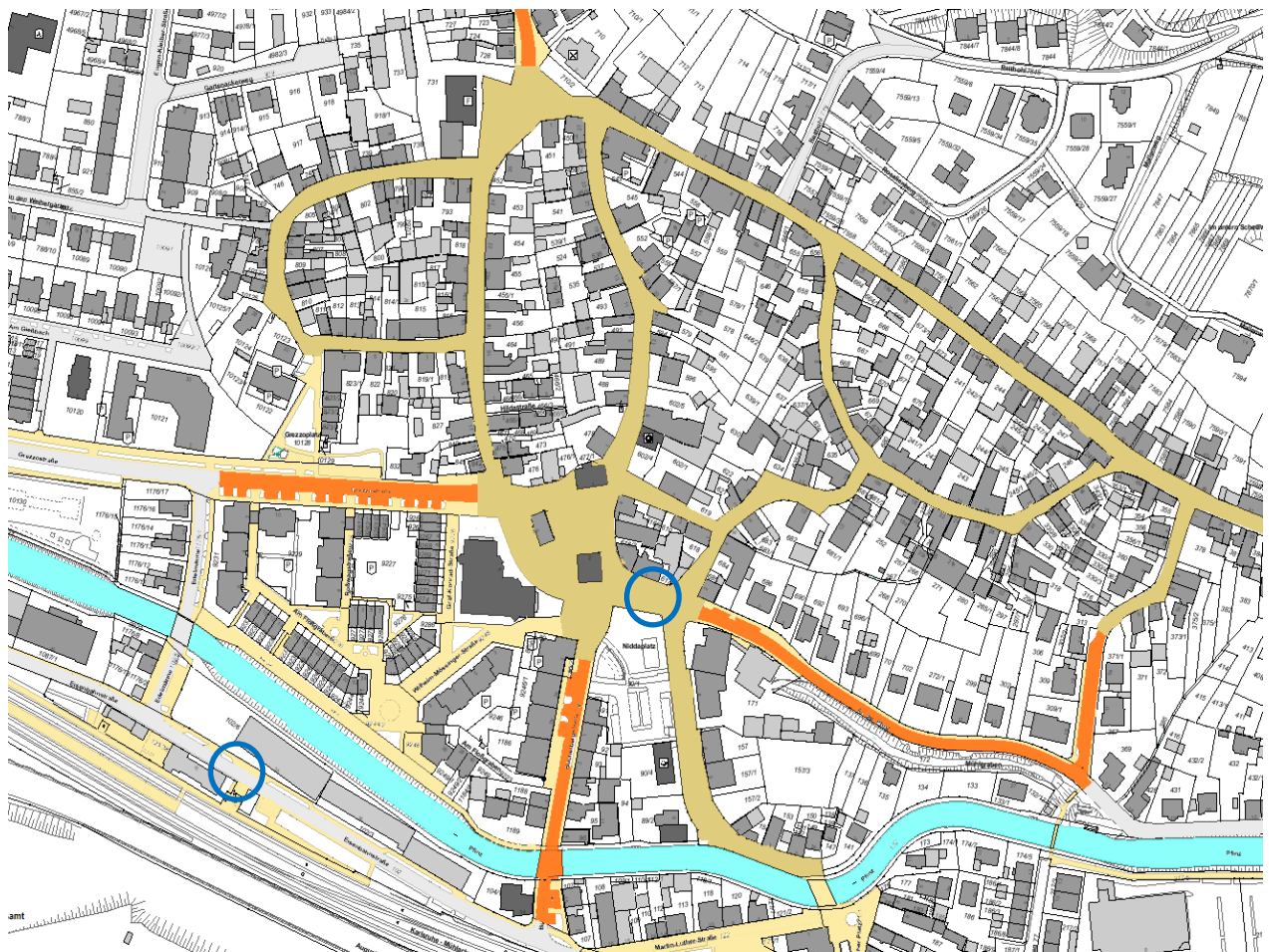


Abbildung 1 Straßenraumplanung Sanierungsgebiet Ortsmitte Quelle: Stadtplanungsamt Karlsruhe

In den sehr beengten Straßenabschnitten wie der Straße Im Oberviertel, Krumme Straße, Rathausgasse, Im Unterviertel und Schustergasse sollen „echte“ Mischflächen zum Einsatz kommen. Diese würden baulich niveaugleich und einheitlich gepflastert angelegt.

In den jeweiligen Zulaufstrecken (in orange dargestellt) wird der Ist-Zustand, klassische Unterteilung Fahrbahn und Gehweg mittels Bordsteines erhalten, bzw. im Falle eines Umbaus wird ein

niveaugleicher Ausbau (Separation ohne Bordsteine) geprüft. Die detaillierte Ausgestaltung folgt in den weiteren Bearbeitungsschritten.

Die Trennung von Gehweg und Fahrbahn erfolgt bei niveaugleichem Ausbau in den Übergangsbereichen durch Herstellung der Fahrbahn in Asphalt und des Gehweges in Pflaster. Es wird planerisch angestrebt eine visuelle Unterscheidung zwischen dem Kernbereich und dem Hauptstraßennetz durch diese Übergangsbereiche zu schaffen.

Diese Differenzierung der verschiedenen Straßenräume soll auch visuell dem motorisierten Straßenverkehr eine Temporeduzierung signalisieren. Daher ist vorgesehen mit der Umgestaltung der Straßen auch die Regelung von Tempozone zu fassen. Am Rathausplatz und Niddaplatz, sprich in der Ortsmitte, sowie in den Mischverkehrsflächen die Festlegung von weniger als Tempo 30 km/h (20 km/h oder Schrittgeschwindigkeit).

Abweichungen der Geschwindigkeitszonen ergeben sich an Straßenzügen mit Busverkehr. Diese werden in der Detailplanung näher betrachtet, sodass dem ÖPNV möglichst kein Nachteil entsteht.

Die erfolgte Parkierungserhebung, Bestand, Bedarf und Verlagerungsmöglichkeiten ist gerade für die Entwicklungsmöglichkeiten am Niddaplatz wichtig. Hier ist die Verkehrsuntersuchung zu dem Ergebnis gekommen, dass von den 32 bestehenden Parkständen am Niddaplatz 20 Parkstände in die Straße An der Pfingst verlagert werden können was in das Neuordnungskonzept bzw. die Überplanung der Ortsmitte mit einfließt.