

<b>STELLUNGNAHME zur Anfrage</b> Stadträtin Gabriele Luczak-Schwarz (CDU) Stadtrat Tilman Pfannkuch (CDU) Stadtrat Thorsten Ehlgötz (CDU) CDU-Gemeinderatsfraktion  vom: 03.02.2012 eingegangen: 03.02.2012	Gremium:  Termin: Vorlage Nr.: TOP:  Verantwortlich:	<b>33. Plenarsitzung Gemeinderat</b>  <b>27.03.2012</b> <b>1028</b> <b>14</b> <b>öffentlich</b> <b>Dez. 6</b>
<b>Sachstand Zufahrtsstraßen</b>		

- 1. In welchen Größenordnungen haben sich die Querschnitte der Zufahrtsstraßen seit dem Jahr 1997 verändert?**
- 2. Welche Veränderungen bei den Zufahrtsstraßen sind in der Ausführung bzw. sind vorgesehen?**
- 3. Welche Veränderungen bei den Zufahrtsstraßen sind noch vorzusehen?**

Ein komplettes Aktenstudium zurückführend bis in das Jahr 1997 kann aufgrund des hohen Aufwandes bis zur Sitzung des Gemeinderates im März nicht durchgeführt werden. Veränderungen im Sinne der Anfrage wurden daher in einem ersten Schritt (sofern nicht weitergehend bekannt) anhand der Luftbilder vom Juli 1999 vorgenommen. Sofern dem Antragsteller für bestimmte Straßen eine genauere Recherche wichtig erscheint, kann dies zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden.

Dem Antrag war nicht zu entnehmen, welche Straßen im Sinne des Antragstellers konkret als Zufahrtsstraßen zu verstehen sind. Aus Sicht der Verwaltung sind von der Fragestellung die im Folgenden aufgeführten Straßen bzw. Straßenzüge betroffen:

Zu den Fragen 1 bis 3 (vergangene und vorgesehene Veränderungen an den Zufahrtsstraßen):

**1) B 10/Rheinbrücke:**

Veränderungen bis Ende 2011:

Es sind keine Änderungen im Sinne der Antragstellung bekannt.

Geplante Veränderungen:

Kontrovers diskutiert wird derzeit über eine zweite Rheinbrücke. Aus Sicht der Verwaltung wird der derzeit vorgelegte Entwurf des Regierungspräsidiums kritisch gesehen, da dieser für Karlsruhe kaum einen verkehrlichen Nutzen mit sich bringen würde. Einen verkehrlichen Nutzen würde der vorgelegte Entwurf erst mit der Anbindung an die B 36 mit sich bringen.

**2) B 36 von Forchheim:**

Es sind keine Änderungen im Sinne der Antragstellung bekannt oder geplant.

**3) L 605/Brauerstraße:**

Veränderungen bis Ende 2011:

Südlich der Ebertstraße sind keine Änderungen bekannt.

In der Brauerstraße wurde im Jahr 2000 der Gleiskörper der Straßenbahn eingebaut, zuvor war die Straße von einer vierstreifigen Straße zu einem städtischen Boulevard mit Anliegerfahrbahnen ausgebaut worden.

Geplante Veränderungen:

Es sind keine Veränderungen im Sinne der Antragstellung geplant.

**4) Herrenalber Straße:**Veränderungen bis Ende 2011:

In der Zufahrt von Süden sind keine Änderungen bekannt. Innerhalb Rüppurrs wurde die Aufteilung des Straßenquerschnitts geändert: Stadtauswärts erfolgte die versuchsweise Anlage eines Radstreifens, dabei wurde zwischen Rüppurrer Schloss und Battstraße ein Kfz-Fahrstreifen in Richtung Süden aufgegeben.

Geplante Veränderungen:

Überlegungen zur Schaffung einer durchgehenden Begrünung, zu neuen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer und einer außerhalb der Knotenpunkte einstreifigen Kfz-Verkehrsführung befinden sich in der Diskussion.

**5) Wolfartsweierer Straße/Ludwig-Erhard-Allee**Veränderungen bis Ende 2011:

Zwischen Südtangente und Ottostraße wurde stadteinwärts der Standstreifen zum Rechtsabiegestreifen ummarkiert, in Richtung Innenstadt stehen im Knotenpunktbereich nun zwei Fahrstreifen zur Verfügung, welche sich vor der Wolfartsweierer Brücke auf einen Fahrstreifen verflechten. Im selben Zuge wurde der Linkseinbieger aus der Ottostraße zweistreifig ausgebaut. Die Stausituation in den Verkehrsspitzenzeiten wurde dadurch entschärft.

Die Kriegsstraße Ost (heute Ludwig-Erhard-Allee) wurde von einer einbahnigen, zweistreifigen Straße zu einem zweibahnigen, vierstreifigen Boulevard ausgebaut. Nach dem Bau der Kriegsstraße Ost wurde entlang der Durlacher Allee zwischen Tullastraße und Georg-Friedrich-Straße ein Kfz-Fahrstreifen zu Gunsten eines Radstreifens aufgegeben.

Geplante Veränderungen:

Die Straßenbahn in der Ludwig-Erhard-Allee befindet sich noch im Bau und soll 2012 in Betrieb gehen.

**6) Durlacher Allee**Veränderungen bis Ende 2011:

Zwischen der A 5 und dem Ostring sind keine Veränderungen bekannt oder geplant. Im Bereich des Knotenpunktes Durlacher Allee/Ostring ist das Geradeausfahren in Richtung Innenstadt anstatt mit einem nun mit zwei Fahrstreifen möglich, die Verflechtung auf einen Fahrstreifen erfolgt auf Höhe des EnBW-Gebäudes.

Stadtauswärts wurde ein Kfz-Fahrstreifen zu Gunsten einer breiteren Haltestelle, eines Z-Überweges über den Gleiskörper (Höhe Veilchenstraße), einer Längsparkierung (Höhe Schloss Gottesau) sowie einer sicheren Führung des Radverkehrs (Höhe Schlachthof-Areal) aufgegeben. Ab Höhe Messplatz erfolgt die Kfz-Verkehrsführung wieder zweistreifig.

Geplante Veränderungen:

Weitere Änderungen im innenstadtnahen Bereich der Durlacher Allee sind im Zuge der Kombilösung vorgesehen.

**7) Autobahnanschlussstelle Karlsruhe Nord**Veränderungen bis Ende 2011:

Die Autobahnanschlussstelle KA Nord wurde in Verlängerung der B 10 (Pfinztal) bis an die Elfmorgenbruchstraße gebaut.

Geplante Veränderungen:

In einem nächsten Schritt ist die Weiterführung des neuen Anschlusses von der Elfmorgenbruchstraße bis an die Haid-und-Neu-Straße geplant. Damit soll der Stadtteil Hagsfeld vom Durchgangsverkehr entlastet werden, die Finanzierung ist jedoch noch nicht geklärt.

**8) L 560 von Stutensee**

Es sind keine Änderungen im Sinne der Antragstellung bekannt oder geplant.

**9) L 605 (Linkenheimer Landstraße/Willy-Brandt-Allee)**Veränderungen bis Ende 2011:

- a) Nördlich von Neureut wurde die Querspange Neureut als Verbindung der Linkenheimer Landstraße mit der B 36 (siehe nächster Punkt 10) gebaut, welche zu Verkehrsentslastungen im nördlichen Teil von Neureut geführt hat. Im Bereich des Anschlusses an die Querspange/Linkenheimer Landstraße wurde deren Querschnitt für die Abbiegestreifen entsprechend aufgeweitet.
- b) Der Anschluss Bocksdornweg wurde in seiner Position und Geometrie verändert, wobei der Straßenquerschnitt der Linkenheimer Landstraße keine Änderung im Sinne der Antragstellung erfahren hat.
- c) In Einzelfällen wurde das Linksabbiegen in Grundstückszufahrten von Süden aus Gründen der Verkehrssicherheit unterbunden.

Geplante Veränderungen:

Geplante Veränderungen sind für den Bereich südlich des Adenauerrings (Willy-Brandt-Allee) vorgesehen:

- a) Zwischen Adenauerring und Willy-Andreas-Allee ist die beidseitige Anlage einer Längsparkierung zu Lasten jeweils eines Kfz-Fahrstreifens vorgesehen. Am Knotenpunkt Adenauerring bleibt die zweistreifige Verkehrsführung erhalten.
- b) Stadtauswärts wird an den Zufahrten zu Willy-Andreas-Allee und Knielinger Allee eine Linksabbiegemöglichkeit für den Radverkehr geschaffen.

**10) B 36 von Neureut**Veränderungen bis Ende 2011:

Die B 36 wurde zwischen der Siemensallee und dem Anschluss Sudetenstraße vierstreifig ausgebaut.

Geplante Veränderungen:

Weitere Veränderungen im Sinne der Antragstellung nicht geplant.

**11) Rhein- und Rheinbrückenstraße:**Veränderungen bis Ende 2011:

Vor dem Siemens-Industriepark wurde ein in Richtung Westen führender Kfz-Fahrstreifen zu Gunsten eines Parkstreifens (tagsüber Siemens, nachts Lkw) aufgegeben. Im Bereich bis zum Elsässer Platz konnten in diesem Zuge Verbesserungen an der Verkehrssicherheit der Knotenpunkte vorgenommen werden. Außerhalb des genannten Bereiches war die Rheinbrückenstraße bereits vor den Umbauten zweistreifig.

Zwischen dem Ortsausgang Knielingen und der B 36 wurde ein Radstreifen auf die Fahrbahn markiert. Aufgrund der großzügigen Platzverhältnisse ging dies nicht zu Lasten anderer Verkehrsarten.

Geplante Veränderungen:

Weitere Veränderungen im Sinne der Antragstellung nicht geplant.

**12) Siemensallee:**Veränderungen bis Ende 2011:

Auf der Siemensallee wurde stadteinwärts zwischen B 36 und Hertzstraße ein Kfz-Fahrstreifen zu Gunsten eines Radstreifens aufgegeben.

Geplante Veränderungen:

Weitere Veränderungen im Sinne der Antragstellung nicht geplant.

**13) „große“ Rheinstraße (Mühlburg)**Veränderungen bis Ende 2011:

In der „großen“ Rheinstraße wurden Schutzstreifen für Radfahrer im Bereich zwischen Entenfang und Herderstraße angelegt. Die verbleibenden überbreiten Fahrstreifen können von Lkw einstreifig und von Pkw zweistreifig befahren werden.

Geplante Veränderungen:

Mit der Überplanung der „großen“ Rheinstraße ist im Bereich zwischen Entenfang und Philippstraße stadteinwärts eine einstreifige Kfz-Verkehrsführung geplant. Die geänderte Flächenaufteilung wirkt sich zu Gunsten eines barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Philippstraße, Baumpflanzungen sowie breiteren Gehwegen auf der Südseite der Straße aus.

**14) Lameystraße**Veränderungen bis Ende 2011:

Veränderungen im Sinne der Antragstellung sind nicht bekannt.

Geplante Veränderungen:

Umbauten mit dem Ziel einer durchgehenden Begrünung befinden sich in der Planungsphase.

**15) Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen**

An mehreren innerstädtischen Straßen, wie z. B. in Rüppurrer, Ettliger oder Karlstraße, werden im Zuge der Kombilösung mehrere Haltestellen verlängert oder barrierefrei ausgebaut. Dies führt zur abschnittswisen Neuorganisation von Straßenquerschnitten und kann zu Kompromissen bei allen anderen Verkehrsarten führen.

**4. Wie werden die Straßenquerschnitte in Kreuzungsbereichen beurteilt, unter anderem in Verbindung mit Fahrradwegen?**

Im Zuge der anbaufreien Zufahrtsstraßen (z. B. B 36, L 605 von Ettlingen) spielt der Radverkehr normalerweise eine eher untergeordnete Rolle, vor allem wenn attraktivere Parallelrouten zur Verfügung stehen. Beim Übergang dieser Zufahrtsstraßen in das Stadtgebiet ist daher an den Knotenpunkten eher der Radverkehr in Querrichtung von Bedeutung. Diesem Umstand wurde in den letzten Jahren ggf. durch die Schaffung eines entsprechenden Angebotes (z. B. Hermann-Veit-Straße/Ebertstraße) Rechnung getragen.

Angebaute Zufahrtsstraßen, die auch Stadtteile im Randbereich mit dem Zentrum verbinden (z. B. Durlacher Allee) werden dagegen in den meisten Fällen auch von Radfahrern rege genutzt. Daher sind an Knotenpunkten schon aus Sicherheitsgründen entsprechende Angebote für den Radverkehr schon seit geraumer Zeit vorhanden (z. B. Durlacher Allee/Ostring).

In einzelnen Fällen kann es durchaus zur Konkurrenz zwischen gewünschten weiteren Angeboten für den Radverkehr und einer möglichst hohen Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr kommen. Sofern keine anderen Möglichkeiten gefunden werden können und eine Integration des Radverkehrs nur unter wesentlichen Einbußen für den Kfz-Verkehr möglich wäre, werden die notwendigen Entscheidungen letztendlich in den gemeinderätlichen Gremien getroffen. Die verkehrlichen Auswirkungen werden zudem häufig durch begleitende Untersuchungen dokumentiert. Dies trifft jedoch nicht nur auf die Zufahrtsstraßen zu.