

Vorlage Nr.: **2022/1033**
Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **StPIA**

IQ-Leitprojekt „Fahrradstadt Karlsruhe“ Radroute Weststadt – Innenstadt – Durlach-Aue, Teilstück Kriegsstraße zwischen Karlstor und Leopoldstraße

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	10.11.2022	9	x		

Beschlussantrag (Kurzfassung)

In der Kriegsstraße wird zwischen dem Karlstor und der Leopoldstraße auf der Nord- und Südseite ein durchgängiges Radverkehrsangebot vorgesehen.

Für den Fuß- und Radverkehr wird eine signalisierte Querungsmöglichkeit an der Leopoldstraße geschaffen. Die bestehende signalisierte Querung im Verlauf der Hirschstraße wird erweitert.

Aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen wird anstelle der Schrägparkierung eine Längsparkierung vorgesehen.

Die Planung geht vorerst am Knotenpunkt Kriegsstraße / Brauerstraße in den Bestand über. Sobald alle verkehrlichen Untersuchungen abgeschlossen sind, wird auch dieser Knotenpunkt angepasst.

Der Planungsausschuss wird um Zustimmung gebeten.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>			
<input checked="" type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: 3.800.000 – 4.400.000 € Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:		Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag: Förderfähig nach LGVFG	
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input checked="" type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates		Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.	
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input checked="" type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor-thema: Mobilität	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

2. Planung (siehe Anlage 1)

Die Planung wurde bereits am 13.01.2022 dem Planungsausschuss vorgestellt. Damals wurden zahlreiche Änderungsvorschläge angeregt. Diese wurden geprüft und sind soweit sie straßenverkehrsrechtlich zulässig sind, der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen und planerisch möglich sind in die Planung eingeflossen.

Radverkehr

Die Planung sieht für den Radverkehr in beide Richtungen einen durchgängigen 2,0 m bis 2,50 m breiten Radfahrstreifen vor. Nur an Engstellen wechselt die Führung kurzzeitig in einen Schutzstreifen. Somit wird die Radverkehrsführung aus dem vorangehenden Abschnitt (zwischen Mendelssohnplatz und Karlstor) konsequent weitergeführt und weist im Vergleich größtenteils breitere Radfahrstreifen auf. Kurz vor dem Knotenpunkt an der Brauerstraße geht die Radverkehrsführung vorerst in den Bestand über. Die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen werden richtlinienkonform hergestellt.

Der Radverkehr hat nun an der Hirschstraße sowie an der Leopoldstraße die Möglichkeit, die Kriegsstraße ohne Umwege signalisiert zu queren. Zudem werden Aufstellbereiche für den Radverkehr an den Zufahrten geschaffen. Im südlichen Bereich wird dies durch die Einrichtung von Einbahnstraßen in der Hirsch- und Leopoldstraße erreicht. Der Radverkehr ist in beiden Straßenabschnitten weiterhin in beide Richtungen freigegeben.

Fußverkehr

Der Fußverkehr erhält die Möglichkeit, die Kriegsstraße an der Hirschstraße beidseitig zu queren, sodass keine großen Umwege mehr nötig sind. Auch im Zuge der Leopoldstraße entsteht für den Fußverkehr eine neue Wegeverbindung in Form einer signalisierten Fußverkehrsfurt auf der Ostseite.

Im Seitenraum entsteht durch die Neuordnung der Parkstände ein zusätzlicher Raum zwischen den Parkplätzen und dem Gehweg, sodass überstehende parkende Fahrzeuge nicht mehr den Gehweg einengen und eine durchgehende nutzbare Breite von 2,50 m erreicht wird.

Kfz-Verkehr

Für den Kfz-Verkehr reduziert sich auf der Strecke die Fahrstreifenanzahl von drei auf zwei Kfz-Fahrstreifen pro Richtung. Anschließend geht die Planung vorerst am Knotenpunkt Kriegsstraße / Brauerstraße in den Bestand über. Sobald alle Untersuchungen an diesem Knotenpunkt abgeschlossen sind, wird auch dieser Knotenpunkt dementsprechend umgeplant bzw. angepasst.

Südlich der Kriegsstraße ist an den Knotenpunkten Hirschstraße und Leopoldstraße eine signalisierte Führung geplant. Sowohl die Hirschstraße als auch die Leopoldstraße werden zu Einbahnstraßen umfunktioniert, um die Situation für den Radverkehr zu verbessern. Im Hinblick auf die zu erwartenden Verkehrsmengen haben Untersuchungen ergeben, dass in der Hirschstraße eine Führung des Kfz-Verkehrs in Richtung Süden und in der Leopoldstraße in Richtung Norden sinnvoll ist. Die Verkehrsmengen in beiden Straßen sind relativ gering, sodass die entstehenden Verkehrsverlagerungen unkritisch sind. Konzeptionell gesehen würde dies dem Einbahnstraßensystem im nördlichen Bereich entsprechen und den Vorteil haben, dass die wichtige Rad-Nebenroute in der Hirschstraße in Summe ein wenig vom Kfz-Verkehr entlastet wird. Die Verwaltung empfiehlt daher in beiden genannten Straßenabschnitten die Einrichtung von Einbahnstraßen. Die Verwaltung weist darauf hin, dass in der Hirschstraße keine bauliche Anpassung für die geänderte Verkehrsführung vorgenommen wird, sondern nur Markierungsmaßnahmen ausgeführt werden. Sollten im Praxisbetrieb erhebliche Verkehrsprobleme auftreten, kann die Einbahnstraßenregelung ohne größeren Aufwand rückgängig gemacht und der Zweirichtungsverkehr wiederhergestellt werden.

Ruhender Verkehr

Im gesamten Abschnitt sind anstatt Schrägparkstände nun Längsparkstände vorgesehen. Durch bessere Sichtverhältnisse bei den Parkvorgängen ist mit einem Gewinn an Verkehrssicherheit zu rechnen. Die Parkplatzzahl reduziert sich dadurch von 77 auf 44.

Zwischen der Hirschstraße und dem Karlstor bleiben auf der südlichen Anliegerfahrbahn die Längsparkstände bestehen. Auf der Nordseite ist aufgrund des geplanten Radfahrstreifens das Parken auf der Fahrbahn am Seitenrand nicht mehr möglich. Hier stehen im rückwärtigen Bereich Stellplätze zur Verfügung. Zusätzlich wird vor der Hausnummer 144/146 ein Halte-/Lieferbucht zum Be- und Entladen vorgesehen.

Begrünung

Die Mittelinsel im Straßenraum zwischen der Hirschstraße und Brauerstraße wird verbreitert, sodass neue Baumpflanzungen, vorbehaltlich der weiteren Planung und Konfliktpfprüfung mit bestehender Infrastruktur (Leitungstrassen), möglich sind. Auch im Seitentraum entstehen durch die Umplanung der Parkstände neue Räume für Grünflächen und ggf. Bäume. In Summe können ca. 30 neue Baumstandorte entstehen.

3. Kosten

Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen belaufen sich nun auf 3.800.000 bis 4.400.000 €, da ein Umbau des Knotenpunkts Kriegsstraße/Brauerstraße vorerst nicht mehr Teil der Maßnahme ist. Eine Berechnung des Kostenrahmens ist als Anlage (3) beigefügt.

Die Kosten werden teilweise durch das Klimaschutzpaket übernommen. Ein Anteil von etwa einem Drittel sind nach LGVFG förderfähig (50% der Baukosten).

Aufgrund der aktuellen finanziellen Lage muss das Projekt im Rahmen der nächsten Investitionskonferenz diskutiert und innerhalb aller städtischen Projekte priorisiert werden. Nach dieser Festlegung ist zu entscheiden, inwieweit die Maßnahme aus Mitteln des Sammelansatzes zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzeptes 2030 anteilig finanziert werden kann.

4. Umsetzungszeitraum

Vorausgesetzt einer Zustimmung des Planungsausschuss im November 2022, kann eine haushaltsreife Planung voraussichtlich für den DHH 24/25 vorbereitet werden.

5. CO₂-Relevanz

Die anzunehmenden geringfügig positiven Auswirkungen auf den Klimaschutz basieren auf Erfahrungswerten von vergleichbaren Maßnahmen, die meist eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen und einen Anstieg der Radverkehrsmengen zur Folge hatten.

Beschluss:

Der Planungsausschuss wird um Zustimmung gebeten.