

Vorlage Nr.: **2021/1223**

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle: **Stpla**

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

Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	13.01.2022	1	X		

Beschlussantrag (Kurzfassung)

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

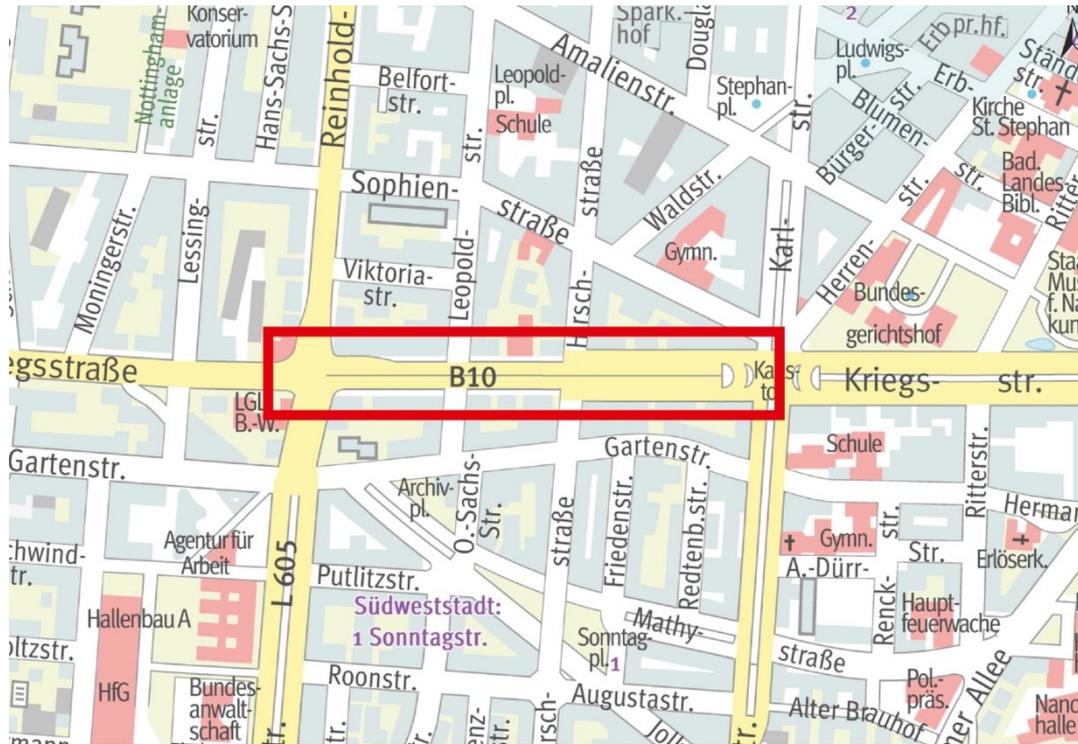
Für den Fuß- und Radverkehr wird eine signalisierte Querungsmöglichkeit an der Leopoldstraße geschaffen. Die bestehende signalisierte Querung im Verlauf der Hirschstraße wird erweitert. Am Knotenpunkt an der Brauerstraße werden zudem die Warteflächen für den Fußverkehr vergrößert.

Durch die Bepflanzung des Mittelstreifens und des Seitenraums sind ca. 30 neue Baumstandorte vorgesehen.

Der Planungsausschuss spricht sich für die vorgestellte Planung aus.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: 7.500.000 bis 8.500.000 € 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

Ergänzende Erläuterungen



1. Ausgangssituation

Für den Radverkehr stellt die Kriegsstraße eine sehr wichtige Verbindung in West-Ost-Richtung dar. Diese Bedeutung wird nach Umbau des zentralen Abschnittes der Kriegsstraße im Rahmen der Kombilösung weiter steigen. Mit der Realisierung der Kombilösung wird die Kriegsstraße zwischen dem Mendelssohnplatz und Karlstor durchgehende Radfahrstreifen in West-Ost-Richtung erhalten. Im Osten setzt sich diese Verbindung mit der Ludwig-Ehrhard-Allee und der Wolfartsweierer Brücke bis nach Durlach-Aue fort. Auch westlich der Brauerstraße bis zur Gartenstraße erhält der Radverkehr zukünftig Radfahrstreifen. Die beschriebene Route ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes, das im Oktober 2005 vom Gemeinderat im Zusammenhang mit dem 20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs einstimmig zur Umsetzung beschlossen wurde.

Im Abschnitt zwischen dem Karlstor und der Brauerstraße ist derzeit nur auf der Nordseite zwischen der Hirschstraße und Brauerstraße ein größtenteils sehr schmaler Radfahrstreifen (ca. 1,10 m Breite) vorhanden. Auch die Sicherheits-Mindestabstände zu den parkenden Fahrzeugen werden häufig unterschritten. Auf der Südseite fehlt ein Radverkehrsangebot, wodurch der Radverkehr auf einem der drei Kfz-Fahrstreifen ungeschützt fahren muss.

Im Bestand ist das Queren der Kriegsstraße durch den Fuß- und Radverkehr nur einseitig an der Hirschstraße möglich. Dadurch entstehen Umwege für den Fußverkehr, der Radverkehr ist teilweise in Gegenrichtung des Kfz-Verkehrs unterwegs. Im Verlauf der Leopoldstraße besteht bisher für den Fuß- und Radverkehr keine Möglichkeit die Kriegsstraße zu queren.

Am Knotenpunkt Kriegsstraße / Brauerstraße ist der Seitenraum für den Fußverkehr sehr beengt, der Querungsprozess wird hier durch die Dreiecksinseln zusätzlich erschwert.

Im Seitenraum befinden sich Schrägparkplätze. Die parkenden Fahrzeuge stehen meist über die Parkplätze hinaus, wodurch sie den Gehweg stark einengen.

2. Planung (siehe beiliegende Pdf-Datei)

Radverkehr

Die Planung sieht für den Radverkehr in beide Richtungen einen durchgängigen 2,0 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. Sofern die Belange aller Verkehrsteilnehmenden im Querschnitt berücksichtigt werden und der Straßenraum zusätzlich begrünt wird, sind noch breitere Radfahrstreifen hier nicht möglich. Die Breite erlaubt jedoch Überholvorgänge zwischen den Radfahrenden und wird auch unter Berücksichtigung der parallel verlaufenden Radrouten als ausreichend eingeschätzt. Die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen werden richtlinienkonform hergestellt. Am Knotenpunkt Brauer- / Kriegsstraße wird der linksabbiegende Radverkehr indirekt geführt.

Der Radverkehr hat nun an der Hirschstraße die Möglichkeit die Kriegsstraße beidseitig zu queren. Dadurch wird das Fahren in Gegenrichtung des Kfz-Verkehrs vermieden. Im Verlauf der Leopoldstraße wird eine neue signalisierte Querung für den Rad- und Fußverkehr geschaffen.

Fußverkehr

Der Fußverkehr erhält ebenfalls 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.

Am Knotenpunkt Kriegsstraße / Brauerstraße werden neue Aufstellmöglichkeiten geschaffen und durch den Wegfall von zwei Dreiecksinseln die Aufstellbereiche im Nordosten und Südwesten vergrößert. Zudem wird der Querungsprozess erleichtert, da nun teilweise weniger Fahrstreifen zu queren sind.

Im Seitenraum ist zwischen dem Gehweg und den Parkständen ein zusätzlicher Abstand vorgesehen, 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. Somit entfällt auch am Knotenpunkt an der Brauerstraße in der Ost-West-Achse jeweils ein Fahrstreifen im Querschnitt. Durch den Wegfall der Dreiecksinseln ist das freie Rechtsabbiegen nicht mehr möglich. Die geringe Anzahl an Rechtsabbiegern von Westen haben nun die Möglichkeit über einen gemeinsamen Geradeaus-Rechts-Abbiegefahrstreifen Richtung Süden abzubiegen. An der östlichen Knotenpunktzufahrt ist für jede Fahrtrichtung jeweils ein separater Fahrstreifen, sowie ein kombinierter Geradeaus-Linksabbiege-Fahrstreifen vorgesehen. An der nördlichen und südlichen Zufahrt bleibt die vorhandene Fahrstreifenaufteilung bestehen.

Die Fahrstreifenaufteilung am Knotenpunkt ergibt sich aus der Kfz-Leistungsfähigkeitsberechnung und steht im Zusammenhang mit einer geänderten Signalisierung. Das Ziel war hierbei einen Rückstau an der östlichen Knotenpunktzufahrt in den Tunnel zu vermeiden. Mit der Fahrstreifenreduzierung entfällt allerdings die bisher bestehende Leistungsfähigkeitsreserve.

Weiterhin wurde eine Variante mit nur einem Fahrstreifen von Osten nach Westen untersucht. Bei dieser Variante ist jedoch, mit den angenommenen Verkehrsmengen, mit einem Rückstau bis weit in den Tunnel zu rechnen. Diese Variante wäre nur bei einem deutlichen Verkehrsrückgang leistungsfähig. Sollte es

nachweislich zu einem Rückgang der Verkehrsmengen am Knotenpunkt nach der Umsetzung der Maßnahmen kommen, wäre auch eine nachträgliche Umsetzung dieser Variante denkbar.

An der Hirschstraße ist eine Signalisierung des Knotenpunkts vorgesehen um Konflikte zu vermeiden. Das ab- und einbiegen in und aus den Anliegerfahrbahnen erfolgt nun östlich des Knotenpunkts.

Ruhender Verkehr

Die Situation für den ruhenden Verkehr bleibt zwischen der Hirschstraße und der Brauerstraße im Grunde gleich. Neben den Sicherheitsabständen zum Rad- und Fußverkehr erhalten die Parkstände regelkonforme Maße. Auf der Südseite am Knotenpunkt an der Hirschstraße sind anstatt Schrägparkstände nun Längsparkstände vorgesehen. Die Umgestaltung ergibt sich aus den dort verlaufenden Grundstücksgrenzen.

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 Bäume gepflanzt werden können. Das Verlegen einer Stromleitung ist hierfür notwendig. Auch im Seitentraum lassen sich neue Baumstandorte realisieren. Am Knotenpunkt Brauerstraße ist im Südwesten durch den Wegfall eines Kfz-Fahrstreifens ebenfalls eine Begrünung und Neupflanzung von Bäumen möglich. Dies ist auch in südlicher Richtung bis zum Knotenpunkt Brauerstraße / Gartenstraße der Fall. In Summe könnten ca. 30 neue Baumstandorte entstehen.

3. Kosten

Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen belaufen sich auf 7.500.000 bis 8.500.000 €. 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

Die haushaltsreife Planung kann voraussichtlich für den nächsten DHH vorbereitet werden. Die Finanzierung ist abhängig von der Finanzlage der Stadt.

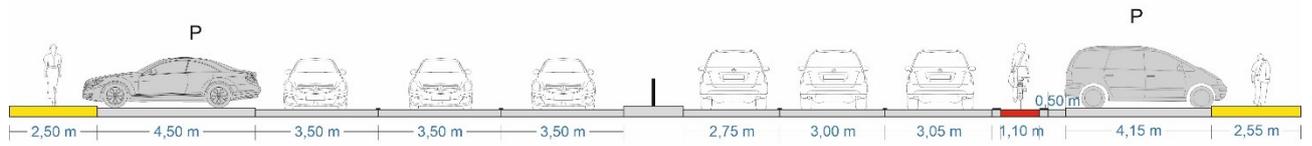
5. CO₂-Relevanz

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.

Anlage Querschnitte

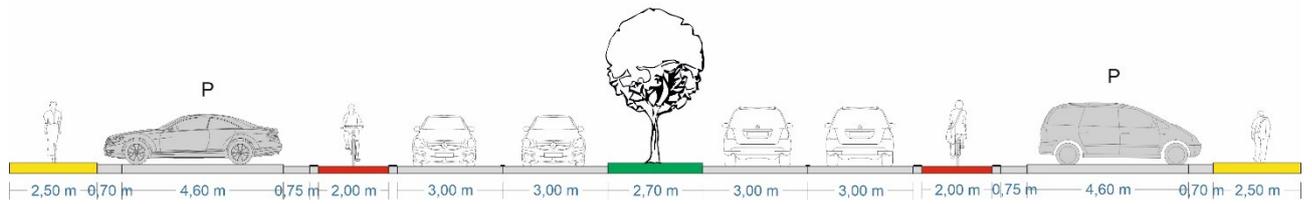
Kriegsstraße Bestand

(Blickrichtung Westen)



Kriegsstraße Planung

(Blickrichtung Westen)



Beschluss:

Der Planungsausschuss spricht sich für die vorgestellte Planung aus.