

<b>STELLUNGNAHME zum Ergänzungsantrag</b>  GRÜNE-Gemeinderatsfraktion  vom: 10.07.2012 eingegangen: 10.07.2012	Gremium:	<b>37. Plenarsitzung Gemeinderat</b>
	Termin: Vorlage Nr.: TOP:  Verantwortlich:	<b>24.07.2012</b> <b>1137</b> <b>17 a</b> <b>öffentlich</b> <b>Dez. 6</b>
<b>Lärmbelastung Eckenerstraße</b>		

- Kurzfassung -

Eine Änderung an der Führung des Kfz-Verkehrs in der Eckenerstraße wird derzeit nicht als sinnvoll angesehen.

Finanzielle Auswirkungen des Antrages				nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Kontierungsobjekt: PSP-Element:		Kontenart:			
Ergänzende Erläuterungen:					
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	Handlungsfeld:		
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit VBK		

### **1. Die Verwaltung prüft, ob die Halteverbote auf der Eckenerstraße zur Rushhour noch auf ganzer Länge und in der jetzigen Dauer nötig sind.**

Im Fokus der Diskussion steht in erster Linie der Bereich südlich des Knotenpunktes Eckenerstraße/Zepplinstraße. In diesem Bereich wurde daher in der Vergangenheit häufig über das Erfordernis der Halteverbote diskutiert.

Auf Grund der sehr starken morgendlichen Spitzenbelastung stadteinwärts ist an den Knotenpunkten eine zweistreifige Verkehrsführung erforderlich. Dieser müsste ein ausreichend langer zweistreifiger Aufstellbereich von rund 100 m vor der Signalanlage vorausgehen, so dass vor den meisten der betroffenen Häuser keine bauliche Änderung sichtbar wäre. Dasselbe trifft auf die Fahrtrichtung stadtauswärts zu, wo hinter dem zweistreifigen Knotenpunkt ein ähnlich langer Verflechtungsbereich erforderlich ist.

Zwischen Zepplin- und Rheinhafenstraße sind neue Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen installiert worden, die (anders als die alten Anlagen) den Kfz-Verkehr über einen längeren Bereich hinweg überwachen. Bereits heute fahren daher viele Kfz ohnehin langsamer als die zulässigen 50 km/h. Eine Aufhebung des Parkverbotes abseits der Knotenpunkte würde daher zwar zu einer Verflechtung des Kfz-Verkehrs von zwei auf einen Fahrstreifen führen, mit hoher Wahrscheinlichkeit aber nicht zu einer wahrnehmbaren Reduzierung der Geschwindigkeiten.

Anstatt der im Sinne der Anwohner wünschenswerten Vorteile würde sich sogar eher ein Nachteil ergeben: Im Zuge der B 36 ist eine grüne Welle geschaltet. In der Morgenspitze müssten sich die Fahrzeugpuls, die heute von Süden kommend zweistreifig über die Rheinhafenstraße hinweg in Richtung Zepplinstraße geführt werden, bei Aufhebung des Halteverbotes auf einen Fahrstreifen verflechten. Damit würden die Fahrzeugpuls länger. Am Knotenpunkt B 36/Zepplinstraße würde die Grünzeit dann nicht mehr ausreichen, die längeren Fahrzeugpuls komplett abzuwickeln. Genau vor den am meisten vom Straßenverkehr betroffenen Häusern würden damit häufiger wartende Fahrzeuge stehen, als dies heute der Fall ist.

Daher sollte die bestehende Regelung zeitlich und räumlich beibehalten werden.

### **2. Die Änderung/Aufhebung der Beschränkung wird dem Regierungspräsidium vorgeschlagen.**

Eine Änderung der Parkverbotssituation könnte durch die Verwaltung in eigener Regie durchgeführt werden. Eine Änderung wird jedoch nicht als zielführend erachtet (siehe Punkt 1).

### **3. Ziel ist, so bald und so weit wie möglich ein Rückbau zur zweispurigen Stadtstraße mit Rasengleis, Radspur, Parkbuchten und Bäumen.**

Eine Reduzierung der Flächen für den Kfz-Verkehr in der Eckenerstraße sollte derzeit nicht erfolgen, da den oben genannten Nachteilen keine nennenswerten Vorteile

gegenüberstehen würden. So ist für den Radverkehr in der Eckenerstraße ein durchgehendes Angebot vorhanden, und eine Begrünung des Streckenabschnittes erscheint auf Grund der Präsenz des Alb-Grünzugs sowie der Begrünung der privaten Vorgärten in diesem Bereich nicht allerhöchste Priorität zu haben.

Der Einbau eines Rasengleises wird im Lärmaktionsplan als mittelfristige Maßnahme im Zusammenhang mit ohnehin anstehenden Gleiserneuerungen aufgeführt. Die VBK rechnen damit jedoch nicht in den nächsten fünf Jahren und weisen darauf hin, dass Mehrkosten für ein Rasengleis von der Stadt Karlsruhe zu tragen seien.