

STELLUNGNAHME zum Änderungsantrag GRÜNE-Gemeinderatsfraktion vom: 14.11.2012 eingegangen: 14.11.2012	Gremium:	40. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	20.11.2012 1270 17 öffentlich Dez. 6
Masterplanprojekt Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe (VEP): Schlussbericht		

- Kurzfassung -

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: (bitte auswählen)		Kontenart:			
Ergänzende Erläuterungen:					
ISEK Karlsruhe 2020 - relevant	nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/>	Handlungsfeld: Verkehr und 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		

Zu 1:

Punkt MIV.3 (Seite 77): Am Ende des ersten Absatzes wird ergänzt: „Der öffentliche Verkehr hat dabei weiterhin höchste Priorität“.

Mit den Maßnahmen MIV.2 und MIV.3 wird vorgeschlagen, Knotenpunkte und Streckenzüge zu überprüfen bzw. anzupassen, so dass z. B. auch Zu-Fuß-Gehende und Rad Fahrende besser berücksichtigt werden.

Der grundsätzliche GR-Beschluss der signaltechnischen ÖV-Priorisierung an Knotenpunkten und Streckenzügen aus dem Jahr 1986 bleibt aber bestehen. Dies ist bisher im Abschlussbericht nicht explizit aufgeführt.

Die Stadtverwaltung schlägt daher vor, textlich zu ergänzen, dass „der grundsätzliche Beschluss der ÖV-Priorisierung bestehen bleibt“.

Zu 2:

Im Zielplan für 2025 (Plan 5-8) werden die Geschwindigkeiten so eingezeichnet, wie sie mit den Maßnahmen MIV.9 bis MIV.11 (Seite 82) angestrebt werden.

Im Zielplan für 2025 „Geschwindigkeitsreduzierungen im Grundstraßennetz“ (Plan-Nr. 5-8) ist berücksichtigt und dargestellt, dass der alleinige Gemeinderatsbeschluss nicht ausreicht, um eine straßenverkehrliche Rechtsgrundlage für die Anordnung von Temporeduzierungen zu erhalten. Diese muss in den benannten Einzelfällen noch von den Genehmigungsbehörden überprüft werden.

Der Plan kann aber mit dem Zusatz „auf der Basis der derzeitigen Rechtsgrundlagen“ ergänzt werden.