



STELLUNGNAHME zum Antrag	Vorlage Nr.:	
DIE LINKE.-Gemeinderatsfraktion	Verantwortlich:	Dez. 6
Neuordnung der Situation am Karlstor		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	29.09.2020		x	
Planungsausschuss	14.10.2020		x	

Kurzfassung

Die vorgeschlagenen Modelle sind nicht mit den Funktionen der Karlstraße südlich der Kriegsstraße, wie sie im Verkehrsentwicklungsplan dargestellt sind, vereinbar.

Zu Punkt 1 des Antrages: Bei einer Spurreduktion ist die erforderliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nicht mehr gegeben.

Zu Punkt 2 des Antrages: Die Einrichtung einer Fahrradstraße, eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches oder die Vollsperrung für den Kfz-Verkehr widersprechen sowohl der Klassifizierung als auch der Funktion der Karlstraße.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgerträge und Folgeeinsparungen)	
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>				
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu				
IQ-relevant	x	Nein	Ja	Korridortheema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	x	Nein	Ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	x	Nein	Ja	abgestimmt mit

Zu 1) Die Verwaltung wurde beauftragt Möglichkeiten zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation in der Karlstraße zwischen Kriegsstraße und Mathystraße zu prüfen. Im Antrag werden mehrere Varianten zur Neuordnung des Querschnitts vorgeschlagen, zu denen die Verwaltung im Weiteren Stellung nimmt.

Zu 2a) **„die Reduzierung der Breite des Autofahstreifens mit optionaler Einschränkung der Durchfahrt für Kfz mit zu großer Breite (z.B. Lkw) sowie eine Versetzung der Abtrennung von Haltestelle zu Fahrstreifen. Die gewonnene Fläche könnte für eine Verbreiterung des Fußgängerwegs und Radstreifens genutzt werden.“**

Der Querschnitt der Karlstraße südlich der Kriegsstraße im Bereich der Straßenbahnhaltestelle ist im Bebauungsplan „Kriegsstraße-Mitte, Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel“ festgelegt. Der Bebauungsplan ersetzt einen Planfeststellungsbeschluss. Mit der Verlegung der Haltestelle auf die Südseite der Kriegsstraße war klar, dass hier sehr beengte Verhältnisse entstehen. Der Querschnitt besteht aus einer Aneinanderreihung von Mindestmaßen. Die Reduktion der Breite einzelner Elemente ist auf der Grundlage der geltenden Richtlinien nicht mehr möglich.

Ein Lösungsansatz wäre die Zusammenfassung des Geradeaus-Rechts-Fahrstreifens mit dem Linksabbieger. Dieser Verkehrsstrom wäre dann mit keiner Straßenbahn und allen anderen Kfz-Strömen sowie vier Fußgängerfurten nicht verträglich. Hierfür müsste dann eine eigene Phase geschaffen werden.

In der Verkehrstechnischen Untersuchung von 2003 zum Tunnel Kriegsstraße wurde auch das Karlstor untersucht. Man ging von 48 Bahnfahrten in der Stunde aus. Dies bedeutet, dass in jedem Signalumlauf eine Straßenbahn abgearbeitet werden muss. Die notwendige Leistungsfähigkeit wäre bei einer Fahrstreifenreduktion nicht mehr gegeben.

Zu dem könnten die so gewonnenen Flächen nur genutzt werden, wenn die gesamte Haltestellenanlage nach Osten verschoben wird. Dies stellt sich aber wirtschaftlich nicht dar.

Zu 2b – d) **Einrichtung einer Fahrradstraße, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder Vollsperrung für den Kfz-Verkehr.**

Die Karlstraße südlich der Kriegsstraße ist eine Hauptverkehrsstraße (nach RIN 08: angebaute Hauptverkehrsstraße mit nahräumiger Verbindungsfunktion) und außerdem Landesstraße (L561). Sie hat auch erhebliche Sammel- und Erschließungsfunktion für die Innenstadt sowie die Südweststadt. Dies widerspricht einer Ausweisung als verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich oder gar einer Vollsperrung für den Kfz-Verkehr. Die dominierende Verkehrsart in diesem Straßenabschnitt ist der motorisierte Verkehr. Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist daher nicht möglich.