

Öffentliche Sitzung des Gemeinderats am 11. Januar 2006

R. Pr. Nr. 5

Umgestaltung der Pforzheimer Straße zwischen Friedrichstraße und Lauerturm und der Durlacher Straße zwischen neuem Kreisel und Pforzheimer Straße
- Entscheidung über die Planungen und die Beauftragung der Stadtbau GmbH zur Vergabe von Baureifplanungen im Rahmen der Abwicklung des Sanierungsgebietes

Beschluss:

1. **Dem Planentwurf „Umgestaltung der Pforzheimer Straße“ wird zugestimmt.
(31:4 Stimmen)**
2. **Dem Planentwurf „Umgestaltung der Durlacher Straße“ zwischen neuem „Kreiselsel“ und Pforzheimer Straße wird zugestimmt. Radfahrer werden auf dem Gehweg in jeweils eine Richtung auf einem Gehweg zugelassen. In der Durlacher Straße wird eine Tempo-50-Zone eingerichtet.
(31:2 Stimmen; 2 Enthaltungen)**
3. **Die Stadtbau GmbH wird beauftragt, im Rahmen der Abwicklung des Sanierungsgebietes die Baureifplanungen für die „Pforzheimer Straße“, den „Lauerturmkreisplatz“, die „Karlsruher Straße“ und die „Durlacher Straße“ zu vergeben.
(33:2 Stimmen)**

- - -

Eine Vorberatung der Angelegenheit fand in der nichtöffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 07.12.2005 statt. Der Ausschuss empfiehlt vorstehenden Beschluss. Auf die Erläuterungen zu dieser Sitzung, die allen Mitgliedern des Gemeinderats zugingen, wird hingewiesen.

Der Prüfantrag von Stadträtin Seifried-Biedermann, einen einseitigen Radweg auf Kosten der Parkplätze einzuplanen, ergab folgendes Ergebnis:

Verkehrsrechtlich wäre es möglich unter Beibehaltung der beiden Längsparkstreifen seitlich zwei je 1,25 m breite Schutzstreifen für Fahrradfahrer abzumarkieren. Die Fahrbahnbreite incl. Schutzstreifen müsste dazu von 5,5 m auf 7,0 m verbreitert werden, damit zwischen den Schutzstreifen eine Mindestbreite von 4,5 m entsteht. Entsprechend müssen die Gehwege um insgesamt 1,5 m reduziert werden. Auf der Westseite verbliebe dadurch ein Gehweg von 2,0 m. Östlich läge der Gehweg zwischen 1,5 und 2,0 m. Vom System her würde sich diese Lösung nahtlos an den neuen Kreisverkehrsplatz Durlacher Straße anschließen. Jedoch wäre so eine T-30-Zone nach Straßenverkehrsanschluss nicht möglich.

Die Verwaltung bleibt, besonders um die großzügigen Gehwege entlang der Durlacher Straße als verbindende Achse zu erhalten, bei der Empfehlung des AUT.

Die Verwaltung teilte hierzu mit:

1. Bisheriges Verfahren, Gesamtzusammenhang

Die aktuell zur Beschlussfassung anstehende „Umgestaltung der Pforzheimer Straße“ zwischen Friedrichstraße und Lauerturm steht planerisch und verfahrensmäßig in einem Gesamtzusammenhang, der seit über zwei Jahrzehnten systematisch entwickelt wird. Die Verwirklichung der einzelnen Bausteine erfolgt Schritt für Schritt, immer auch unter Einbeziehung der Finanzierungs- und Zuschusslage.

Die wesentlichen Eckpunkte können der folgenden Zusammenfassung entnommen werden. Dabei wird besonders auf die öffentliche Sitzung des Gemeinderates am 10.05.2000 verwiesen, als beschlossen wurde „den 3. Bauabschnitt der Pforzheimer Straße auszuarbeiten und dem Gemeinderat zur Entscheidung vorzulegen“.

1.1 Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Die sechs Bausteine des VEP der Stadt Ettlingen wurden in den 90er Jahren systematisch entwickelt, schrittweise beraten und beschlossen.

Die grundlegenden Konzepte, Szenarien und Ziele des konzeptionellen Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Ettlingen waren und sind Grundlage für die Planung und Durchführung konkreter Einzelmaßnahmen. Hier einige Beispiele:

VEP-Baustein „ÖPNV“:	Maßnahmen 2-spuriger Schienenausbau ins Albtal, Stadtbahn Süd und Stadtbahn Nord, Fahrplantaktung
VEP-Baustein „Fahrradverkehr“:	Maßnahmen des IFP, Beschilderungen, Fahrradabstellplätze, Radwegachsen
VEP-Baustein „Autoverkehr“:	Maßnahmen Umgehungsstraßen, Pforzheimer Straße Ost, Stadteingang Karlsruher Straße
VEP-Baustein „Ruhender Verkehr“:	Maßnahmen Parkierungskonzept Altstadt Nord, Parkraumbewirtschaftung

Alle genannten VEP-Bausteine und die darin enthaltenen Ziele haben bereits eine planerische Konkretisierung im Konzept für die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen („IHVS-Konzept-2000“) gefunden (siehe nächster Abschnitt bzw. Anlage). Dort sind die Straßen mit besonders großer Bedeutung und großem Umgestaltungspotenzial zusammengefasst.

1.2 Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen - Konzept 2000 („IHVS 2000“)

Um einzelne Planungen und Einzelentscheidungen in einen Zusammenhang zu stellen, hat die Verwaltung bereits mit Verabschiedung des äußeren Umgehungssystems die Visionen für die Gestaltung der inneren Straßenachsen entwickelt. Es wurde 1987 ein städtebauliches Kolloquium durchgeführt, das Planungsamt entwickelte bis 1992 bereits ein ganzheitliches Umbaukonzept, welches ständig weiterentwickelt wurde. Letztlich wurde die Stimmigkeit des künftigen Straßensystems im Bereich der „Innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen“ zusammenhängend im Jahr 2000 aufgezeigt und als „IHVS-Konzept 2000“ vom Gemeinderat einstimmig beschlossen. Das „IHVS-Konzept-2000“ sichert, dass einzelne Gestaltungsbausteine und Funktionen sich nahtlos aneinander fügen. Das Konzept beinhaltet die Pforzheimer Straße, Karlsruher Straße, Schillerstraße, Rastatter Straße jeweils vom Stadtrand bis zum gemeinsamen Knotenpunkt am Lauerturm, ebenso die Huttenkreuzstraße (Summe ca. 3.400m).

Bereits verwirklichte Maßnahmen

Im Kontext mit der o. g. Konzeption wurden in den letzten Jahren bereits viele Einzelmaßnahmen, meist mit Hilfe von Förderprogrammen, umgesetzt. Hauptsächlich sind dies die Neugestaltungen folgender Straßen (Summe ca. 1.500m).

- Pforzheimer Straße Ost
- Pforzheimer Straße Mitte
- Karlsruher Straße Nord mit Schröderkreisel
- Huttenkreuzkreisel
- Huttenkreuzstraße mit Kreisel Durlacher Straße

Bereits planerisch beschlossene Maßnahmen

Ein großer Teil der im Zuge des „IHVS-Konezpt-2000“ zur Umgestaltung anstehenden Bereiche ist bereits planerisch beschlossen, jedoch noch nicht umgesetzt. Diese Maßnahmen werden zu gegebener Zeit in Verbindung mit verschiedenen „Programmen/Projekten“ verwirklicht. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen (Summe ca. 1.200m):

- Rastatter Straße (südlich Erbprinze):	Stadtbahn Süd incl. notwendigem Straßenumbau, Vertrag zwischen den Beteiligten ist unterschrieben	GVFG-Förderung
- Karlsruher Straße zw. Huttenkreuzkreisel und Lauerturm:	bereits im Zuge des Bebauungsplans inhaltlich beschlossen	Sanierungsförderung
- Lauerturmkreisel:	bereits im Zuge des Bebauungsplans inhaltlich beschlossen	Sanierungsförderung

Teilmaßnahmen noch ohne förmlichen Beschluss

Aus dem „IHVS-Konzept-2000“, welches im o. g. Sinne bereits „grundsätzlich“ abgesegnet ist, verbleiben noch zwei Teilbereiche, deren Entwurf im Detail noch beschlossen werden muss. Es handelt sich dabei um

- die Schillerstraße und
- die Pforzheimer Straße zwischen Friedrichstraße und Lauerturm.

Die Schillerstraße hat vorläufig keine besondere Priorität, insofern genügt dort zunächst das vorhandene Konzept, welches mit dem nördlich anschließenden Planungen (Lauerturm, Pforzheimer Str. und Karlsruher Str.) und der Stadtbahn-Süd-Planung kompatibel ist.

Nachdem die Pforzheimer Straße mit anderen Bereichen inzwischen als Sanierungsgebiet beschlossen wurde und auch die Zuschussanträge der Stadt gute Erfolgsaussichten haben, muss nun der Entwurf abschließend beraten und beschlossen werden. Unmittelbar anschließend müssen die Baureifplanungen erfolgen, worauf dann die Ausschreibungen aufbauen.

Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Sanierungsgebiets Rheinlandkaserne vor einem Jahr wurde auch die Durlacher Straße einbezogen. Hierzu liegt noch kein Beschluss zum Planentwurf vor. Dieser soll nun herbeigeführt werden.

2. Entwurf Pforzheimer Straße zwischen Friedrichstraße und Lauerturm

Bisherige Entwürfe

In den bisherigen Beratungen zur Gestaltung der Pforzheimer Straße wurden verschiedene Varianten vorgelegt und diskutiert. Übereinstimmung bestand darin, dass die Pforzheimer Straße, die die Altstadt tangiert, als hochwertiger Boulevard gestaltet werden soll. Unterschiedlich diskutiert wurde nur die Stellplatzanzahl im Bereich der Pforzheimer Straße. Hierzu wurde einerseits von Gemeinderäten gefordert möglichst viele Stellplätze zu schaffen, andererseits

bestand die Forderung nach einer besonders hohen Gestaltungsqualität unmittelbar am Rand der Altstadt. Darauf wird später eingegangen.

Funktionale Beschreibung

Vorab ist festzustellen, dass der Planentwurf an den vom Gemeinderat bereits beschlossenen Kreisverkehrsplatz am Lauerturm und den Knotenpunkt Friedrichstraße/Bismarkstraße anschließt. Dies sind Zwangspunkte, die Linienführung, Spuren und bestimmte Abmessungen bereits vorgeben.

Die Pforzheimer Straße, als Hauptverkehrsstraße in der Straßenhierarchie, muss verschiedene "technische" Funktionen erfüllen. Sie ist innerörtliche Verteilerschiene, bewältigt Durchgangsverkehr und hat Erschließungsfunktion für die angrenzenden Gebiete und Grundstücke. In diesen Funktionen muss sie für alle Verkehrsarten (KFZ, LKW, ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) genügend Raum zur Verfügung stellen und für die Verkehrsmengen eine ausreichende Leistungsfähigkeit vorhalten.

Zu diesen Funktionen ist festzustellen, dass der vorgelegte Entwurf mit je einer Richtungsfahrbahn für den motorisierten Verkehr, separaten seitlichen Geh- und Radwegen, großzügigen Querungsmöglichkeiten an den Kreuzungen die Erfordernisse gut erfüllt. Die aktuelle Verkehrslast von ca. 15.000 KFZ/24 h kann sehr gut bewältigt werden. Selbst die ungünstigste VEP-Trend-Prognose, von ca. 19.400 KFZ/24 h kann bewältigt werden. Der durchgängige, durch einen Flachbordstein leicht erhöhte gepflasterte Mittelstreifen, ermöglicht Ausweichbewegungen und die Umfahrung z.B. von ein- oder ausparkenden Fahrzeugen.

Gestalterisch wird der Boulevard durch eine Baumallee geprägt, die künftig die räumlichen Proportion wesentlich bestimmt. Dies ist an dieser Stelle besonders bedeutsam, da die Pforzheimer Straße die alte und die neue Stadt nicht trennen sondern verbinden soll.

Die Besonderheit der Entwurfsaufgabe besteht nun darin, die gestalterischen und funktionalen Ziele, die aus der tangierten Altstadt erwachsen, zu lösen. Diesbezüglich beinhaltet der vorliegende Entwurf beide Ziele in besonderem Maße: Er verwirklicht viele Stellplätze und eine hochwertige Gestaltung.

Stellplätze

Die Anzahl der Stellplätze wird gegenüber den bisherigen Entwürfen (mit je 38, 47,61 Stellplätzen) auf nun 70 erhöht. Dies gelingt durch eine kompakte Schräganordnung mit einer Konzentration von ca. 50 Stellplätzen auf der altstadtnahen Südseite. Dazu müssen die Stellplätze und die anschließende Gehfläche in den vorhandenen Grünstreifen hinein geschoben werden. Die Abgrenzung erfolgt durch eine niedrige Sandsteinmauer, die gleichzeitig die Grenze zwischen Straßenraum und historischer Altstadt definiert. Dadurch werden die heutigen (provisorischen) Längsstellplätze durch deutlich mehr schräg angeordnete Stellplätze ersetzt. Im Gegenzug entfallen die Stellplätze in der inneren Pforzheimer Straße.

Zur notwendigen Stellplatzzahl ist der vom Gemeinderat beschlossene VEP-Baustein „ruhender Verkehr“ heranzuziehen. Dort werden als mittelfristiges Ziel insgesamt 292 Stellplätze für die nördliche Altstadt zugrunde gelegt. Der damalige Strukturplan sieht insgesamt 34 Stellplätze entlang der Pforzheimer Straße vor, keine Stellplätze in der inneren Pforzheimer Straße und keine innerhalb der nördlichen Altstadt. Die Bilanz beinhaltet zudem 100 Stellplätze auf dem Feuerwehrareal, die auch Gegenstand der Begründung der aktuellen Förderungsanträge sind.

Es ergibt sich folgende „Stellplatzbilanz“ im Vergleich mit dem beschlossenen VEP-Stellplatzkonzept:

Der vorliegende Entwurf schafft direkt 70 öffentliche Stellplätze entlang der Pforzheimer Straße. Zusammen mit den 23 bereits zusätzlich innerhalb der nördlichen Altstadt geschaffenen Stellplätzen bestehen dann in dem Bereich 93 Stellplätze.

Das beschlossene Stellplatzkonzept sah im Bereich der Pforzheimer Straße und in der nördlichen Altstadt insgesamt 34 Stellplätze vor. Insofern weist die Bilanz jetzt 59 Stellplätze mehr aus. Diese Anzahl verbessert die Ausstattung der nördlichen Altstadt mit Stellplätzen im Null-Abstand deutlich und ausreichend. Die Gesamtzahl erhöht sich gegenüber dem beschlossenen „Planfall 3 (mittelfristig)“ von 292 auf 351 öffentliche Stellplätze, die der Altstadt-Nord zuzuordnen sind.

Gestaltung, Struktur, historische Altstadt

Das zweite herausragende Ziel ist die funktionale und gestalterische Aufwertung des nördlichen Altstadtrandes unter Beachtung ganzheitlicher Zusammenhänge. Die Verschiebung der Stellplätze der inneren Pforzheimer Straße mit Anzahlgewinn um wenige Meter auf der Pforzheimer Straße ermöglicht die Verwirklichung eines weiteren Teilstücks der Altstadtpromenade um die historische Stadtmauer. Entlang der Friedrichstraße ist dies bereits gelungen. Die dortigen Stellplätze wurden ebenfalls nach „außen“ verschoben, mit großem qualitativem Gewinn. Historisch gesehen endete die Altstadt nicht mit der heutigen Mauer. Graben, „Zwingel“ oder Grünstreifen haben früher die Stadtmauer von der Straßenumfahrt getrennt.

Jetzt kann die innere Pforzheimer Straße zur Promenade werden, was zu einer qualitativen Aufwertung der nördlichen Altstadt beitragen wird. Bürger, Besucher, Einkaufende, können dann ungestört auch diesen Bereich nutzen und genießen. Die o. g. Sandsteinmauer begrenzt sowohl den äußeren, autobestimmten Straßenraum der Pforzheimer Straße, als auch den inneren, fußgängerbestimmten historischen Altstadtraum. Selbstverständlich kann über die innere Pforzheimer Straße auch weiterhin angedient und gefahren werden, nur nicht mehr geparkt. Polizei und Sonderfahrzeuge werden nicht eingeschränkt.

3. Entwurf „Durlacher Straße“

Die Durlacher Straße hat die Bedeutung einer Hauptverkehrsstraße, obwohl ihre Verkehrsbelastung knapp unter 5000 KFZ/24 h liegt. Ihr obliegt die Aufgabe Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr und Binnenverkehr aufzunehmen. Dies hängt mit ihrer Funktion als radialer Zubringer von außen nach innen und der Erschließungsfunktion zusammen.

Nach der Durchführung der Kasernenkonversion kommt auf die Durlacher Straße zusätzlich die Aufgabe zu, die Verbindung zwischen den Nutzungsschwerpunkten Kaserne und Altstadt besonders für Fußgänger und Radfahrer zu übernehmen. Auch gilt es dort Stellplätze zu strukturieren und durch gliedernde Baumpflanzungen eine Gestaltungsqualität einzubringen.

Nachdem die Stadtwerke in der Durlacher Straße relativ kurzfristig dringende Leitungsarbeiten durchführen müssen, erfolgt dies sinnvollerweise im Zuge der geförderten Umgestaltung.

Der Entwurf sieht beidseits der 5,50m breiten Fahrbahn Längsparkstreifen vor, die -in Abhängigkeit von Grundstückszufahrten- mit Bauminselfen eingefasst sind. In der Perspektive ergibt sich daraus, trotz lockerer Anordnung, der Eindruck einer Baumallee. Zur Pforzheimer Straße erfolgt der Übergang durch ein Baumtor. Die Fußgänger erhalten großzügige Gehwege, was auf den Verbindungscharakter und die seitlichen Infrastruktureinrichtungen ausgerichtet ist. Der Fahrradverkehr bewegt sich auf der Straße und wird anschließend ins weiterführende System eingebunden.

4. Weiteres Verfahren, Kosten

Sobald der Entwurf vom Gemeinderat beschlossen ist, wird die Baureifplanung beauftragt, damit nach einer Bewilligung von Zuschüssen zeitnah ausgeschrieben und verwirklicht werden kann. Die Maßnahme wird von der Stadtbau GmbH als Treuhänder durchgeführt. Von dort wird auch die Finanzierung abgewickelt.

Ziel ist, die Gesamtmaßnahme Pforzheimer Straße/Lauerturmkreisverkehrsplatz/Karlsruher Straße/Durlacher Straße in einem Zug, jedoch in geeigneten Bauabschnitten, durchzuführen. Dabei ist die Sperrung des Wattkopftunnels zu beachten.

Nach der aktuellen Grobkostenschätzung ergeben sich für die Teilabschnitte des Sanierungsgebietes folgende Kosten (inkl. Ingenieurleistung und Mehrwertsteuer):

Karlsruher Straße Süd	ca. 350.000,- €
Lauerturm Kreisverkehr	ca. 600.000,- €
Pforzheimer Straße West	ca. 1.500.000,- €
Durlacher Straße Süd	ca. 550.000,- €

- - -

Dipl.-Ing. Schulten erläutert das Konzept zur Umgestaltung der Pforzheimer Straße zwischen Friedrichstraße und Lauerturm und der Durlacher Straße zwischen dem neuen Kreisel und Pforzheimer Straße anhand einer PowerPoint-Präsentation. Sie erläutert nochmals die Stellungnahme der Verwaltung zu dem Antrag von Stadträtin Seifried-Biedermann. Zum weiteren Verfahren erläutert sie, dass bei der Wattkopftunnelschließung erst der Bereich Durlacher Straße und im Anschluss daran die Pforzheimer Straße umgestaltet werden soll.

Stadtrat Foss sieht in der Umgestaltung eine Stärkung der Attraktivität der Stadteingänge. Er habe jedoch einen Vorbehalt wegen der noch nicht geklärten Situation der Feuerwehr, außerdem solle die Umgestaltung des Lauerturmkreisels vor der Schließung des Wattkopftunnels vorgenommen werden.

Oberbürgermeisterin Büssemaker erklärt, dass dies faktisch nicht gehe und der Kreisverkehr zusammen mit der Pforzheimer Straße umgestaltet werden müsse.

Stadtrat Rebmann hält die Umgestaltung für eine gute Aufwertung der Pforzheimer Straße. Er sehe auch die Lösung für mehr Stellplätze positiv. Er weist darauf hin, dass die Anlieger rechtzeitig berücksichtigt werden müssten, da z. B. der Verkehr in der Kronenstraße während der Umbauzeit sehr hoch und gesicherte Verhältnisse nötig seien. Zu dem Antrag von Stadträtin Seifried-Biedermann stimme er dem Vorschlag der Verwaltung zu, Schutzstreifen anzubringen. Im Übrigen stimme er der Vorlage zu.

Stadtrat Lorch ist der Auffassung, dass die geplanten Umgestaltungen die logische Fortführung der bisherigen Planungen seien. Diese seien historisch gesehen ein städtebaulicher Gewinn, da im Bereich Lauerturm bis Friedrichstraße früher eine Kastanienallee vorhanden war. Die Vorbehalte bezüglich der Umsetzung der Pforzheimer Straße müssten seiner Meinung nach berücksichtigt werden. Er stimmt der Aussage von Stadtrat Rebmann zu, dass während der Umbauphase der Zugang zur Kronenstraße berücksichtigt werden müsse. Er stimmt dem Beschlussvorschlag zu.

Stadträtin Seifried-Biedermann stellt den Antrag auf getrennte Abstimmung der Beschlussziffern. Sie erklärt, dass sie ihren Antrag, einen einseitigen Radweg auf Kosten der Parkplätze einzuplanen, weiterhin aufrechterhalte. Zur Umgestaltung der Pforzheimer Straße erklärt sie, dass sie mit der Sanierung einverstanden sei, der Radweg jedoch erhalten bleiben solle. Ihr sei bewusst, dass seit über zehn Jahren ein kombinierter Rad- und Fußweg an dieser Stelle vorhanden sei. Hier müssten jedoch Mütter mit Kindern auf der Straße fahren, sonst gebe es eine unübersichtliche Situation, wenn Eltern die Straße und Kinder den Gehweg nutzen würden. Sie fordere daher einen einseitigen Radweg auf der Seite des Kindergartens bzw. auf der anderen Seite bis zur Carl-Springer-Straße. Sie erkundigt sich, ob einseitige schräge Parkplätze angebracht werden könnten. Sie stimmt dem Beschlussvorschlag unter Berücksichtigung ihres Antrages zu.

Stadträtin Zeh nennt folgende Zahlen für die Umgestaltung: Pforzheimer Straße ca. 1.5 Mio. €, Durlacher Straße ca. 100.000,- € und Lauerturnkreisverkehr ca. 600.000,- €. Sie ist der Meinung, dass Priorität der Pforzheimer Straße und nicht der Durlacher Straße eingeräumt werden müsse. Auch seien nach ihrer Berechnung derzeit 92 Parkplätze und nach der Umgestaltung nur noch 70 Parkplätze vorhanden. Sie erklärt weiter, dass sie keine Notwendigkeit für eine umfangreiche Sanierung der Pforzheimer Straße sehe. Nach ihrer Auffassung solle erst eine Überplanung des Feuerwehrgerätehauses erfolgen, erst dann könnten auch die Durlacher und Pforzheimer Straße umgestaltet werden. Sie schlägt weiterhin vor, Zebrastreifen an der Durlacher und Pforzheimer Straße anzubringen. Sie stellt fest, dass hier noch großer Beratungsbedarf bestehe und sie daher dem Beschlussvorschlag nicht zustimme.

Stadtrat Künzel ist der Meinung, dass im Bereich der Pforzheimer Straße die Umgestaltung von der Karlsruher Straße bis zur Durlacher Straße realisiert werden könne und die verbleibende Fläche bis zur Musikschule erst nach Entscheidung über die Standortfrage des Feuerwehrgerätehauses entschieden werden sollte. Er schlägt vor, die Durlacher Straße für den Schwerlastverkehr über 7,5 t zu sperren. Dies solle unter Ziffer 3 aufgenommen werden. Unter dieser Voraussetzung und unter Aufnahme der Vorbehalte von Stadtrat Foss stimme er dem Beschlussvorschlag zu.

Bürgermeisterin Petzold-Schick erklärt, dass die Sperrung des Wattkopftunnels von der Entscheidung des Landes abhängen und die zeitliche Frage derzeit geklärt werde. Sie spreche sich daher für einen raschen Beginn der Baumaßnahmen aus. Die Bauabschnitte würden zeitlich auch so gestaltet, dass das Feuerwehrareal später realisiert werden würde. Zur zeitlichen Orientierung der Tunnelsperrung werde eine umfängliche Information an die Anwohner erfolgen; der Vorbehalt müsse daher explizit aufgenommen werden. Sie erklärt weiter, dass wegen des Mittelstreifens eine andere Situation auf dem Radweg entstehe und Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern vermieden werden sollten. Sie nehme dies auf, sodass kein separater Beschluss gefasst werden müsse.

Oberbürgermeisterin Büsselmaier erläutert zu dem Antrag der FE-Fraktion, dass damals bei der Umgestaltung der Pforzheimer Straße kein Baustellenmarketing vorgenommen wurde und dass dies künftig der Fall sei. Sie weist ausdrücklich darauf hin, dass Baustellen immer Einschränkungen verursachen würden. Diese sollten jedoch erträglich gemacht werden. Die Bauzeit für die Umgestaltung werde ca. 13 Monate betragen, das Land habe für die Tunnelsperrung noch keinen Zeitraum genannt.

Stadtrat Siess ist der Meinung, dass Disziplin eingehalten werden solle und der Antrag sinnvoll sei.

Stadträtin Nickel ist unklar, warum in der Durlacher Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vorgeschlagen werde; hier gebe es keine tückische Wohnbebauung. Sie spreche sich gegen die Einrichtung einer 30er-Zone aus und befürworte den Antrag von Stadträtin Seifried-Biedermann auf Einrichtung eines Radweges.

Stadträtin Kölper wiederholt nochmals den Antrag ihrer Fraktion und erklärt, dass diese kein Populismus sei. Nach ihrer Kenntnis bestehe die Angst der Einzelhändler in der Kronenstraße. Sie erklärt sich jedoch damit einverstanden, dass wenn ihr Anliegen aufgenommen werde, sie den Antrag zurückziehe.

Oberbürgermeisterin Büsselmaier berichtet, dass sie damals nur den Abschluss der Baumaßnahme im Jahr 2003 miterlebt habe. Sie ist jedoch der Meinung, dass die folgende Baumaßnahme zügiger verlaufen werde und weist nochmals darauf hin, dass keine Einschränkungen versprochen werden könnten, jedoch sollten diese so weit wie möglich reduziert werden.

Stadtrat Reich stimmt dem Beschlussvorschlag zu, obwohl er öfters den Wunsch geäußert habe, dass eine Alternativplanung für die Pforzheimer Straße vorgestellt werde. Er fährt fort, dass das Ordnungsamt die Durlacher Straße von 30 km/h auf 50 km/h umgestellt habe und ihm jetzt unklar sei, warum hier wieder eine 30er-Zone eingerichtet werden solle. Mit der Einrichtung des Radweges in der Durlacher Straße sei er einverstanden.

Stadtoberverwaltungsrat Lehnhardt legt nochmals die Gründe der Verwaltung dar.

Stadträtin Seifried-Biedermann sieht den Konflikt zwischen Radfahrer und Autofahrer gravierender als der Konflikt zwischen Radfahrer und Fußgänger. Sie erklärt nochmals, dass ihr Antrag weiterhin bestehen bleibe.

Stadträtin Lumpp spricht sich gegen die Einrichtung einer 30er-Zone und gegen Schutzstreifen auf der Fahrbahn aus. Sie schlägt vor, grüne Markierungen für Radfahrer auf der Fahrbahn anzubringen. Benutzungspflichtige Radwege (blaues Schild mit Rad) sollten nicht eingerichtet werden. Sie erkundigt sich nach der Anbringung eines zweiten Zebrastreifens.

Oberbürgermeisterin Büsselmaker fasst die Aussage von Stadträtin Lumpp zusammen und erklärt, dass es im Ausschuss für Umwelt und Technik nicht gewünscht gewesen sei, dass Rad fahren auf dem Gehweg erlaubt sei.

Stadtoberverwaltungsrat Lehnhardt schlägt vor, ein blaues Schild mit einem Fußgänger darauf anzubringen und unter dieses ein weiteres Schild mit der Aufschrift „Radfahrer frei“, sodass Radfahrer auf der Straße oder dem Gehweg fahren könnten.

Oberbürgermeisterin Büsselmaker wiederholt, dass es Wunsch sei, dass das Rad fahren auf dem Gehweg in jeweils eine Richtung auf einem Gehweg zugelassen werde und dass gleichzeitig Tempo 50 erlaubt sei.

Beschlussziffer 1 wird mit 31:4 Stimmen angenommen. Beschlussziffer 2 wird dahingehend ergänzt, dass Radfahrer auf den Gehweg in jeweils eine Richtung auf einem Gehweg zugelassen werden. Außerdem wird in der Durlacher Straße eine Tempo-50-Zone eingerichtet. Diesem Vorschlag wird mit 31:2 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, zugestimmt. Bei der Abstimmung über Beschlussziffer 3 wird dieser mit 33:2 Stimmen zugestimmt.

Oberbürgermeisterin Büsselmaker stellt fest, dass der Antrag der FE-Fraktion zurückgenommen werde und sie diesen einbeziehe.

Gabriela Büsselmaker
Oberbürgermeisterin

- - -

Ji/La

17. Januar 2006

1. Planungs- und Umweltamt zur Kenntnis und mit der Bitte um weitere Veranlassung.
2. Ordnungsamt, Stadtbauamt, Stadtbau GmbH, Stadtmarketing, Finanzverwaltung und Revision zur Kenntnis.
3. Z. d. A.

Im Auftrag:

Jilg