

Beschlussvorlage

zur Behandlung im: **Verkehrsplanungs- und Umweltausschuss**

zur Kenntnis im: **Ortsbeirat West**

Betreff: Verkehrsberuhigung Charlottenstraße

Bezug:

Anlagen: 5 Bezeichnung: Anlage 1 Verkehrszählung, Anlage 2 Variante 3.1, Anlage 3 Variante 3.2,
Anlage 4 Variante 3.3, Anlage 5 Variante 3.4.

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat erteilt sein nach § 45 Absatz 1b Nr. 5 der Straßenverkehrsordnung erforderliches Einvernehmen zur Ausweisung der Charlottenstraße zwischen Justinus-Kerner-Straße und Frondsbergstraße in Richtung Calwer Straße als Einbahnstraße.

Zusammenfassung:

Die Charlottenstraße wird zwischen der Frondsbergstraße und der Justinus-Kerner-Straße in Richtung Westen (Stöcklestraße) als Einbahnstraße geführt, um die hohe Verkehrsbelastung, die durch den Durchgangsverkehr verursacht wird, zu reduzieren.

Ziel:

Verminderung des Durchgangsverkehrs in der Charlottenstraße zum Schutz der Anwohner vor Lärmbelästigungen.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Da die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Abgasbelastung in der Charlottenstraße durch die Zunahme des Durchgangsverkehrs von und zu den Kliniken deutlich zugenommen hat, wurde von Seiten der Bewohnerinnen und Bewohner und der Bürgerinitiative Weststadt in den letzten Jahren immer wieder die Forderung nach wirksamen Maßnahmen laut. Letztmals im Jahr 1993 (siehe Vorlage 531a/92) hat die Verwaltung dem Gemeinderat über die Verkehrssituation in der Charlottenstraße berichtet. Ziel der Forderungen der BI Weststadt ist es, die Unfallgefahr in der Charlottenstraße zu verringern und eine niedrigere Schadstoff- und Lärmbelastung für die Anwohner zu erreichen.

2. Sachstand

Bereits seit den 80er Jahren wird das Verkehrsaufkommen in der Charlottenstraße von den Anwohnern beklagt. Die Verwaltung ergriff daraufhin verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. So wurden beispielsweise Hindernisse aufgestellt und der Verkehr durch Rückbauten am Straßenkörper verlangsamt. Begegnungsverkehr muss durch die Halteverbote, die alternierendes Parken ermöglichen, langsam fahren oder anhalten, das Ausweichen auf den Gehweg wurde durch den Einbau von Pollern unterbunden. Außerdem wurde eine Fußgängersignalanlage eingerichtet. Bis 1993 wurde versucht, das Verkehrsaufkommen durch eine „Anlieger-Frei-Beschilderung“ zu reduzieren, was aber nicht den gewünschten Erfolg brachte, da Kontrollen aufgrund der Länge der Straße sehr personal- und zeitintensiv sind.

Im Ergebnis konnte jedoch eine spürbare Reduzierung des Verkehrs durch diese Maßnahmen nicht erreicht werden, da die Charlottenstraße von vielen Fahrzeugführern, die vom Westen über die Herrenbergerstraße oder die Westbahnhofstraße kommen und das Altklinikum nördlich oder westlich der Calwer Straße, den Frondsberg oder weitere Ziele erreichen wollen, als vermeintliche Abkürzung bzw. als Umfahrung der Ampelanlage Herrenberger / Schnarrenbergstraße benutzt wird.

Am 23.10.2007 wurden in einem Zeitraum von 24 Stunden in der Charlottenstraße 4.431 Kraftfahrzeuge gezählt, davon hatten 864 Fahrzeuge die Justinus-Kerner-Straße zum Ziel, oder kamen aus dieser. 2.327 Fahrzeuge durchfuhren die Charlottenstraße in Richtung Frondsberg- und Gmelinstraße, 1.227 fuhren aus östlicher Richtung in die Charlottenstraße ein (siehe auch Anlage 1).

Im Vergleich dazu wurden bei einer Verkehrszählung im Jahr 1992 lediglich 2.500 Fahrzeuge in 24 Stunden gezählt.

Die Straßenverkehrsbehörden haben nach § 45 Absatz 1b Nr. 5 der Straßenverkehrsordnung die Möglichkeit, die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm oder Abgasen zu treffen. Nachfolgend sind die Möglichkeiten dargestellt, die diesbezüglich den größten Erfolg versprechen. Das Einvernehmen der Gemeinde ist in jedem Fall erforderlich.

3. Lösungsvarianten

3.1 Vollsperrung der Charlottenstraße zwischen Justinus-Kerner-Straße und Frondsbergstraße durch bauliche Maßnahmen mit Durchlass für Fußgänger und Radfahrer sowie der Anlage einer Wendeplatte (Anlage 2).

Vorteile:

Der Durchgangsverkehr wird zum Teil unterbunden

Nachteile:

- a) Die Anlieger der Charlottenstraße, der Justinus-Kerner-Straße, der Hallstattstraße, des Cottaweges, der Frondsbergstraße und des Föhrberges müssen zum Teil erhebliche Umwege zurücklegen
- b) Die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge ist an dieser Stelle nicht mehr möglich, was längere Anfahrtswege für die betroffenen Straßen zur Folge hat.
- c) Die Sperrung kann über die Frondsbergstraße, Hallstattstraße und Justinus-Kerner-Straße und umgekehrt umfahren werden, das Verkehrsaufkommen wird zum Teil in diese Straßen verlagert
- d) Das Verkehrsaufkommen in der Herrenbergerstraße wird zunehmen

3.2 Vollsperrung der Charlottenstraße zwischen Justinus-Kerner-Straße und Stöcklestraße durch bauliche Maßnahmen mit Durchlass für Fußgänger und Radfahrer sowie der Anlage zweier Wendeplatten (Anlage 3).

Vorteile:

Der Durchgangsverkehr wird vollständig unterbunden

Nachteile:

- a) Die Anlieger der Charlottenstraße, der Justinus-Kerner-Straße, der Hallstattstraße, des Cottaweges, der Frondsbergstraße und des Föhrberges müssten zum Teil erhebliche Umwege zurücklegen
- b) Die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge ist nicht mehr gewährleistet
- c) Es wird auf jeder Seite der Sperrung eine Wendeplatte notwendig, was aufgrund der beengten Verhältnisse nur sehr schwer zu realisieren ist.
- d) Die Sperrung führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Justinus-Kerner-Straße, der Hallstattstraße und der Herrenberger-Straße.

3.3 Einbahnstraßenregelung in der Charlottenstraße zwischen Justinus-Kerner-Straße und Frondsbergstraße in Richtung Calwer Straße (Anlage 4)

Vorteile:

- a) Sperrung des Verkehrs in westliche Richtung und dadurch ein um 1.227 Fahrzeuge täglich verringertes Verkehrsaufkommen aus östlicher Richtung (vgl. Anlage 1)
- b) Keine Umwegfahrten für Anwohner in östlicher Richtung
- c) Keine baulichen Maßnahmen erforderlich

Nachteile:

- a) Die Anlieger der Justinus-Kerner-Straße und der Hallstattstraße sowie die Anwohner des Cottaweges, des Föhrberges und der Charlottenstraße müssen aus Richtung Osten kommend Umwege zurücklegen
- b) Die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge aus östlicher Richtung ist nicht mehr gewährleistet
- c) Die Sperrung kann über die Frondsbergstraße, Hallstattstraße und Justinus-Kerner-Straße umfahren werden, das Verkehrsaufkommen wird teilweise in diese Straßen verlagert

3.4 Einbahnstraßenregelung in der Charlottenstraße zwischen Frondsbergstraße und Justinus-Kerner-Straße in Richtung Stöcklestraße (Anlage 5)

Vorteile:

- a) Sperrung des Verkehrs in östliche Richtung und dadurch ein um 2.327 Fahrzeuge täglich verringertes Verkehrsaufkommen aus westlicher Richtung (vgl. Anlage 1)
- b) Keine Umwegfahrten für Anwohner in westlicher Richtung
- c) Keine baulichen Maßnahmen erforderlich

Nachteile:

- a) Die Anlieger der Justinus-Kerner-Straße und der Hallstattstraße sowie die Anwohner des Cottaweges, des Föhrberges und der Charlottenstraße müssen in Richtung Osten fahrend Umwege zurücklegen
- b) Die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge aus westlicher Richtung ist nicht mehr gewährleistet
- c) Die Sperrung kann über die Justinus-Kerner-Straße, Hallstattstraße und Frondsbergstraße, umfahren werden, das Verkehrsaufkommen wird teilweise in diese Straßen verlagert

4. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt die Variante 3.4, nach der in der Charlottenstraße zwischen Frondsbergstraße und Justinus-Kerner-Straße in Richtung Stöcklestraße eine Einbahnregelung mit der Zulassung für Fahrradverkehr in die Gegenrichtung angeordnet wird. Durch diese verkehrsrechtliche Maßnahme sind bauliche Eingriffe und eine Entwidmung nicht erforderlich. Außerdem ist eine Verkehrsreduzierung um über 50% zu erwarten und die die Anwohner der benachbarten Straßen sind durch diese Maßnahme am wenigsten tangiert.

Aufgrund des reduzierten Verkehrsaufkommens wäre es in diesem Zusammenhang sinnvoll, die Fußgängersignalanlage abzubauen.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Einrichtung der Einbahnstraße belaufen sich auf ca. 500 EUR. Bei Sperrung der Charlottenstraße durch bauliche Maßnahmen variieren die Kosten in Abhängigkeit der jeweiligen Maßnahme. Bei Variante 3.1 würden zusätzlich Kosten für die Anlage eines Wendekreises, bei Variante 3.2. Kosten für 2 Wendekreise anfallen.

6. Anlagen: 5

Anlage 1 Verkehrszählung

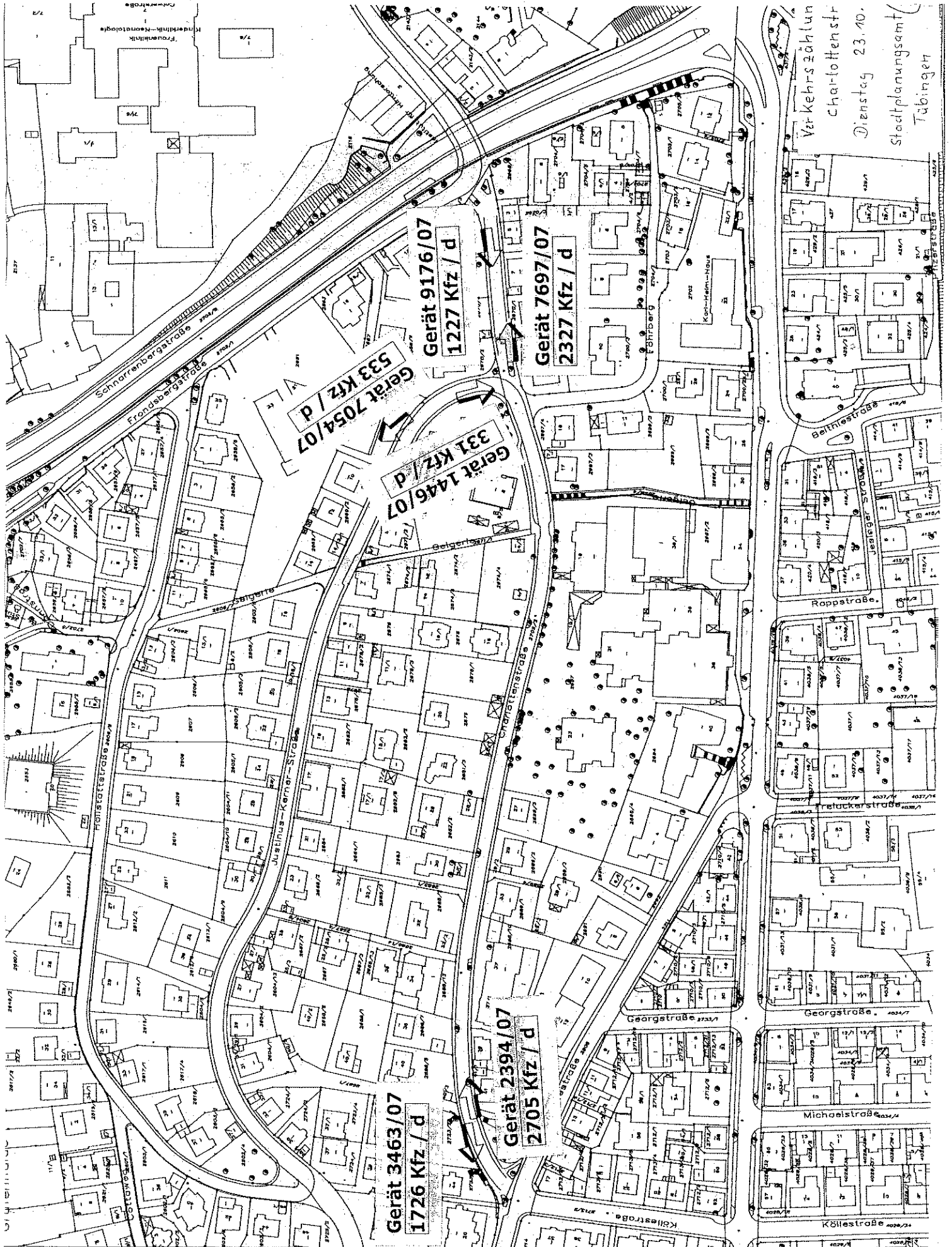
Anlage 2 Variante 3.1

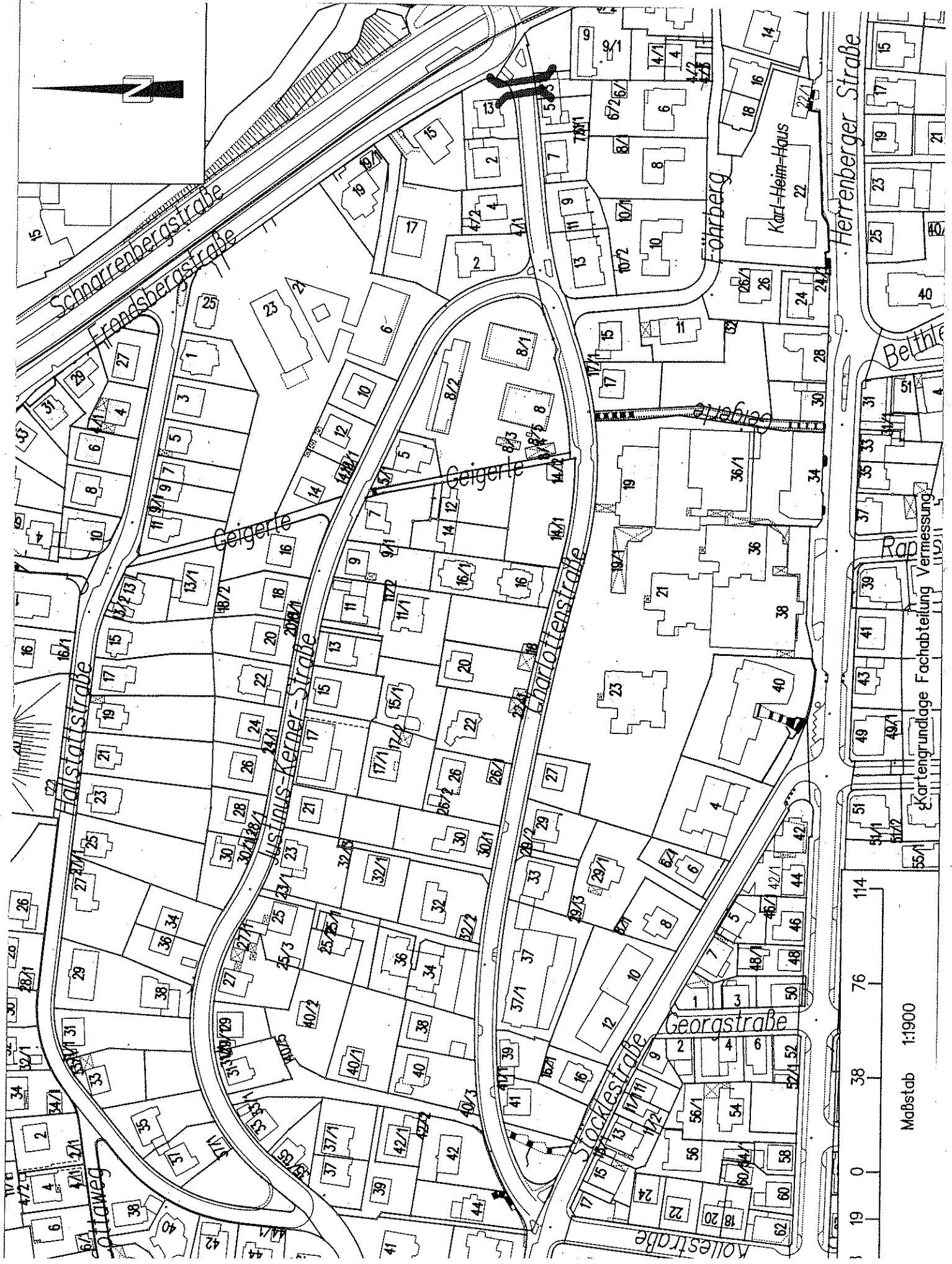
Anlage 3 Variante 3.2

Anlage 4 Variante 3.3

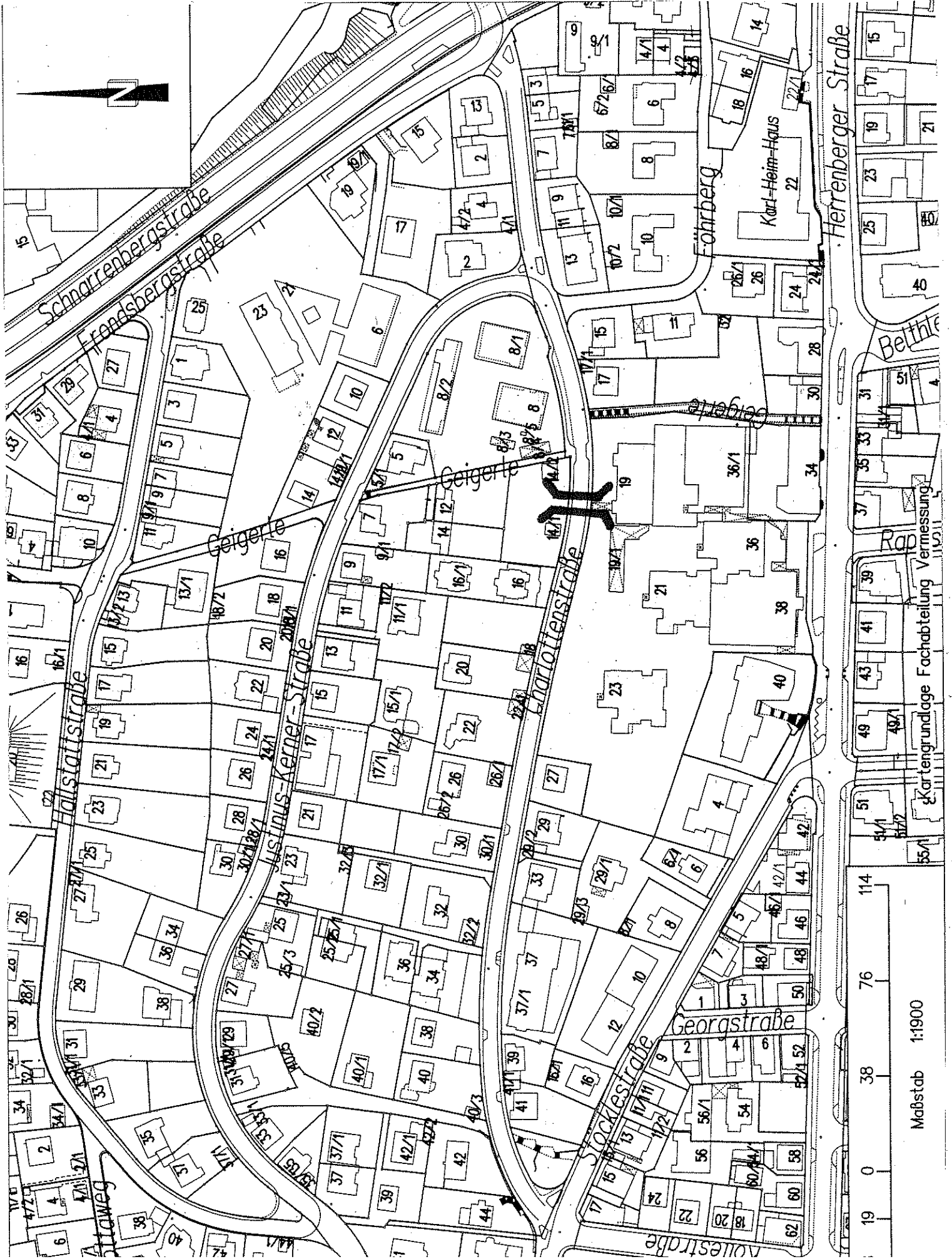
Anlage 5 Variante 3.4.

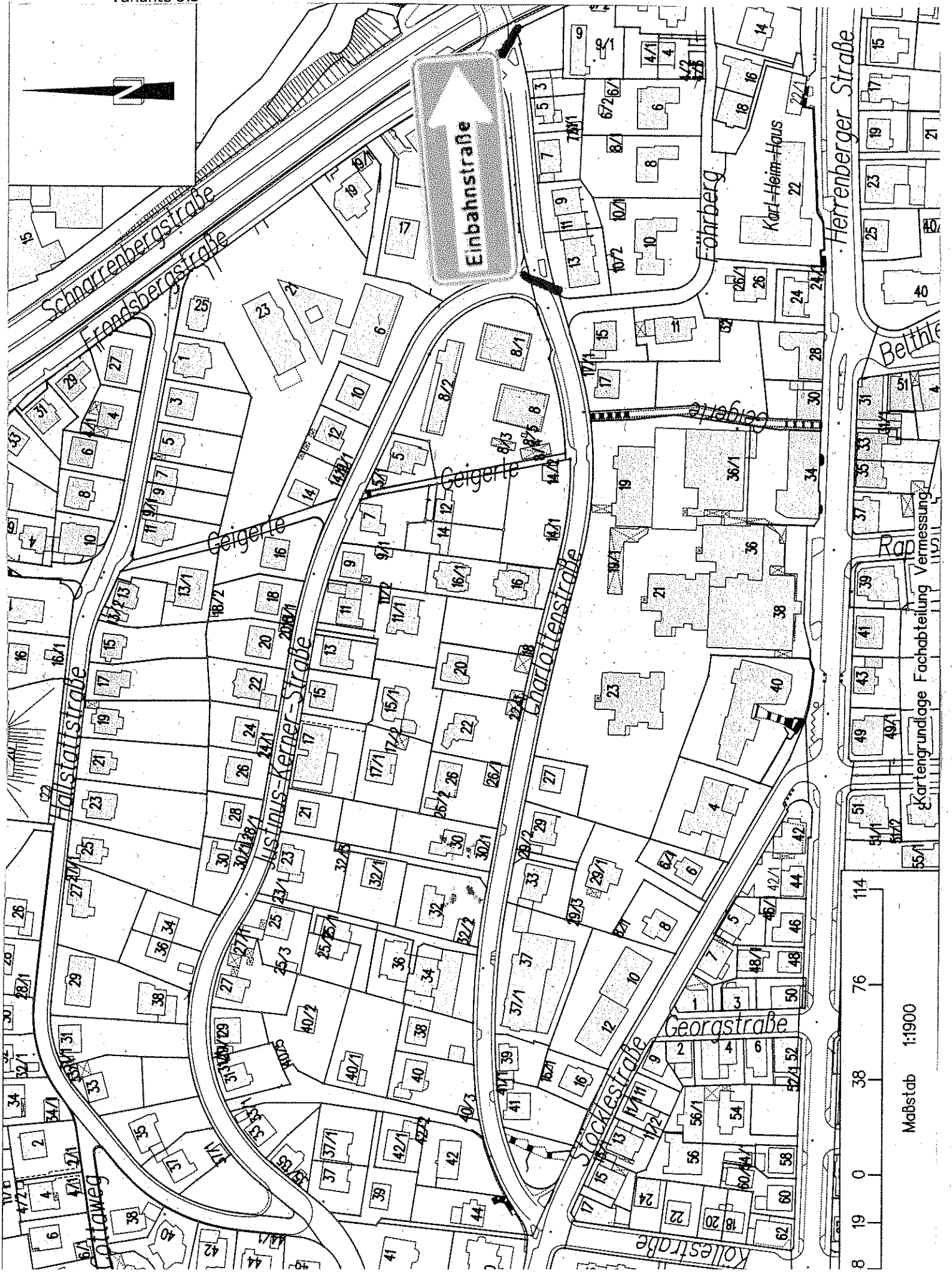
Verkehrszählung vom 23.10.2007



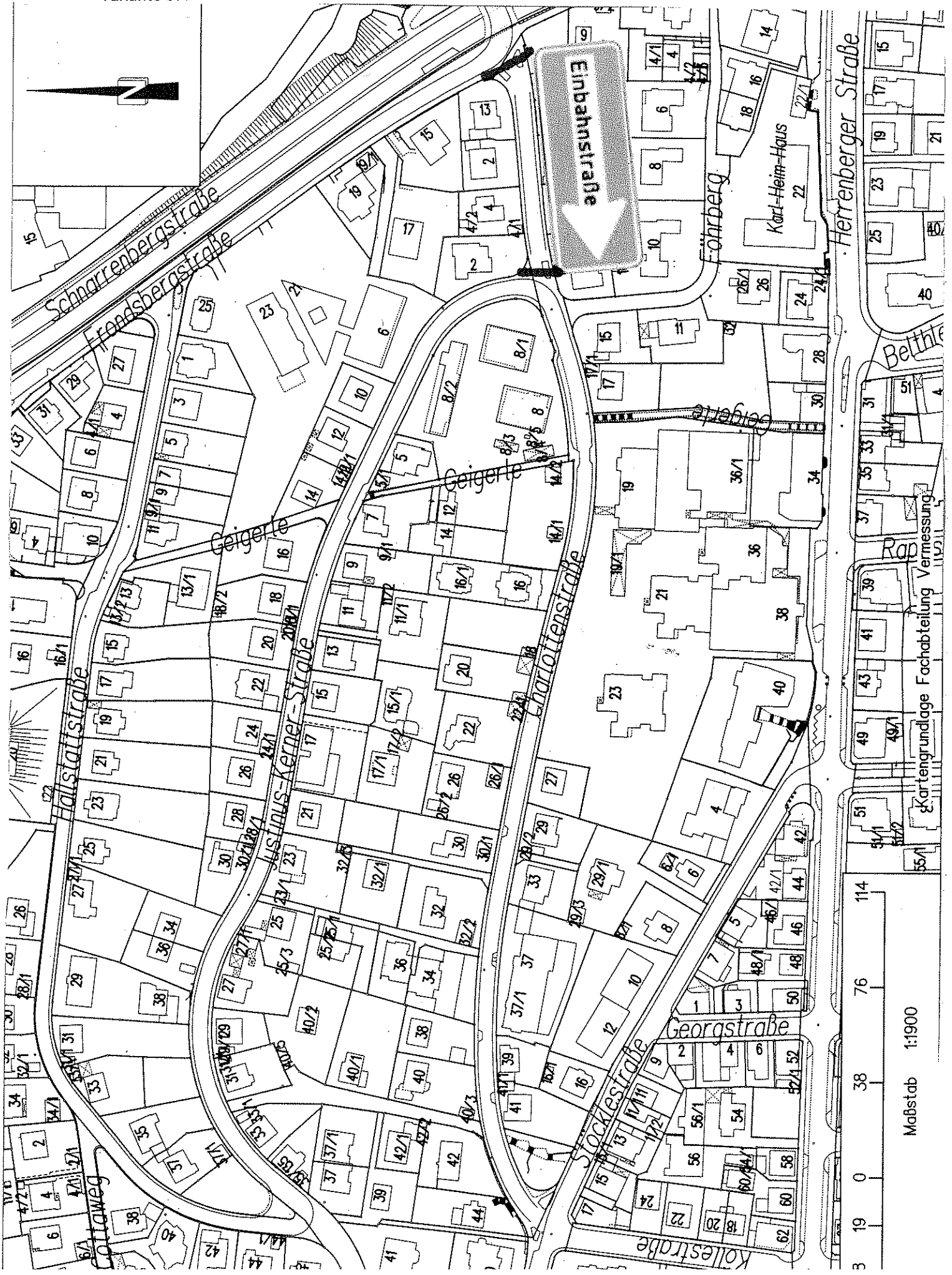


Variante 3.2





Variante 3.4



Maßstab 1:1900

3 19 0 38 76 114