

## Anfrage 4

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Stadtrat	04.11.2019	öffentlich

### **Anfrage der FWG-Stadtratsfraktion; Verkehrsregelung nach Sperrung der Hochstraße Süd**

Vorlage Nr.: 20190647

#### **Stellungnahme der Verwaltung**

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 23. September entschieden, dass die Zurücknahme des Fahrradweges an der Abfahrtsrampe von der Konrad-Adenauer-Brücke zugunsten einer zweispurigen Autostraße weder verkehrlich noch wirtschaftlich nachhaltig sinnvoll ist.

1. Hat die Stadtverwaltung untersucht, ob tatsächlich bei der Brückenabfahrt ein Rückstau von der Wredestraße ein Vorbeifahren Richtung Rheingalerie und Lagerhausstraße verhindert?

Die Untersuchungen haben ergeben, dass sich aus dem Abbiegeverkehr in die Wredestraße in Verbindung mit der folgenden Signalanlage Ludwigsstraße punktuelle Rückstauungen für den Geradeausverkehr Richtung Rheingalerie und Rheinallee ergeben. Diese lösen sich aber regelmäßig wieder auf und ermöglichen so Fahrten für den Geradeausverkehr. Aktuell wird von der Verwaltung eine andere Spuraufteilung an der Zufahrt zur Wredestraße umgesetzt. Eine Spuraddition im Reißverschluss-Verfahren soll hier im Vergleich zu der jetzigen Situation (Abfahrtsrampe ist untergeordnet) eine Reduzierung der Rückstauungen bewirken. Dadurch kann der Geradeausverkehr vor allem in verkehrsstarken Zeiten besser abfließen.

2. Wenn ja, wie würde sich dann eine Aufhebung des Radweges und eine 2. Autospur auswirken?

Durch den Rückbau des Geh- und Radweges zugunsten einer weiteren Kfz-Fahrspur können der Rückstaubereich für in Richtung Wredestraße derzeit punktuell schlecht abfließenden Kfz-Verkehre verlängert werden und in einer Zeiteinheit durchaus mehr Kfz diesen kritischen Bereich der Rampe durchfahren.

Jedoch laufen diese Verkehre dann an den folgenden Signalanlagen wie z.B. an der Kaiser-Wilhelm-Straße, Rheinallee oder Yorckstraße auf und verursachen dort Rückstauungen. Denn obwohl diese Signalanlagen verkehrsabhängig gesteuert werden, wird durch einen

höheren Zufluss pro Zeiteinheit deren Grenze der Leistungsfähigkeit überschritten. Auch sind Probleme bei der Verflechtung der Verkehre in Richtung Rheinallee mit den Verkehren aus dem Zollhoftunnel nicht auszuschließen.

Hinsichtlich der Änderung von Verkehrsführungen ist grundsätzlich darauf zu achten, dass im städtischen Bereich Rettungs- und Einsatzfahrten weiterhin möglichst störungsfrei sein sollten. Daher gilt im Grundsatz, dass Stauungen möglichst vor der Innenstadt und nicht in der Innenstadt entstehen sollen. Genau diese Funktion übernimmt derzeit die Abfahrtrampe von der Konrad-Adenauer-Brücke. Denn wenn diese kritische Stelle durchfahren worden ist, ist ein weitgehend störungsfreier Verkehr im nachfolgenden städtischen Netz möglich.

Es ist in diesem Zusammenhang auch darauf hinzuweisen, dass der Radweg nicht nur allein mit dem Ziel angelegt wurde, den Radverkehr von und nach Mannheim zu erleichtern. Die Anlage des Radweges erfolgte vor allem, um an einer vorhandenen Engstelle eine Gefahrensituation für Radfahrer, aber auch Fußgänger, zu beseitigen. Ein Rückbau des neuen Radweges würde diese Gefahrensituation wieder entstehen lassen.

3. In der Vergangenheit wurde automatische Verkehrsleitsysteme vorgestellt. Wann ist mit einer solchen Einführung zu rechnen? Wie hoch sind die Kosten hierfür?

Das umweltsensitive Verkehrsmanagement wurde im Masterplan Green-City als Maßnahme zur Einhaltung der bisher überschrittenen Immissionsgrenzwerte und Verbesserung der Luftbelastung in der Stadt Ludwigshafen erarbeitet. Das Projekt steht nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit evtl. geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen im Rahmen der Sperrung der Hochstraße Süd.

Das Projekt soll bis Anfang 2021 umgesetzt werden. Die Kosten für die Umsetzung des Rahmenkonzepts zum umweltsensitiven Verkehrsmanagement belaufen sich auf rund 5,1 Mill. Euro, wobei eine 50%-Förderung beantragt wurde. Ein Zuschussbescheid liegt derzeit noch nicht vor.