

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Ortsbeirat Nördliche Innenstadt	05.04.2016	öffentlich

## **Anfrage**

### **Anfrage der GRÜNEN-Ortsbeiratsfraktion Geplante Lichtsignalanlage an der Einmündung der Hohenzollernstraße in die Bürgermeister-Grünzweig-Straße**

Vorlage Nr.: 20162556

In der gemeinsamen Sitzung der Ortsbeiräte Friesenheim und der Nördlichen Innenstadt zu den Änderungen der Baupläne für die Linie 10 am 3.3.2016 wurden die Planungen für die Herstellung einer Lichtsignalanlage an der Einmündung der Hohenzollernstraße in die Bürgermeister-Grünzweig-Straße vorgestellt.

Für die Sitzung des Ortsbeirates der Nördlichen Innenstadt am 05.04.2016 bitten wir die Verwaltung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Während der Vorstellung der geänderten Planungen in der Sitzung am 03.03.2016 erklärte Dezernent Dillinger, dass die Lichtsignalanlage die preiswerteste Variante zur Lösung der Probleme an der Einmündung Hohenzollern- Bürgermeister-Grünzweig-Straße sei. Welche Varianten wurden im Vorfeld diskutiert, die teurer wären? Wir bitten um eine hinreichend genaue Erläuterung der Varianten.
2. Was genau hatten diese Planungen statt der Ampelanlage vorgesehen? Was wären die Vor- und Nachteile im Vergleich zur Variante mit der Ampelanlage.
3. Wie teuer ist gewöhnlich die Planung, der Bau und die Konfiguration einer Ampelanlage in der geplanten Kategorie und wie hoch sind die jährlichen Unterhaltungskosten vergleichbarer Anlagen im Stadtgebiet?
4. Wie lange werden vergleichbare Ampelanlagen in Ludwigshafen durchschnittlich genutzt, bis sie erneuert werden müssen?
5. Wie viele Fahrzeuge fahren an den Knoten Rohrlachstraße-Bürgermeister-Grünzweig-Straße, Hohenzollernstraße- Bürgermeister-Grünzweig-Straße und Erzberger-Straße- Industrie/Bürgermeister-Grünzweig-Straße in welche Richtungen in den Haupt- und in den Nebenzeiten?

6. Was ist das genaue Ergebnis der am 3.3. zugesagten Prüfung der angeregten Lösung, den Verkehr im Ein- bzw. Ausmündungsbereich der Hohenzollernstraße nur noch in eine Richtung zu führen und die Verteilung der insgesamt vorhandenen Verkehre über die Querspangen Pettenkoflerstraße oder Pettenkoflerstraße/Erzbergerstr. vorzunehmen?
7. In welcher Form hat die Stadtverwaltung die Interessen von Fußgängern im Kreuzungsbereich berücksichtigt. Und zwar nicht nur bezüglich der Sicherheit sondern auch bezüglich der Attraktivität von Fußwegen?
8. In welcher Weise hat die Stadtverwaltung die Pläne für einen durchgehenden Grünzug vom Ebertpark zum Rhein berücksichtigt, dessen Herstellung im Zuge der Diskussion um die geplante Stadtstraße und City-West auch die Oberbürgermeisterin über die Presse wieder in Aussicht gestellt hat.
9. Hält die Stadtverwaltung die Umsetzung der zuletzt vorgelegten Pläne für geeignet, den Grünzug an dieser Stelle für Fußgänger attraktiv auszugestalten und damit das zu Fuß gehen zu befördern und wenn ja, was sind die Gründe für diese Einschätzung?
10. Im LärmAtlas ist der östliche Bereich der Hohenzollernstraße deutlich mit Lärm belastet. Das hängt sicher auch mit dem Anfahren vieler Kfz an den Kreuzungen zusammen. Wäre es nicht deutlich leiser, wenn in die Hohenzollernstraße nur noch Autos von Osten kommend einfahren würden, die dann im folgenden Verlauf komplett durchfahren könnten?
11. Wie groß wird mit der geplanten Ampelanlage, die an den bisherigen Flächen für Straßen nichts ändert, der Anteil der Verkehrsflächen für Kfz und Straßenbahnen an der Gesamtfläche im Kreuzungsbereich Rohrlachstraße, Bürgermeister-Grünzweig- und Hohenzollernstraße sein. Siehe auch der kopierte Bereich aus dem Stadtplan.



(c) copyright Stadt Ludwigshafen am Rhein

**Begründung:**

Mit der vorgelegten Planung bleibt der gesamte Kreuzungsbereich für Fußgänger monströs und verhindert jeden Versuch im Ansatz, dort einen Grünzug durchzuziehen. Das widerspricht den Interessen der BewohnerInnen Nord/Hemshof, da ein vernünftiger fußläufiger Zugang zu Grünflächen über Jahrzehnte hinaus verbaut wird. Der Zugang zu Grünflächen und ein guter ÖPNV aber ist für gut ausgebildete Menschen ein wichtiger Faktor bei der Entscheidung für den Wohnort. Damit bleibt Nord/Hemshof für bestimmte Menschen zum Wohnen unattraktiv.