

Titel der Drucksache:

Gutenbergstraße - Variantenuntersuchung

Drucksache

**1545/18**

Bau- und  
Verkehrsausschuss

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	21.01.2019	nicht öffentlich	Vorberatung
Bau- und Verkehrsausschuss	21.02.2019	öffentlich	Entscheidung

#### Beschlussvorschlag

Die Querschnittsvariante 01 (Anlage 1) wird als Vorzugsvariante beschlossen und stellt die Planungsgrundlage für die Straßenraumumgestaltung im Zuge der anstehenden Baumaßnahme in der Gutenbergstraße dar.

21.01.2019 gez. A. Bausewein

Datum, Unterschrift

<b>Nachhaltigkeitscontrolling</b> <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	<b>Demografisches Controlling</b> <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
<b>Finanzielle Auswirkungen</b> <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja →	<b>Nutzen/Einsparung</b> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt			
↓	Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
<b>Deckung im Haushalt</b> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	<b>Gesamtkosten</b>			
↓				
	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben		EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
<input type="checkbox"/> <b>Deckung siehe Entscheidungsvorschlag</b>				

#### Fristwahrung

Ja  Nein

#### Anlagenverzeichnis

- Anlage 01 – Variante 1
- Anlage 02 – Variante 2
- Anlage 03 – Variante 3
- Anlage 04 – Variante 4
- Anlage 05 – Variante 5
- Anlage 06 – Variantenvergleich
- Anlage 07 – Protokoll Arbeitskreis Radverkehr am 12.09.2018 (nicht öffentlich)

Die Anlagen liegen im Bereich OB und den Fraktionen zur Einsichtnahme aus.

#### Sachverhalt

Der Verkehrsentwicklungsplan, Teil Radverkehr (Stadtratsbeschluss DS 1509/14 vom 26.11.2014) weist für die Gutenbergstraße und die östliche Blumenstraße eine innerstädtische Hauptroute für den Radverkehr aus, für die Handlungsbedarf mit höchster Priorität besteht.

Mit der Drucksache 0498/17 beschloss der Bau- und Verkehrsausschuss am 02.11.2017 die "Konzeptstudie zur Einordnung von Radverkehrsanlagen im Straßenzug Blumenstraße/ Gutenbergstraße". Die darin enthaltene Vorzugsvariante (hier: Variante 1) bildet die Handlungsgrundlage der Verwaltung für weitere Planungsschritte.

Die für das Jahr 2019 vorgesehene Fernwärmeerschließung für das Wohngebiet Andreasgärten durch die Gutenbergstraße bietet die große Chance für eine zeitnahe und kostengünstige Umsetzung der geplanten Radverkehrslösung. Durch den beabsichtigten Mitwirkungsbedarf der ThüWa, der SWE Strom und des Entwässerungsbetriebes in Verbindung mit einer notwendigen Gehweginstandsetzung ist eine Koordinierung der Baumaßnahmen und damit verbunden eine verbindliche Querschnittsfestlegung des Straßenraumes in der Gutenbergstraße erforderlich. Im Vorfeld der BUGA ist zudem geplant, die Freifläche an der Blumenstraße hochwertig umzugestalten. Der Vorentwurf dazu wurde mit der DS 1356/18 am 24.07.2018 vom BUGA Ausschuss beschlossen. In diesem Entwurf und der weiterführenden Planung sind bereits wesentliche Elemente der mit der Konzeptstudie beschlossenen Radverkehrsanlagen im Bereich der Blumenstraße berücksichtigt. Für die durchgängige Radverkehrsanlage zwischen dem Knoten Andreaskavalier und dem Gutenbergplatz sind zudem wichtige Verknüpfungspunkte und Anschlussbereiche zwischen den einzelnen Planungen verbindlich festzulegen.

Wie bereits in der DS 0498/17 beschrieben, ist die Realisierung der Vorzugsvariante mit dem Verlust von acht Kfz-Stellplätzen in der Gutenbergstraße verbunden. Mit der Veröffentlichung des Beschlusses zur Konzeptstudie äußerten betroffene Anwohner der Gutenbergstraße massive Kritik an dem zu erwartenden Stellplatzverlust, auch unter Bezugnahme auf weitere angrenzende Planungen. Durch die Verwaltung wurde daraufhin eine Überarbeitung des Konzeptes mit dem Ziel der Minimierung von Stellplatzverlusten bei einer gleichzeitigen Sicherung von Mindestqualitäten für Fußgänger und Radfahrer zugesichert.

Daraufhin untersuchte die Verwaltung in intensiver ämterübergreifender Abstimmung vier weitere Varianten (Varianten 2 - 5) zur Einordnung von Radverkehrsanlagen, mit denen Anzahl und Anordnung der Stellplätze erhalten werden könnte. In dieser hier vorgestellten Untersuchung wurde auch die Vorzugsvariante 1 nochmals durch einen Flächentausch geringfügig modifiziert. Diese Lösung lässt eine verbesserte Akzeptanz durch Radfahrer erwarten, die Grundzüge der Lösung blieben aber unverändert.

Bei Variante 2 wird der Radverkehr stadteinwärts auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn, stadtauswärts auf einem Radweg hinter dem Parkstreifen geführt. Mit dieser Variante hätten die Stellplätze auf der Nordseite auch bei Wahrung einer akzeptablen Qualität für den Radverkehr weitgehend erhalten werden können. Auf Grund der notwendigen Vergrößerung des Abstandes zwischen Gebäudefassade und Straßenraum wurde diese Lösung aus brandschutztechnischen Gründen abgelehnt. (Überschreitung der max. Abstandsflächen zu den Gebäuden).

Die Varianten 3 und 4 sehen jeweils einen durch Bord abgesetzten Zweirichtungsradweg vor – Variante 3 an der Nordseite hinter dem Parkstreifen, Variante 4 an der Südseite neben der Fahrbahn.

Bei beiden Varianten entstehen Nachteile für die Radfahrer mit Ziel/ Quelle Gutenbergstraße, da sie jeweils die Fahrbahn ungesichert queren oder große Umwege bis zur nächsten LSA in Kauf nehmen müssen.

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit erfordert aufwändige Maßnahmen, auch da es sich um einen stark frequentierten Schulweg handelt.

Variante 3 führt zu einer inakzeptablen Qualität für den fließenden Verkehr. Jeder Halte- und Einparkvorgang würde in Folge einer nicht mehr gegebenen Vorbeifahrmöglichkeit den Verkehr auf dem Stadtring massiv beeinträchtigen.

Insbesondere bei Variante 4 ergeben sich für den Radverkehr zahlreiche Nachteile: Durch die

Vielzahl von Grundstückszufahrten und den rückwärtigen Parkstreifen zwischen Bäumen und Leuchten wird der Zweirichtungsradweg ständig überfahren, durch Rangieren bei komplizierten Einparkvorgängen auch mehrmals. Dabei herrschen suboptimale Sichtverhältnisse.

Auf Grund der angespannten Parkraumsituation im Gebiet ist ein häufiges Parken in "zweiter Reihe" auf dem Radweg", vor allem durch Kurier-,Express- und Lieferdienste vorhersehbar.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit erscheint die Variante als höchst problematisch.

Daher wird die Planung von innerstädtischen Zweirichtungsradwegen von Seiten der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) auch kritisch eingeschätzt und nur nach sehr sorgfältiger Prüfung und Sicherung der Konfliktpunkte empfohlen.

Mit Variante 5 können nur stadteinwärts Vorteile für den Radverkehr, der auf Schutzstreifen geführt wird, erreicht werden. Die Mischung von Fuß- und Radverkehr stadtauswärts (gemeinsamer Rad - Gehweg) entspricht nicht zeitgemäßer Qualitäten für Fuß- und Radverkehr und kann daher nicht das Ziel einer Neuplanung sein.

Im Variantenvergleich (Anlage 6) werden die Auswirkungen der unterschiedlichen Querschnittsgestaltungen auf alle Verkehrsarten dargestellt und bewertet.

Bei gleichberechtigter Betrachtung aller Verkehrsarten und Abwägung der Vor- und Nachteile für die betrachteten verkehrlichen Nutzungsansprüche sowie der Berücksichtigung von Brandschutzanforderungen zeigt die Variante 1 eindeutig die besten Ergebnisse.

Sie bietet für den Fuß - und Radverkehr eindeutig Vorteile. Der Radverkehr stadteinwärts wird auf Schutzstreifen geführt; stadtauswärts auf baulich abgesetztem Radweg entgegen der Einbahnstraße hinter dem Parkstreifen. Einparkende Kfz und stadtauswärts fahrende Radfahrer stehen in gutem Sichtkontakt.

Für Fußgänger an der Südseite verbessert sich die Situation durch Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn; damit entfällt die bisherige Einschränkung des Gehweges durch parkende Kfz. Überdies werden die durch das Parken stark verdichteten Wurzelbereiche der Straßenbäume entlastet.

Als Fahrbahn stehen inklusive Schutzstreifen 5,55m Breite zur Verfügung, so dass im Ausnahmefall ein Pkw an einem stehenden Müllfahrzeug mit der zulässigen Überfahrung des Schutzstreifens vorbeifahren kann.

Ausgehend von den städtebaulich-verkehrlichen Entwicklungszielen in diesem Gebiet ist eine Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer im Sinne urbaner Freiraumqualität zwingend geboten. Die dargestellte Lösung stellt eine Aufwertung der Fuß- und Radverkehrserschließung der Wohngebiete und des Gutenberggymnasium dar und bietet eine deutlich verbesserte gute Anbindung des künftigen BUGA-Standortes Petersberg. Die Trennung von Fuß- und Radverkehr ist hierbei ein entscheidendes Qualitätskriterium.

Den einzigen Nachteil bildet der weitere Verlust von Stellplätzen in einem bereits von Stellplatzdefiziten charakterisiertem Gebiet. .

Vom Arbeitskreis Radverkehr, dem die neue Sachlage in seiner Sitzung am 12.09.2018 erläutert wurde, erfolgte nochmals ein klares Votum für Variante 1.

In der Gesamtabwägung aller Interessen an den knapp bemessenen öffentlichen Raum empfiehlt die Verwaltung die vorgestellte Variante 1 auch weiterhin als Grundlage der anstehenden Straßenraumumgestaltung zu favorisieren. Der bisher stark vom Kfz Verkehr geprägte

Straßenraum sollte gerechter allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt werden. Nur so lässt sich die Lebensqualität steigern und das Wohnquartier attraktiver gestalten.

---