



## BESCHLUSSVORLAGE

**Federführung:**

FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 307/11

**Sachbearbeitung:**

Ressler, Gerhard  
Frühwirth, Oskar  
Oberacker, Hans

**Datum:**

05.07.2011

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

**Sitzungsdatum**

21.07.2011

**Sitzungsart**

ÖFFENTLICH

**Betreff:** Umgestaltung der westlichen Alleenstraße

**Bezug:** Vorl. Nr. 082/11 (Antrag der SPD vom 14.02.2011)  
Vorl. Nr. 188/11 (Antrag LUBU/Die Linke vom 19.04.2011)  
Mdl. Bericht im BTU am 24.03.2011

**Anlagen:** Anlage 1: Lageplan und Aufgabenstellung Alleenstraße  
Anlage 2: Westliche Alleenstraße – Straßenräumliche Bewertung  
Anlage 3: Variantenübersicht Alleenstraße West

**Beschlussvorschlag:**

1. Über die zukünftige Gestaltung der Alleenstraße wird einschließlich der verlängerten Achse in Richtung B 27/ Friedrich-Ebert-Straße im Gesamtzusammenhang nach Hinzuziehung externer Sachverständiger entschieden.
2. Bis zu einer Klärung der endgültigen Querschnittsgestaltung und Radverkehrsführung in der gesamten Alleenstraße bleibt im westlichen Teilabschnitt die Gehwegfreigabe für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung erhalten. Zum Reduzieren der Konflikte zwischen Rad- und Fußgängerverkehr und zur Verbreiterung der derzeit ungenügenden Sicherheitsabstände wird die Beleuchtung zur Fahrbahn hin versetzt.
3. Das Konzept eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs“, gemäß dem Antrag der LUBU/Die Linke vom 19.04.2011 (Vorl. Nr. 188/11) wird für die westliche Alleenstraße nicht weiter verfolgt.

**Sachverhalt/Begründung:**

**Ausgangslage**

Das Fällen der teilweise abgestorbenen Bäume in der westlichen Alleenstraße sowie Beschwerden über die Führung des Radverkehrs wurden zum Anlass genommen, nach kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten für diesen Straßenabschnitt zu suchen (vgl. auch Antrag der SPD vom 14.02.2011, Vorl. Nr. 082/11). Bereits am 24.03.2011 wurden im BTU verschiedene

Varianten vorgestellt und vor allem in Bezug auf die verkehrsrechtlichen Regelungsmöglichkeiten diskutiert. Mit der jetzigen Vorlage werden die Varianten ergänzt (z. B. auch der Vorschlag nach einem Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich gemäß Antrag LUBU/Die Linke vom 19.04.2011, vgl. Vorl. Nr. 188/11) und je nach baulichem Aufwand neu zusammengestellt (geänderte Nummerierung). Vorgeschlagen werden zwei kurzfristige Umgestaltungsvarianten sowie eine aufwendigere Umbaumaßnahme.

## **Zu 1.: Betrachtung der Alleenstraße im Gesamtzusammenhang**

Zur Klärung der Gestaltung der Alleenstraße und der geeigneten verkehrsrechtlichen Regelungsmöglichkeiten ist im innerstädtischen Gesamtzusammenhang abzuwägen, welche Funktionen die Alleenstraße für die Erschließung der südlichen Innenstadt für Fußgänger-, Rad- und Kfz-Verkehr erfüllen soll. Dies kann z. B. im Rahmen des Vorhabens „Klimaneutrale Kommune – Fortschreibung des Rad- und Fußwegenetzes“ erfolgen.

Der gesamte Verlauf der Alleenstraße fällt durch gestalterische und verkehrliche Mängel auf (z. B. fehlende Sichtfelder bei Einmündungen, Unfälle im Radverkehr, Widerspruch zwischen Rad- und Gehwegbreite im Verhältnis zur hohen Radverkehrsdichte, provisorisch anmutende Gestaltung, s. Anlagen 1 und 2). Aufgrund der höheren Raddichte liegt der Schwerpunkt der Probleme sogar eher im Teilabschnitt östlich des Schulcampus. Diese Fehler sollen mit einem Gesamtkonzept aus einem Guss, das je nach Nutzungsansprüchen durchaus unterschiedlich gestaltete Teilabschnitte und Realisierungshorizonte enthalten kann, nachhaltig korrigiert werden. Dazu bedarf es weitergehender Untersuchungen **in einem größeren Zusammenhang**.

Vor allem folgende Aufgaben sind zu lösen:

- Einhalten der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben nach der StVO-Novelle 2009 (Regelbreiten, Fahrbahnführung, notwendige Aufhebung der Rad-Benutzungspflicht).
- Bewertung von Nutzen und Kosten einzelner Gestaltungsvarianten, vor allem die Frage ob der gesamte Querschnitt verändert oder nur halbseitig optimiert werden soll. Ein Vollausbau wäre zwar aufwendiger, würde aber auch Mängel auf der Südseite der Alleenstraße beheben wie beispielweise den engen Gehweg und den schmalen Längsparkstreifen.
- Bewertung möglicher geänderter Verkehrsführungen für die Erschließung sowohl im Kfz- wie im Radverkehr (Verlagerungen, Erreichbarkeiten, Vermeiden von Durchgangsverkehr im Umfeld des Schulcampus, Auswirkungen auf Signalschaltungen).
- Möglichkeiten zur Verbesserung und Abhängigkeiten der Gestaltung für die gesamte Radachse in Richtung Oststadt (Querung der B 27, Entflechtung im Abschnitt Forum/Bärenwiese und Weiterführung im Bereich der östlichen Friedrich-Ebert-Straße). Hier wirken sich verschiedene Varianten wie z. B. eine Fahrradstraße oder eine Richtungstrennung des Radverkehrs auf die Führung im weiteren Verlauf aus.
- Möglichkeiten und Einsatzgrenzen einer Fahrradstraße im Zuge dieser Hauptachse sind aufgrund praktischer Erfahrungen andernorts auszuloten. Dazu wird die Beteiligung externer Fachgutachter mit langjährigem praktischem Erfahrungshorizont dringend empfohlen.

Es wird angestrebt, dieses Konzept bis zum ersten Quartal 2012 ggf. in verschiedenen Alternativen auszuarbeiten.

## **Zu 2.: Kurzfristige Verbesserung in der westlichen Alleenstraße**

Die bisherige **funktionale Überfrachtung des Straßenraums der westlichen Alleenstraße** (Radachse, Parken, Bäume) hat insbesondere zu Minimalmaßen und dadurch zu funktionalen Defiziten und Konflikten geführt. Mit Entfernen der Bäume hat sich die Situation leicht verbessert,

entspricht jedoch nicht den Ansprüchen der StVO-Novelle (z. B. fehlende Sicherheitsabstände, gemischte Führung mit Fußgängern nur in unvermeidbaren Fällen zulässig, s. Anlage 2).

Da die Raddichte hier gering ist und bislang keine Häufung von Unfällen auftrat, wird zeitlich begrenzt eine **kostengünstige Sofortmaßnahme** vorgeschlagen (ca. 5.000 – 7.000 €, s. Anlage 3 – Variante 1). Regelmäßige Verkehrskontrollen im Rahmen der üblichen Überwachungsrundgänge vermindern die bereits absehbare Zunahme illegalen Gehwegparkens nach Fortfall der Bäume.

### Zu 3.: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Ein „**Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich**“ ist im Gegensatz zum „Verkehrsberuhigten Bereich“ (Zeichen 325 StVO) dadurch gekennzeichnet, dass:

- der Kfz-Verkehr Vorrang hat und folglich die Fußgänger wie in anderen Verkehrsstraßen die Fahrbahn zügig und auf kürzestem Weg queren müssen,
- der Kfz-Verkehr keine Schrittgeschwindigkeit fahren muss (sondern z. B. 20 km/h),
- die Fahrbahn zum Gehweg deutlich abgegrenzt ist (z. B. durch Pflasterrinnen); es gilt das Trennungsprinzip (kein Mischprinzip),
- die Aufenthaltsfunktion überwiegt (explizit angesprochen werden dabei meist eine hohe Geschäftsdichte und Außenbewirtschaftung),
- es sich um einen zentralen städtischen Bereich handeln muss.

Grundsätzlich sollen nach § 45 Abs. 9 StVO Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, „...wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.“ Ferner „...dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“

Die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs wird innerhalb der ohnehin bestehenden Tempo 30 Zone nicht für notwendig erachtet, da:

- es keine besonderen Anforderungen aus Aufenthaltsfunktionen oder einen intensiven flächenhaften Querungsbedarf im Verlauf des gesamten Streckenabschnitts gibt,
- aufgrund der geringen Verkehrsmenge und des kurzen Streckenabschnitts keine besonderen Gefährdungen auftreten,
- keine besonderen sonstigen Umfeldbelastungen (Lärm, Abgase) festzustellen sind, die sich zudem durch ein hoctouriges Fahren im niedrigeren Gang verstärken könnten.

Mit einer Straßenumgestaltung und der nach StVO anzustrebenden Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn können funktionale Mängel auch für den Fußgängerverkehr beseitigt werden. Es wird deshalb derzeit kein Anlass gesehen, eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen. Der Sinn von Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen ist die gesteigerte Verträglichkeit bei intensiver Überlagerung von Durchgangsverkehr und Aufenthaltsfunktionen. Dies ist in der Alleenstraße nicht gegeben. Die Maßnahme würde überwiegend eher als Schikane empfunden.

Soll die Aufenthaltsfunktion der westlichen Alleenstraße bewusst gefördert werden, müsste auf das Längsparken verzichtet werden, um Platz für die entsprechende Möblierung zu gewinnen und den engen Straßenraum großzügiger für diese Funktion zu gestalten (vgl. Entwurfsbeispiel Anlage 3 – Variante 7). Es ist aber aufgrund der heutigen Nutzungsstruktur fraglich, ob dieses Angebot tatsächlich ausreichend angenommen würde, da es im Umfeld zahlreiche platzartige Aufenthaltsbereiche teilweise mit Außenbewirtschaftung gibt. Der Alleenstraße fehlt die Dichte von beidseitigen außenorientierten Randnutzungen wie sie beispielsweise die Myliusstraße aufweist.

Hinsichtlich der Nutzungsstruktur weist der Abschnitt der Alleenstraße zwischen der Solitudestraße und der Seestraße am ehesten das Potential für einen „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ auf, da hier intensiver Querungsbedarf und Fußgänger-Längsverkehr zwischen Schulhöfen, der Fußgängerzone sowie einzelnen gastronomischen Betrieben und Läden bestehen. Auch außerhalb

der Schulzeiten findet hier noch regelmäßig mit höherer Dichte Fußgängerverkehr statt (z. B. Verbindungen zwischen Parkhaus Solitude und Fußgängerzone Seestraße, Myliusstraße und Parkplatz Bärenwiese). Bei einer nicht-symmetrischen Aufteilung des Straßenraums mit Verzicht auf das Parken wären einseitig großzügige Aufenthaltsbereiche denkbar, die von Pizzeria und Imbissstube zur Außenbewirtschaftung genutzt werden könnten bzw. die mittelfristig Anreiz für die Ansiedlung weiterer Betriebe dieser Art geben. Eventuell könnte auch auf die hässlichen und den Gehweg erheblich einschränkenden Absperrgitter an den Ausgängen der Schulhöfe verzichtet werden.

## Weiterführende Informationen

In der Anlage 3 sind verschiedene Umgestaltungsvarianten für den **Teilabschnitt der westlichen Alleenstraße** je nach Eingriffstiefe vergleichend gegenüber gestellt:

- A: ohne Fahrbahnverbreiterung,
- B: mit einseitiger Verbreiterung der Fahrbahn,
- C: mit Vollausbau.

Die in jeder Kategorie bevorzugte Lösung ist hervorgehoben (grün hinterlegt). Danach bieten sich **kurzfristig zwei Varianten** an:

### **Variante 1: Rad in Richtung Myliusstraße auf dem Gehweg mit Versetzen der Leuchten.**

Die Variante beseitigt grobe Konflikte und Abstandsprobleme indem der für Rad- und Fußverkehr verfügbare Gehwegbereich durch Versetzen der Leuchten auf ca. 3,50 m (einschließlich notwendiger Sicherheitsabstände) aufgeweitet wird. Da die Lösung nicht mit der StVO-Novelle 2009 konform geht, sollte sie nur als Provisorium umgesetzt werden.

**Kosten gering: ca. 5.000 - 7.000 €.**

### **Variante 4: Freigabe der Fahrbahn entgegen der Einbahnrichtung.**

Die Variante wäre eine angemessene Alternative (kurz- oder mittelfristig umsetzbar), die den Regelungen der StVO entspricht (Freigabe des Radverkehrs auf einer auf 4,00 bis 4,50 m verbreiterten Fahrbahn entgegen der Einbahnstraße). Sie könnte eine dauerhafte Lösung darstellen und bedeutet den Verzicht auf Bäume und auf eine weitergehende Mängelbeseitigung (enger Gehweg und Parkstreifen auf der Südseite).

**Kosten mittel: ca. 65.000 €.**

**Mittel- bis langfristig** wird folgende Alternative empfohlen:

### **Variante 6: Vollausbau als Fahrradstraße oder freigegebene Einbahnstraße.**

Diese Variante optimiert den Gesamtquerschnitt unter Beibehalten der Einbahnrichtung für den Kfz-Verkehr mit ausreichenden Gehwegen und breiterem Parkstreifen. Sie hält folgende Optionen offen:

- Radverkehrsführung entgegen der Einbahnrichtung auf der Fahrbahn oder als Fahrradstraße. Die Fahrradstraße ist in diesem Abschnitt nicht zwingend notwendig (Freigabe der Einbahnstraße ausreichend). Umstritten ist in diesem Zusammenhang die Verträglichkeit mit der derzeitigen Kfz-Verkehrsmenge. Dies ist mit ein Grund für die Auswertung externer Erfahrungen mit Fahrradstraßen.
- Baumpflanzungen durch Unterbrechen des Parkstreifens.

Der Vollausbau weist den höchsten Nutzen auf, ist aber auch teuer.

**Kosten sehr hoch: bei hochwertiger Gestaltung über 425.000 €.**

## Ausblick östliche Alleenstraße

In der innerstädtischen Tempo 30 Zone entspricht der nutzungspflichtige Radweg (blaues Schild) nicht der StVO. Kurzfristigste Lösung wäre zwar die Freigabe des Gehwegs in beiden Richtungen. Dies steht jedoch augenfällig im Widerspruch zu den Radverkehrsmengen. Die Freigabe der Einbahnstraße oder eine Fahrradstraße entsprechend Variante 6 sind hier ebenfalls kritisch zu prüfen. Ein Optimieren des gesamten Querschnitts scheint langfristig unausweichlich, zumal das Straßenbild städtebaulich keinen hochwertigen Eindruck hinterlässt:

- Eingeschränkte Gehwegbreite insbesondere bei den oft in Gruppen laufenden Fußgängern (Nähe zum Forum).
- Provisorisches Anflücken des Radweges mit teilweise maroden Kunststoffrandsteinen.
- Optisch und vom Fahrkomfort wenig ansprechende Querneigungen.
- Hohe Bedeutung für Touristen, die zum Teil den Weg zwischen Bahnhof und Forum zu Fuß oder auch über den ausgewiesenen Weg ins Neckartal mit dem Rad über diese Achse zurücklegen.

Diese Straße wird vom Fachbereich Tiefbau und Grünflächen deshalb der zweithöchsten Prioritätsstufe für eine Sanierung geführt.

### **Finanzierung der Maßnahmen in der westlichen Alleenstraße**

Die Sofortmaßnahme (Variante 1, Versetzen der Leuchten) ist durch die Mittel für die Straßenunterhaltung des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen gedeckt.

Die kurzfristige Alternative (Variante 4: Fahrbahnaufweitung, Freigabe der Einbahnrichtung für Radverkehr) kann aus der Haushaltsstelle für den Radverkehr finanziert werden.

Für den Vollausbau der Alleenstraße (eventuell der gesamte Streckenverlauf) ist im Rahmen der Haushaltsplanung eine Sonderhaushaltsstelle einzurichten, wenn diese Maßnahme mittelfristig umgesetzt werden soll.

### **Unterschriften:**

**Martin Kurt**

### **Verteiler:**

DII, DIII, R05, 20, 32, 67, 68, Beirat für Verkehr