

Anlage 3 zur Vorlage 307/11: Variantenübersicht Alleenstraße West (Myliusstraße – Solitudestraße)

A: Varianten ohne Fahrbahnverbreiterung (Bestand 3,30 m)			
Variante	0. Bestand: Rad in Gegenrichtung auf dem Gehweg zugelassen 	1. Rad in Gegenrichtung auf dem Gehweg zugelassen mit Versetzen der Leuchten 	2. Freigabe der Fahrbahn entgegen der Einbahnrichtung (Fahrbahn beengt)
	Kosten: ca. 5.000 €. Intensivere Überwachung, provisorisches Verfüllen der Baumroste. Konflikte zwischen Rad und Fußgänger bleiben bestehen. StVO: Nicht eingehalten, da Radführung zu Lasten der Gehwegbreite; Verlagerung des Radverkehrs in den Seitenraum nicht unabdingbar. Verkehrliche Bewegungsräume unterschritten, wenn die Rinne als Trennung Rad-/Fußweg gesehen wird. Bäume: nicht möglich. Fazit: Situation ist kurzfristig zu ändern.	Kosten: ca. 7.000 € als Provisorium; ca. 28.000 € mit Ausbau. Versetzen der Leuchten, Verfüllen der Baumroste und neue Pflasterung im Bereich der Roste. Konflikte zwischen Rad und Fußgänger abgemindert. StVO: Nicht eingehalten, da Radführung zu Lasten der Gehwegbreite; Verlagerung des Radverkehrs in den Seitenraum nicht unabdingbar. Verkehrliche Bewegungsräume mit Mindestmaßen eingehalten. Bäume: nicht möglich. Fazit: Nur als Übergangslösung ohne Verfüllen der Baumroste denkbar. Als Ausbau zu teuer für eine ungenügende Lösung.	Kosten: ca. 18.000 € (ohne Baum-Kosten). Leuchten bleiben, Hochbeete mindern Salzeintrag bei Bäumen. Konflikte zwischen Rad und Kfz (siehe StVO). StVO: Mindestmaß (3 m Fahrbahn mit Ausweichstellen) nur formal eingehalten, da notwendiges Ausweichen bei Gegenverkehr spitzwinkliges Überfahren des abgesenkten Bordsteins erzwingt. Bäume: Überlebenschancen neuer Bäume durch Hochbord verbessert (aber keine Erhaltungsgarantie). Fazit: Keine Dauerlösung aufgrund von Sicherheitsbedenken.

B: Varianten mit einseitiger Fahrbahnverbreiterung (partieller Umbau)			
Variante	3. Freigabe der Fahrbahn entgegen der Einbahnrichtung (minimale Regelbreite) 	4. Freigabe der Fahrbahn entgegen der Einbahnrichtung (Fahrbahn >= 4 m) 	5. Fahrradstraße - Teilausbau (Begrenzung Kfz-Durchgangsverkehr)
	Kosten: ca. 35.000 € (ohne Bäume). Leuchten bleiben, Hochbeete mindern Salzeintrag bei Bäumen. Bordsteinverlegung. Konflikte zwischen Rad, Kfz und Fußverkehr deutlich verringert. StVO: Den Regelmaßen der StVO wird entsprochen. Fahrbahn (3,55 m) jedoch mit Minimalmaß für Parkstreifen (1,80 m) kombiniert. Wie im Bestand sind dadurch auch Fußgänger eingeschränkt (Mitnutzung der Rinne durch Parken). Bäume: Überlebenschancen neuer Bäume durch Hochbord verbessert (aber keine Erhaltungsgarantie). Fazit: StVO-konform mit Mängeln, Vor allem bei steigendem Radanteil von begrenzter Qualität.	Kosten: ca. 65.000 €. Versetzen der Leuchten, Entfernen der Baumroste und neue Pflasterung, Bordsteinverlegung. Konflikte zwischen Rad, Kfz und Fußverkehr deutlich verringert. StVO: Mindestregelmaße der StVO für die Fahrbahn (4 m) sind überschritten, so dass das eingeschränkte Maß für den Parkstreifen (1,80 m) kompensiert wird. Wie im Bestand ist die Mitnutzung der Rinne durch Parken zu Lasten der Fußgänger zu erwarten (Beeinträchtigung). Bäume: nicht möglich. Fazit: Für den Radverkehr zufriedenstellend, Defizite für Fußgänger bleiben. (Diskussionsvariante Fahrradinitiative).	Kosten: ca. 65.000 €. Versetzen der Leuchten, Entfernen der Baumroste und neue Pflasterung, Bordsteinverlegung. Konflikte zwischen Rad, Kfz und Fußverkehr deutlich verringert. StVO: Fahrbahn entspricht dem mittleren Standard von Fahrradstraßen. Das eingeschränkte Maß für den Parkstreifen (1,80 m) bedingt wie im Bestand die Mitnutzung der Rinne durch Parken zu Lasten der Fußgänger (Beeinträchtigung). Verlagerung von Kfz-Verkehr ist zu prüfen. Bäume: nicht möglich. Fazit: Komfortlösung für den Radverkehr, Defizite für Fußgänger bleiben. Lösung für den Teilabschnitt eventuell überzogen.

C: Varianten mit Vollausbau	
6. Fahrradstraße - Vollausbau (Begrenzung Kfz-Durchgangsverkehr) 	7. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ("Tempo 20 Zone") (Vorschlag LUBU/Die Linke)
Kosten: ca. 425.000 € (ohne Baum-Kosten). Der südliche Seitenraum wird verbreitert (Gehweg und Parkstreifen). Konflikte zwischen Rad, Kfz und Fußverkehr deutlich verringert. StVO: Fahrbahn entspricht dem mittleren Standard von Fahrradstraßen. Gehwege mit Regellaß (Nordseite durch Leuchten eingeschränkt, wenn diese nicht direkt an die Gebäude gesetzt werden). Verlagerung von Kfz-Verkehr ist zu prüfen. Bäume: im Wechsel mit Parken möglich. Fazit: Verbesserung für Rad- und Fußgängerverkehr. Lösung für den Teilabschnitt eventuell überzogen. Regelung als Einbahnstraße mit Radverkehr frei als Alternative empfohlen.	Kosten: ca. 425.000 € (ohne Baum-Kosten). Flächenhafte hochwertige Umgestaltung. Konflikte durch angestrebtes Geschwindigkeitsniveau weitgehend vermieden. StVO: Erfüllung kritisch wenn nicht ausdrücklich eine Belebung als Fußgängerachse mit erweiterten Aufenthaltsbereichen angestrebt wird und sich eine entsprechende Nutzungsintensivierung auch in den Randnutzungen einstellt. Bäume: denkbar, auch versetzt zur Geschwindigkeitsdämpfung. Fazit: keine Empfehlung aufgrund der fehlenden Randbedingungen.