LUDWIGSBURG

BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 279/09

Federführung:
FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:
Anlauf, Christiane

Datum:
16.06.2009

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	16.07.2009	ÖFFENTLICH

Betreff: Neugestaltung Hindenburgstraße

Bezug: Mitteilungsvorlage Nr. 179/08
Beschlussvorlage Nr. 566/08

Anlagen: 1. Übersichtsplan Abschnitt 1 bis 3
2. Bestandspläne und Entwürfe

Beschlussvorschlag:

1. Die stadteinwärts gelegene Bushaltestelle „Oststraße“ in der Hindenburgstraße (Abschnitt 1) wird behindertengerecht umgerüstet und erhält ein Wartehäuschen.
   Die geschätzten Kosten betragen ca. 40.000 €. Die Realisierung erfolgt vorbehaltlich der Bereitstellung der Mittel im Nachtragshaushalt 2009.

2. Im folgenden Abschnitt zwischen Vischerstraße und Jägerhofallee (Abschnitt 2) wird ein Parkstreifen angelegt. Auf Höhe der Jägerhofallee wird die Sperrfläche auf der Nordseite durch ein Baumquartier ersetzt, um ein Baumtor zu schaffen. Die geschätzten Kosten betragen zusammen ca. 40.000 €. Diese Maßnahmen sind nicht finanziert und sollen für den Haushalt 2010 angemeldet werden.

3. Auf einen Umbau zwischen Jägerhofallee und Alt-Württemberg-Allee (Abschnitt 3.1) sowie auf die Anlage eines Minikreisverkehres am Knotenpunkt Hindenburgstraße/Alt-Württemberg-Allee wird aus Kostengründen verzichtet. Alternativ wird die Tempo 30-Beschränkung in diesem Abschnitt aufgehoben, um von der Königsallee bis zur Jägerhofallee (Abschnitte 3.1 und 3.2) auf beiden Straßenseiten einen Radschutzstreifen markieren zu können. Östlich der Alt-Württemberg-Allee wird eine Mittelinsel als Überquerungshilfe für Fußgänger angelegt. Die Kosten für die Maßnahmen in Abschnitt 3.1 und 3.2 (Markierung Radschutzstreifen, Bau einer Mittelinsel) betragen zusammen geschätzt ca. 14.000 €. Diese Maßnahmen sind nicht finanziert und sollen für den Haushalt 2010 angemeldet werden.

Sachverhalt/Begründung:

Ausgangssituation / Rückblick

Die Hindenburgstraße animiert durch ihre überbreite Fahrbahn viele Fahrer dazu, sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten. Nachdem sich die Freien Wähler im Juli 2007 in einem Schreiben mit der Bitte, Vorschläge auszuarbeiten und darüber im BTU zu berichten, an die Verwaltung gewandt hatten, wurden Anfang 2008 verschiedene Möglichkeiten untersucht, wie die Fahrbahn jeweils auf eine verträgliche Breite begrenzt werden kann. Die in der Mitteilungsvorlage 179/08 zusammengefassten Lösungsansätze wurden im Mai 2008 im BTU teilweise abgelehnt und teilweise auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Der daraufhin vom Oststadtverein beantragte vorgezogene Teilumbau wurde aus Kostengründen im September 2008 abgelehnt.

Bei dem vom BTU geforderten Abstimmungsgespräch mit dem Oststadtverein wurden am 05.März 2009 die verschiedenen Varianten und Möglichkeiten mit dessen Vertretern diskutiert. Dabei einigte man sich auf folgende inhaltlich abgestimmte Lösungsansätze und auf folgende Prioritäten zur Umgestaltung der einzelnen Abschnitte der Hindenburgstraße (s. Anlage 1):

Zu 1.: Abschnitt 1 – Bereich Bushaltestellen / LIDL

Schon seit längerem besteht der Wunsch aus der Bevölkerung, zumindest die stadteinwärts gelegene Bushaltestelle „Oststraße“ mit einem Wartehäuschen auszustatten. Für die Anlage eines Wartehäuschens mit entsprechendem Wartebereich für die Fahrgäste gibt es im Bestand keinen Platz auf dem Gehweg. Dagegen ist die Fahrbahnbreite in diesem Bereich mit mehr als 8 m nicht verträglich mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, die Fahrbahnbreite zugunsten des nördlichen Gehwegs zu reduzieren (s. Anlage 2.1). Die somit entstehende Gehwegbreite von ca. 5 m ist ausreichend, um ein Wartehäuschen aufzustellen und den wartenden Busfahrgästen genügend Platz zur Verfügung zu stellen, damit auch die Fußgänger nicht behindert werden.

Die Bushaltestelle wird behindertengerecht umgerüstet, wobei am heutigen Standort schräg vor der Kreissparkasse aufgrund der angrenzenden Einfahrten ein Hochbord für den behindertengerechten Ein- und Ausstieg nicht auf der üblicherweise vorgesehenen Länge eingebaut werden kann. Dies wird aber in Kauf genommen, um die Haltestelle nicht vor ein Wohngebäude zu verlegen.

Nach einer ersten groben Kostenschätzung betragen die voraussichtlichen Kosten ca. 40.000 €. Die Realisierung der Maßnahme erfolgt vorbehaltlich der Bereitstellung der Mittel im Nachtragshaushalt 2009.

Zu 2.: Abschnitt 2 – Jägerhofallee bis Vischerstraße

Am Knotenpunkt Hindenburgstraße / Jägerhofallee befindet sich auf der Südseite ein Baumbeet und auf der Nordseite eine Sperrfläche. Diese Sperrfläche sollte analog zur Südseite durch ein Baumbeet ersetzt werden, um eine Torsituation und einen geleiteten Fußgängerüberweg zu schaffen. Auf diese Weise kann deutlich gemacht werden, dass es im nachfolgenden Abschnitt bis zum LIDL Wohnbebauung gibt und deshalb langsam gefahren werden muss.

Um die Fahrbahnbreite in diesem Abschnitt zu reduzieren, bietet es sich an, mit Gehwegnasen die bereits heute zum Parken genutzte Nordseite in einen Parkstreifen umzubauen (s. Anlage 2.2). Somit könnte die Fahrbahn auch ohne abgestellte Fahrzeuge zum Schutz der Anwohner auf 6 m reduziert werden, wie sie für Tempo 30 mit Radfahrern im Mischverkehr verträglich sind.

Diese Maßnahmen würden nach einer ersten groben Schätzung ca. 40.000 € kosten. Der Umbau ist für das Jahr 2010 vorgesehen, vorbehaltlich der Bereitstellung der Mittel.

Zu 3.: Abschnitt 3.1 und 3.2 – Königsallee bis Jägerhofallee

Ein Umbau der Längsparkplätze in Senkrecht- oder Schrägparkplätze, wie in einem ersten Vorschlag der Verwaltung sowie in einer Skizze des Oststadtvereins zur Reduzierung der Fahrbahnbreite vorgesehen, ist aufgrund der Kosten auf absehbare Zeit nicht realisierbar. Ein Provisorium mit Markierung der Stellflächen kommt nicht in Betracht, da die Längsparkplätze gepflastert sind. Zum einen wäre eine Markierung nicht von Dauer, zum anderen sprechen optische Gründe dagegen. Somit verbleibt nur eine optische Einengung der Fahrbahn mit Hilfe von Anlagen für den Radverkehr.

Der Abschnitt 3.1, Alt-Württemberg-Allee bis Jägerhofallee, liegt jedoch in einer Tempo 30-Zone. Da es hier allerdings keine Wohnnutzung gibt und die Fahrbahn zudem überbreit ist, entspricht die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht den Vorgaben der StVO/ VwV-StVO.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, den Beginn der Tempo 30-Zone in der Hindenburgstraße bis zum Knotenpunkt mit der Jägerhofallee zu verschieben. Dadurch ergibt sich für den Abschnitt 3.1 auch die Möglichkeit beidseitig sog. Radschutzstreifen anzulegen (s. Anlage 2.3), um die Fahrbahnbreite von 9,80 m zumindest optisch reduzieren zu können.

Durch die Anlage von Radschutzstreifen rückt das Radfahren ins Blickfeld der Autofahrer, da dieser stets daran erinnert wird, dass er auf Radfahrer achten muss. Um die Sicherheit für den Radfahrer noch weiter zu erhöhen, werden die Schutzstreifen wie vom Sicherheitsauditor vorgeschlagen etwas von den parkenden Fahrzeugen abgerückt.

Die in der Fahrbahnmitte verbleibenden 5 m sind ausreichend für die Begegnung zweier Pkw bzw. eines Pkw und eines Lkw oder Bus. Sollten sich zwei Lkw bzw. Busse begegnen, so können diese ausnahmsweise auf den Schutzstreifen ausweichen, wenn dabei kein Radfahrer behindert bzw. gefährdet wird.
Die optische Einengung wirkt insgesamt stärker geschwindigkeitsdämpfend, als es die heutige Situation nahelegt. Deshalb geht die Verwaltung davon aus, dass trotz Tempo 50-Regelung deutlich langsamer gefahren wird als heute.

Ebenso wie in Abschnitt 3.1 zwischen Alt-Württemberg-Allee und Jägerhofallee sollten im Abschnitt 3.2 zwischen Königsallee und Alt-Württemberg-Allee beidseitig Radschutzstreifen angelegt werden, um eine durchgängige Verbindung für den Radverkehr zu schaffen. Dieser Abschnitt ist zwar mit 8,50 m etwas schmaler als der nachfolgende Abschnitt. Mit der Mindestbreite für einen Radschutzstreifen und einem ausreichenden Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen ist jedoch auch hier eine Verbesserung für den Radverkehr möglich (s. Anlage 2.4).

In der Prioritätenliste des Konzepts für Kreisverkehre in Ludwigsburg (vgl. Beschlussvorlage 566/08) wird der Knotenpunkt Hindenburgstraße / Alt-Württemberg-Allee an vierter Stelle aufgeführt, da er am Übergang von Tempo 50 auf Tempo 30 als Geschwindigkeitsbremse geeignet wäre. Wenn der Beginn der Tempo 30-Zone zur Jägerhofallee hin verschoben wird, bräuchte man am Knotenpunkt mit der Alt-Württemberg-Allee den Kreisel als Geschwindigkeitsbremse nicht, da beide Abschnitte ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau haben.

Bei dem Abstimmungsgespräch mit Vertretern des Oststadtvereins wurden auch Bedenken geäußert, dass ein Kreisverkehr an dieser Stelle den eigentlich durchgehenden Alleencharakter zerstückelt. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die Detailprüfung dieses Minikreisverkehres erst einmal zurückzustellen bis eine Entscheidung über den Rest der Hindenburgstraße gefallen ist. Dafür wird im Abschnitt 3.1 östlich der Alt-Württemberg-Allee auf Anregung der Polizei eine Mittelinsel als Überquerungshilfe für Fußgänger angelegt.

Die Kosten für die Maßnahmen in Abschnitt 3.1 und 3.2 (Markierung Radschutzstreifen und Bau einer Mittelinsel) belaufen sich nach einer ersten Schätzung zusammen auf ca. 14.000 €. Die Mittel werden für den Haushalt 2010 angemeldet.

Unterschriften:

Mihm

Verteiler:
32, 61, 67, D III/ÖPNV, Beirat für Verkehr, Oststadtverein