

Beschlussvorlage

zur Behandlung im: **Gemeinderat**

Vorberatung im: **Verkehrsplanungs- und Umweltausschuss**

Betreff: Sanierung der Eisenbahnstraße

Bezug: Vorlage 179/2008

Anlagen: 2 Anlage 1: Eisenbahnstraße, Querschnittsvarianten
Anlage 2: Eisenbahnstraße, Lageplan

Beschlussantrag:

- a. Die Eisenbahnstraße wird gemäß der Planung in Vorlage 179/2008 mit einer Veränderung des Querschnitts im Abschnitt I (Hügelstraße bis Ludwigstraße) saniert.
- b. Die Eisenbahnstraße wird gemäß der Planung in Vorlage 179a/2008, Punkt 2.1. bis 2.4. im Abschnitt II (Ludwigstraße bis Reutlinger Straße) verändert.

Finanzielle Auswirkungen		Jahr:	Folgej.:
Investitionskosten:	€	255.000 €	€
bei HHStelle veranschlagt:	2.6300.9503.000-1021	300.000 €	
Aufwand / Ertrag jährlich	€	ab:	

Ziel:

Sanierung eines Teilabschnitts der Eisenbahnstraße sowie Verbesserung der Wegeoberfläche und der Wegeführung für den Fußgänger- und Radverkehr.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die Vorlage 179/2008 wurde in der Sitzung des Verkehrsplanungs- und Umweltausschusses am 28.04.2008 behandelt und zurückgestellt, um noch einmal Fragen der Radfahrsicherheit und der Bevorrechtigung des Busverkehrs in der Ludwigstraße zu untersuchen.

2. Sachstand

Die Einmündung der Ludwigstraße in die Eisenbahnstraße hat sich als neuer Problempunkt für den Busverkehr herausgestellt. Vom Sternplatz kommende Busse der Linien 4 und 8 mit Fahrtziel Omnibusbahnhof müssen in der Ludwigstraße linksabbiegend in die Eisenbahnstraße den von rechts kommenden Fahrzeugen die Vorfahrt gewähren. Dieser Verkehr hat seit Eröffnung der Geschäfte im Depot-Gelände stark zugenommen, sodass sich für die Busse nahezu in jeder Fahrt an dieser Stelle Wartezeiten ergeben.

Zur Verbesserung der Situation wird folgende Lösung vorgestellt:

- 2.1 Der Abschnitt der Ludwigstraße zwischen Reutlinger Straße und Eisenbahnstraße sowie der Abschnitt der Eisenbahnstraße zwischen Ludwigstraße und Reutlinger Straße werden aus der Tempo-30-Zone herausgenommen. Diese zwei Streckenabschnitte werden zu einer abknickenden Vorfahrtsstraße zusammengefasst (Tempo 50). Im Einmündungsbereich wird eine abknickende Blockmarkierung aufgebracht. Der Bus ist nicht mehr wartepflichtig. Mit dieser Maßnahme wird der Verkehr auf der Eisenbahnstraße von Osten kommend wartepflichtig. Zur Unterstützung der Erkennbarkeit der Wartepflicht nach der langen Geradlinigkeit der Eisenbahnstraße wird am nördlichen Fahrbahnrand eine kleine Insel eingebaut, auf der auch die Verkehrszeichen montiert werden können. Der Radverkehr verläuft hinter der Insel auf einer durchgehenden Spur.
- 2.2 Die Tempo-30-Zone beginnt in der Eisenbahnstraße östlich der Einmündung Ludwigstraße. Die in Vorlage 179/2008 vorgestellte Veränderung des Straßenquerschnitts im Rahmen der Sanierung der Eisenbahnstraße auf dem Abschnitt der Eisenbahnstraße zwischen Ludwigstraße und Hügelstraße wird weiterhin vorgeschlagen (Anlage1, Bild 2). Sie bietet für eine künftige Entwicklung auf der Nordseite der Eisenbahnstraße die besten Voraussetzungen (Anlage1, Bild 3).
Eine Änderung ergibt sich im Radverkehr: der Gehweg auf der Südseite der Eisenbahnstraße wird nicht mehr zum Rad fahren freigegeben, da sich mittlerweile sowohl der VCD als auch der ADFC gegen das Rad fahren auf dem Gehweg ausgesprochen hat. Der Radverkehr verbleibt in diesem Tempo-30-Zonen-Abschnitt auf der Fahrbahn.
Die bereits genannten Kosten für die Sanierung von ca. 245.000 € sind auch bei dieser Lösung notwendig.
- 2.3 Der Abschnitt der Eisenbahnstraße zwischen Ludwigstraße und Reutlinger Straße wurde in der Vorlage 179/2008 ebenfalls zur Umgestaltung vorgeschlagen, obwohl die Fahrbahn sich in einem besseren Zustand befindet. Für diesen Abschnitt (der sich nun in Tempo 50 befindet) wird kein Umbau mehr notwendig, wenn auf die 15 Parkplätze auf der Südseite verzichtet wird. Dafür kann für den Radverkehr aus Richtung Reutlinger Straße kommend ein Radweg mittels Markierung und Trennelementen eingerichtet werden. Dies wäre ein weiterer komfortabler Streckenabschnitt auf der Radwegeverbindung zwischen Innenstadt und Französischem Viertel. Kosten für diese Maßnahme: ca. 10.000 €

- 2.4 Um insgesamt den Verkehr in der Eisenbahnstraße und damit auch die o.g. Problematik an der Einmündung Ludwigstraße/Eisenbahnstraße zu reduzieren und Schwerverkehr aus der Tempo-30-Zone zu nehmen, wird der LKW-Verkehr aus Fahrtrichtung Osten kommend über die Depotstraße zur Reutlinger Straße und damit aufs Hauptstraßennetz geleitet. Eine Weiterfahrt des LKW-Verkehrs auf der Eisenbahnstraße wird nur für Anlieger zugelassen. Eine Einfahrt zur Eisenbahnstraße für den LKW-Verkehr ist weiterhin über die Ludwigstraße und die Hügelstraße möglich.

Gegen die Einführung einer abknickenden Vorfahrt an der Einmündung Ludwigstraße/Eisenbahnstraße (2.1.) hat die Polizei Bedenken eingebracht. Eine Vorfahrtsstraße müsse sich an den stärksten Verkehrsbelastungen orientieren, die in der angedachten neuen vorfahrtsberechtigten Fahrbeziehung nicht vorhanden sind. Außerdem würde die Linearität der Eisenbahnstraße für den Fahrzeuglenker an dieser Stelle unterbrochen, dies trotz Wechsel der Gestaltung, Wechsel der Geschwindigkeit, Wechsel des Querschnitts und der Herausnahme von Teilen des LKW-Verkehrs an dieser Stelle.

3. Lösungsvarianten

- 3.1 Lösungsvarianten und Beschlussanträge aus der Vorlage 179/2008
- 3.2 Vorläufiger Verzicht auf eine Sanierung der Eisenbahnstraße, da noch größere Unsicherheiten über die Entwicklung des Güterbahnhofsgebietes bestehen. Die finanziellen Mittel können für die Sanierung anderer sanierungsbedürftiger Straßenzüge herangezogen werden. Hier kommt beispielsweise die Sanierung des Straßenzuges „im Schönblick“ in Frage. Die Fahrbahn ist hier in einem sehr schlechten Zustand, was insbesondere aufgrund des Busverkehrs zu wiederholten Beschwerden von Seiten SVT und Fahrgästen führt. Darüber hinaus bedeutet der sehr holprige Fahrbahnbelag eine zusätzliche Lärmbelastung für die Anwohner. Die anstehende vollständige Sanierung (Gesamtlänge etwa 1.000 m) wird bei einem Vollausbau (einschließlich Erneuerung der Gehwege und der Straßenbeleuchtung sowie eines behindertengerechten Ausbaus der Bushaltestellen) Kosten in Höhe von ca. 1,5 Mio € verursachen. Mit den vorhandenen Mitteln könnte ein erster Bauabschnitt mit einer Länge von etwa 200 – 250 m umfassend saniert werden. Die Verwaltung hält dies für eine ernsthafte Alternative und könnte sofort mit der entsprechenden Planung beginnen, um einen kurzfristigen Mittelabfluss zu gewährleisten.

4. Vorschlag der Verwaltung

Trotz der Bedenken der Polizei empfiehlt die Verwaltung die Maßnahme wie vorgeschlagen umzusetzen. Aufgrund der überwiegend abknickenden Fahrbeziehung in die Ludwigstraße von Westen, die weitgehende Herausnahme des LKW-Verkehrs von Osten, der deutlichen Veränderung des Querschnitts der Eisenbahnstraße westlich und östlich der Ludwigstraße, des Wechsels der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Vorteile für den ÖPNV hält die Verwaltung die Einrichtung einer abknickenden Vorfahrtsstraße für vertretbar.

5. Finanzielle Auswirkungen

Für die Generalsanierung der Eisenbahnstraße stehen in diesem Haushaltsjahr 300.000 € zur Verfügung. Diese Mittel wurden als Haushaltsausgaberest aus dem Haushaltsjahr 2007 übertragen.

6. Anlagen

- Anlage 1: Eisenbahnstraße, Querschnittsvarianten
Anlage 2: Eisenbahnstraße, Lageplan

Bild 1: heutiger Querschnitt

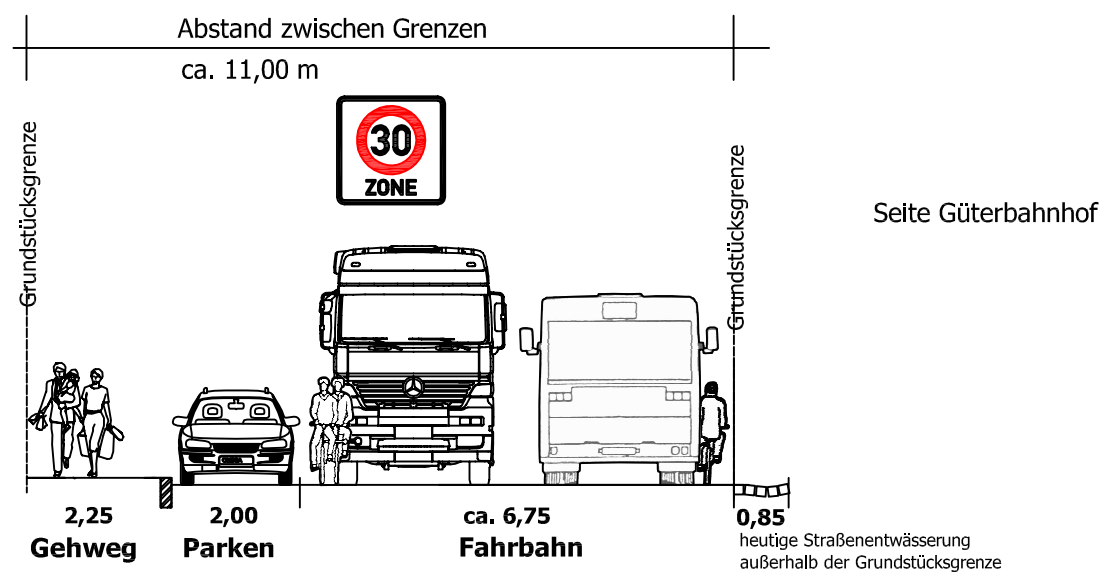


Bild 2: Planung

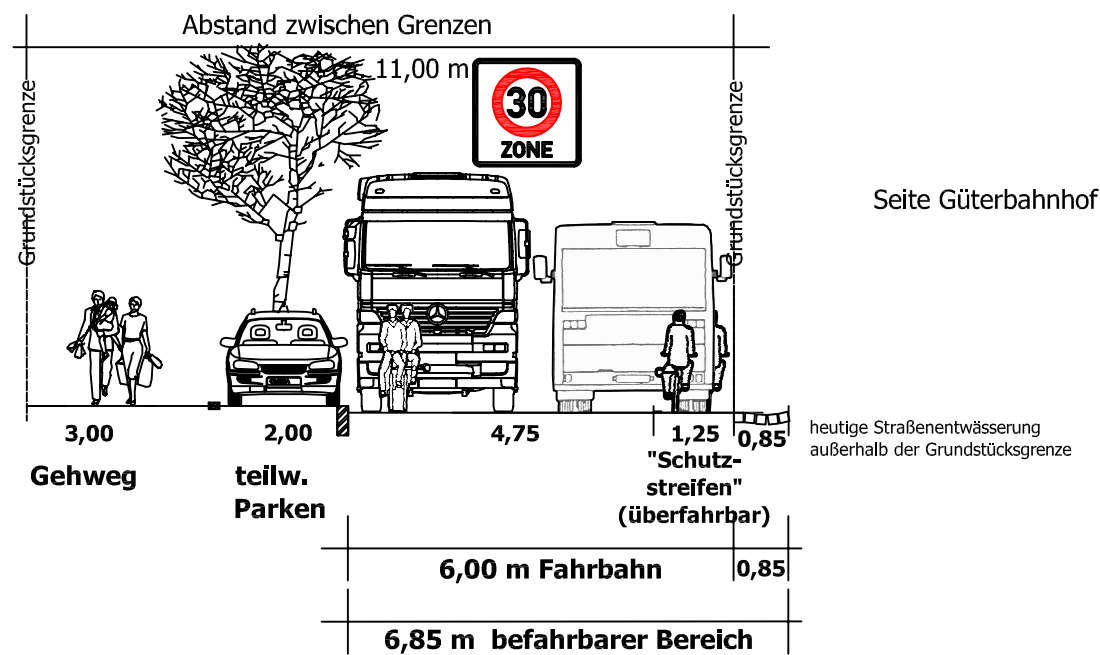


Bild 3: Planung mit nordseitiger Erweiterung

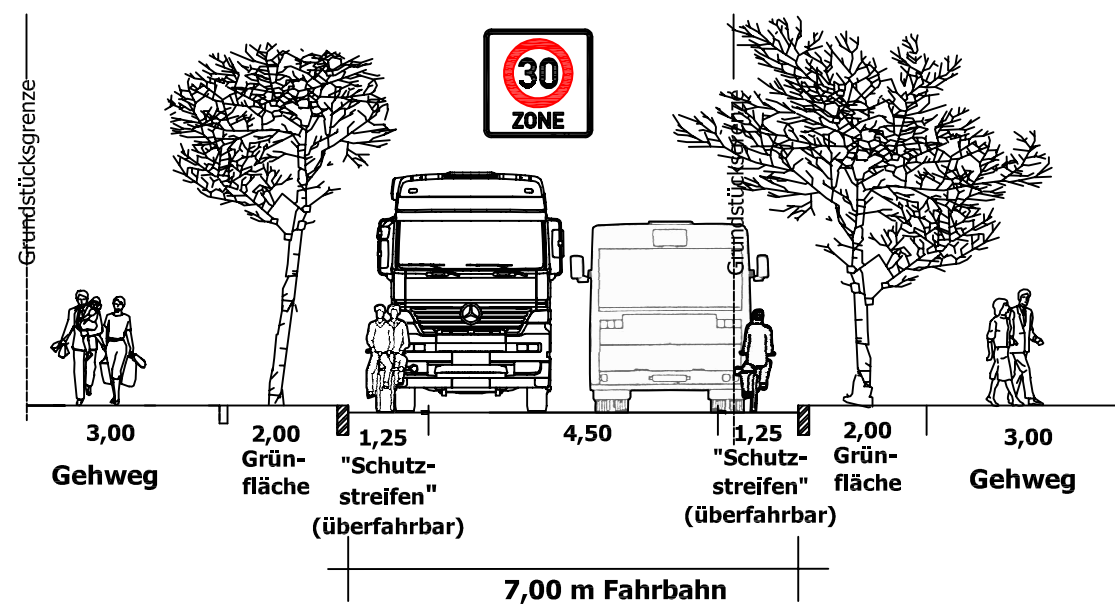
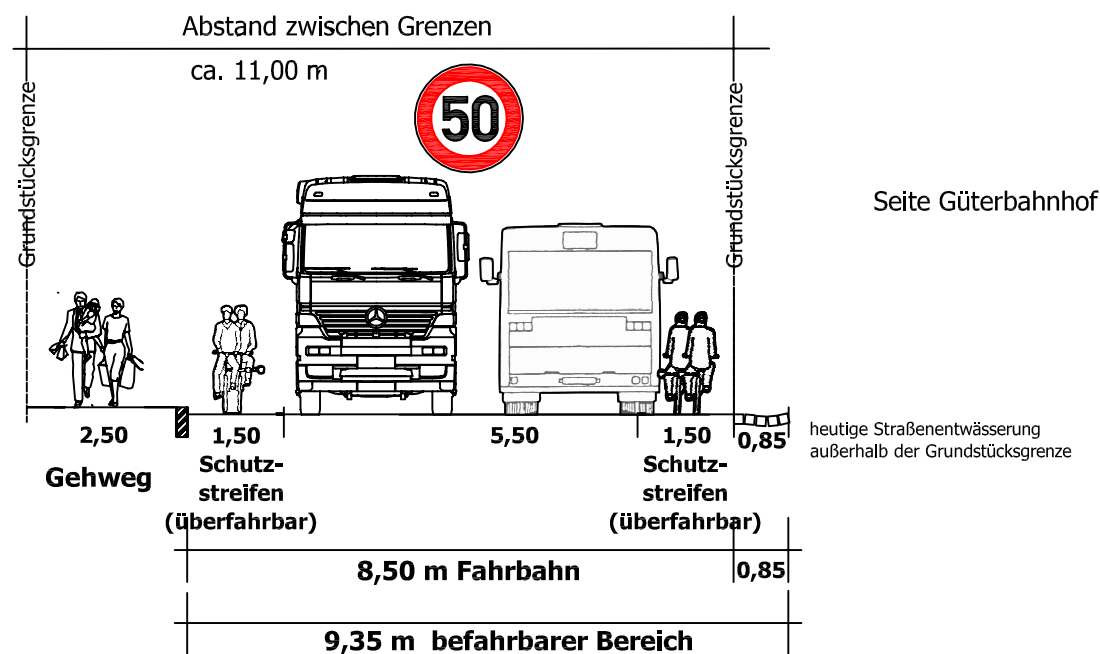


Bild 4: Planung mit beidseitigen Schutzstreifen, Tempo 50



Vorlage 179a/2008
Anlage 1



Stadtplanungsamt

Eisenbahnstraße
Querschnittsvarianten

Maßstab: ohne
Datum: 05 / 2008

R:...\\61\\VPLAN\\Eisenbahnstr\\Querschnitt_0805.dwg

