

Vorlage Nr. VI/104/2011
für den Magistrat

Anzahl Anlagen: 3

Beschlussfassung Karlsburg

A Problem

Nach Fertigstellung des jüngst eingeweihten Erweiterungsgebäudes der Hochschule (Haus T) ist vorgesehen, die Straße Karlsburg auszubauen. Im Vorwege einer Ausbauplanung sind dazu verkehrsplanerische Varianten erarbeitet worden, die die grundlegenden Entwicklungsmöglichkeiten für den Straßenraum aufzeigen und die insbesondere auch auf die Zielsetzung eines Campusareals abheben sollen.

Der Straßenzug Karlsburg am südlichen Ende der bestehenden Fußgängerzone erschließt ein Quartier, das mit der erweiterten Hochschule (nunmehr beidseits der Straße gelegen), dem Kunstmuseum, Kino und Gastronomie noch einmal deutlich aufgewertet wurde. Die untersuchten Varianten berücksichtigen auch die Erschließungsanforderungen der bestehenden Nutzungen.

Heutzutage ist die Karlsburg zusammen mit der Fahrgasse am Theodor-Heuss-Platz und der westlichen Deichstraße Teil eines Einbahnstraßen-Erschließungsringes, der als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist (i.W. konventioneller Fahrbahnausbau mit Bordsteinen, im nördlichen Teil höhengleicher Ausbau mit Materialien der Fußgängerzone).

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung der Öffentlichkeit und unter Beteiligung der Mitglieder des Bau- und Umweltausschusses sind am 20.9.2011 die unterschiedlichen verkehrskonzeptionellen Ansätze vorgestellt wurden. Mit sehr deutlicher Mehrheit wurde von den rund 100 Teilnehmern die Variante 1 – Fußgängerzone befürwortet.

Die Variante 1 (vgl. [Anlage1](#)) zeichnet sich dadurch aus, dass die gesamte öffentliche Fläche als Fußgängerzone ausgewiesen und damit die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht wird. Die Erschließung für den allgemeinen Kfz-Verkehr erfolgt über zwei Stichzuführungen (Fahrgasse am Theodor-Heuss-Platz und westliche Deichstraße) von der Fährstraße aus mit jeweils am Ende neu anzulegenden Wendemöglichkeiten. Eine Ausnahmeregelung ist für Anlieger-, Ver- und Entsorgungsverkehre sowie (Theater-) Busse vorgesehen (Durchfahrung der Fußgängerzone Karlsburg). Im Bereich des Knotenpunkts Fähr-/Deichstraße ist eine Linksabbiegemöglichkeit in die westliche Deichstraße zu schaffen. Die Lösung beinhaltet die Aufgabe von rund 60 Parkplätzen, für die in unmittelbarer Nachbarschaft i.W. Alternativen bestehen (Theatergarage) bzw. geschaffen werden (zeitliche Mitnutzung Hochschulparkplatz). Die ehemaligen Straßenbahnschienen sind zu erhalten. Behindertenparkplätze sind vorzuhalten. Mit dieser Lösung kann ein Campusareal sowie ein Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

B Lösung

Für die verkehrsplanerische „Variante 1 – Fußgängerzone“ (wie unter A dargestellt) soll zeitnah eine Vorentwurfplanung erstellt werden. Auf dieser Grundlage (Kostenschätzung) kann auch die Finanzplanung für die Umsetzung der Maßnahme vorgenommen werden.

Aufgrund des städtebaulich anspruchsvollen Umfelds und der hohen gestalterische Anforderungen soll dazu ein externes Fachbüro für Freiraumplanung beauftragt werden, das in hohem Maße über gestalterische Kompetenzen verfügt und das auch schon an der Gestaltung der vorhandenen Fußgängerzone mitgewirkt hat.

Die im Rahmen der Bürgerinformation eingegangenen Hinweise sind nach entsprechender Prüfung und Abwägung in Abstimmung mit der Bauverwaltung angemessen zu berücksichtigen.

C Alternativen

Als Alternative zur Vorzugsvariante 1 (Fußgängerzone) sind zwei weitere Varianten entwickelt worden.

Die „Variante 2 – Niveaugleicher Ausbau“ (vgl. Anlage 2) sieht einen „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ (Tempo 10 bzw. 20) mit einem niveaugleichen Ausbau und reduzierter Fahrgassenbreite vor. Die heutige Verkehrsführung als Einbahnstraßenring wird dabei beibehalten. Die Querungssituationen werden optisch hervorgehoben und die Gehwegbereiche verbreitert. Das Parkraumangebot wird um rund 30 Parkplätze auf die Hälfte reduziert. Bei weiterhin eingeschränkter Aufenthaltsqualität (nahezu unverändertes Verkehrsaufkommen) ist die Zielsetzung eines Campusareals nicht erreichbar.

Die „Variante 3 – Punktuelle Querungen“ (vgl. Anlage 3) stellt die Sanierung des heutigen Zustands dar unter Beibehaltung des Einbahnstraßenrings sowie der Tempo 30-Zone und wird konventionell mit Borsteinen ausgebaut. Das bestehende Parkraumangebot kann weitgehend erhalten werden (Reduktion um rund 15 Parkplätze auf etwa 45 Parkplätze). Querungen werden durch Anrampungen im Fahrbahnbereich hervorgehoben; bei unveränderten Gehwegbreiten und unverändertem Verkehrsaufkommen kann die Aufenthaltsqualität nicht verbessert werden. Die Zielsetzung eines Campusareals kann nicht erreicht werden.

D Finanzielle / Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die Kosten für diese externen Planungsleistungen bemessen sich nach der HOAI (Kosten geschätzt 25.000 €) Die Finanzierung wird innerhalb des Dezernats sichergestellt.

Für eine Gleichstellungsrelevanz gibt es keine Anhaltspunkte.

E Beteiligung / Abstimmung

Amt für Straßen- und Brückenbau.

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Die Vorstellung der grundsätzlichen Varianten erfolgte in einer Bürgerinformation am 20.9.2011.

Es besteht eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG.

G Beschlussvorschlag

Der Magistrat beschließt, die „Variante 1 – Fußgängerzone“ den weiteren Planungsschritten zu Grunde zu legen und bittet die Bauverwaltung, kurzfristig ein qualifiziertes Fachbüro für Freiraumplanung mit der Vorentwurfsplanung zu beauftragen. Bei den weiteren Planungen sind die bei der Bürgerinformation geäußerten Hinweise angemessen zu berücksichtigen.

Die Verkehrskonzeption sowie die Hinweise aus der Bürgerinformation sind dem Bau- und Umweltausschuss in seiner nächsten Sitzung vorzustellen.

gez. Holm
Stadtrat

Anlage 1: Plan „Variante 1 – Fußgängerzone“

Anlage 2: Plan „Variante 2 – Niveaugleicher Ausbau“

Anlage 3: Plan „Variante 3 – Punktuelle Querungen“