

	Vorlagen-Nr.	
	1151-StR/2018	

Stadtverwaltung Eisenach

Beschlussvorlage Stadtrat

Dezernat	Amt	Aktenzeichen
Dezernat III	67.2	

Betreff
Neugestaltung des Karlsplatzes hier: Innerstädtische Verkehrsführung und Bauweise der Fahrbahn

Beratungsfolge	Sitzung	Sitzungstermin	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Sport	Ö	27.08.2018	
Haupt- und Finanzausschuss	Ö	28.08.2018	
Stadtrat der Stadt Eisenach	Ö	11.12.2018	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Sport	Ö	17.09.2018	
Haupt- und Finanzausschuss	Ö	18.09.2018	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Sport	Ö	26.11.2018	
Haupt- und Finanzausschuss	Ö	29.11.2018	

Finanzielle Auswirkungen			
<input type="checkbox"/> keine haushaltsmäßige Berührung <input checked="" type="checkbox"/> Einnahmen Haushaltsstelle: 61500.361140, 61500.368140 <input checked="" type="checkbox"/> Ausgaben Haushaltsstelle: 61500.960140			
HH-Mittel	Lt. HH bzw. NTHH d. lfd. Jahres (aktueller Stand) -EUR-	Haushaltausgabereist -EUR-	insgesamt -EUR-
HH/JR <u>Inanspruchnahme</u>	0,00	1.058.170,53	1.058.170,53
./ . verausgabt	0,00	32.278,35	32.278,35
./ . vorgemerkt	0,00	0,00	0,00
./ . gesperrt	0,00	0,00	0,00
= verfügbar	0,00	1.025.892,18	1.025.892,18
Frühere Beschlüsse			
Vorlagen-Nr.: 776/2003 Vorlagen-Nr.: 777/2003 Vorlagen-Nr.: 844/2004 Vorlagen-Nr.: 754/2017			

I. Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat der Stadt Eisenach beschließt:

1. Den Teilbeschluss „2. Anpassung der Planung des Oberbaus der Fahrbahn nach RStO12“ aus dem Grundsatzbeschluss zur Neugestaltung Karlsplatz, Vorlagen-Nr. 0754-StR/2017 vom 20.06.2017 aufzuheben.
2. Die Verkehrsführung im Bereich Nicolaitor und Nikolaistraße gemäß Darstellung in Anlage 1 umzusetzen. Der Fahrverkehr durch das Nikolaitor wird nur noch stadtauswärts geführt, das mittlere Tor bleibt dem Fußgängerverkehr vorbehalten.
3. Die Bauweise der befahrbaren Flächen auf dem Karlsplatz: Sonderbauweise in Pflaster bei einer Belastung von max. 181 Bussen/Tag; Asphaltbauweise bei höherer Belastung.
4. Die Auswirkungen der Verkehrsführung nach Nr. 2 werden zum 30.09.2020 evaluiert.
5. Im Ergebnis der Evaluation ist über die Verkehrsführung erneut zu beschließen. Sollten gewichtige Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs (MIV/ ÖPNV) festzustellen sein oder sind nicht zumutbare Nachteile für die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den betreffenden Siedlungsbereichen zu erkennen, kann die Freigabe des kleinen Tores für den gegenläufigen Verkehr erfolgen.

II. Begründung:

1. Aufhebung des Teilbeschlusses

Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchungen einschließlich einer Kostenberechnung wurde eine neue verkehrliche Lösung für den Innenstadtbereich vorgeschlagen, welche aufzeigt, dass sich durch Veränderungen in der Verkehrsführung veränderte Belastungen für die Verkehrsflächen ergeben. Dabei kann die Sonderbauweise in Pflaster für den Großteil der Verkehrsflächen des Karlsplatzes ermöglicht werden und eine Gestaltung zu Gunsten des historischen/ denkmalgeschützten Stadtbildes (Entwurf) umgesetzt werden.

Mit der Aufhebung des Teilbeschlusses ist die Festlegung, dass alle Busspuren („Fahrwege“) auf dem Karlsplatz in Asphaltbauweise ausgeführt werden ungültig.

2. Innerstädtische Verkehrsführung

Die Verkehrsführung auf dem Karlsplatz soll stadtverträglicher gestaltet werden. Dazu sind eine Reihe von Voruntersuchungen vorgenommen worden. Nach Abwägung verschiedener Möglichkeiten hat sich die folgende Lösung als die beste für den Karlsplatz und für große Teile der Innenstadt herausgestellt:

Das Nikolaitor wird stadteinwärts gesperrt, also die Durchfahrt von der Bahnhofstraße zum Karlsplatz. Zur Gewährleistung der gewohnten Stadtbusanbindung auf dem Karlsplatz wird die Einbahnstraßenregelung in der Nikolaistraße gedreht und die östliche Schillerstraße, wie auf der westlichen Seite, zu einer sogenannten „unechten“ Einbahnstraße umgewandelt. Der Karlsplatz und die Innenstadt werden durch diese Verkehrsführung vom Verkehr deutlich entlastet.

Aus dem übergeordneten Leitbild der Stadt Eisenach und aus verkehrsplanerischen Aspekten der Stadtplanung ist es ein langjähriges Ziel den Verkehr in der Innenstadt auf ein stadtverträgliches Maß zu reduzieren. Durch die Verkehrslösung werden zahlreiche positive Effekte für die Innenstadt erreicht. Die neue Verkehrsführung stellt eine optimale Lösung mit voller Erreichbarkeit der Innenstadt bei Reduzierung der Lärm- und Schadstoffimmissionen dar. Die teilweisen Verkehrsüberlastungen des Karlsplatzes und der innerstädtischen Straßen - Sophienstraße und Alexanderstraße - werden reduziert und auch im Hinblick auf Aufenthaltsqualität und verträgliches Stadtklima wird die Innenstadt deutlich verbessert und attraktiver. Die Verkehrsverlagerungseffekte der neuen Verkehrsführung wurden durch einen Consultant geprüft. Durch die oben genannten verkehrsorganisatorischen Maßnahmen bleibt die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in Eisenach weiterhin allen Anforderungen gerecht, dies nachweislich insbesondere an den Knotenpunkten. Der ZOB bleibt voll funktionstüchtig.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass die innerstädtischen Nebenstraßen durch diese Verkehrslösung entlastet werden und die Hauptverkehrsstraßen durch Kapazitätsreserven den zusätzlichen Verkehr aufnehmen können.

3. Bauweise der Fahrbahn

Die Fahrbahnbefestigung zur Herstellung der Verkehrsflächen auf dem Karlsplatz ist bislang nicht abschließend festgelegt. Der Entwurf muss zeitnah überarbeitet werden.

Die RStO12 zur Planung von Verkehrsanlagen schreibt ab einer Belegung mit 130 Bussen am Tag die Belastungsklasse 32 vor. In dieser Klasse ist als Regelbauweise keine Pflasterbauweise vorgegeben.

Da aus stadtplanerischen Aspekten eine Asphaltfahrbahn über den Karlsplatz sehr kritisch gesehen wird und absolut zu minimieren ist, bedarf es zur Fortführung der Planungsleistungen einer alternativen Lösung. Die vorgeschlagene Sonderbauweise stellt - mit nachfolgend dargelegten Einschränkungen - eine solche Lösung dar.

Das von der Stadt beauftragte Planungsbüro hat eine Sonderbauweise erarbeitet, die abweichend von der RStO12 eine Pflasterung vorsieht (Variante A). Es hat aber im Rahmen der RStO12 und somit der anerkannten Regeln der Technik einen Haftungsausschluss für mögliche Schäden an der Fahrbahndecke erklärt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich auch bauausführende Unternehmen diesem Haftungsausschluss anschließen werden. Die Stadt verzichtet somit auf die Gewährleistung für die in Sonderbauweise gepflasterten Oberflächen.

Nach Variante A sollen ca. 2.200 m² in Pflasterbauweise/ Sonderbauweise und ca. 800 m² in Asphaltbauweise befestigt werden, die Gesamtkosten für diese Verkehrsflächen betragen 2.209.830 € (brutto).

Vom Planungsbüro werden die Folgekosten für die Erneuerung der Gesamtfläche (Pflaster- und Asphaltdecke) wie folgt geschätzt:

Pflaster: 30 Jahre / 2,5 Erneuerungen → 880.000 € netto (1.047.200 € brutto)

Asphalt: 30 Jahre / 1,5 Erneuerungen → 84.000 € netto (99.960 € brutto)

Insgesamt → 964.000 € netto (1.147.160 € brutto)

Dabei geht das Planungsbüro von dem Ansatz aus, dass Schäden am Pflasterbelag repariert und so im Betrachtungszeitraum von 30 Jahren alle Pflastersteine inklusive der Bettung nach jeweils 12 Jahren aufgenommen und wieder neu versetzt werden müssten. Die Praxis hat gezeigt, dass Reparaturen an den bisher in Pflaster in Eisenach hergestellten Flächen nicht so häufig ausgeführt werden mussten und man bei Schäden, die die Verkehrssicherheit nicht gefährdeten, unter Anwendung einfacherer Instandhaltungsmethoden die weitere Nutzung sicherstellen konnte. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die theoretischen Gesamterneuerungskosten in 30 Jahren voraussichtlich nicht vollumfänglich anfallen. Nur unter ungünstigsten Bedingungen (2,5-fache Kompletterneuerung der Pflasterfläche) belaufen sich die Kosten auf (geschätzt) ca. 1.147.200 € brutto, d. h. ca. 38.240 € brutto jährlich.

4. Evaluierung zum 30.09.2020

Die unter Nr. 2 vorgeschlagene Verkehrsführung soll mit der Baustelleneinrichtung für die Erneuerung der Stützmauer an der Nikolaikirche in die Probephase gehen. Es folgen die Umbaumaßnahmen am Karlsplatz, dessen erster Bauabschnitt im Bereich des Nikolaitores zu erwarten ist. Flankiert wird die Platzumgestaltung von umfänglichen Baumaßnahmen im Bereich der Bahnhofstraße (Umsetzung der Planfeststellung, Errichtung Kreisverkehrsanlage, Anbindung Fachmarktzentrum) sowie von der Inbetriebnahme eines Parkhauses für 630 Fahrzeuge bis zum Frühjahr 2020. Erst dann können sich unbeeinflusste Verkehrsverhältnisse im Bereich Karlsplatz/ Bahnhofsvorstadt einstellen. Nach einem halben Jahr „Normalität“ soll die tatsächlich durch die veränderte Verkehrsführung (einschließlich

optimierter Lichtsignalsteuerung) erreichte neue Verkehrs- und Lebensqualität bewertet werden. Sollten im Herbst 2020 Sondereinflüsse, die Verkehrsverhältnisse nachdrücklich beeinflussen (bspw. Der Bauablauf am Karlsplatz, die vorgesehene Erneuerung von Bahnunterführungen oder eine Deckenerneuerung der Bahnhofstraße), ist ggf. über einen abweichenden Evaluierungstermin zu befinden.

5. Neubeschluss über Verkehrsführung

Verkehrszählungen und Lärmmessungen an den neuralgischen Punkten des Verkehrsnetzes im betroffenen Siedlungsraum sollen erforderlichenfalls Aufschluss über das Maß von veränderten Verhältnissen in Bezug auf die Verkehrsqualität sowie die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den betreffenden Straßen geben. Insbesondere der Durchlassfähigkeit von Knotenpunkten im Bereich der Müllerstraße/ Uferstraße sowie der Frequentierung der Schillerstraße ist besonderes Augenmerk zu schenken, da hier Bedenken hinsichtlich akzeptabler Verkehrs- Lärm- und Schadstoffkonstellationen geäußert wurden. Zentrales Anliegen ist natürlich auch die Überprüfung der Verkehrsverhältnisse auf dem Karlsplatz selbst, hier insbesondere im Bereich des Nikolaitores.

Der Stadtrat der Stadt Eisenach erhält nach der Evaluierung nach Nr. 4 die Gelegenheit, über die Verkehrsführung am Karlsplatz erneut zu beschließen. Soweit in diesem Zusammenhang ÖPNV-Linien durch das kleine Nikolaitor zu führen sind, wird im Falle eintretenden Oberflächenverschleißes zukünftig keine Neupflasterung in Sonderbauweise, sondern - unter Beibehaltung des Fahrbahnaufbaues - eine Asphaltierung des betreffenden Fahrbahnabschnittes vorgenommen, da dann in jede Fahrtrichtung jeweils mehr als 180 Busdurchfahrten durch beide Tore erfolgen würden.

gez. Katja Wolf
Oberbürgermeisterin

Anlagenverzeichnis:

zu 2. Innerstädtische Verkehrsführung

Anlage 1 - Lageplan Variante 2

Anlage 2 - Verkehrsmengen Innenstadt – Planfall 5d (Büro IVAS)

Anlage 3 - Erläuterungen zur Verkehrsanalyse/Verkehrslösung Karlsplatz

zu 3. Bauweise der Fahrbahn

Anlage 4 - Lageplan Entwurfskonzept Variante A

Anlage 5 - Variantenvergleich Kosten Karlsplatz

Anlage 6 - Kostenbetrachtung beide Tore offen