



BESCHLUSSVORLAGE

Fachamt/Antragsteller/in

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Tiefbauamt	23.02.2015	2371/15 - I/523
------------	------------	-----------------

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Top	Abst. Ergebnis
Magistrat	02.03.2015		
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss	02.03.2015		
Bauausschuss	09.03.2015		
Finanz- und Wirtschaftsausschuss	10.03.2015		
Stadtverordnetenversammlung	18.03.2015		

Betreff:

Barrierefreier Ausbau des Leitz-Platzes inkl. barrierefreiem Ausbau der angrenzenden Bushaltestelle und Umgestaltung der Schladminganlage

Anlage/n:

Lageplan

Beschluss:

1. Dem barrierefreien Ausbau des Leitz-Platzes inkl. der angrenzenden Bushaltestelle und der Umgestaltung der Schladming-Anlage wird zugestimmt.
2. Der Sperrvermerk auf den zugehörigen Konten 1210300.842200247 und 0910100.095100173 wird aufgehoben.

Wetzlar, den 23.02.2015

gez. S e m l e r
Stadtrat

Begründung:

Allgemein

Der verkehrsreichste Knoten im Wetzlarer Stadtgebiet (Verkehrsbelegung über 55.000 Kfz/Tag) weist für Fußgänger / Radfahrer nur Querungsmöglichkeiten durch die vorhandene Unterführung auf. Insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Radfahrer und Personen mit Kinderwagen stellt die Unterführung eine Barriere dar. Die nächstmöglichen barrierefreien Querungen von der Altstadt zum Rathaus befinden sich am Friedrich-Ebert-Platz und in der Wetzbachstraße.

Zudem wird die Unterführung, besonders in den Abend- und Nachtstunden, als Angstraum wahrgenommen.

Bei der Integration einer niveaugleichen Fußgängerquerung musste der Erhalt der Leistungsfähigkeit im Verkehrsablauf des Kfz-Verkehrs des vorhandenen lichtsignalgesteuerten Knotens besonders berücksichtigt werden.

In diesem Zusammenhang bietet es sich an, die Haltestelle „Leitzplatz“ ebenfalls barrierefrei auszubauen und die dahinter liegende Schladminganlage so umzugestalten, dass mehr Transparenz zur Altstadt und zum Wetzbach entsteht.

Vorhandener Zustand Straßenraum

Im Bestand verfügt der Knotenpunkt Karl-Kellner-Ring / Schützenstraße / Ernst-Leitz-Straße für alle Verkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs (außer Rechtsabbiegen in die Ernst-Leitz-Straße) zweistreifige Richtungsfahrbahnen. Deren Freigabe wird durch die Lichtsignalsteuerung jeweils separat signalisiert. Der Rechtsabbieger in die Ernst-Leitz-Straße läuft außerhalb der Signalisierung an einer Dreiecksinsel vorbei.

Verkehrsströme, die parallel zu mehreren anderen Verkehrsströmen Freigabe erhalten können (Geradeaus Schützenstraße in Richtung Karl-Kellner-Ring; Rechtseinbieger aus der Ernst-Leitz-Straße in Richtung Schützenstraße), weisen noch Leistungsfähigkeitsreserven auf, während alle anderen Verkehrsbeziehungen die Grenze der Leistungsfähigkeit (Rechtsabbieger aus dem Karl Kellner-Ring in Richtung Ernst-Leitz-Straße und Geradeaus aus der Zufahrt Karl-Kellner-Ring in Richtung Schützenstraße; Linkseinbieger aus der Ernst-Leitz-Straße in Richtung Karl-Kellner-Ring; Linksabbieger aus der Schützenstraße in Richtung Ernst-Leitz-Straße) erreicht haben.

Die Zu- und Abfahrten an den einzelnen Knotenarmen sind durch Mittelinseln/ Fahrbahnteiler getrennt. Rechtsab- bzw. einbieger werden an Dreiecksinseln vorbeigeführt.

Der Knoten wurde seinerzeit in der planerischen Konzeption so ausgelegt und umgesetzt, dass der Fußgängerquerverkehr ausschließlich durch die Unterführung abgewickelt werden sollte.

Geplante Gestaltung der barrierefreien Querung

Grundsätzlich ist die Anlage von Fußgängerquerungen über vorhandene signalisierte Knotenzufahrten möglich, da steuerungsbedingte Sperrzeiten für den Kfz-Verkehr zur Freigabe des Fußgängerquerverkehrs genutzt werden können. Dies bestätigt eine Machbarkeitsstudie des Tiefbauamts von 2013 sowie die Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Ingenieurbüros Heinz + Feier aus 2015.

Bei der Planung wurden die Furtlängen für Fußgänger so bemessen, dass Freigabe- und Räumzeit für Fußgänger nicht länger als die Sperrzeit für den jeweiligen Kfz-Verkehr ausfällt, um Leistungsfähigkeitseinbußen des Knotens für den KFZ-Verkehr zu vermeiden. Dies wird dadurch erreicht, dass Furtlängen von Fußgängerquerungen über mehr als zwei

Fahrstreifen vermieden werden.

Damit scheidet die Einrichtung einer Fußgängerfurt über die Zufahrt in der Schützenstraße (4 Zufahrtsstreifen) aus.

Um eine sichere Querungsstelle anbieten zu können, müssen die Tropfen und Dreiecksinseln in ihrer Lage und Größe so geändert werden, dass die Aufstellfläche mind. 2,50 m beträgt. Dadurch ergibt sich insbesondere im Zufahrtsbereich der Ernst-Leitz-Straße eine deutliche Vergrößerung der Inseln. Günstig wirkt sich dabei der Umstand aus, dass der zweistreifig geführte Rechtseinbieger in der Zufahrt Ernst-Leitz-Straße deutlich mehr Freigabezeit erhält, als dies bei der gegebenen Kfz-Belegung notwendig wäre. Hier erfolgt der Rückbau eines Fahrstreifens, der sich aber nicht negativ auf die Leistungsfähigkeit auswirken wird.

Im Abfahrtsbereich des Karl-Kellner-Rings muss, um die Freigabezeit für den Fußgänger auf ein erforderliches Minimum zu reduzieren, in den Zufahrtsbereich der Bushaltestelle eingegriffen werden und der Fahrbahnrand in Richtung Karl-Kellner-Ring verschoben werden.

Es ergeben sich wenige Bereiche in denen grundhaft in den Untergrund eingegriffen werden muss. Um später keine Irritation für den motorisierten Verkehr durch Nähte und alte Markierungen hervorzurufen, soll der gesamte Knotenpunktbereich mit einer neuen Deckschicht und Markierung versehen werden.

Geplanter Umbau der Bushaltestelle „Leitzplatz“

Bedingt durch die Verschiebung des Fahrbahnrandes im Einfahrtsbereich bietet sich die Möglichkeit die Bushaltestelle ebenfalls so umzugestalten, dass sie auch den Belangen von Menschen mit körperlichen Einschränkungen genügt. Der Ausbau erfolgt gemäß den Details für barrierefreie Querungen und Bushaltestellen der Stadt Wetzlar.

Zudem soll der vordere Haltepunkt des Bussteigs an der Schladminganlage Tourismusbussen in der Zeit zur Verfügung stehen, wo die Bushaltestelle nicht durch den zusätzlichen Schülerverkehr belastet ist und somit eine Behinderung des Linienverkehrs ausgeschlossen werden kann. Tourismusbusse können in diesen Zeiten den Haltepunkt zum Ein- und Aussteigen nutzen. Ansonsten steht ihnen als Dauerhafte Park- sowie Ein- und Ausstiegsstelle die Bachweide zur Verfügung.

Insgesamt entstehen vier Haltepunkte für Busse. Die Fahrbahnbreite der Bushaltestelle ermöglicht zudem künftig ein Aneinandervorbeifahren, so dass Verlustzeiten vermieden werden.

Die vorhandenen gemauerten Wartehallen werden abgebrochen und durch neue lichtoffene Wartehallen ersetzt. Auch auf dem vorderen Bussteig wird eine Wartehalle vorgesehen.

Unterführung

Das Unterführungsbauwerk bleibt erhalten, so dass die Unterführung weiterhin durch den Fußgängerverkehr genutzt werden kann. Die laufenden Betriebskosten sind mit ca. 8.000 €/Jahr als gering zu bewerten, insbesondere da die Unterhaltungskosten am Bauwerk selbst hierin mit ca. 4.000 €/Jahr enthalten sind und das Bauwerk auch weiterhin (auch bei Schließen der Unterführung) gewartet werden muss.

Lediglich der zur Schützenstraße gelegene Treppenabgang vor dem Gebäude von Leica Microsystems muss, bedingt durch die Lage des neuen Übergangs, geschlossen werden.

Lichtsignalanlage

Die Lage und Steuerung der Lichtsignalanlage wird an die neue Geometrie und die neuen Verkehrsverhältnisse angepasst. Es erfolgt eine verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage, so dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erhalten bleibt. Da

die Querung des Karl-Kellner-Rings die Leistungsfähigkeit am meisten beeinflusst, soll die Querung nur auf Anforderung freigegeben werden.

Beleuchtung

Die Beleuchtung muss insbesondere im Bereich der Bushaltestelle, der Übergänge und in der Schladming-Anlage an die neuen Gegebenheiten angepasst werden, so dass eine optimale Ausleuchtung dieser Bereiche erfolgt.

Umgestaltung der Schladming-Anlage

Im Zuge des oben beschriebenen barrierefreien Ausbaus des Leitz-Platzes und der angrenzenden Bushaltestelle ist auch eine Umgestaltung der Schladming-Anlage, d.h. der Grünflächen zwischen Silhöffertorstraße und Mühlgrabenstraße, geplant. Wichtige Gestaltungsprinzipien dabei werden sein: altstadtgerechte Gestaltung und respektvoller Umgang mit der historischen Umgebung, mehr Transparenz, Erhalt der stadtbildprägenden Gehölze, Integration stadtökologischer Ziele durch Verwendung heimischer Gehölze und Schaffung neuer Lebensräume für Pflanzen und Tiere sowie nicht zuletzt eine gestalterische Einbeziehung bzw. Erlebarmachen des Wetzbachs.

Der in der Anlage beigefügte Vorentwurf stellt den gegenwärtigen Stand der Freiflächenplanung dar, so wie er – mit geringen Abweichungen – bereits den städtischen Gremien vorgestellt und von der Stadtverordnetenversammlung am 19.01.2015 zur Kenntnis genommen wurde (Mitteilungsvorlage Drucksachen-Nr. 2314/15 – I/507).

Kosten und Umlagefähigkeit

Für die Gesamtmaßnahme ist auf den unten aufgeführten Haushaltskonten ein Gesamtbetrag in Höhe von 1.033.000 € veranschlagt.

Vorbehaltlich der Mittelbereitstellung durch die städtischen Gremien im Haushalt 2015 werden folgende Produktkonten herangezogen: 1210300.842200247 (Straße), 1290100.842200255 (ÖPNV), 0910100.095100173 (Schladming-Anlage).

Es ist keine Umlagefähigkeit gegeben.

Für den Umbau des Knotenpunktes und der Bushaltestelle wird ein Fördermittelantrag über GVFG gestellt.

Zudem stehen Mittel aus dem Abrechnungsgebiet der Altstadtsanierung zur Verfügung.

Beteiligung Dritter

Der Umbau der Bushaltestelle wurde mit den Wetzlarer Verkehrsbetrieben und der lokalen Nahverkehrsorganisation abgestimmt. Ggf. wird, die Haltestelle während der Baumaßnahme in den Bereich der Lahninsel verlegt. Dies wird seitens der Verkehrsbetriebe derzeit geprüft.

Der barrierefreie Ausbau des Knotenpunktes wurde dem AK Bau des Behindertenbeirats bereits in 2014 vorgestellt. Die Gesamtmaßnahme soll nochmals vor Baubeginn im AK Bau abschließend vorgestellt werden.

Ausführungszeit

Nach erfolgter Gremienzustimmung soll die Durchführung des Ausschreibungsverfahrens unmittelbar erfolgen. Um Mittel aus der Altstadtsanierung nutzen zu können, muss bis zum

30.06.2015 der Auftrag an eine Baufirma erfolgt sein. Baubeginn ist somit voraussichtlich im Juli 2015.

Da es keine innerörtlichen Alternativstrecken gibt, muss der Knotenpunkt unter Verkehr gebaut werden.

Mit Verkehrsbehinderungen ist in diesem Bereich zu rechnen.