

Sitzungsvorlage DS 2006/225

Tiefbauamt
Jens Dreyer
(Stand: 21.03.2012)

Mitwirkung:

Umwelt- und Verkehrsausschuss
öffentlich am 28.06.2006

Aktenzeichen: 656.2

Verkehrsführung Burgstraße
- Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung
- Simulation Karlstraße

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht des Gutachters und die Auffassung der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Beratung über die künftige Verkehrsführung der Burgstraße erfolgt zusammen mit der Planung für das Quartier 7 im Gemeinderat am 27.11.2006.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Tiefgarage Marienplatz hat die Stadt die Burgstraße für den beidseitigen Verkehr geöffnet. Dies wurde auch nach Abschluss der Baustelle so belassen. Den Vorschlag der Verwaltung zur Rückführung auf den ursprünglichen Einbahnverkehr hat der Ausschuss 1989/1990 abgelehnt.

Seit mehreren Jahren wird die Verkehrsführung über die Burgstraße erneut diskutiert.

Im städtebaulichen Wettbewerb zur Entwicklung im Baublock 7 wurde die Reduzierung der hohen Verkehrsbelastung in diesem engen Straßenraum der Burgstraße als wichtiger Ansatzpunkt für eine weitere städtebauliche Entwicklung herausgearbeitet.

In diesem Zusammenhang hat die Stadt Ravensburg 2 Ing.Büros beauftragt, um die Verkehrsverlagerungen durch eine Einbahnstraßenregelung abzuschätzen und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Signalisierung zu bewerten.

Am 31.03.2006 hat die SPD-Fraktion, unterstützt durch Bündnis 90/Grüne und der Freie Wähler Vereinigung, folgenden Antrag gestellt: "In der Burgstraße wird eine Einbahnstraße in der Weise eingerichtet, dass der Verkehr aus Richtung Marktstraße in Richtung Marienplatz möglich bleibt."

Im Umwelt- und Verkehrsausschuss am 3.05.2006 wurde der Ausschuss über diese Thematik und die Rahmenbedingungen informiert.

Die Verwaltung spricht sich wie schon 1989/90 für die Einbahnstraßenregelung "bergab" aus. Die Entscheidung darüber sollte im Zusammenhang mit der Planung für das Quartier 7 - "Ravensburger" getroffen werden.

Um die vorhandenen Radverkehrsbeziehungen nicht zu unterbrechen, ist in der Einbahnstraße der Radverkehr in Gegenrichtung zuzulassen.

Für die Erschließung des Quartiers 7 - "Ravensburger" - soll der Anliegerverkehr vom südlichen Marienplatz bis zum Bereich der Burgstraße 7/9 zulässig bleiben.

1. Städtebauliche Aspekte

Die Burgstraße ist geprägt durch einen schluchtartigen Charakter. Mit den schmalen, teilweise fehlenden Gehbereichen besteht eine für Fußgänger äußerst unbefriedigende gefährliche Situation. Gleiches gilt für die Radwegführung.

Da wegen des engen Straßenquerschnittes auch keine großkronigen Bäume gepflanzt werden können, um über deren Filterwirkung die Lärm- und

Abgasbelastung etwas zu vermindern, führt die hohe für die Altstadt völlig untypische Verkehrsbelastung zu einem entscheidenden Negativfaktor.

Hieraus ergibt sich eine massiv eingeschränkte Wohn- und Arbeitsplatzqualität im Vergleich zu anderen Straßenzügen in der Altstadt.

Erst mit der Herausnahme der Fahrtrichtung bergauf entsteht die Möglichkeit zu einer Umgestaltung, die den gesamten Bereich aufwertet.

Die dennoch verbleibenden 5.000 Kfz/Tag bergab lassen sich dann verträglich mit den anderen Funktionen für Fußgänger, Radfahrer und Wohn- und Arbeitsplatzansprüchen bewältigen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Burgstraße mit einer Belastung von ca. 9.000 Fahrzeugen pro Tag und den zum Teil leerstehenden Liegenschaften nicht den Anforderungen, die eine zukunftsfähige Einbindung in das Altstadtgefüge ermöglichen, entspricht.

Im Rahmen der Entwicklung von neuen Nutzungen für das Quartier 7 ist deutlich geworden, dass eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und damit der Belastungen durch Lärm und Abgase eine Voraussetzung für die Gewinnung von Investoren ist.

Wenn die Quartiere zu beiden Seiten der Burgstraße eine dauerhafte Revitalisierung und atmosphärische Einbindung in den Standard der übrigen Altstadt erhalten sollen, ist eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und eine Umgestaltung des Straßenraumes notwendig. Nur mit diesen Veränderungen können die Sanierungszielsetzungen und eine dauerhafte Konsolidierung dieses Bereiches erreicht werden.

2. Verkehrsverlagerungen durch die Einrichtung einer Einbahnstraße

Die Fa. ModusConsult wurde gebeten, die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen bei einer Einbahnstraßenregelung der Burgstraße aufzuzeigen.

Wesentliche Mehrbelastungen sind in folgenden Straßen zu erwarten :

1.	Hirschgraben	+ 1.100 Kfz/d	+ 18 %
2.	Veitsburgstraße	+ 400 Kfz/d	+ 18 %
3.	Schussenstraße	+ 1.900 Kfz/d	+ 7 %
4.	Wilhelmstraße	+ 2.000 Kfz/d	+ 7 %
5.	Karlstraße	+ 1.600 Kfz/d	+ 6 %

Die wesentlichen Entlastungen sind im Bereich des südlichen Marienplatzes, der Seestraße und der Marktstraße festzustellen.

Weitere eventuell geplante Änderungen der Verkehrsführung in der Oberstadt haben keine relevanten Auswirkungen auf die Thematik der Einbahnstraßenregelung in der Burgstraße.

3. Auswirkungen an den Lichtsignalanlagen

Mit diesen Angaben überprüfte das Ing. Büro Brenner die Situation im Bereich von Olgastraße / Hirschgraben / Zwergerstraße und Karlstraße. Das Ing. Büro Brenner hat seinerzeit die Planungen der Signalanlagen im Zusammenhang mit der Busbeschleunigung durchgeführt.

Die Überprüfung ergab, dass die prognostizierten Verkehrsmengen grundsätzlich zu bewältigen sind. Einschränkungen wird es zu den Spitzenverkehrszeiten geben. Im Umwelt- und Verkehrsausschuss am 28.06.2006 wird ergänzend eine Simulation, die mittels Videoaufzeichnungen geeicht wurde, gezeigt.

Die Einbahnregelung und die sich daraus ergebenden Verkehrsverlagerungen sind im Rahmen der, für den Verkehrsteilnehmer tolerierbaren, Mehrbelastungen.

4. Umgestaltung Burgstraße

Mit der Ausweisung der Burgstraße als Einbahnstraße muss eine bauliche Umgestaltung einhergehen, um die angestrebte städtebauliche Qualität zu erreichen.

Um dazu Mittel der Stadtsanierung in Anspruch nehmen zu können ist eine Umgestaltung im Jahr 2007 erforderlich.

5. Schlussfolgerung der Verwaltung für die Beratung im Gemeinderat am 27.11.2006

- Die Burgstraße wird zwischen der Einmündung Marktstraße und dem südlichen Marienplatz als Einbahnstraße in Richtung Marienplatz ausgewiesen.
- Der Radverkehr in der Einbahnstraße wird in Gegenrichtung zugelassen.
- Vom Marienplatz bis zur künftigen Zufahrt einer Bewohnergarage im Bereich Ravensburger / Deswemeer wird Anliegerverkehr in Gegenrichtung zugelassen

Verkehrsuntersuchung Ravensburg - Burgstraße
Belastungsvergleich
 Straßenbelastungen Verkehrsaufkommen 2005

Querschnitt	(Analyse-) Nullfall		Differenz zu		Planfall EBS	Differenz zu		Differenz zu	
	(Analyse-) Nullfall Kfz/24h	plus Kfz/24h	Nullfall absolut	relativ		Nullfall absolut	relativ	Nullfall-plus absolut	relativ
Burgstraße									
östlich Marienplatz	9.000	9.100	100	1%	6.000	-3.000	-33%	-3.100	-34%
westlich Marktstraße	9.000	9.000	0	0%	5.800	-3.200	-36%	-3.200	-36%
Marktstraße (Obertor)	8.200	8.200	0	0%	5.200	-3.000	-37%	-3.000	-37%
Wangener Straße	18.500	18.500	0	0%	17.500	-1.000	-5%	-1.000	-5%
Veitsburgstr./Molldiete (ca./Ansatz)	2.200	2.200	0	0%	2.600	400	18%	400	18%
Seestraße (südlich Hirschgraben)	10.000	10.000	0	0%	8.200	-1.800	-18%	-1.800	-18%
Jahnstraße (südlich Zwergerstr.)	25.700	25.800	100	0%	26.000	300	1%	200	1%
B 30	33.100	33.200	100	0%	33.600	500	2%	400	1%
Summe Nord-Süd	89.500	89.700	200	0%	87.900	-1.600	-2%	-1.800	-2%
Hirschgraben (westlich Seestraße)	6.100	6.000	-100	-2%	7.100	1.000	16%	1.100	18%
Schussenstr. (nördlich Marienplatz)	29.100	29.100	0	0%	31.000	1.900	7%	1.900	7%
Summe Ost-West	35.200	35.100	-100	0%	38.100	2.900	8%	3.000	9%
Georgstraße südl. Eisenbahnstr.	21.700	21.700	0	0%	21.700	0	0%	0	0%
Karlstraße südl. Eisenbahnstr.	26.000	26.000	0	0%	27.600	1.600	6%	1.600	6%
Wilhelmstraße (Höhe Konzerthaus)	30.100	30.100	0	0%	32.100	2.000	7%	2.000	7%

1) dieser Verkehr verlagert sich weiträumig (zum Teil auch über die K 7982/Kemmerlang)

2) Veränderungen bis zu etwa +/-200Kfz/24h sind u.U. auch modellbedingt

Verkehrsuntersuchung Ravensburg - Burgstraße
Belastungsvergleich
 Straßenbelastungen Verkehrsaufkommen 2005

Querschnitt	(Analyse-) Nullfall	(Analyse-) Nullfall plus	Differenz zu Nullfall		Planfall EBS	Differenz zu Nullfall		Differenz zu Nullfall-plus	
	Kfz/24h	Kfz/24h	absolut	relativ	Kfz/24h	absolut	relativ	absolut	relativ
Burgstraße									
östlich Marienplatz	9.000	9.100	100	1%	6.000	-3.000	-33%	-3.100	-34%
westlich Marktstraße	9.000	9.000	0	0%	5.800	-3.200	-36%	-3.200	-36%
Marktstraße (Obertor)	8.200	8.200	0	0%	5.200	-3.000	-37%	-3.000	-37%
Wangener Straße	18.500	18.500	0	0%	17.500	-1.000	-5%	-1.000	-5%
Veitsburgstr./Moldiete (ca./Ansatz)	2.200	2.200	0	0%	2.600	400	18%	400	18%
Seestraße (südlich Hirschgraben)	10.000	10.000	0	0%	8.200	-1.800	-18%	-1.800	-18%
Jahnstraße (südlich Zwergerstr.)	25.700	25.800	100	0%	26.000	300	1%	200	1%
B 30	33.100	33.200	100	0%	33.600	500	2%	400	1%
Summe Nord-Süd	89.500	89.700	200	0%	87.900	-1.600	-2%	-1.800	-2%
Hirschgraben (westlich Seestraße)	6.100	6.000	-100	-2%	7.100	1.000	16%	1.100	18%
Schussenstr. (nördlich Marienplatz)	29.100	29.100	0	0%	31.000	1.900	7%	1.900	7%
Summe Ost-West	35.200	35.100	-100	0%	38.100	2.900	8%	3.000	9%
Georgstraße süd. Eisenbahnstr.	21.700	21.700	0	0%	21.700	0	0%	0	0%
Karlstraße süd. Eisenbahnstr.	26.000	26.000	0	0%	27.600	1.600	6%	1.600	6%
Wilhelmstraße (Höhe Konzerthaus)	30.100	30.100	0	0%	32.100	2.000	7%	2.000	7%

1) dieser Verkehr verlagert sich weiträumig (zum Teil auch über die K 7982/Kemmerlang)

2) Veränderungen bis zu etwa +/-200 Kfz/24h sind u.U. auch modellbedingt

Planungsfall EBS Burgstraße

Straßenbelastung 2005

Ravensburg Innenstadt

Kiz/24 Stunden

