

STADT FRIEDRICHSHAFEN	Ausfertigungen: Stadtbauamt, BSU, DEZ2, DEZ4, OB, PL, SBV, SPK, STP
Sitzungsvorlage	
Drucksache-Nr. 2015 / V 00099	
Dienststelle: Stadtbauamt	28.04.2015, Unterschrift:
Aktenzeichen: SBA-Rö	
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen):	
BM Krezer _____	EBM Dr. Köhler _____
BM Hauswald _____	Oberbürgermeister _____

Betreff: Verkehrsentwicklungsplan Vorgezogene Umsetzung von Maßnahmen in der Friedrichstraße (Variante 1)
Anlage:

Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens **1 Arbeitstag** vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.

MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	.pdf-, htm- Dateien	DVD	Video (VHS)	Folien (ungeeignet)
---	--------------------------------	------------	--------------------	----------------------------

Referent und Zeitdauer: Kübler, Wolfgang, ca. 15 Min.

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Technischer Ausschuss/Betriebsausschuss SE	08.06.2015	Vorberatung	öffentlich
Gemeinderat	22.06.2015	Beschluss	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.):

TA 07.05.2013, DS-Nr. 2013/V00088

TA 03.12.2013, DS-Nr. 2013/V00241

TA 08.07.2014, DS-Nr. 2014/V00142

<u>FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN</u>		ja	nein
Kosten:	einmalige Kosten		Betrag: 75.000 EUR
MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:			
Städt. Haushalt	VMH	Fipo:	2.6150.9501.000-0300
Zur Verfügung stehende Mittel	Deckungsring D700026150		75.000 EUR

Beschlussantrag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Machbarkeit vorgezogener Maßnahmen zur Veränderung der Friedrichstraße gemäß Variante 1 vertieft zu prüfen und entsprechend zur Umsetzung zu bringen.

Begründung:

Im Sanierungsgebiet Stadtquartier Bahnhof-Friedrichstraße stehen in den kommenden Jahren zahlreiche Veränderungen in Form von Umstrukturierungen und Baumaßnahmen an. Um den dort möglicherweise tätigen bzw. interessierten Investoren weitestgehend Planungssicherheit geben zu können, sind schon jetzt im entsprechenden Vorlauf Aussagen über den möglichen künftigen Zustand und die verkehrliche Bedeutung der Friedrichstraße erforderlich.

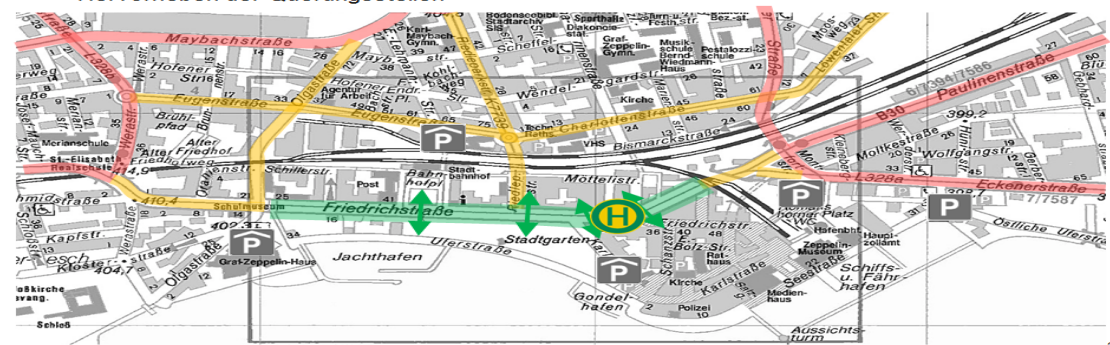
Im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) spielt deshalb die Friedrichstraße bereits jetzt eine bedeutende, wenn nicht herausragende Rolle. Daher wurden für insgesamt sechs unterschiedliche Varianten der Friedrichstraße für den VEP-Planungshorizont 2030 Prognosen erstellt, die dann dem Istzustand (Bestand) gegenübergestellt werden können. Da im Herbst 2014 der Startschuss für den Bau der B 31 neu gegeben und auch der Fertigstellungstermin mit Ende 2020 benannt wurde, wurden zwischenzeitlich auch zusätzlich für den Zeitraum 2021 (nach Inbetriebnahme der B 31 neu) entsprechende Prognosen erstellt. Vertieft wurden dabei letztendlich drei Varianten, die auch schon in der VEP-Projektgruppensitzung am 20. Januar 2015 vorgestellt wurden.

Varianten:

Variante 1: Umgestaltung zur Geschäftsstraße (20 km/h)

Variante 1: Umgestaltung zur Geschäftsstraße

- Reduzierung des Straßenquerschnitts auf 2 Fahrspuren
- Gestaltung der Seitenbereiche
- **Straßenrand-Bushaltestelle im Bereich Orionknoten**
- Hervorheben der Querungsstellen



25

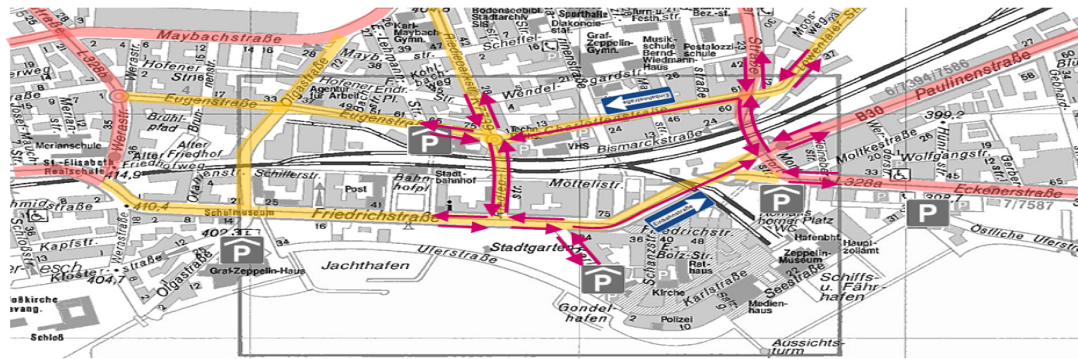
Die Friedrichstraße soll mit dieser Variante zur Geschäftsstraße aufgewertet werden, indem die verkehrliche Bedeutung reduziert wird. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit soll ab dem Knoten Olgastraße auf 20 km/h reduziert werden, um damit die Strecke zu verlangsamen und für Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen. Parallel soll der Querschnitt reduziert werden, indem der dritte Streifen, der heute überwiegend für Linksabbiegespuren verwendet wird (teilweise stehen darauf in Zwischenabschnitten aber auch Anlieferer), entfällt. Somit kann der nördliche Seitenbereich

verbreitert werden. Radverkehr kann im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Variante 2: Einrichtungsverkehr (kleine Variante), entgegen Uhrzeigersinn

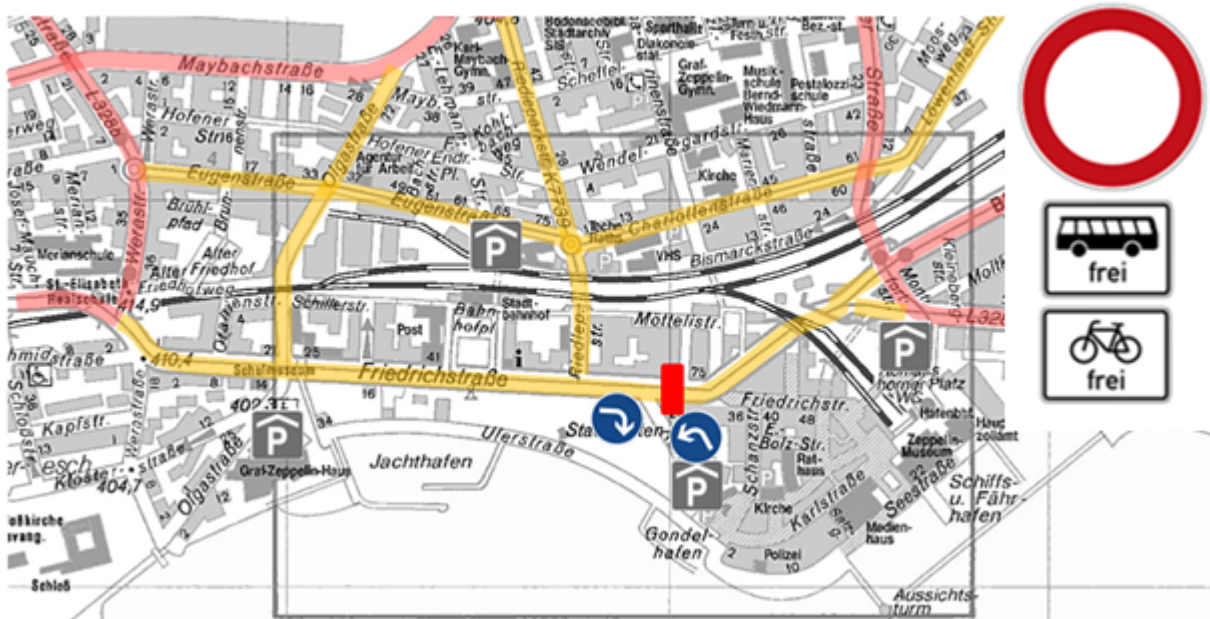
Variante 2 A: Einrichtungsverkehr (Kleine Variante), entgegen Uhrzeigersinn

- Einrichtungsverkehr (Friedrichstr. Richtung Osten, Charlottenstraße Richtung Westen)
- Freigabe für den Busverkehr in beiden Fahrtrichtungen (kombinierte Bus- und Fahrradspur)



Bei der Einrichtungsvariante soll der Verkehr auf der Friedrichstraße zwischen Karlstraße und Knoten am „Mausloch“ nur noch in West-Ost-Richtung sowie auf der Charlottenstraße nur in Ost-West-Richtung geführt werden. Dabei sollen jedoch Bus- und Radverkehr in der Friedrichstraße auch entgegen der Einbahnrichtung fahren dürfen. Durchgangsverkehr Ost-West wird somit unterbunden, für den übrigen Durchgangsverkehr soll durch Reduzierung der Geschwindigkeiten das Befahren in West-Ost-Richtung unattraktiv gemacht werden.

Variante 3: Durchfahrtsverbot (Busse und Radverkehr frei)



Variante 3 beinhaltet ein komplettes Durchfahrtsverbot zwischen Karlstraße und Orionknoten. Nur Bus- und Radverkehr sollen dann noch diesen Querschnitt passieren dürfen. Grundsätzlich sollte wie auch

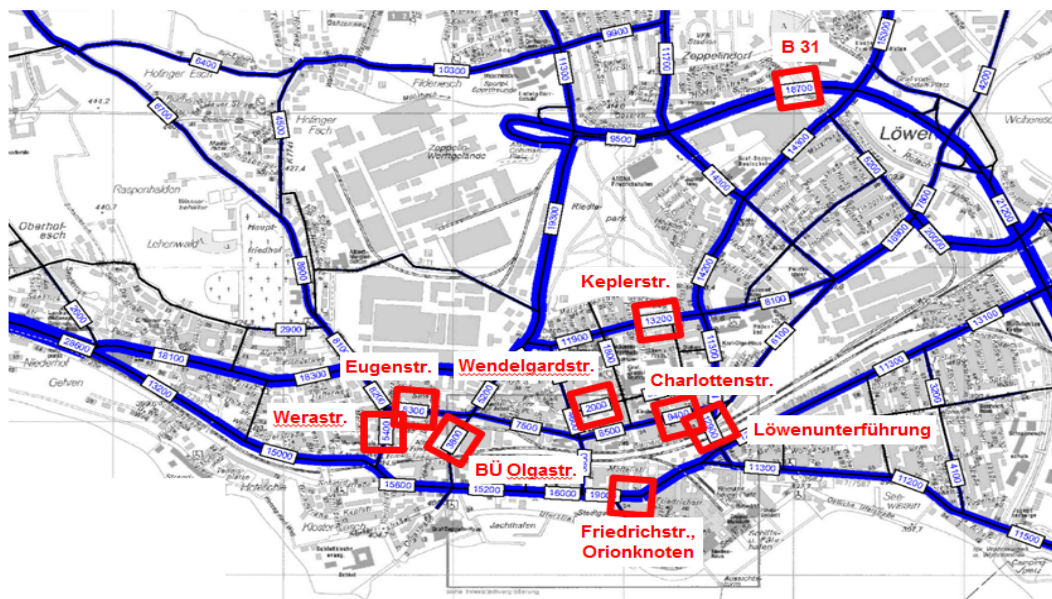
in den vorhergehenden Varianten eine Geschwindigkeitsreduzierung vorgenommen werden. Somit wird auch der westliche Straßenabschnitt beruhigt und besser für Fußgänger überquerbar.

Ergebnisse:

Die Ergebnisse dieser Prognosen, die neben den positiven Effekten für die Friedrichstraße insbesondere auch die Auswirkungen auf das angrenzende Verkehrsnetz zeigen, wurden gegenübergestellt und entsprechend beurteilt. Dabei zeigen sich Vorteile für die Friedrichstraße durch entsprechende Abnahmen der Verkehrsbelastungen gegenüber dem heutigen Bestand, aber auch unterschiedliche Nachteile (Mehrbelastungen in unterschiedlicher Höhe) für das angrenzende Netz (siehe nachfolgende Übersicht über Vergleichsquerschnitte sowie die Tabellen, die u. a. auszugsweise der Präsentation für die Projektgruppe am 20.01.2015 entnommen sind; auf den dortigen Seiten 37, 38, 39, 52, 53), die es abzuwägen gilt.

Positiv zu sehen sind Verkehrsverlagerungen auf die Vorbehaltsstraßen, wie der B 31 neu. Das Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes ist die Verlagerung des nicht stadtbezogenen Durchgangsverkehrs auf leistungsfähige Umfahrungen wie der B 31 neu und die bestmögliche Bündelung und Verteilung des Quell- und Zielverkehrs auf den bzw. über die dafür vorgesehenen Hauptverkehrsstraßen. Die Verdrängung des Verkehrs in sensible Bereiche wie der Charlottenstraße sollten aus verkehrstechnischer Sicht (Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten) näher betrachtet und auf Umfeldverträglichkeit diskutiert werden.

Vergleich der verkehrlichen Wirkung Vergleichsquerschnitte



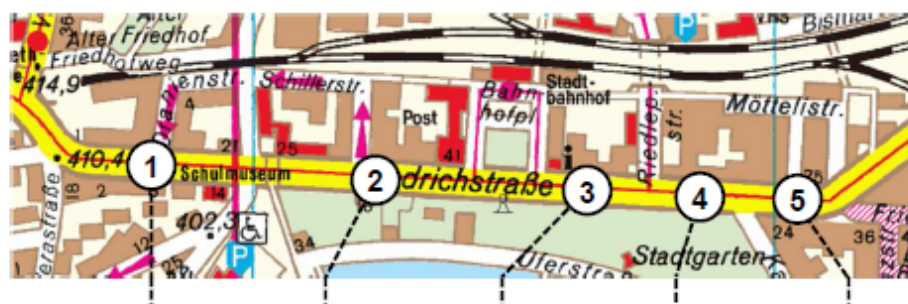
Vergleich der verkehrlichen Wirkung im Bestand mit Differenz zum Bestand [Kfz/24 h]

Unkritische Querschnitte bzw. Vorbehaltsstraßen

	Friedrich-str., Orion-knoten	Charlotten-str.	Eugenstr.	Werastr.	Olgastr. Bahn-übergang	Wendel-gardstr.	Löwen-unter-führung	Keplerstr.	B 31 (Tunnel)
Bestand	16.800	9.400	8.300	5.400	3.800	2.000	12.900	13.200	18.700
Variante 1 <i>Umgestaltung zur Geschäftsstraße</i>	9.600 - 7.200	11.000 + 1.600	10.300 + 2.000	6.900 + 1.500	5.000 + 1.200	2.000 ± 0	16.400 + 3.500	15.500 + 2.300	19.800 + 1.100
Variante 2 A <i>Einrichtungsverkehr (Kleine Variante) entgegen Uhrzeigersinn</i>	11.500 - 5.300	6.300 - 3.100	10.500 + 2.200	8.400 + 3.000	4.900 + 1.100	3.000 + 1.000	15.400 + 2.500	19.500 + 6.300	21.000 + 2.300
Variante 3 <i>Durchfahrtsverbot (Busse und Radfahrer frei)</i>	600 Busse - 16.200	14.200 + 4.800	12.200 + 3.900	10.100 + 4.700	4.300 + 500	1.600 - 400	22.100 + 9.200	18.000 + 4.800	20.800 + 2.100

Stadt Friedrichshafen
Verkehrsentwicklungsplan

Vergleich Verkehrsstärken Friedrichstraße [Kfz/24 h]



	Werastr. – Olgastr.	Olgastr. – Bahnhof	Bahnhof – Riedleparkstr.	Riedleparkstr. – Karlstr.	Karlstr. – Metzstr.
Bestand	15.600	15.200	16.000	19.000	16.800
Variante 1 <i>Umgestaltung zur Geschäftsstraße</i>	10.000 - 5.600	8.100 - 7.100	9.000 - 7.000	12.200 - 6.800	9.600 - 7.200
Variante 2 A <i>Einrichtungsverkehr (Kleine Variante) entg. Uhrzeigersinn</i>	7.600 - 8.000	6.300 - 8.900	6.900 - 9.100	14.100 - 4.900	11.500 - 5.300
Variante 3 <i>Durchfahrtsverbot (Busse und Radfahrer frei)</i>	5.600 - 10.000	4.500 - 10.700	5.300 - 10.700	4.500 - 14.500	600 Busse - 16.200

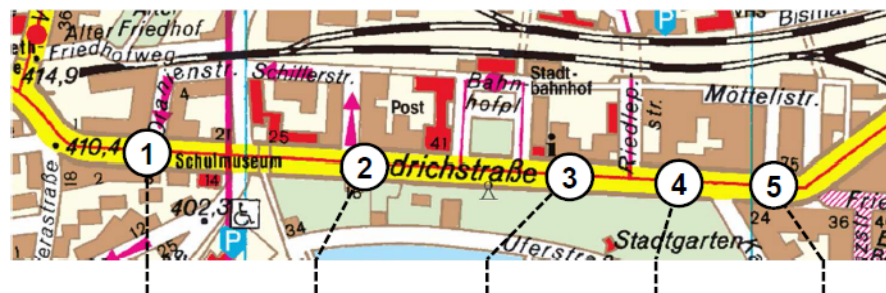
Vergleich der verkehrlichen Wirkung im Zwischenhorizont 2021 mit Differenz zum Bestand [Kfz/24 h]

Unkritische Querschnitte
bzw. Vorbehaltsstraßen

	Friedrich- str., Orion- knoten	Charlotten- str.	Eugenstr.	Werastr.	Olgastr. Bahnüber- gang	Wendel- gardstr.	Löwen- unterfüh- rung	Keplerstr.	B 31 (Tunnel)
Bestand	16.800	9.400	8.300	5.400	3.800	2.000	12.900	13.200	18.700
Zwischenhorizont 2021	13.100 -3.700	8.100 -1.300	4.500 -3.800	4.900 -500	4.100 +300	1.600 -400	14.300 +1.400	11.900 -1.300	25.800 +7.100
Variante 1 <i>Umgestaltung</i>	6.300 -10.500	10.300 +900	7.300 -1.000	3.800 -1.600	4.500 +700	1.800 -200	17.200 +4.300	14.200 +1.000	26.500 +7.800
Variante 2 A <i>Einrichtungsverkehr</i>	9.300 -7.500	5.500 -3.900	5.800 -2.500	3.900 -1.500	5.000 +1.200	2.200 +200	15.900 +3.000	17.400 +4.200	27.100 +8.400
Variante 3 <i>Durchfahrtsverbot</i>	600 Busse -16.200	12.200 +2.800	7.600 -700	4.700 -700	4.900 +1.100	1.500 -500	21.200 +8.300	15.800 +2.600	27.000 +8.300

Stadt Friedrichshafen
Verkehrsentwicklungsplan

Vergleich Verkehrsstärken Friedrichstraße [Kfz/24 h]



	Werastr. – Olgastr.	Olgastr. - Bahnhof	Bahnhof – Riedleparkstr.	Riedleparkstr. – Karlstr.	Karlstr. – Metzstr.
Bestand	15.600	15.200	16.000	19.000	16.800
Zwischenhorizont 2021	11.100 -4.500	11.000 -4.200	11.700 -4.300	15.400 -3.600	13.100 -3.700
Variante 1 <i>Umgestaltung zur Geschäftsstraße</i>	5.900 -9.700	4.700 -10.500	5.400 -10.600	9.000 -10.000	6.300 -10.500
Variante 2 A <i>Einrichtungsverkehr (Kleine Variante) entg. Uhrzeigersinn</i>	5.500 -10.100	4.300 -10.900	4.600 -11.400	11.900 -7.100	9.300 -7.500
Variante 3 <i>Durchfahrtsverbot (Busse und Radfahrer frei)</i>	3.700 -11.900	2.000 -13.200	2.800 -13.200	4.500 -14.500	600 Busse -16.200

- + Entlastung der Friedrichstraße durch Ausbau der B 31 neu
- + Verstärkung der Entlastungswirkung durch Maßnahmen Friedrichstraße
- + Durchfahrtsverbot erzielt im östlichen Bereich die stärkste Entlastungen

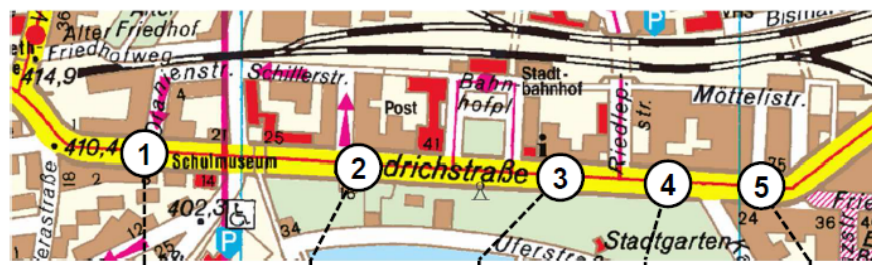
Vergleich der verkehrlichen Wirkung im Prognosebezugsfall 2030 mit Differenz zum Bestand [Kfz/24 h]

Unkritische Querschnitte bzw. Vorbehaltsstraßen

	Friedrichstr., Orionknoten	Charlottenstr.	Eugenstr.	Werastr.	Olgastr. Bahnübergang	Wendelgardstr.	Löwenunterführung	Keplerstr.	B 31 (Tunnel)
Bestand	16.800	9.400	8.300	5.400	3.800	2.000	12.900	13.200	18.700
Zwischenhorizont 2021	13.100 -3.700	8.100 -1.300	4.500 -3.800	4.900 -500	4.100 +300	1.600 -400	14.300 +1.400	11.900 -1.300	25.800 +7.100
Prognosebezugsfall 2030	14.900 -1.900	8.900 -500	5.500 -2.800	5.800 +400	3.900 +100	1.700 -300	14.700 +1.800	13.100 -200	31.300 +12.600
Variante 1 Umgestaltung	7.900 -8.900	10.900 +1.500	8.500 +200	3.500 -1.900	4.700 +900	1.900 -100	17.200 +4.300	15.100 +1.800	32.300 +13.600
Variante 2 A Einrichtungsverkehr	10.000 -6.800	6.100 -3.300	7.500 -800	4.500 -900	5.100 +1.300	2.800 +800	16.300 +3.400	19.000 +5.700	32.700 +14.000
Variante 3 Durchfahrtsverbot	600 Busse -16.200	13.200 +3.800	9.700 +1.400	4.600 -800	4.700 +900	1.500 -500	22.200 +9.300	17.600 +4.300	33.100 +14.400

Stadt Friedrichshafen
Verkehrsentwicklungsplan

Vergleich Verkehrsstärken Friedrichstraße [Kfz/24 h]



	Werastr. – Olgastr.	Olgastr. - Bahnhof	Bahnhof – Riedleparkstr.	Riedleparkstr. – Karlstr.	Karlstr. – Metzstr.
Bestand	15.600	15.200	16.000	19.000	16.800
Zwischenhorizont 2021	11.100 -4.500	11.000 -4.200	11.700 -4.300	15.400 -3.600	13.100 -3.700
Prognosebezugsfall 2030	13.000 -2.600	12.700 -2.500	13.500 -2.500	17.300 -1.700	14.900 -1.900
Variante 1 Umgestaltung zur Geschäftsstraße	7.400 -8.200	6.200 -9.000	7.000 -9.000	10.700 -8.300	7.900 -8.900
Variante 2 A Einrichtungsverkehr (Kleine Variante) entg. Uhrzeigersinn	5.600 -10.000	4.600 -10.600	5.000 -11.000	12.800 -6.200	10.000 -6.800
Variante 3 Durchfahrtsverbot (Busse und Radfahrer frei)	4.000 -11.600	2.900 -12.300	3.700 -12.300	4.600 -14.400	600 Busse -16.200

- + geringe Entlastung der Friedrichstraße durch Ausbau der B 31 neu
- + Verstärkung der Entlastungswirkung durch Maßnahmen Friedrichstraße
- + Durchfahrtsverbot erzielt im östlichen Bereich die stärkste Entlastungen

Da die Friedrichstraße heute noch Teil der B 31 und somit das Regierungspräsidium Tübingen (RP) Baulastträger des Bundes ist, muss das RP bei der Umsetzung von geplanten Maßnahmen mit einbezogen werden. In Gesprächen mit dem RP konnte schon geklärt werden, dass die Varianten 1 und 2a von dort mitgetragen werden könnten, dass die Variante 3 aber erst nach Fertigstellung der B 31 neu genehmigt würde. Aktuell wurde vom RP mitgeteilt, dass bei Einrichtung eines Geschäftsbereiches mit Tempo 20 km/h die Anordnung nach § 45 StVO gut begründet werden muss und die folgenden Randbedingungen gelten: keine Signalanlagen sowie Rechts-vor-Links-Regelung.

Es ist aber auch beabsichtigt, künftig die Klassifizierung zu ändern und dabei die Friedrichstraße zur Gemeindestraße herabzustufen, so dass sie dann in der Baulastträgerschaft der Stadt Friedrichshafen liegt und somit allein über dortige Maßnahmen entschieden werden kann. Für eine solche Änderung der Klassifizierung sind die entsprechenden Vereinbarungen auf den Weg zu bringen. In diesem Zusammenhang sollte dann in Erfordernis von geschlossenen Systemen (klassifizierte Straßen dürfen nicht einfach enden, sondern müssen mit anderen klassifizierten Straßen verknüpft sein) die Keplerstraße zur Landesstraße aufgewertet werden, da diese auch als Ausweichstrecke dient, für den Fall von Tunnelsperrungen etc. .

Vorzeitige Umsetzung der Variante 1:

Da bereits vor der Fertigstellung des VEP, die für Ende 2016 zu erwarten ist, zumindest in ersten Ansätzen eine Verbesserung des Zustandes auf der Friedrichstraße herbeigeführt werden soll, ist beabsichtigt, schon vorgezogen die Variante 1 detaillierter zu untersuchen und dann zu Testzwecken als Provisorium umzusetzen. Hierfür wurden bereits die grundsätzliche Machbarkeit untersucht und die erforderlichen Maßnahmen (über die Friedrichstraße hinaus ggf. auch auf dem umgebenden Straßensystem) zusammengestellt, wobei hinsichtlich endgültiger Leistungsfähigkeiten noch weitere vertiefende Untersuchungen anzustellen sind. Ziel ist es, aus dieser möglichst bald umzusetzenden „Testphase“, in der vorerst noch nichts endgültig umgebaut, sondern eher mit Provisorien gearbeitet werden sollte (auch in Schritten über Tempo 30 km/h hin zu Tempo 20 km/h), Erkenntnisse über das Funktionieren und die ggf. weiteren Schritte (auch hinsichtlich der weitergehenden Varianten) zu gewinnen.

- Erforderliche Maßnahmen:
 - Beschilderung, wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen
 - Wegweisung: ggf. neue Zielführungen, speziell zum Parken
 - Veränderung von Signalprogrammen an verschiedenen Knoten
 - Provisorische Spurreduktion; Markierungen, Baken, Schwellen
 - Ausschalten von Signalanlagen

Die vorgezogenen Maßnahmen würden Kosten von rd. 75.000 EUR verursachen. Diese können über Haushaltsmittel im Deckungsring Sanierungsgebiet Stadtquartier Bahnhof-Friedrichstraße – Sonstige Ordnungsmaßnahmen finanziert werden.

Inwieweit dann als Ergebnis des VEP über Variante 1 hinaus für den Zeitraum nach 2021 mit vorhandener B 31 neu evtl. eine der weitergehenden Varianten (2a bzw. 3) empfohlen werden kann bzw. wird, ist noch nicht absehbar. Dies soll u. a. im weiteren Verlauf der Bearbeitung geprüft und ergebnisoffen diskutiert werden.

Um nach endgültiger Entscheidung für eine Lösung dann nicht nur eine rein verkehrliche Lösung umzusetzen, wird empfohlen, für den Bereich Friedrichstraße einen Wettbewerb durchzuführen, mit dem Vorschläge zur künftigen Gestaltung der Friedrichstraße (d.h. inkl. südlicher Geh- / Radweg) erarbeitet werden können.

Für die endgültige Umsetzung der letztendlich im VEP vorgeschlagenen dauerhaften Maßnahmen (baulicher Art, aber auch verkehrsrechtliche Anordnungen) sind im kommenden Haushaltsplan-verfahren 2016/2017 die entsprechenden Finanzierungsmittel anzumelden.

Um Beratung und Beschlussfassung wird gebeten.