Variantenuntersuchung

1. Untersuchte Varianten

Im Rahmen der Vorplanung wurden nachstehende 15 Varianten der Querschnittsaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums Thomasiusstraße untersucht:

0.	Bestandsvariante
1.	durchgängiger Einrichtungsverkehr (3,50 m Fahrbahnbreite), beidseitiges Längsparken, Radverkehr auf Fahrbahn bzw. in Gegenrichtung auf Radweg
2.	durchgängiger Einrichtungsverkehr (3,50 m Fahrbahnbreite), beidseitiges Längsparken, Radverkehr auf Fahrbahn bzw. in Gegenrichtung auf Radfahrstreifen
3.	durchgängiger Einrichtungsverkehr (3,50 m Fahrbahnbreite), einseitiges Schrägparken, Radverkehr auf Fahrbahn bzw. in Gegenrichtung auf Radfahrstreifen
4.	durchgängiger Einrichtungsverkehr (2,40 m Fahrbahnbreite), beidseitiges Längsparken, Radverkehr auf Schutzstreifen bzw. in Gegenrichtung auf gemeinsamen Geh- und Radweg
5.	durchgängiger Zweirichtungsverkehr (4,50 m Fahrbahnbreite), beidseitiges Längsparken, Radverkehr auf Fahrbahn
6.	durchgängiger Zweirichtungsverkehr (4,50 m Fahrbahnbreite), einseitiges Längsparken, Radverkehr auf Schutzstreifen
7.	durchgängiger Zweirichtungsverkehr (5,00 m Fahrbahnbreite), beidseitiges Längsparken, Radverkehr auf Fahrbahn
8.	durchgängiger Zweirichtungsverkehr (5,50 m Fahrbahnbreite), beidseitiges Längsparken, Radverkehr auf Fahrbahn
9.	durchgängiger Zweirichtungsverkehr (5,90 m Fahrbahnbreite), beidseitiges Längsparken, Radverkehr auf Fahrbahn
10.	durchgängiger Zweirichtungsverkehr (5,90 m Fahrbahnbreite), einseitiges Senkrechtparken, Radverkehr auf Fahrbahn
11.	durchgängiger Zweirichtungsverkehr (5,50 m Fahrbahnbreite), einseitiges Längsparken, Radverkehr auf Fahrbahn bzw. in Gegenrichtung auf Radweg, Umbau zu Variante 1 möglich
12.	durchgängiger Zweirichtungsverkehr (5,50 m Fahrbahnbreite), einseitiges Längsparken, Radverkehr auf Fahrbahn, bzw. in Gegenrichtung auf Radweg, Umbau zu Variante 1 möglich
13.	durchgängiger Zweirichtungsverkehr (6,10 m Fahrbahnbreite), beidseitiges Längsparken, Radverkehr auf Fahrbahn, Umbau zu Variante 2 möglich
14.	durchgängiger Zweirichtungsverkehr (4,75 m Fahrbahnbreite), einseitiges Schrägparken, Radverkehr auf Fahrbahn, Umbau zu Variante 3 möglich
15.	durchgängiger Zweirichtungsverkehr (5,90 m Fahrbahnbreite), einseitiges Längsparken, Radverkehr auf Fahrbahn bzw. in Gegenrichtung auf gemeinsamen Geh- und Radweg, Umbau zu Variante 4 möglich

2. Auswahl der Vorzugsvariante

2.1 Bewertungskriterien

Die Varianten wurden unter Berücksichtigung der folgenden Kriterien untersucht und bewertet:

- *maßgeblicher Begegnungsfall Kfz-Verkehr:*
  Als maßgeblich wurde der Begegnungsfall Lkw-Lkw gewählt, da dieser Fall bis zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Thomasiusstraße nicht ausgeschlossen werden kann.
- *Seitenraumbreite für Fußgänger:*
  Die Varianten wurden unter der Berücksichtigung einer Mindestbreite beidseitiger Gehwege von jeweils 2,50 m bewertet.
- *Verkehrsraumbreite für Radfahrer mit Angabe der Führung:*
  Die Varianten wurden hinsichtlich der Sicherheit der Radverkehrsführung unter Berücksichtigung des aktuell gültigen Technischen Regelwerks betrachtet.
- *Fahrbahnbreite:*
  Es wurde untersucht, ob die für den maßgeblichen Begegnungsfall erforderlichen Fahrbahn-Mindestbreiten zur Verfügung stehen.
- *Stellplatzanzahl:*
  Das Stellplatzangebot der Varianten wurde mit dem rechnerischen Angebot des Bestandes verglichen.
- *Baukosten:*
  Die Differenz der Baukosten der Varianten auf der Basis der Kostenschätzung ist relativ gering. Die minimalen Kosten liegen bei ca. 90 %, die der Vorzugsvariante 8 bei 95 % der maximalen Kosten. Die Kosten spielen bei der Abwägung der Vorzugsvariante deshalb nur eine untergeordnete Rolle.
- *Baumpflanzung auf Ostseite möglich:*
  Die Varianten wurden hinsichtlich der Möglichkeit zur Anordnung einer einseitigen oder beidseitigen Anlage von Baumreihen betrachtet.
- *Stellplatzanzahl mit Baumpflanzungen:*
  Im Zusammenhang mit der Bewertung von Baumpflanzungen wurde das damit entfallende Stellplatzangebot berücksichtigt.

2.2 Abwägung

Für die Gewährleistung des Durchgangsverkehrs ist der Begegnungsfall Lkw-Lkw sicherzustellen. Diese ist bei acht Varianten (Varianten 1 bis 5, 7, 10 und 14) nicht gegeben. Diese Varianten wurden in einem ersten Schritt aus der Betrachtung ausgeschlossen.

Die Varianten 6, 11, 12, 14 und 15 wurden aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen, weil ihr künftiges Stellplatzangebot deutlich unter dem Angebot im Bestand lag.

Die verbleibenden drei Varianten 8, 9 und 13 unterscheiden sich in den Fahrbahn- und Gehwegbreiten. Während bei den Varianten 9 und 13 die Fahrbahn 5,90 m bzw. 6,10 m breit ist, gewährleistet die Variante 8 den maßgeblichen Begegnungsfall Lkw-Lkw bei einer minimalen Fahrbahnbreite von nur 5,50 m und ermöglicht auf beiden Seiten der Straße die maximalen Gehwegbreite von jeweils 2,65 m. Somit wurde die **Variante 8** als **Vorzugsvariante** ausgewählt und für die weitere Planung empfohlen.

Rückfragen zu den Varianten würde bei Bedarf die Stadtverwaltung im Planungsausschuss beantworten.