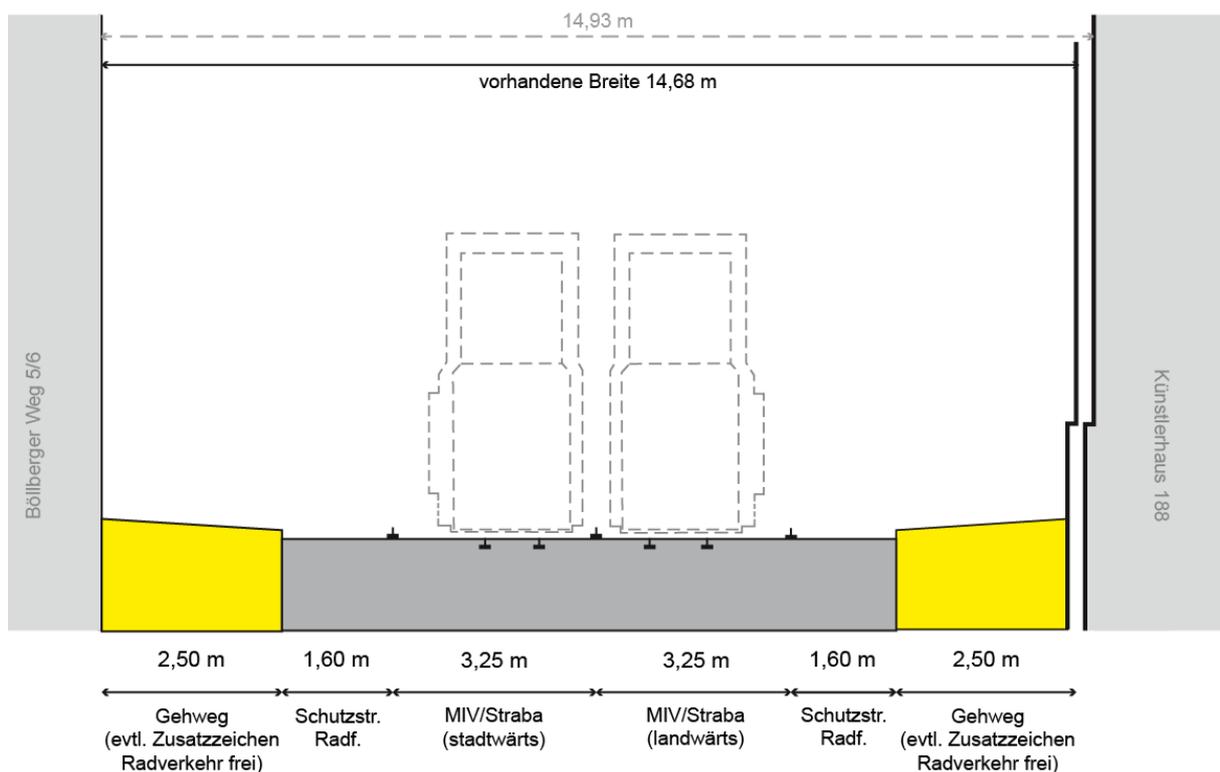


Anlage 1: Planungsvorschlag G1

Die Führung von MIV und ÖPNV erfolgt über eine Gleis-in-Fahrbahn-Lösung analog der entsprechenden neuen baulichen Situation in der Torstraße aus dieser heraus über den Bogen des Knotens bis hin zum Ende des Geländes des Künstlerhauses 188 (Querschnittsbedarf 6,50 m). Auf beiden Straßenseiten wird jeweils Gehweg in ko-nutzungsfähiger Mindestbreite (eventuelle zusätzliche Freigabe für Radverkehr - Zeichen 1022-10 - als Nutzungsangebot; Platzbedarf 5 m) angelegt und der verbleibende Querschnitt jeweils als Schutzstreifen für Radfahrer auf beiden Seiten ausgelegt (3,20 m). Dies stellt zudem eine Andienungsmöglichkeit durch die verkehrsrechtlich mögliche Halterlaubnis auf diesen Streifen sicher.

Diese Lösung entspricht ziemlich genau der abschließenden Planungsvariante "RQ 1-1 Torstraße freie Strecke" (siehe Anlage 3 zur Beschlussvorlage "Ausbau/Umgestaltung Torstraße - Gestaltungsbeschluss" Vorlagen-Nummer: V/2011/10263) und dürfte angesichts des verfügbaren Platzes am wenigsten Probleme bei der Weiterführung in den Böllberger Weg darstellen.

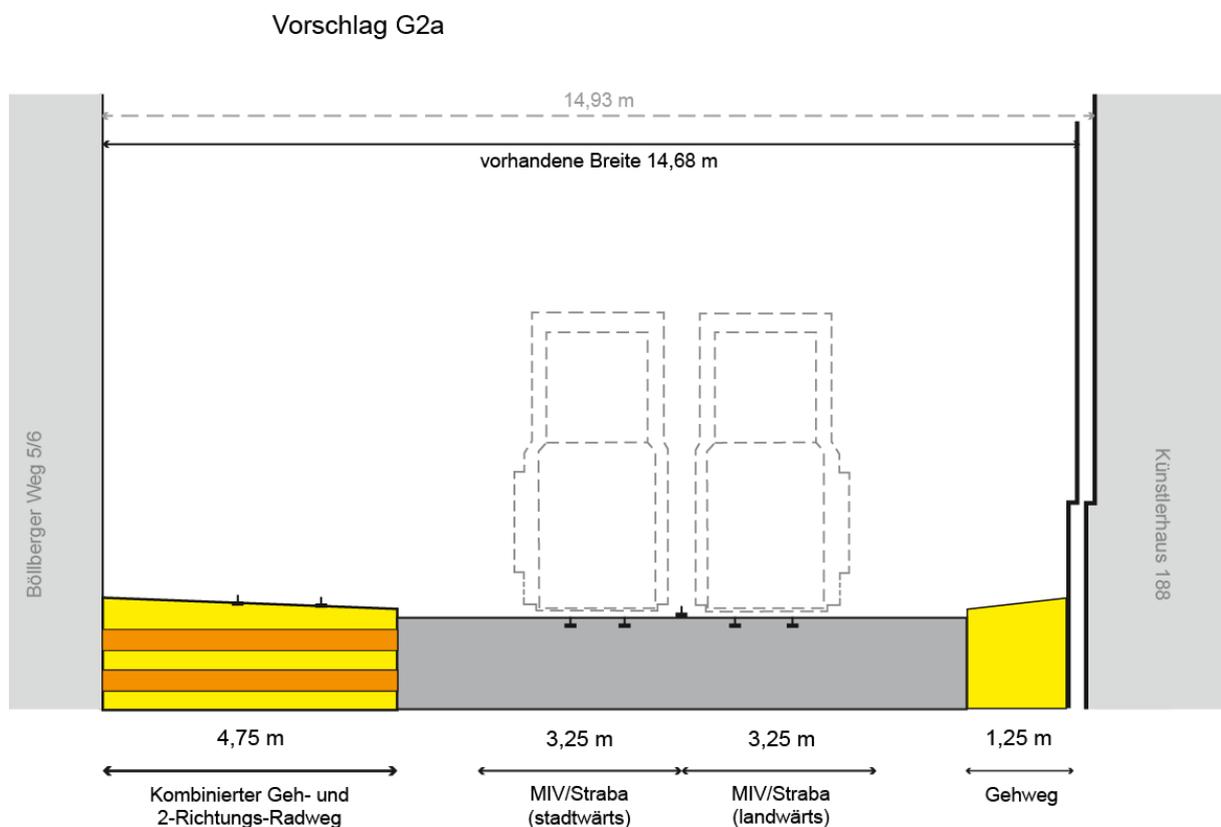
Vorschlag G1 (analog RQ1-1 Torstraße freie Strecke)



Anlage 2: Planungsvorschlag G2a

Vorstellbar wäre auch die Verlegung des Radverkehrs auf die Ostseite mittels eines kombinierten Geh- und Zwei-Richtungs-Radweg (nach ERA 2010 minimal 2,25 m für Radverkehr, 2,30 m für Fußgänger, 0,2 m Sicherheitsabstand zur Gebäudefront), welcher jedoch nicht zwangsläufig als benutzungspflichtig ausgewiesen werden sollte. Auf der Westseite findet nur ein minimal breiter Fußweg Platz (1,25 m), jedoch keine weiteren Radverkehrsanlagen.

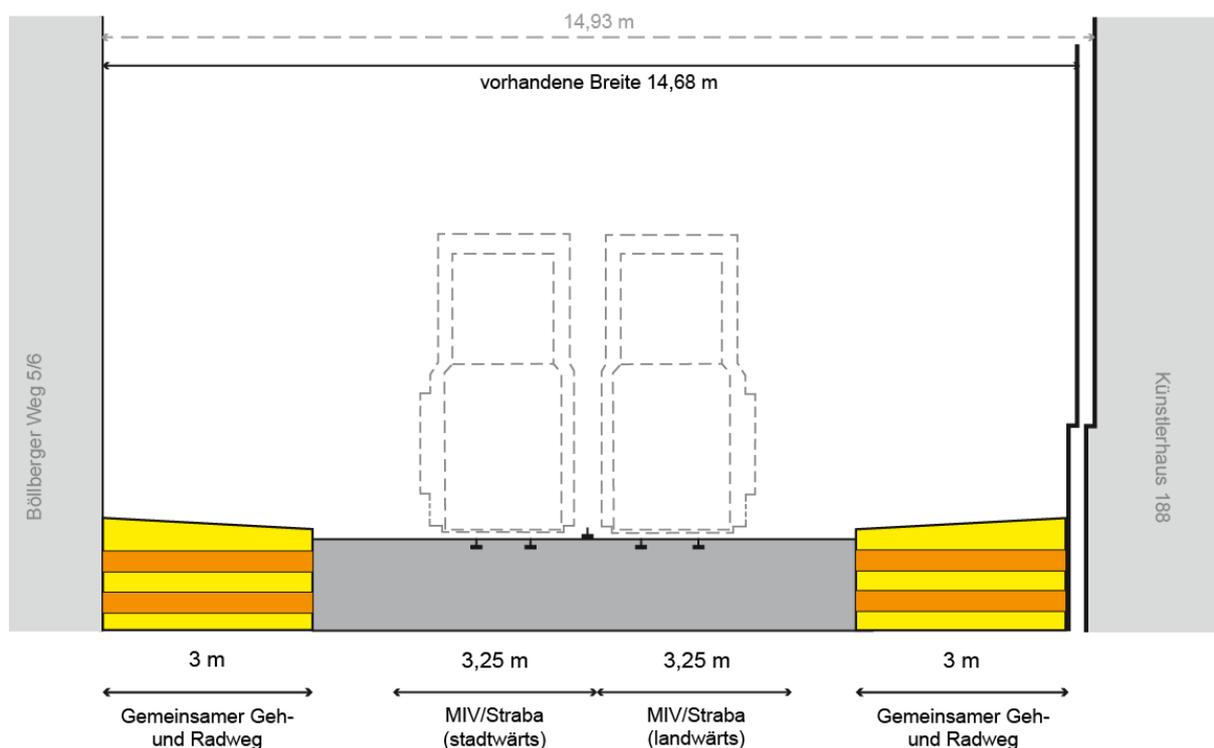
Die Straßenlösung für den öffentlichen und den motorisierten Verkehr wird wiederum als Gleis in Fahrbahnlage mit einem minimalen Querschnittsbedarf von 6,5 m ausgestaltet und der verbleibende Platz kann als Sicherheitsspielraum genutzt werden.



Anlage 3: Planungsvorschlag G2b

Der verfügbare Straßenquerschnitt gäbe auch eine Lösung mit gemeinsamen Geh- und Radwegen auf beiden Straßenseiten komfortabel her (Regelbreite nach ERA 2010 jeweils 3m; nicht benutzungspflichtig), womit dann für die Straßenlösung die Gleise in Fahrbahnlage verbleiben, plus verbleibendem Platz als Sicherheitsspielraum.

Vorschlag G2b



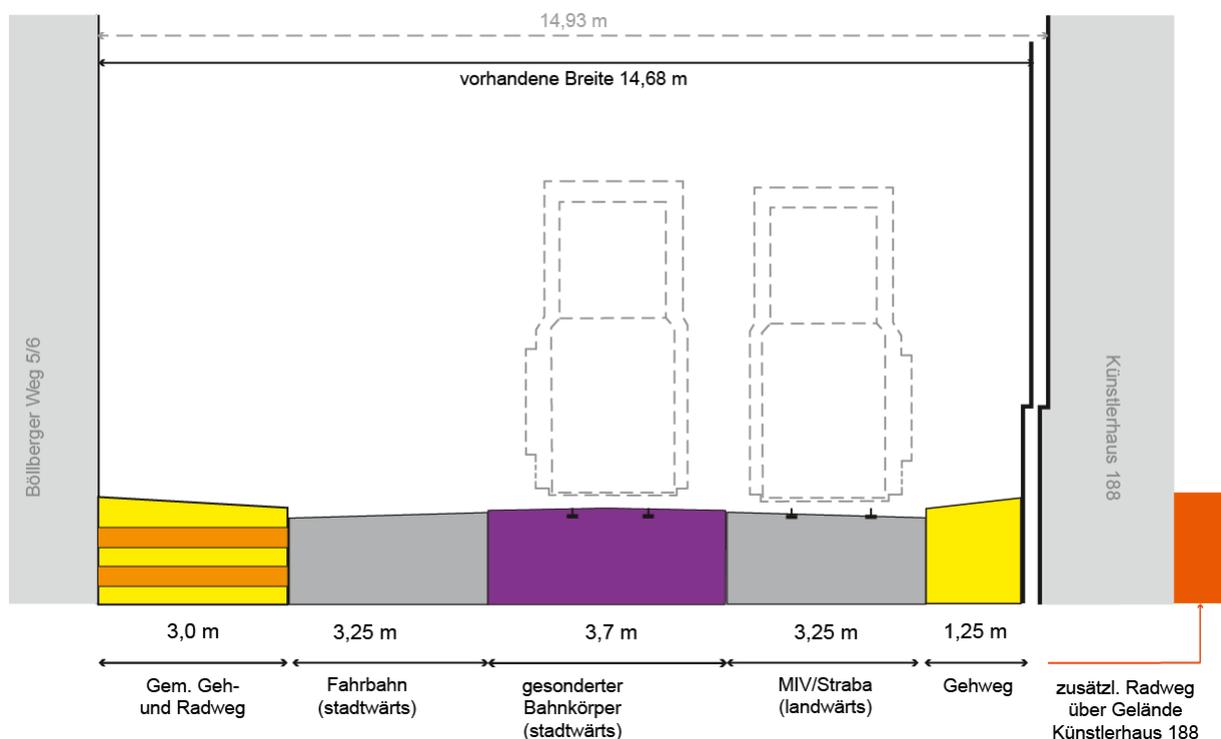
Anlage 4: Planungsvorschlag G3

Dieser Vorschlag orientiert sich mit geringen, aber signifikanten, Abweichungen an der von der Stadtverwaltung untersuchten Variante B2.

Demnach würde die Fahrbahn-Lösung so weit ausgedehnt, dass eine 3-Fahstreifen-Lösung (gesonderter Bahnkörper und getrennte Fahrspur in stadtwärtiger Richtung) möglich würde (Querschnittsbedarf 10,20 m). Auf der Ostseite verbliebene dennoch genügend Platz, um einen gemeinsamen Rad- und Fußweg mit der von der ERA vorgeschlagenen Mindestbreite von 3,0 m anzulegen und für die Westseite wäre immerhin noch ein knapper Fußweg denkbar.

Die Besonderheit dieses Vorschlags ist natürlich der Gedanke, den Radverkehr auf der Westseite über einen zusätzlich zu schaffenden Radweg über das Gelände des Künstlerhauses 188 zu führen. Dieser Radweg müsste durch eine neu zu schaffenden Unterführung unter das verbindende Treppenhaus zwischen dem quer zur Straße liegenden Hauptgebäude und den hinteren Gebäudeteilen geführt werden. Wir regen für diese Planungsvariante jedoch an, mit einer solchen eventuellen Verbindung in die Tiefe zu gehen und nicht das Treppenhaus des Künstlerhauses ebenerdig zu blockieren.

Vorschlag G3 (orientiert an Variante B2 der Stadtverwaltung)



Anlage 5: Tabellarischer Vergleich Varianten und Vorschläge

VARIANTEN ASPEKTE	Untersuchte Varianten der Stadtverwaltung nach Präsentation PA 11.06.2013					Vorschläge Änderungsantrag Fraktion B'90/Grüne		
	B1	B2	B3	B4	B5	G1	G2a/b	G3
Künstlerhaus 188	Erhalt	Erhalt	Erhalt (Arkade)	Erhalt	ABRISS	Erhalt	Erhalt	Erhalt
Bebauung Ostseite	ABRISS Böllbg. Weg 1	ABRISS Böllbg. Weg 1	ABRISS Böllbg. Weg 1	ABRISS Böllbg. W. 1 -10	Erhalt	Erhalt	Erhalt	Erhalt
Radweg/Fußweg	Ost: separat West: kombiniert	separat; Radw. aus Straßenquerschnitt verlagert	Ost: kombiniert West: separat in Arkaden	Ost: separat West: separat	Ost: separat West: separat	(kombiniert), zus. Schutzstreifen f. Radverkehr	(kombiniert)	Ost: kombiniert West: separat; zus. Strecke
Separates Gleisbett	nein	stadteinwärts	stadteinwärts	ja	ja	nein	nein	stadteinwärts
Andienung	nein	nein	nein	ja	ja	ja	nein	nein
Begleitgrün	nein	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
Besonderheiten		Radwegpassage ü. Hof und Anbau 188	Radwegpassage via Arkade im 188	Folgekosten Abrisse !	Folgekosten Abriss & Umzug !	Wie RQ 1-1 Torstraße		Radwegpassage ü. Hof/Anbau 188
Kosten/ Eigenmittel	2,9 Mio. € / 0,99 – 2,3 Mio. €	N.N.	4,6 Mio. € / 1,8 – 3,9 Mio. €	N.N.	4,3 Mio. € / 0,5 Mio. €	N.N.	N.N.	N.N.
Bewertung	verkehrl. Kompromiss mit Abriss	verkehrl. Kompromiss mit Abriss	verkehrl. Kompromiss mit Abriss	verkehrl. optimal mit umfangr. Abrissen	verkehrl. optimal mit Abriss Künstlerhaus 188	verkehrl. Kompromiss ohne Abrisse	verkehrl. Kompromiss ohne Abrisse	verkehrl. Kompromiss ohne Abrisse