

Umgestaltung der nördlichen Großen Ulrichstraße Abwägung zur Bordführung an Einmündungen

Vorlage Gestaltungsbeschluss

Anhang 1

Lfd. Nr.		Variante 1 (U 7, Bl. 1.1 + 2.1.1 der Vorplanung, Anl. 3 Bl.1+2 dieser Vorlage) Bordführung in die Einmündungen	V1 Punkte	Variante 2 (U 7, Blatt 1.2 + 2.2.1 der Vorplanung, nicht Bestandteil dieser Vorlage) durchgezogener Bord längs der Großen Ulrichstraße über die Einmündungen	V2 Punkte
	Ziele der Planung	Belebung des Straßenraumes durch Verbesserung aller Funktionen, die die Aufenthaltsqualität erhöhen. Verbesserung der Nutzbarkeit des Straßenraumes insbesondere für Fußgänger für: Einkauf, Verweilen, Ruhezonen, Gastronomie mit Außensitzen, Aufwertung der Beläge und optischen Verbesserungen. Herstellung der Barrierefreiheit. Umsetzung der Verkehrskonzeption Altstadt mit Einbahnstraßenverkehr Richtung Süden und verkehrsberuhigten Bereichen in den Nebenstraßen. Klärung der im Bestand vorhandenen Konfliktsituation zwischen Straßenraumgestaltung und Verkehrsrecht.			
0	Kurzbeschreibung der Variante	An den Einmündungen und angrenzenden verkehrsberuhigten Bereichen Spiegelstraße, Dachritzstraße, Bölbergasse, Sackgasse an der Gr. Ulrichstraße 23, Kaulenberg und Järgergasse werden die Borde in die Einmündungen geführt. Der Bordaufritt beträgt 3 cm. Das Plattenband wird parallel mit dem Bord in die Einmündung geführt. Die Schulstraße dient weiterhin als Ausfahrt aus der nördl. Altstadt im Rahmen der künftigen Tempo 20 Zone.		An den Einmündungen und angrenzenden verkehrsberuhigten Bereichen Spiegelstraße, Dachritzstraße, Bölbergasse, Sackgasse an der Gr. Ulrichstraße 23, Kaulenberg und Järgergasse werden die Borde entlang der Gr. Ulrichstraße längs an den Einmündungen vorbeigeführt. Das Plattenband wird parallel mit dem Bordverlauf geführt. Die Einmündungen werden entsprechend der Abtrennung durch Pollern auch bezüglich der Fahrbahnfläche abgehängt. Die Schulstraße dient weiterhin als Ausfahrt aus der nördl. Altstadt im Rahmen der künftigen Tempo 20 Zone.	
Bewertungskriterien:					
1	Funktionalität	Die Einmündungen werden betont. Hinsichtlich der Funktion handelt es sich durchweg um Sackgassen. Die Unterbindung von Durchfahrten erfolgt zur Verkehrsberuhigung und in Folge der Enge der Straßenräume. Die Bordführung steht im Widerspruch zur Funktionalität. Die Aufenthaltsqualität ist gering.	2	Die Einmündungen werden von der Gr. Ulrichstraße bereits an der Gr. Ulrichstraße abgebunden. Damit wird die verkehrliche Funktion bereits durch die Gestaltung sichtbar gemacht. An allen Einmündungen entstehen Aufweitungen, die für die Fußgänger nutzbar sind. Damit erfolgt eine deutliche Aufwertung in Richtung verbesserter Aufenthaltsqualität.	4
2	Gestaltung/Städtebau	Diese Lösung ist eine historisierende Weiterverwendung des bestehenden, ohne auf die neuen Funktionen einzugehen. Gestalterisch und städtebaulich wird der bisherige Zustand weitgehend bewahrt. Es entstehen jedoch uneindeutige Räume, welche zusätzlich beschildert werden müssen.	3	Es erfolgt mit dem durchgezogenen Bord eine klare Strukturierung der neuen funktionalen Beziehungen. Die Große Ulrichstraße wird mit seiner übergeordneten Funktion hervorgehoben. Dadurch entstehen klare Grenzen, die für den Nutzer eindeutig die Bewegungsflächen abgrenzen. Die Platzflächen werden hinsichtlich der Nutzbarkeit z.B. für Freisitze gestärkt.	4
3	Denkmalschutz	Weitgehender Erhalt der typischen Blockstruktur im Straßenraum. Durch die notwendigen Bordanpassungen in der Höhe und in der Lage ist jedoch der denkmalschutzrechtliche Wert schon wieder eingeschränkt.	4	Aus denkmalpflegerischer Sicht werden in der Gestaltung die Typischen Materialien verwandt. Es wird aber eine neue Formensprache der Ausbildung des Straßenraumes wirksam. Aus denkmalpflegerischer Sicht die schlechtere Lösung.	2

4	Verkehrssicherheit	Entsprechen der Bordführung bleiben die Einmündungs-bereiche Fahrbahnflächen. Für den KFZ-Verkehr gilt rechts vor links oder jede Einmündung wird beschildert. Der Fußgänger quert an jeder Einmündung eine Fahrbahn. Er hat somit an jeder Querung besondere Aufmerksamkeit walten zu lassen. Bei der Ausbildung klassischer Einmündungen ist die Vorfahrtregelung nicht erkennbar. Der Verkehrsberuhigte Bereich ist baulich nicht erkennbar. Der Konflikt zwischen Straßenraumgestaltung und Verkehrsrecht bliebe erhalten, genießt nach Umbau aber keinen Bestandsschutz. Es muss eine Vorfahrtsbeschilderung erfolgen.	2	Entsprechend der Bordführung sind die Einmündungs-bereiche Aufweitungen der Gehwegflächen. Sie sollen als verkehrsberuhigte Zonen mit Zei. 326-40 ausgewiesen werden. Entsprechend ist das Verhalten der KFZ-Führer nach StVO klar geregelt. Dem Fußgänger wird die Priorität eingeräumt. Das entspricht dem Projektziel. Der Radverkehr kann mit Durchfahrt der Poller die verkehrsberuhigten Bereiche durchfahren. . Er ist durch die StVO dem Fußgängerverkehr untergeordnet. Die Vorfahrtssituation ist durch den durchgezogenen Bord -analog Grundstücksausfahrt- bei der Ausfahrt aus dem verkehrsberuhigten Bereich eindeutig.	4
5	Behindertengleichstellung	Der Mobilitätsbehinderte wird durch zusätzliche, unnötige Bordauftritte in seiner Beweglichkeit behindert. Der Sehbehinderte hat eine Reihe ungesicherter Fahrbahn-querungen zu absolvieren. Darüber hinaus ist seine Orientierung erschwert. Die Platzverhältnisse an den Querungspunkten sind hinsichtlich der Aufstellflächen unzureichend.	1	Alle Problembereiche für Mobilitäts- und Sehbehinderte entfallen. Sie können sich entsprechend eines durchgehenden Gehweges bewegen. Die Orientierung ist anhand des durchgehenden Plattenbandes sehr gut möglich. Die Aufweitungen werden als Begegnungsflächen insbesondere unter Beachtung der sonst sehr schmalen Gehwegflächen sehr positiv wirksam.	4
5	Anlieferung	Die Anlieferzonen müssen in den Einmündungsbereichen eingeordnet werden. Alternativen sind nicht vorhanden. Im Bereich der Bordausrundungen besteht nach StVO Haltverbot. Der KFZ-Führer kann insbesondere in den langgezogenen Bordausrundungen der Jänergasse und Spiegelstr. deshalb nicht zur Be- und Entladung halten.	1	Die Flächen in den Einmündungen sind als Anlieferzonen nutzbar. Die Beschilderung mit Zei. 326-40 ist eindeutig. Der KFZ-führer hat auf die Belange der Fußgänger Rücksicht zu nehmen. Er verletzt aber durch die Be- und Entladevorgänge keine Paragraphen der StVO	4
6	Anliegerinteressen	An den Einmündungen befinden sich nahezu in jedem Fall Eingangszonen von Geschäften. Besonders großzügige Flächenangebote an Eingangszonen sind im Interesse der Anlieger. Bei Bordführung in die Einmündung konkurrieren diese Nutzungsansprüche mit den notwendigen Flächennutzungen als Wartefläche vor Querung der Fahrbahn. Damit kann der wesentliche Teil der Projektzielstellungen nicht erreicht werden.	3	An den Eingangszonen der Eckgeschäfte wird ein großzügigeres Raumangebot für Fußgänger/Kunden erzielt. Darüber hinaus sind insbesondere die Flächen an der Jänergasse und vor dem Neuen Theater auch für die Anlieger flexibler in Richtung Außengastronomie oder Werbeaufsteller oder Grünkübel oder Gestaltung der Eingangszone nutzbar.	4
Punktebewertung aus lfd. Nr. 1 - 6			16		26

Bewertungskriterien der Punkte: 1 - sehr schlecht 2 - schlecht 3 - genügend 4 - gut 5 - sehr gut