

Aufwertung der Wölckernstraße zwischen Allersberger Straße und Pillenreuther Straße

Entscheidungsvorlage

Ausgangslage

Die Wölckernstraße verläuft als Teil der zentralen Ost-West-Achse mitten durch die Südstadt und reicht von der Kreuzung Allersberger Straße bis zum Aufseßplatz westlich der Pillenreuther Straße. In den Jahren 1872/73 erstmals ausgebaut wurde die Pillenreuther Straße nach einem Plan von 1956 als breiter Querschnitt im Hinblick auf einen stark ansteigenden fließenden Verkehr konzipiert. Schon damals wurde ein Fahrbahnquerschnitt von ca. 13m bis 14m festgelegt und überbreite Gehwege bzw. Vorgärten zurückgebaut und Grundstücke erworben. Alte Luftbilder zeigen einen Querschnitt ohne markierte Vierstreifigkeit und mit einigen wenigen parkenden Fahrzeugen am rechten Fahrbahnrand.

Im Laufe der Zeit hat sich die verkehrliche Nutzung mehr und mehr in Richtung Laden und Liefern sowie Parken verschoben. Mit Verlängerung der U-Bahn bis zum Aufseßplatz im Jahr 1976 wurden hinsichtlich einer Ordnung des Verkehrs insgesamt und hinsichtlich Verbesserungen für die Straßenbahn, deren Angebot bedingt durch den U-Bahn-Endhalt verdichtet werden sollte, ein Markierungsplan erstellt und am 29.04.1976 im AfV beschlossen. Dabei wurde ein durchgehend vierstreifiger Querschnitt angestrebt, der jedoch in den laufenden Jahren durch Anpassungen bzw. Neuschaffung verschiedener Haltestelleninseln unterbrochen wurde. Gleichzeitig wurde die bis heute geltende Parkregelung „halb am Gehweg“ angeordnet.

Bedingt durch die steigenden Breiten der Personenkraftwagen und eine immer stärkere Nutzung des Automobils in den 70er und 80er Jahren wurden die Missstände im Straßenraum immer größer. Besonders das Halten in zweiter Reihe führte mehr und mehr zu Problemen in der Verkehrsabwicklung. Darunter leiden bis heute insbesondere die schwachen Verkehrsteilnehmer und die Straßenbahn. Im Zuge der Schließung des Kaufhofs am Aufseßplatz wurden erste Forderungen nach einer Aufwertung der Straßen in der Südstadt laut.

Gestalterisch gibt es in der Wölckernstraße keinen einzigen Baum. Außerdem ist der Straßenraum proportional ungünstig aufgeteilt. Eine überproportionierte Fahrbahn quetscht die Nutzungen "Ruhender Verkehr" und "Laufen" zu weit an den Rand. Auslagen der Geschäfte und eine gewisse Aufenthaltsfunktion leiden darunter, so dass die Nutzung der Straße für Niemanden, auch - bedingt durch die missbräuchliche Nutzung einschließlich Krafffahrer - angenehm oder gar attraktiv ist.

Planung

Die Verwaltung beobachtet die Missstände mit steigender Sorge in verkehrlicher und städtebaulicher Hinsicht. Mit Schließung des Kaufhofs am Aufseßplatz wurden erste konzeptionelle Überlegungen für eine Aufwertung angestellt. Dabei wurde klar, dass die Spartenlage so dicht ist, dass Baumpflanzungen kaum möglich sind. Ein besonderer Bahnkörper für die Straßenbahn - eine Überlegung in den 80er Jahren - wurde auch nicht ernsthaft angedacht, weil dieser weder durchgehend erforderlich ist und auch die Aufteilung der Flächen auf die verschiedenen Nutzungen noch mehr zulasten der Randbereiche entwickelt werden müsste. In den wichtigen Bereichen sind Abmarkierungen der Gleise bereits vorhanden oder werden im gesamten Straßenzug Landgraben- und Wölckernstraße noch behutsam ergänzt. Der unter den gegebenen Randbedingungen machbare Qualitätsstandard für den Straßenbahnverkehr wird durch signaltechnische Maßnahmen, die vor ca. 15 Jahren realisiert wurden, erreicht und nach Möglichkeit weiter verbessert. Wesentliches Element ist dabei die Freihaltung des Straßenraums vor einem in den Streckenabschnitt ein-fahrenden Zug (dynamische Pulkführung). Somit fiel die Entscheidung auf eine Herstellung städtebaulicher Proportionen und den Nutzungen entsprechende Verteilung des Straßenraums.

Wesentliche Bestandteile der Planung sind:

- Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf ca. 2/3 des bisherigen rechten Fahrstreifen und der Verbleib eines breiten Fahrstreifens, in dem Radfahrer überholt werden können und die Straßenbahn mitfährt,
- Die Aufstellung von 20 mobilen Bäumen zur Gliederung und Aufwertung des Straßenraums - auch in ökologischer Hinsicht,
- die Schaffung von Radstellplätzen über die gesamte Länge der Straße,
- und die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Bewirtschaftung der Stellplätze mit Parkscheinautomaten während der Ladenöffnungszeiten und Schaffung von Lieferzonen, insbesondere in Bereichen wo Halten in zweiter Reihe bisher den Verkehrsfluss von Autos und Straßenbahnen am meisten behinderte.

Die Maßnahme wurde innerhalb der Verwaltung, im Rahmen einer Begehung mit Einzelhändlern und auf einer öffentlichen Veranstaltung mit Darstellung der Planung, u.a. durch Visualisierungen, mit den Anwesenden abgestimmt. Die Planung wurde positiv aufgenommen.



Visualisierung Bestand



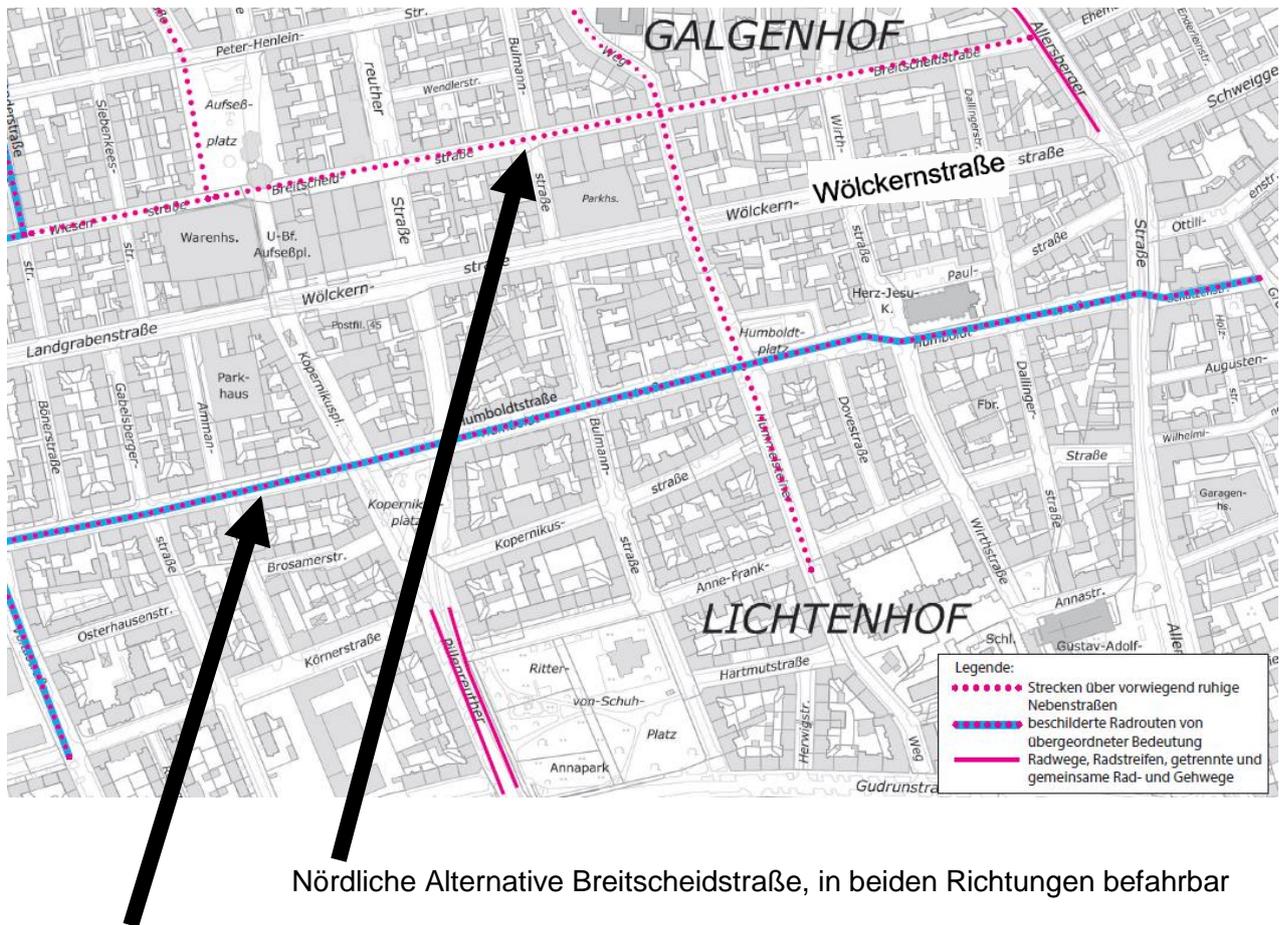
Visualisierung Planung mit mobilen Bäumen

Es wird erwartet, dass nach der Umsetzung durch besser mögliche Auslagen der Geschäfte, durch die bessere Erreichbarkeit mit Kraftfahrzeugen (Kurzzeitparken), Fahrrad und zu Fuß und einen besseren optischen Eindruck der Straße die Attraktivität dieses Bereichs für den Einzelhandel tendenziell steigen wird. Die Benutzung des Straßenraum durch schwächere Verkehrsteilnehmer wird angenehmer und sicherer. Tendenziell wird sich der Verkehrsfluss verstetigen und so die Lärm- und Abgasbelastung sinken.

Nachdem zunächst keinerlei bauliche Maßnahmen vorgesehen sind, bleibt Spielraum für zukünftige Entwicklungen.

Radverkehr

Für den Radverkehr ist auch zukünftig in der Wölckernstraße/Landgrabenstraße kein eigenes Angebot möglich. Der Querschnitt und dessen verkehrstechnische Rahmenbedingungen (Belastung, Abbieger, Straßenbahnbeschleunigung) lassen dies nicht zu. Deshalb hat die Verwaltung vor geraumer Zeit Parallelrouten ermöglicht, die im Fahrradstadtplan dargestellt sind:



Nördliche Alternative Breitscheidstraße, in beiden Richtungen befahrbar

Südliche Alternative Humboldtstraße, in beiden Richtungen befahrbar

Die Humboldtstraße ist als zukünftige Fahrradstraße bereits in der Vorplanung, sie soll schnellstmöglich angegangen werden, um eine starke Ost-West-Route anbieten zu können. Allerdings sind damit Eingriffe in das Verkehrssystem verbunden, so dass die Humboldtstraße in der zweiten Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes umgesetzt werden soll.

Umsetzung und Finanzierung

Es ist beabsichtigt die Maßnahme in der zweiten Jahreshälfte 2019 zu realisieren. Die Auswirkung auf das Verkehrsgeschehen wird durch die Verwaltung beobachtet. Gegebenenfalls sind Korrekturen bei der Aufteilung der Parkierungsflächen bzw. den Markierungen möglich.

Die Maßnahme wird über verkehrsrechtliche Anordnung umgesetzt und die benötigten Mittel in Höhe von rd. 120.000 € aus dem Ansatz „Um und Ausbau im laufenden Jahr“ P541450000U finanziert.

=====