



Stadt T E T T N A N G

Technischer Ausschuss

- nicht öffentlich am 13.04.2016

Gemeinderat

- öffentlich am 27.04.2016

Sitzungsvorlage 105/2016/1

Planen und Bauen

Stadtbaumeister

Daniel Zöhler

Neugestaltung der Karlstraße – weitere Vorgehensweise

Der Technische Ausschuss hat bei 10 Ja-Stimmen einen einstimmigen Empfehlungsbeschluss gefasst.

Beschlussvorschlag an den Gemeinderat:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurf vom Büro Gerhardt in seiner vorgeschlagenen, abgeänderten Form mit dem Ziel Baubeginn April 2017 umzusetzen.

Die Ziffern 2 und 3 des Beschlussvorschlages werden zunächst mit dem „Runden Tisch Karlstraße“ sowie im Planungsausschuss vorberaten. Die Einladung zum „Runden Tisch Karlstraße“ wird auch an die Mitglieder des Planungsausschusses versandt.

Anlagen:

Ansicht Karlstraße nach Siegerentwurf mit Pflasterung

Ansicht Karlstraße mit Asphaltband als Fahrbahn-Belag mit hellen Zuschlagstoffen

1. Finanzierung

Finanzielle Auswirkungen: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Ausgaben:	
Vorhandener Planansatz:	Betrag eingeben EUR
Produkt, Sachkonto, Auftrag; ggfs. mehrere	Betrag eingeben EUR
Benötigte Mittel insgesamt:	Betrag eingeben EUR
Benötigte Mittel über dem Planansatz (Über-/außerplanmäßige Ausgaben):	Betrag eingeben EUR
Folgekosten:	Betrag eingeben EUR
Einnahmen:	
Vorhandener Planansatz:	Betrag eingeben EUR
Produkt, Sachkonto, Auftrag; ggfs. mehrere	Betrag eingeben EUR
Tatsächliche Einnahmen:	Betrag eingeben EUR

Genehmigung der überplanmäßigen/ außerplanmäßigen Ausgaben:	
Mehrausgaben gegenüber Planansatz:	Betrag eingeben EUR
Die Voraussetzungen für über-/außerplanmäßige Ausgaben gemäß § 84 GemO liegen vor: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	
Diese können abgedeckt werden durch: Verbuchungsort eingeben	
Zuständigkeit (Wertgrenze) laut Hauptsatzung liegt beim	
<input type="checkbox"/> VA/TA (10.000 EUR bis 25.000 EUR)	
<input type="checkbox"/> GR (über 25.000 EUR)	

2. Sachlage

Der Umgestaltung der Karlstraße ging ein städtebaulicher Wettbewerb voraus. Die Ergebnisse wurden in der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 1. Oktober 2014 vorgestellt. Der Gemeinderat hat das Büro Gerhardt, Karlsruhe zur Durchführung der weiteren Schritte beauftragt.

In der Sitzung des Arbeitskreises am 28. Juli 2015 wurde mit der Arbeitsgemeinschaft der Ingenieurbüros Marschall und Klingenstein sowie Rapp und Schmid, Biberach ein Ingenieurbüro für Tief- und Straßenbau ausgewählt, das die Ausführungsplanung erstellen sowie für die Realisierung der Baumaßnahmen verantwortlich sein wird.

Ziel der Sitzungsvorlage ist die Festlegung der weiteren Vorgehensweise, wonach mit der Baumaßnahme spätestens im April 2017 - also nach der Winterbaupause - begonnen werden soll.

Ausgangsbasis für das gesamte Projekt war die Vorschaltung eines städtebaulichen Wettbewerbs im gesamten Quartier zwischen Karlstraße und Montfortstraße. Bei dem Wettbewerb wurden die Rahmenbedingungen für die Karlstraße als verkehrs-beruhigter Bereich definiert. Aktuell herrscht in der Karlstraße mit Tempo 20 km/h eine Testphase. Die eigentliche Kategorisierung besagt Tempo 30 km/h. Aktuelle Messungen zeigen allerdings, dass auch jetzt das Durchschnittstempo der Fahrzeuge schon bei 28 km/h liegt. Die Lärmbelastung dadurch ist enorm und die Verkehrssicherheit in einer Haupt-Einkaufsstraße ist zurzeit eindeutig in Frage zu stellen.

Da im damaligen Wettbewerb nicht klar formuliert wurde, wie hoch die Busverkehrsbelastung sein wird, ist eine Anpassung des Wettbewerbsergebnisses notwendig. Da die Karlstraße eine Belastung von ca. 80 bis 100 Bussen sowie 4.000 Fahrzeugen täglich zu verzeichnen hat, muss über die Herstellung der geplanten Pflasterflächen in der Fahrbahn diskutiert werden. Zudem muss darüber diskutiert werden, den zurzeit anfallenden Verkehr auf die extra für diesen Zweck geschaffene und nicht ausgelastete innerörtliche Umfahrungsstraße zu verlagern. Fakt ist: In der Tettnanger Innenstadt ist es zurzeit deutlich zu laut und die Innenstadt ist belastet von überflüssigem Durchgangsverkehr, von dem weder Einzelhändler noch Kunden einen Mehrwert haben. Die Umfahrungsstraße hingegen ist nicht ausgelastet.

3. Voruntersuchungen

Im Vorfeld der Planungen hat es bereits einen Termin mit einem Pflasterfachmann, Herrn Lanicca (FPN Fachberatungsbüro für Pflasterungen und Natursteinbeläge, Zürich) gegeben, der daraufhin ein Gutachten erstellt hat. Zusammenfassend kann man sagen, dass laut Gutachter ein Pflasterbau in der Fahrbahn zwar möglich wäre, man aber von den bestehenden Richtlinien grundlegend abrücken müsste.

3.1 Bauweise Pflasterung

Vom Gutachter wurden zwei Bauweisen vorgeschlagen:

Erste Variante war eine sogenannte gebundene Bauweise, bei der das Pflaster in Zementmörtel und einer Betontragschicht verlegt wird. Die Bauweise wurde von der Verwaltung aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt, da die Behebung möglicher Pflasterschäden einen erheblichen Aufwand verursacht.

Die zweite Bauweise war der Bau mit der Pflasterbauweise Lapis perfektus (Pflaster konisch geschnitten) verlegt auf Ecoprec (Bitumenkies). Diese Bauweise wurde von der Stadt Tettngang zunächst begrüßt. Der Gutachter konnte jedoch keine Referenzen benennen, die die Bedingungen von Tettngang abbilden. Hinzu kommt, dass die in unserer Region tätigen renommierten Baufirmen keine Erfahrung mit der empfohlenen Bauweise haben. Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, dass es eine Garantie für eine mängelfreie Herstellung einer Pflasterfläche unter den gegebenen Umständen nicht gibt.

Seitens der Verwaltung wurden zudem unterschiedliche Besichtigungen durchgeführt sowie verschiedene Städte und Baufirmen kontaktiert. Referenzprojekte in anderen Städten und Gemeinden zeigen klar, dass Pflasterung und Busverkehr - speziell bei Gefälledagen wie in der Karlstraße - immer wieder zu massiven Schäden geführt haben, die die Städte im Nachgang der Pflastermaßnahme zu Korrekturen gezwungen haben. Durchgehend sehen alle kontaktierten Personen in der Busbelastung ein Problem, das nicht unterschätzt werden darf und räumen ein, dass Schäden - lang- oder kurzfristig - nicht auszuschließen sind. Von einem farbigen Asphalt soll ebenfalls Abstand genommen werden, da es in einer stark belasteten Verkehrsfläche zu Verfärbungen u.a. durch Reifenabrieb kommen wird und spätere Aufbrüche nicht mehr entsprechend dem ursprünglichen Zustand wiederhergestellt werden können.

3.2 Busverkehr

Eine Alternative an der Planung mit der gesamten Pflasterfläche festzuhalten, bestünde darin, den Busverkehr in der Karlstraße komplett zu unterbinden. Die Karlstraße wird mit ca. 80 Fahrten täglich, hauptsächlich durch den Stadtbus, belastet. Bei einer Änderung wäre das gesamte Stadtbussystem in Frage zu stellen. Eine Reduzierung des Systems um einen Bus brächte keine belastungstechnisch relevante Veränderung, da rein rechnerisch ein Bus einer PKW-Belastung von 100.000 Fahrzeugen bzw. Autos entspricht.

Von einer möglichen Umfahrung wäre wohl nur die Haltestelle etwa in der Mitte der Karlstraße betroffen, die aber von der Verwaltung als wichtig gesehen wird. Die Busse, die in die Richtungen Oberhof, Schäferhof und Bürgermoos fahren, müssten dann über die Lindauer Straße und Martin-Luther-Straße geleitet werden. Dies würde zu einer Reduzierung der Beförderungszahlen sowie einer Verlängerung der Fahrtzeiten und somit - nach heutigem Stand - deutlichen Schwächung des Stadtbussystems führen.

3.3 Pkw-Verkehr/Schwerlastverkehr

Auch wenn die Karlstraße für Fahrzeuge mit über 6 to Gesamtgewicht gesperrt ist, wird dies insbesondere bedingt durch Andienverkehr und Versorgungsfahrzeuge regelmäßig vorkommen. Darüber hinaus bereitet der hohe PKW-Verkehr von ca. 4.000 Fahrzeugen wohl weniger Probleme bezüglich der Belastungsanforderungen an eine Pflasterfläche, führt aber dazu, dass die Pflasterfugen einer ständigen Belastung durch Sogwirkung ausgesetzt sind und deshalb ständig unterhalten wer-

den müssen. Diesem Aspekt wird in aller Regel seitens der Städte zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt mit der Folge, dass auch dadurch mittelfristig Pflaster-schäden entstehen. In hoch belasteten Bereichen ist deshalb ein ständiges Nach-fugen wichtig. Sind Schäden erst mal entstanden, ist es meistens schon zu spät.

3.4 Lärm

Nicht zuletzt muss in diesem Zusammenhang auch das Thema Lärm angespro-chen werden. 4.000 Fahrzeuge erzeugen einen enormen Lärmpegel, der sich be-sonders in der Aufenthaltsqualität der Straße niederschlägt. Sollte der Bereich Karl-straße zukünftig – wie von der Verwaltung vorgeschlagen – verkehrsberuhigt sein, wird die Lärmbelastung aber nur dann geringer, wenn der Fahrbahnbelag nicht gepflastert ist. Die richtige Wahl des Belagmaterials sowie vor allem eine Reduzie-rung der Verkehrsmengen ist daher unumgänglich. Ein Pflasterbelag wäre mit Ab-stand am lautesten! Daher plädiert die Verwaltung nicht nur für die Reduzierung auf Tempo 7 km/h, sondern auch einen Asphaltuntergrund.

3.5 Fazit

Folgende Festlegungen hält die Verwaltung für die zukünftigen bzw. weiteren Pla-nungen für wichtig:

- Die Herstellung der Fahrbahn der Karlstraße in einer Breite von 3,70 m (vorbe-haltlich der Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Tübingen) in Asphalt-bauweise mit hellen Zuschlagsstoffen in Anpassung an die Pflasterfarbe.
- Ausweisung der Karlstraße als Anliegerstraße. Kunden sind Anlieger und somit weiterhin durchfahrtsberechtigt. So wird die Lärm- und Umweltsituation in der Karlstraße deutlich verbessert.
- Ausweisung der Karlstraße als verkehrsberuhigter Bereich mit Tempo 7 km/h. Dadurch wird besonders die Sicherheit erhöht, da Eltern auch mit kleineren Kindern dann sicherer einkaufen können. Zudem zieht die Geschwindigkeits-reduzierung eine weitere Minderung des Lärmpegels nach sich und verbessert somit enorm die Aufenthaltsqualität.

4. Änderung des Planungsentwurfes

Herr Gerhardt (Fachplaner) hat auf dieser Basis eine neue Ansicht aus dem bishe-rigen Gestaltungsplan mit Fotodokumentation erstellt, die den Sitzungs-unterlagen als Anlage 1 und 2 beigefügt ist und in der Sitzung erläutert wird. Die Verwaltung vertritt die Auffassung, dass die gestalterischen Einschnitte verträglich sind und die Gewinne an Sicherheit und Lärmreduzierung sowie die zu erwartenden sinkenden Instandsetzungskosten die Änderung eindeutig rechtfertigen. Zudem ist die Maß-nahme um ca. **150.000 €** günstiger.

5. Beleuchtung

Darüber hinaus wurden bereits verschiedene Lichtmasten diskutiert, die einen we-sentlichen Einfluss auf das Gesamtbild der zukünftigen Karlstraße haben. In der Sitzung werden diese via Präsentation vorgestellt. Hier ist ein Grundsatzbeschluss zu fassen.

6. Beschlussvorschlag an den Gemeinderat:

1. Der Gemeinderat beschließt, die Verwaltung damit zu beauftragen, den Entwurf vom Büro Gerhardt in seiner vorgeschlagenen, abgeänderten Form mit dem Ziel Baubeginn April 2017 umzusetzen.
2. Der Gemeinderat beschließt, dass nach der Sanierungsmaßnahme die Karlstraße zukünftig als Anliegerstraße ausgewiesen wird.
3. Der Gemeinderat beschließt, die Karlstraße zukünftig als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen.