

Stadtentwicklungsausschuss Beschluss Nr. 14/2474-BV



Jena, 16.07.2014

Einreicher:

Dezernat 3 Stadtentwicklung und Umwelt

- öffentlich -

Sitzung/Gremium

am:

Dienstberatung Oberbürgermeister

20.05.2014

Stadtentwicklungsausschuss

24.07.2014 beschlossen am 24.07.14

1. Betreff:

Freianlagenplanung Winzerla, Wasserachse, Platz vor dem REWE-Markt

2. Bearbeiter / Vortragender:

Herr Denis Peisker

Datum/Unterschrift

3. Vorliegende Beschlüsse zum Sachverhalt:

Vergabe Planungsleistungen, LPH 1-9 HOAI, Wasserachse Winzerla, 7. Teilbereich
Beschluss-Nr. 12/1915-EP

4. Aufhebung von Beschlüssen:

keine

5. Gesetzliche Grundlagen:

Städtebauförderrichtlinien vom 21.12.2012
BauGB
HOAI

6. Mitwirkung / Beratung:

Fachbereich Stadtentwicklung/Stadtplanung
Fachdienst Stadtumbau
Fachbereich Finanzen
Integrierte Sozialplanung
Behindertenbeauftragter
Kommunalservice
Ortsteilrat
AG Radverkehr

7. Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt: (in EUR)

ja ☐ nein ☐

Haushalt Stadt Jena ☐

Wirtschaftsplan ☐

Zuständiger Teilplan: B

Bezeichnung: Finanzplan

Produkt: 51.1.1.0200
SK / USK: 61020.98501

Bezeichnung: Wohnumfeld Winzerla

Gesamtkosten der Maßnahme: (€)	Maßnahmebezogene Einnahmen: (€)	Eigenanteil: (€)	Jährliche Folgekosten: (€)
859.000,00	572.670,00	286.330,00	ca. 4.289

Die für die Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel / Maßnahmebezogenen Einnahmen

- ☐ sind im Haushalt beim Produkt veranschlagt bzw. stehen im Budget zur Verfügung.
☐ in Höhe von **nicht** zur Verfügung.

8. Realisierungstermin:

2015

9. Anlagen

Anlage 1: Vorentwurfsplan vom 14.7.2014

Anlage 2: Auszug aus der verkehrstechnischen Untersuchung: Untersuchung von Möglichkeiten von Querungsstellen der Rudolstädter Straße in Jena, Ortsteil Winzerla für Fußgänger

Unterschrift

Der Ausschuss beschließt:

- 001 Die vorliegende Vorentwurfsplanung vom 14.7.2014 wird als Grundlage für die weitere Planung bestätigt. Der Fachdienst Stadtentwicklung wird mit der Umsetzung des Vorhabens beauftragt.
- 002 Zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger wird in Ergänzung des bestehenden Fußgängertunnels eine Lichtsignalanlage über die Rudolstädter Straße eingeordnet. Der KommunalService Jena wird mit der weiteren Planung der Fußgängerampel beauftragt

Begründung:

Die funktionale und gestalterische Aufwertung des Stadtteilzentrums "Wasserachse" ist der Schwerpunkt im Rahmen der Wohnumfeldgestaltung in Jena - Winzerla.

Beginnend mit der Realisierung des ersten Teilbereiches im Jahr 2005 wurde die Wasserachse schrittweise zu einem imagebildenden öffentlichen Freiraum mit hoher gestalterischer und Aufenthaltsqualität entwickelt. Sie ist inzwischen zu einem Identifikationsmerkmal für die Bewohner des Stadtteiles geworden. Insgesamt wurden für das Projekt bisher etwa 2,7 Mio. € investiert, davon ca. 2 Mio. € Fördermittel.

Der Platz vor dem REWE-Markt stellt den östlichen Auftakt der Wasserachse und das Entré in den Stadtteil dar. Er weist deutliche funktionale und gestalterische Mängel auf, wirkt unattraktiv und vernachlässigt. In Folge des Umbaus des REWE-Marktes und der Einordnung neuer Eingänge ging die funktionale Verknüpfung zwischen Freiraum und Gebäude verloren. Teilweise entsprechen die vorhandenen Fußwege nicht den tatsächlichen Wegebeziehungen (Trampelpfade).

In Abstimmung mit dem Ortsteilrat wurde daher 2013 mit der Neuplanung des Areals durch das Planungsbüro B15 begonnen. Die Bewohner Winzerlas werden im Rahmen einer regelmäßig tagenden Planungsgruppe einbezogen. Bisher fanden vier Werkstätten statt, deren Ergebnisse in die vorliegende Planung eingeflossen sind.

Während der intensiven Diskussionen in den Planungswerkstätten wurde sehr schnell die Bedeutung des Bereiches als „Transitraum“ zwischen den Wohnquartieren, der Wasserachse und den ÖPNV-Haltestellen auf der westlichen und der Bushaltestelle, der Siedlung „Ringwiese“ sowie den Handels - und Freizeiteinrichtungen auf der östlichen Seite der Rudolstädter Straße deutlich. Der Schwerpunkt der Planung liegt daher auf der Neuordnung und Qualifizierung der vielfältigen und stark frequentierten Wegebeziehungen sowie auf einer attraktiven, repräsentativen Gestaltung, die der Bedeutung als Auftakt zur Wasserachse gerecht wird.

Einzige Fußgängerverbindung von der westlichen zur östlichen Rudolstädter Straße ist zur Zeit ein ca. 3,10 m breiter und 44 m langer, unattraktiver Fußgängertunnel. Dieser Tunnel steht seit Beginn der Planungen zur Wasserachse als „Angstraum“ und vernachlässigter städtebaulicher Bereich in der Kritik der Bewohner. Wenngleich mit Rampen ausgestattet, weist er die für Tunnel üblichen Defizite auf, d.h. er wird von vielen als nicht sicher und wenig komfortabel empfunden, weshalb ca. die Hälfte der Fußgänger die 4-streifige Fahrbahn oberirdisch quert.

Die Unterführung entspricht nicht dem aktuellen Standard gemäß RAS 06. Das Grundverhältnis von Breite zu Länge, welches 1:4 nicht unterschreiten sollte, liegt mit

1:14 deutlich unter dem vorgegebenen Wert. Das Maß von 3,10 m bietet nicht einmal die Möglichkeit der Trennung des Fußgänger- und Radverkehrs. Die Längsneigungen der Rampen liegen z.T. über 6 % und es fehlen Zwischenpodeste, d.h. dass der Tunnel im Sinne der Vorschriften nicht barrierefrei ist.

In der RAST 06 ist die Vorgabe enthalten, bestehende Unterführungen mittel- bis langfristig durch plangleiche Überquerungshilfen zu ersetzen bzw. zu ergänzen („... Im Hinblick auf die Gefahren durch Kriminalität, insbesondere in den Nachtstunden, ist alternativ zu Unterführungen immer plangleiches Kreuzen zu ermöglichen.“).

Eine grundlegende Entscheidung für die weitere Planung des Platzes, insbesondere der Wegebeziehungen, ist daher der Umgang mit dem Tunnel. Ist ein Tunnel auch in Zukunft eine zweckmäßige und verkehrspolitisch moderne Lösung? Entspricht er den gesamtstädtischen Zielen der Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs? Sind Investitionen zur optischen Aufwertung des Tunnels sinnvoll, nachhaltig und ökonomisch vertretbar? Oder sollten die Bedingungen für die Fußgänger durch eine oberirdische Quermöglichkeit deutlich verbessert werden?

Zur Klärung dieser Fragestellungen wurde das Büro INVER - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen Erfurt, mit der Untersuchung möglicher Lösungen beauftragt.

Im Rahmen der Untersuchung erfolgte die Prüfung der Sanierung/ Instandsetzung des Tunnelbauwerkes bzw. die damit verbundenen Konsequenzen sowie die Möglichkeit der Einrichtung von oberirdischen plangleichen Querungen.

Eine oberirdische Querung in Form einer Fußgängerbrücke über die Rudolstädter Straße wurde aus gestalterischen und wirtschaftlichen Gründen nicht näher untersucht. Sie wäre hinsichtlich der Investitions- und Unterhaltungskosten deutlich teurer als eine plangleiche Querung.

Um die vorhandene Unterführung entsprechend den Richtlinien auszubauen, müssten umfangreiche bauliche Maßnahmen (Verbreiterung, Vergrößerung der lichten Höhe, Anpassung der Rampenneigungen, Einbau von Zwischenpodesten usw.) durchgeführt werden. Der Umfang der Maßnahmen würde technisch und finanziell einem Ersatzneubau gleich kommen.

Mit einer Sanierung des Tunnels wäre jedoch nicht dem Ziel der gleichrangigen Behandlung aller Verkehrsteilnehmer und der wesentlichen Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr entsprochen. Deshalb bleibt als Lösung nur die Ergänzung der vorhandenen Unterführung durch eine plangleiche Querung der Fahrbahn.

Vor Ort durchgeführte mehrfache Verkehrszählungen belegen zusätzlich diese Notwendigkeit. Durchschnittlich 51 % der die Rudolstädter Straße überquerenden Fußgänger benutzen derzeit die Fahrbahn und queren damit ungesichert 4 Spuren im fließenden Verkehr. Festgestellt wurde, dass alle Nutzergruppen, selbst Familien mit Kindern oder Personen, die Rollwagen mit sich führen, über die Fahrbahn gehen. Damit liegt auch ein sicherheitstechnisches Problem vor.

Die Auswertung der Unfalltypensteckkarte hat für das Gebiet Rudolstädter Straße zwischen Winzerlaer Straße bis Straße Am Kraftwerk in den Jahren 2008 bis 2012 114 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle ergeben. In zwei Unfällen waren Fußgänger verwickelt, eine Person wurde schwer, eine leicht verletzt. Gemäß EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) ist diese Unfalldichte beachtenswert. Die Beseitigung

von Unfallhäufungsstellen hat gemäß EFA oberste Priorität.

Den Vorschriften folgend kann ein Fußgängerüberweg, auch in Kombination mit einer Mittelinsel, nicht eingerichtet werden, da die richtungsbezogene Verkehrsstärke deutlich über 750 Kfz/h beträgt. Zudem sind je Richtung mehr als ein Fahrstreifen zu überqueren, dadurch können z.B. Überdeckungen bzw. Sichtbehinderungen entstehen. Im Bereich der Bushaltestellen müsste zusätzlich das Vorbeifahren an haltenden Bussen zuverlässig unterbunden werden können.

Somit kommt zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit der querenden Fußgänger nur die Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage in Betracht. Bei den Verkehrszählungen wurde festgestellt, dass der Querungsbedarf sich flächig über den gesamten Haltestellenbereich erstreckt.

Für die Installierung der Fußgänger-Lichtsignalanlage wurden 2 Varianten der Einordnung untersucht, südlich des Haltestellenbereiches (Variante 1) und nördlich des Haltestellenbereiches (Variante 2). Für beide Varianten wird die gleiche Straßenbreite (ca. 16 m, 4 Fahrstreifen + Zuschlag für evtl. zusätzliche Länge der Furt in den Busbuchten für ggf. Einrichtung Busschleuse) und Verkehrsstärke angesetzt.

Für die Steuerungsbedingungen wurden 3 verschiedene Fälle bewertet. Dabei wurden für alle 3 Fälle die Grundannahmen nach RiLSA (Richtlinie für Lichtsignalanlagen) und HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) so getroffen, dass der Betrieb der LSA als Anforderungsanlage eingebunden in die Koordinierung erfolgt und die Umlaufzeit für die Hauptverkehrszeiten (aufgrund der Koordinierung) mit 90 s festgelegt wird.

Die ausführliche Beschreibung der Untersuchung ist in Anlage 2 zu dieser Beschlussvorlage enthalten.

Fazit:

Die Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage im Haltestellenbereich Damaschkeweg ist unter bestimmten Bedingungen möglich, d.h. sie ist grundsätzlich für den Kfz-Verkehr verträglich einordenbar.

Bei angefordertem „Grün“ durch Fußgänger kann die maximale Aufstelllänge der Kfz 70 m betragen und wird im Normalfall innerhalb der folgenden Grünphase für die Kfz abgebaut werden. Die 70 m gelten für den ungünstigen Fall, dass die Kfz „unkoordiniert“ den Bereich passieren. Aufgrund der Koordinierung der Fußgänger-LSA mit den benachbarten LSA können sich geringere Aufstelllängen ergeben.

Für den Kfz-Verkehr ergibt sich auch mit der Fußgänger-LSA eine nach HBS als sehr gut eingestufte Qualität des Verkehrsablaufes (Qualitätsstufe A). Die mittlere Wartezeit jedes Kfz beträgt im Schnitt 12 s. Bei günstiger Lage der Sperrzeiten für die Kfz an der Fußgänger-LSA sind weniger Halte und geringere Wartezeiten möglich.

Zu Zeiten, in denen der Bereich jedoch ohnehin überlastet ist, gelten diese Angaben nicht.

Der Variantenvergleich hat ergeben, dass die Lage der LSA nördlich des Haltestellenbereiches (Variante 2) sich als günstiger für die Möglichkeit der Koordinierung mit den vorhandenen LSA Winzerlaer Str. und Rudolstädter Str. erweist, da sie etwa mittig zwischen den beiden benachbarten Knoten liegt.

Mit dem Wegrücken der LSA von der Einmündung der Lobedaer Straße in die Rudolstädter Straße (im Vergleich zur Variante 1) liegen bessere Bedingungen für die

Verflechtungsvorgänge der freien Rechtsabbieger von der Lobedaer Straße und der Geradeausfahrer der Rudolstädter Straße vor.

Die Fußgänger-Querung befindet sich damit mehr in Richtung des Nahversorgers auf der Ostseite und weiter entfernt von der Unterführung und dem Damaschkeweg. Sie kann damit gut der Ergänzung der Unterführung dienen.

Die Auswirkungen der neuen LSA auf den ÖPNV kann durch die verkehrsabhängige Steuerung ggf. in Verbindung mit einer Optimierung der Steuerung der Nachbarknotenpunkte dahingehend beeinflusst werden, dass Fahrzeitverluste weitgehend minimiert werden. Die Einrichtung der noch fehlenden stadteinwärtigen Busschleuse würde mit dem durch die LSA notwendigen Umbau der Bushaltestellen erfolgen.

Die vorliegende Freiraumplanung „Wasserachse - Platz am REWE-Markt“ berücksichtigt bei der Einordnung der zukünftigen Wegeführungen die Lage der Fußgänger-Lichtsignalanlage. Wichtigstes Element ist dabei die Bündelung und Führung der Fußgängerströme durch den neuen, zentralen Weg aus Richtung Wasserachse. Hier werden die Fußgänger auf kürzestem Weg zur Straßenbahnhaltestelle und zur geplanten Fußgängerampel geführt. Eine Treppe in Verlängerung der neuen Straßenquerung ersetzt einen vorhandenen Trampelpfad und ermöglicht kurze Wege in die nördlichen Wohnquartiere.

Da der bautechnische Zustand des Tunnels sehr gut ist, soll er erhalten bleiben und die Lichtsignalanlage ergänzen, bis Investitionen zu seiner Instandsetzung notwendig werden. Dann muss über Rückbau oder Sanierung entschieden werden.

Gestalterischer Schwerpunkt ist der „Kleine Balkon“, der das Motiv des Stadtbalkons am Flößerbrunnen aufnimmt und damit der Wasserachse einen logischen und schönen räumlichen Abschluss gibt. Hier werden Sitzmöglichkeiten und ein kleiner Baumsaal eingeordnet. Im übrigen Areal werden wenige Sitzbänke und auf Wunsch der beteiligten Kinder ein Spielgerät eingeordnet. Eine Sandfläche bietet weitere Spielmöglichkeiten, unter anderem für Boule. Der vorhandene Baumbestand bleibt weitestgehend erhalten. Neue Baumpflanzungen sind aufgrund des Fernwärmekollektors nur an einigen Stellen möglich. Durch eine Terrassierung wird das hängige Gelände gegliedert und ein Bezug zu Weinbergterrassen (Winzerla) hergestellt.

Insgesamt wird durch das Vorhaben eine deutliche Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer sowie eine funktionale und optische Aufwertung dieser für die Wahrnehmung Winzerlas wichtigen Fläche erreicht.

Abstimmergebnis:

Stimmberechtigt	Ja	Nein	Enthaltungen

Jena, den

**Unterschrift des
Ausschussvorsitzenden**

Siegel

**Unterschrift
Dezernent**

