



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0531/2024/1		Datum: 06.11.2024	
Dezernat 4			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/Mau	
Betreff:			
Verkehrsverbesserung und neue Grünanlage in der Rüsternallee			
Gremienweg:			
14.11.2024	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	ohne BE abgesetzt geändert

Beschlussentwurf:

- Der Stadtrat beschließt den Einbau von geschwindigkeitsdämpfenden Elementen und die Parkanordnung in der Rüsternallee und der Karl-Härle-Straße entsprechend den Lageplänen **18.36-05.09.24-13.01, 18.36-05.09.24-13.02** und **2024-02-27_Rüsternallee_Lageplan_M500**
- Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung eine Tempo 30 Zone einzurichten.
- Der Stadtrat beauftragt den Eigenbetrieb Grünflächen- und Bestattungswesen, mit der Planung und dem Ausbau der Fußwegeverbindung sowie der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen im Geltungsbereich des B.-Planes Nr. 152, „Hochschule am Südknoten Karthause“ parallel zur Rüsternallee

Begründung zu 1. und 2.:

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und aus Gründen der Verkehrssicherheit in der Rüsternallee (vom Eichenweg bis zum Karthäuserhofweg) und der Karl-Härle-Straße (vom Karthäuserhofweg bis zur Pappelstraße) sind die Anordnung einer Tempo 30 Zone, eine Neuordnung der Parkplatzsituation und sicherer Fußwegeverbindungen erforderlich.

Tempo 30 Zone:

Um eine Anordnung als Tempo 30 Zone in der Ortsrandlage treffen zu können, sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erforderlich. Dazu sind in den Einmündungsbereich des Eichenweges und des Tannenweges Fertigelemente zur Fahrbahneinengungen geplant. Weitere Fertigteilelemente sind im Verlauf der Karl-Härle-Straße bei der Einmündung eines Fußweges vorgesehen. Dort ist die Sicht auf Personen durch einen fehlenden Gehweg und angrenzende private Hecken derzeit nicht ausreichend.

Eine weitere Geschwindigkeitsdämpfung wird durch Längsparken auf der Fahrbahn im Bereich der Karl-Härle-Straße zwischen dem Karthäuserhofweg und dem Pappelweg in 2 Teilabschnitten durch eine Fahrbahneinengung auf 4,00 m Breite erreicht. Eine Begegnung Bus-Bus ist bei der heutigen Linienführung nur zwischen dem Eichenweg und dem Karthäuserhofweg möglich. Die vorgesehen Fahrbahnbreite in diesem Abschnitt beträgt zukünftig 5,50 m und lässt eine Begegnung Bus-Bus bei reduzierter Geschwindigkeit zu.

Parkplätze:

Die Planung sieht ein Maximum an öffentlichen Parkplätzen im Bereich der Rüsternallee vor. Dies wird durch Gehwegparken auf dem 4,00 m breiten Gehweg auf der Nordostseite (bebauter Bereich) und durch Gehwegparken auf der Südwestseite (zur freien Landschaft) erreicht. Auf der Nordseite ist ein Behindertenparkplatz geplant.

Auf der Südwestseite ist halbseitiges Gehwegparken geplant. Hierbei wird der vollständige Gehweg und 0,50 m der Fahrbahn für die Längsaufstellung von Fahrzeugen benötigt. Im Einmündungsbereich des Tannenweges ist auf der Südwestseite kein Längsparken geplant.

Im Bereich der Karl-Härle-Straße ist Parken auf der Fahrbahn in 2 Teilabschnitten geplant. Der Beginn und das Ende der Längsparkstände wird durch Fertigelemente markiert. Gehwegparken ist in diesem Bereich nicht vorgesehen.

Geh- bzw. Fußwege:

Auf der Nordwestseite ist ein durchgängiger Gehweg entlang der Privatgrundstücke vorgesehen. In der Rüsternallee beträgt die Breite im Bereich der Längsparkplätze 2,00 m, ansonsten 4,00 m. In der Karl-Härle-Straße bleibt der Gehweg unverändert.

Auf der Südseite ist, durch das Gehwegparken, die Durchgängigkeit des fahrbahnbegleitenden Gehweges nicht mehr gegeben. Einen nutzbaren Gehweg gibt es nur im Bereich der Querung zur Eichenstraße, der Querung zum Karthäuserhofweg und ab dem Bolzplatz. Bauliche Veränderungen am Gehweg sind hier keine geplant.

Begründung zu 3:

Durch das Gehwegparken auf der Südostseite ist der heutige befestigte Gehweg von der Einmündung des Karthäuserhofweges bis zur Einmündung des Eichenweges für Fußgänger nicht mehr nutzbar. Um auf beiden Seiten der Rüsternallee eine durchgängige verkehrssichere Fußgängerverbindung zu gewährleisten, ist als Ersatz eine Wegeverbindung in der angrenzenden Grünfläche herzustellen. Anknüpfungspunkte an den Gehweg der Rüsternallee sind vor dem Bolzplatz, gegenüber der Bushaltestelle Tannenweg und in Höhe der Einmündung Eichenweg geplant. Dies sind auch die Punkte für die Fahrbahnquerung zu der Wohnbebauung. Der Weg soll in 3,0 m breite mit einer wassergebundenen Decke mit maximalen Steigungen von 5,0 % ausgebaut werden. Weitere Inhalte der Planung sind Möblierungen mit Bänken und Papierkörben sowie Bepflanzungen nach Vorgabe des Bebauungsplanes. Die geplante Nutzung entspricht den Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 152, „Hochschule am Südknoten Karthause“.

Aus Sicht der Verwaltung ist eine adaptive Beleuchtung nicht möglich. Der Bereich, in dem der im Bebauungsplan bereits angedeutete Weg mit wassergebundener Decke eingerichtet werden soll, ist als Grünfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB und als Naturschutzfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt sind. Solche Festsetzungen schließen bauliche Anlagen grundsätzlich aus, zumal selbst den Grünflächen eine Kompensationsfunktion zukommt, nachdem die erste Planänderung für verschärfte Eingriffe im Plangebiet geführt hat. Gegenwärtig besteht bereits für den Bebauungsplan Nr. 152 ein Kompensationsdefizit in einem Umfang von 4,4 ha, welches nicht durch zusätzliche, nicht im Bebauungsplan vorgesehene Eingriffe (Anlagen, Störung der Wiesen- und Gebüschbrüter durch plötzliches Aufleuchten, Störung von Insekten und Fledermäusen durch regelmäßiges Beleuchten) vertieft werden darf. Im Übrigen ergibt sich aus der DIN 13201 (Straßenbeleuchtung, dort Seite 12) die allgemeine Vorgabe: "Flora und Fauna hingegen sollen möglichst gering beeinflusst werden."

Berücksichtigung des Radverkehrs:

Bei einer Anordnung als Tempo 30 Zone wird der Radverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt. Die Maßnahme ist mit dem Radverkehrsbeauftragten abgestimmt.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Gesamtkosten der Maßnahmen (investiv und konsumtiv) belaufen sich auf rd. 635.000 €. Die Maßnahme soll in 2025 umgesetzt werden.

Die Kosten für die Lieferung und den Einbau der Fertigteile sowie die Markierung und die Beschilderung werden vom Tiefbauamt auf rd. 20.000 € geschätzt. Die hierfür erforderlichen Mittel sind im Etat-entwurf 2025 im Produkt 5411 „Gemeindestraßen“, Zeile 10 „Aufwendungen für Sach

und Dienstleitungen“ vorgesehen.

Die Kosten für die Herstellung der Grünflächen gemäß Bebauungsplan Nr. 152 und des Weges werden durch den Eigenbetrieb Grünflächen- und Bestattungswesen inklusive der Planung, der Bauausführung und der Pflege werden auf insgesamt 615.000 € geschätzt.

Die Mittel für den Wegebau sind im Projekt P671036 „Bebauungsplan 152 im Bereich der Rüsternallee – öffentliches Grün inkl. Wegebau“ vorgesehen (Nachtragshaushaltplanentwurf 2024: Ansatz 2024: 25.000 € sowie Verpflichtungsermächtigung 2024 i. H. v. 350.000 € mit Kassenwirksamkeit in 2025). Die Mittel für die Entwicklungspflege sind im Etat 2025 im Produkt 5511 „Öffentliches Grün“ (2025: 150.000 €, 2026: 30.000 €, 2027: 30.000 €, 2028: 30.000 €) vorgesehen. Der Auftrag für die Entwicklungspflege soll in der Gesamtsumme in 2025 vergeben werden.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Durch den Einbau von geschwindigkeitsdämpfenden Elementen wird das Geschwindigkeitsniveau reduziert, was grundsätzlich zu einem geringeren CO₂-Ausstoß führt. Durch zusätzliche Brems- und Beschleunigungsvorgänge wird diese Einsparung jedoch teilweise wieder aufgebraucht. Der Einsatz von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen kann weiterhin eine Verkehrsverlagerung bewirken. Verlangsamung hier jedoch auch den ÖPNV.

Im Zuge der Grünanlagenaufwertung werden zahlreiche neue Bäume gepflanzt.

Anlagen:

Amt 66 MuBP: 18.36-05.09.24-13.01

Amt 66 MuBP: 18.36-05.09.24-13.02

EB 67 Lageplan: 2024-02-27_Rüsternallee_Lageplan_M500

Amt 66 DIN-Norm Beleuchtung

Historie:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität hat die Vorlage ohne Beschlussempfehlung in die Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 04.11.2024 verwiesen.

Der Haupt- und Finanzausschuss hat der Vorlage in seiner Sitzung am 04.11.2024 einstimmig ohne Stimmenthaltung zugestimmt