

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Ergebnis des Verkehrsgutachtens Domumgebung/Breslauer Platz  
Grundlage der weiteren Planung im Bereich Domumgebung**

### Beschlussorgan

Stadtentwicklungsausschuss

Gremium	Datum
Stadtentwicklungsausschuss	15.12.2011
Verkehrsausschuss	31.01.2012
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	02.02.2012
Stadtentwicklungsausschuss	09.02.2012

### Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt das Ergebnis des Verkehrsgutachtens Domumgebung und Breslauer Platz von Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, auf Grundlage des Zusatzszenarios 3 die Planungen der städtebaulichen Neuordnung des Domumfeldes im Bereich Dionysoshof/Baptisterium mit folgenden Schwerpunkten fortzuführen:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Straße Am Domhof,
- freilaufende Rechtsabbiegespur vom Domhof in die Trankgasse,
- Einfahrt zur Domgarage nur über die Straße Am Domhof,
- lediglich Ausfahrt aus Domgarage rechts und links über die Trankgasse,
- Vorlage einer Kostenschätzung für den Umbau der Parkgarage am Domhof mit den entsprechenden Ein- und Ausfahrten.

### Alternative:

Das Zusatzszenario 2 wird als Grundlage der weiteren Planung mit folgenden Schwerpunkten verwendet:

- Integration der überbreiten Fahrspur Am Domhof (Breite 5,50 m in Richtung Norden) in die Planung,
- Einfahrt zur Domgarage nur über die Straße Am Domhof,
- lediglich Ausfahrt aus Domgarage rechts und links über die Trankgasse,
- Vorlage einer Kostenschätzung für den Umbau der Parkgarage am Domhof mit den entsprechenden Ein- und Ausfahrten.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	Aufwendungen für die Maßnahme	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

**Zuschussfähige Maßnahme:**

**Das Projekt mit dem Gesamtvolumen von 19,5 Millionen € wird mit 5 Millionen € durch das Investitionsprogramm nationale UNESCO-Welterbestätten bezuschusst.**

<b>Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam):</b>	<b>ab Haushaltsjahr:</b>	_____
a) Personalaufwendungen		_____€
b) Sachaufwendungen etc.		_____€
c) bilanzielle Abschreibungen		_____€
<b>Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam):</b>	<b>ab Haushaltsjahr:</b>	_____
a) Erträge		_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten		_____€
<b>Einsparungen:</b>	<b>ab Haushaltsjahr:</b>	_____
a) Personalaufwendungen		_____€
b) Sachaufwendungen etc.		_____€
Beginn, Dauer		_____

**Begründung:**

Am 17.06.2010 beschloss der Rat, den Förderantrag für das Projekt "Städtebauliche Neuordnung des Domumfeldes im Bereich Dionysoshof/Baptisterium" beim Bund zu stellen. Aufgrund der geplanten Reduzierung der Flächen für den motorisierten Verkehr im Bereich der Straße Am Domhof wurde beschlossen, die verkehrstechnischen Auswirkungen der Planung zu prüfen. Das Verkehrsgutachten Domumgebung und Breslauer Platz wurde ausgeschrieben und im Januar 2011 an die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft GmbH vergeben.

Der Untersuchungsraum umfasst den Bereich zwischen Goldgasse im Norden, der Rheinuferstraße im Osten, Am Hof/Große Neugasse im Süden und Marzellenstraße im Westen. Für die Verkehrsrechnungen wird ein auf das Minimum reduzierter Durchgangsverkehr durch die Altstadt vorausgesetzt. Die Verkehrsuntersuchung prüft die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte der Planung Domumgebung von Allmann Sattler Wappner, Architekten GmbH (Basisvariante) und prognostiziert die Leistungsfähigkeit. Defizite in bestimmten Zeitbereichen und Knotenpunkten in der Basisvariante wurden nach dem ersten Bearbeitungsschritt durch Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft GmbH festgestellt. Diese führten zu Bearbeitung von Zusatzszenario 1, 2 und 3.

**Zusatzszenario 1, Breslauer Platz:**

Im Bereich nördlich des Hauptbahnhofes im Umfeld des Breslauer Platzes konnten durch Anpassung von Fahrspurgeometrien und durch eine überarbeitete Führung der Taxis im Zusatzszenario 1 die Defizite in der Leistungsfähigkeit behoben werden.

### **Zusatzszenario 1, Domumfeld:**

Im Bereich südlich des Hauptbahnhofes wurde zunächst im Zusatzszenario 1 untersucht, für die Fahrspur Am Domhof in Richtung Norden ausschließlich Rechtsabbiegen zuzulassen und den Verkehr in Richtung Westen über eine Wendefahrt durch die Tunnel der Trankgasse zu führen. Der zeitkritische Bereich für den Knotenpunkt Am Domhof/Trankgasse /Johannisstraße liegt in der Abendspitze überlagert mit dem Veranstaltungsbeginn in der Philharmonie. Diese Variante führte insgesamt gesehen nicht zu einer ausreichenden Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt Am Domhof/Trankgasse/Johannisstraße (Bewertung E, mangelhaft).

### **Zusatzszenario 2, Domumfeld:**

Da das Zusatzszenario 1 keine ausreichende Leistungsfähigkeit erzielt hat, untersuchte man für den Bereich südlich des Hauptbahnhofes das Zusatzszenario 2, bei dem in der Straße Am Domhof die Fahrspur in Richtung Norden als überbreite Fahrspur mit einer Breite von 5,50 m vorgesehen wird. Dies ermöglicht, dass sich die Verkehrsströme einordnen und unabhängig voneinander - sowohl geradeaus als auch rechts abbiegend - abfließen können. Außerdem wurde eine neue Ein- und Ausfahrtssituation für das Domparkhaus angenommen, die den Knoten Am Domhof/Bischofsgartenstraße entlastet. Die Einfahrt erfolgt im Zusatzszenario 2 ausschließlich über die Straße Am Domhof. Die Ausfahrt erfolgt ausschließlich über die Trankgasse, in die man aus dem Parkhaus kommend sowohl nach rechts als auch nach links einbiegen kann. Die innere Umstrukturierung des Parkhauses am Domhof erfordert Umbaumaßnahmen, die im Hinblick auf Kosten noch nicht untersucht wurden. Die Leistungsfähigkeit des Zusatzszenario 2 für den Knotenpunkt Am Domhof/Trankgasse/Johannisstraße ist im zeitkritischen Bereich der Abendspitze erfüllt (Bewertung D, ausreichend).

Die Nachteile der Knotenpunktsgometrie Am Domhof/Trankgasse /Johannisstraße des Zusatzszenario 2 sind folgende:

- Der Fußgängerverkehr erhält weniger breite Gehwege, da die Gehwegfläche auf beiden Seiten durch die überbreite Fahrspur schmaler wird, als in der Planung von Allmann Sattler Wappner vorgesehen ist. Dies geht aufgrund der Stützenstellung zu Lasten der Seite des Baptisteriums und verschmälert die Gehwegbreite um circa 2,50 m.
- Die Knotenpunktgeometrie der Kreuzung Am Domhof/Trankgasse/Johannisstraße weicht mit der überbreiten Fahrspur vom Konzept des Förderantrags Domumgebung ab.

### **Zusatzszenario 3, Domumfeld:**

In einem Zusatzszenario 3 wurden zunächst weitere Optimierungen für die Basisvariante entsprechend der Planung von Allmann Sattler Wappner, Architekten GmbH angenommen (Geschwindigkeit in der Straße Am Domhof mit 30 km/h begrenzt, Ein- und Ausfahrtssituation der Domgarage des Zusatzszenarios 2). Zusätzlich wurde eine temporäre Umdrehung der Bischofsgartenstraße für den Zielverkehr in das Philharmonieparkhaus geprüft. Als Ergebnis kann gesagt werden, dass durch die Optimierungen zwar eine geringe bessere Leistungsfähigkeit als bei der Basisvariante erzielt wurde, der Knotenpunkt erhält jedoch im zeitkritischen Abendbereich die Bewertung F (ungenügend). Die Umdrehung der Bischofsgartenstraße hat kein Optimierungspotential.

Daher wurde von Allmann Sattler Wappner Architekten eine alternative Variante entwickelt, die eine freilaufende Abbiegespur vom Domhof rechts in die Trankgasse vorsieht. Die Planung erfordert, dass die Tunneldecke im Bereich des Baptisteriums um circa 4 m mehr zurückgenommen wird, als im Basiszenario - und somit durch den Entfall einer Stütze - Platz für die Abbiegespur entsteht. Die Leistungsfähigkeit des Zusatzszenario 3 für den Knotenpunkt Am Domhof/Trankgasse/Johannisstraße mit unsignalisiertem Rechtsabbieger wird nach Überprüfung von Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH im zeitkritischen Bereich der Abendspitze gut erfüllt (Bewertung B, gut).

#### Auswirkungen des Zusatzszenarios 3:

- Die Planung der um circa 4 m zurückgenommenen Tunneldecke stellt eine Planungsänderung gegenüber dem Konzept des Förderantrages dar. Sie ist mit den Akteuren des Beteiligungsverfahrens abzustimmen (u. a. Architekten Busmann + Haberer).
- Die Treppenanlage zum Museum Ludwig wird übersichtlicher bei weiterhin guter Aufenthaltsqualität für die + 1-Ebene.
- Die Fußgänger erhalten im Bereich des Tunnels Am Domhof die im Konzept des Förderantrages vorgesehenen großzügigen Gehwegflächen.
- Die Bewertung der Leistungsfähigkeit ist gut.

Die Verwaltung schlägt vor, das Zusatzszenario 3 für die weitere Planung zur Grundlage zu nehmen, da hiermit den Anforderungen an das dem Fördermittelantrag zugrundegelegte Konzept am besten entsprochen wird. Voraussetzung ist der Umbau der Domgarage in Bezug auf die Zu- und Ausfahrten; eine Kostenschätzung hierzu muss noch ermittelt werden. Mit den Akteuren des Beteiligungsverfahrens werden die Gespräche zum Fortschritt der Planung geführt.

#### **Anlagen**

- 1 Präsentation Verkehrsgutachten Domumgebung und Breslauer Platz (ohne Zusatzszenario 3)
- 2 Ausbaukonzept Knotenpunkt Am Domhof/Trankgasse/Johannisstraße aus dem Zusatzszenario 2
- 3 Erläuterung Zusatzszenario 3
- 4 Ausbaukonzept Knotenpunkt Am Domhof/Trankgasse/Johannisstraße aus dem Zusatzszenario 3