

STADT FRIEDRICHSHAFEN Sitzungsvorlage Drucksache-Nr. 2019 / V 00384	Ausfertigungen: Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung, SBA, SU
Dienststelle: Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung Aktenzeichen: 12.21.01 hjs-bo	06.12.2019, Unterschrift:
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen): <input checked="" type="checkbox"/> BM Stauber _____ <input type="checkbox"/> EBM Dr. Köhler _____ <input type="checkbox"/> BM Köster _____ <input checked="" type="checkbox"/> OB Brand _____	

Betreff: Antrag der Fraktion Netzwerk für Friedrichshafen; Testweise Änderung der Verkehrsführung auf der Friedrichstraße vom 01.04.2020 bis 01.11.2020 Anlage(n): Antrag der Fraktion Netzwerk für Friedrichshafen vom 21.10.2019			
Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.			
<input type="checkbox"/> MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	<input type="checkbox"/> .pdf-, htm- Dateien	<input type="checkbox"/> DVD	<input type="checkbox"/> Video

Referent und Zeitdauer: Schraitle, Hans-Jörg 10 Min.

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Finanz- und Verwaltungsausschuss	20.01.2020	Beschluss	öffentlich
Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt / Betriebsausschuss SE	21.01.2020	Beschluss	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.):

<u>FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN</u>		<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Kosten:	<input type="checkbox"/> einmaliger Aufwand (konsumtiv)	Betrag:	EUR
	<input type="checkbox"/> einmalige Auszahlung (investiv)	Betrag:	EUR
	<input type="checkbox"/> jährlicher Folgeaufwand: Personalkosten	Betrag:	EUR
	Sachkosten	Betrag:	EUR
Zuschüsse	<input type="checkbox"/> einmalige Einzahlung	Betrag:	EUR
bzw.			
Beiträge:	<input type="checkbox"/> laufende (jährlich)	Betrag:	EUR
MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:			
<input type="checkbox"/> Stadt	<input type="checkbox"/> Ergebnis-HH	<input type="checkbox"/> Finanz-HH	Kontierungen:
<input type="checkbox"/> Stiftung	<input type="checkbox"/> Ergebnis-HH	<input type="checkbox"/> Finanz-HH	Kontierungen:
Zur Verfügung stehende Mittel			
Planansatz im lfd. Jahr:			EUR
Ermächtigungsübertrag aus dem Vorjahr:			EUR
Noch bereitzustellen:			EUR
Deckungsvorschlag:			EUR

Beschlussantrag:

1. Die Ausführung hinsichtlich der Zuständigkeiten des Straßenbaulastträgers und der Straßenverkehrsbehörde werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird damit beauftragt, die vom Netzwerk für Friedrichshafen vorgeschlagene Querschnittsaufteilung als eine Querschnittsvariante in die anstehende Variantenprüfung zur Verkehrsführung in der Friedrichstraße aufzunehmen.

Begründung:

Bei der Friedrichstraße handelt es sich um eine Bundesstraße, die gemäß Bundesfernstraßengesetz in der Straßenbaulast des Bundes liegt. Die Stadt Friedrichshafen besitzt insofern keine Kompetenz, einen Rückbau oder Umbau der Straße in eigener Zuständigkeit zu beschließen, solange keine Umwidmung der Straße erfolgt ist.

Hinsichtlich der Entscheidung über verkehrsrechtliche Anordnungen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) liegt die Zuständigkeit bei der Stadt Friedrichshafen als staatliche untere Verwaltungsbehörde. Dabei handelt es sich um eine weisungsgebundene Pflichtaufgabe,

deren Erfüllung auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung der Verwaltung obliegt.

Bei der derzeitigen Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) spielt die Verkehrsführung in der Friedrichstraße eine wichtige Rolle. Diesbezüglich wurden bereits verschiedenste Varianten der Verkehrsführung erörtert, aktuell stehen folgende Varianten zur Diskussion:

- Variante 1: Umgestaltung zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich
- Variante 2: Einbahnregelung im Gegenuhrzeigersinn
- Variante 3: Sperrung zwischen Metz- und Karlstraße (Bus- und Radverkehr frei).

Zur Querschnittsaufteilung wurden bisher keine konkreten Vorschläge in den jeweiligen Varianten vertieft.

Bereits in der Vergangenheit im Jahr 2015 war vorgesehen, auf der Friedrichstraße für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme der B 31 neu ein Provisorium umzusetzen, das folgende Punkte beinhalten sollte:

- Wegfall der mittleren Fahrspur
- Die gewonnene freie Spur dient der Verbreiterung des nördlichen Gehwegbereichs
- Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h-

Der damalige Vorschlag konnte nicht umgesetzt werden, da der Zeitraum bis Dezember 2020 als zu kurz und die erforderlichen Maßnahmen als für ein Provisorium zu teuer angesehen wurden. Zudem war zum damaligen Zeitpunkt kurzfristig keine Verkehrsreduzierung auf der Friedrichstraße zu erwarten, die für die damals geplante Verkehrsberuhigung notwendig gewesen wäre. Ebenso bestand verkehrsrechtlich ausschließlich die Möglichkeit, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen sowie ein LKW-Durchfahrtsverbot (Anlieger frei) anzuordnen.

Der beigefügte Antrag des Netzwerks für Friedrichshafen greift inhaltlich die o.g. Variante 1 auf. Zudem soll die vorgeschlagene Variante für sieben Monate testweise umgesetzt werden. Nach dieser Testphase soll erneut entschieden werden, ob die Variante dauerhaft beibehalten werden soll.

Grundsätzlich bedarf eine testweise Umgestaltung der Friedrichstraße – unabhängig davon, welche Variante getestet wird- baulicher Änderungen, beispielsweise den Rückbau der vorhandenen Querungshilfen oder die Umstellung/Anpassung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Riedleparkstraße/Friedrichstraße. Da die Friedrichstraße zum jetzigen Zeitpunkt als Bundesstraße gewidmet ist, sind bauliche Änderungen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger (der Bund vertreten durch das Regierungspräsidium Tübingen) abzustimmen, welcher auch die Kosten baulicher Änderungen tragen müsste. Diese Abstimmungen sind erfahrungsgemäß sehr zeitintensiv,

da hierbei Planungen, Prüfungen und Freigaben erforderlich sind. Eine kurzfristige Umsetzung wird daher aller Voraussicht nach nicht möglich sein. Erst mit Inbetriebnahme der B 31 neu wird die Friedrichstraße zur Gemeindestraße umgewidmet, wodurch die Stadt als Straßenbaulastträger voraussichtlich eigenständig agieren könnte.

Da sich das Verkehrsaufkommen erst mit Freigabe der B31 neu in der Friedrichstraße ändern wird, sind jetzt durchgeführte Testphasen nicht vergleichbar mit Testphasen, die nach Inbetriebnahme der B 31 neu stattfinden könnten. Eine fundierte, auf Verkehrsstärken basierende Entscheidung ist dabei nicht möglich.

Um die vorgeschlagene Spuraufteilung umzusetzen, müssten die vorhandenen Querungshilfen über die Friedrichstraße zurückgebaut werden. Um aufgrund der hohen Verkehrsstärke eine sichere Querung für Fußgänger zu schaffen, kommen als Alternative nur noch Fußgängersignalanlagen in Betracht, da aufgrund der Verkehrsstärke ein Fußgängerüberweg ohne Mittelinsel nicht zulässig wäre. Diese Fußgängersignalanlagen würden jedoch den Verkehrsfluss beim jetzigen Verkehrsaufkommen auf der Friedrichstraße weiter verschlechtern.

In den nächsten Monaten sind weitere Baumaßnahmen an Gebäuden nördlich der Friedrichstraße geplant. Wie Erfahrungswerte der vergangenen Jahre zeigen, wird für die Durchführung dieser Baumaßnahmen meist öffentlicher Verkehrsraum benötigt, da nicht genügend Platz auf den Grundstücken um die Gebäude vorhanden ist (Kran, Anlieferzone für LKW etc.). Ohne eine dritte Fahrspur wäre damit auch eine Verschwenkung des Verkehrs nicht mehr möglich. Dies hätte zur Folge, dass mindestens eine Fahrspur für längere Zeit gesperrt werden müsste, was wiederum Auswirkungen auf den Verkehrsfluss hätte und erhebliche Rückstauungen die Folge wären.

Bisher war die grundsätzliche Vorgehensweise bei einer möglichen Variantenauswahl die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der jeweiligen Variante, was durch entsprechende Berechnungen und Umliegungen der Verkehrsströme vorgenommen wird. Für die Umsetzung des beantragten Testfalls müsste zumindest eine aufwändige Berechnung der Lichtsignalsteuerung an der Kreuzung Riedleparkstraße/Friedrichstraße erfolgen. Dies kann jedoch nur unter Ansatz einer einzigen Zielvariante Friedrichstraße geschehen, es sei denn, man würde für alle Varianten die Machbarkeit im Detail nachweisen, was wiederum kosten- und zeitintensiv ist.

Es wird daher vorgeschlagen, erst im Rahmen der Entscheidung über die Verkehrsführung Friedrichstraße – losgelöst vom VEP - im Grundsatz das Thema Friedrichstraße mit Entscheidung für eine Variante anzugehen und auf dieser Variante aufbauend dann die mögliche Querschnittsaufteilung zu untersuchen. Somit müssten keine Detailuntersuchungen für Varianten angestellt werden, die dann ohnehin nicht gewählt würden. Als Zeitraum für einen möglichen Testfall

sollte dann frühestens die Zeit nach Inbetriebnahme B 31 neu in Frage kommen, damit dann auch die Randbedingung, nämlich eine taugliche Umfahrung und die Umwidmung der Friedrichstraße zur Gemeindestraße als maßgebliche Grundlage für eine künftig reduzierte Verkehrsmenge wirksam ist.

Gemäß § 8 und § 9 der Hauptsatzung ist sowohl der FVA als auch der PBU zuständig.