



Mitteilungsvorlage		31.05.2021		155/2021	
Bezeichnung		ö	nö	öbF	
Sanierung Goethestraße		X			
Beratungsfolge					
Gremium			Datum		
Ausschuss für Umwelt, Nachhaltigkeit und Klimaschutz			01.07.2021		

Beteiligte Organisationseinheiten	Unterschriften
52 Verkehrsplanung und Straßenwesen	
53 Stadtgrün	
14 Finanzen	
22 Ordnung und Straßenverkehr	
Fachbereichsleitung 2 Recht und Sicherheit	

Unterschriften				
	Fachbereichsleitung	Dezernatsleitung	Fachbereichsleitung 1	Oberbürgermeister

Historie

Schon seit den 1990er Jahren wurde mehrmals die Notwendigkeit des Ausbaus der Goethestraße und der Notwendigkeit zur Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel in den Ratsgremien diskutiert. In den 2000er Jahren rückten auch Überlegungen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer in den Fokus. Aufgrund fehlender Haushaltsmittel ist eine Umsetzung bislang ausgeblieben.

Ab 2018 wurden die Planungen für den Radverkehr nochmals intensiviert, um die unbefriedigende Führung des Radverkehrs in dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung nachhaltig zu verbessern.

Nach der Vorstellung der Ideen in der Fahrradbegleitkommission im Sommer 2019 wurden dann im November 2019 in einer Bürgerinformationsveranstaltung die erarbeiteten Lösungsansätze den Bürgern*innen dargelegt. Der weitere „Fahrplan“ wurde dann im Ausschuss für Umwelt, Nachhaltigkeit und Klimaschutz im Januar 2020 aufgestellt und hatte die Verbesserung unterschiedlicher Problemfelder zum Thema:

- Verbesserung der Radwegführung,
- der Entwässerungssituation und der
- allgemeine Verkehrsberuhigung (siehe MV 16/2020).

Die Erkenntnisse aus diesen Prozessen bilden die Grundlage für die nachfolgende Variante 1 der vorliegenden MV.

Darstellung der derzeitigen Situation / des Bestandes

Bereits in der Straßenbefahrung von 2014 wurde der schlechte Zustand der Fahrbahn, der Parkbuchten und der Gehwege in der Goethestraße dokumentiert. Anhand des Mitte 2020 durchgeführten Bestands-Höhennivellements hat sich bestätigt, dass das Längsgefälle mit $< 0,5\%$ in der Fahrbahn durchgehend zu gering ist. Das Mindestlängsgefälle wird in den einschlägigen Regelungen mit $0,5\%$ angegeben. Außerdem haben die Baumwurzeln fast überall die Borde und Pflaster-/Plattenflächen der Gehwege hochgedrückt. Dadurch sind teils deutliche Stolperkanten entstanden, die als Verkehrsgefährdung einzustufen sind/waren. Teilweise wurden daher die Platten in den Gehwegbereichen bereits aufgenommen und durch Grand ersetzt. Hinzu kommt, dass die wenigen vorhandenen Straßenabläufe teils eingewurzelt und durch das Dickenwachstum der Baumwurzeln verschoben sind. Darüber hinaus ist auch an einigen Stellen zu erkennen, dass das angrenzende Sandsteinpflaster der Parkbuchten abgesackt ist. In vielen Bereichen der Goethestraße sind daher nach Regenfällen umfangreiche „Seenplatten“ vorzufinden, die allein durch die vorhandenen Abläufe nicht ausreichend abgeführt werden können. Nachfolgende Fotos bei bzw. auch noch Tage nach Regen- und Schneereignissen bestätigen dies.



Zum Zustand der Bäume an der Goethestraße kann festgehalten werden, dass zum aktuellen Zeitpunkt drei Kastanien als Beobachtungsbäume eingestuft sind. Bei einem der Bäume fand vor geraumer Zeit ein Starkastausbruch statt, der zum Glück nur zu einem erheblichen Sachschaden, aber nicht zu Personenschäden geführt hat.

Bei allen anderen Bäumen sind typische Stammrisse und „Leckstellen“ (bei Kastanien nicht unüblich, aber Eintrittspforten für Krankheitserreger) zu verzeichnen. Außerdem liegen einige der Wurzeln bereits an der Oberfläche (Verletzungsgefahr für die Wurzeln und Stolpergefahr für Nutzer*innen der Wege) und werden täglich überlaufen und überfahren. Auch in den Parkbuchten haben die Wurzeln bereits die schmalen Fugen eingenommen und stehen z. T. als Stolperkanten hervor.

Vor diesem Hintergrund sind diese Bäume daher, rein vom aktuellen Zustand her, als erhaltenswert einzustufen. Die Erfahrungen vom Kastanienwall haben aber aufgezeigt, wie schnell gerade die Kastanien dann doch von *Pseudomonas* „heimgesucht“ werden können und sich dadurch die Gesamtsituation schlagartig ändern kann. Aus diesem Grund können nur schwer Aussagen zur Lebenserwartung der dort vorhandenen Bäume getroffen werden.

Auf entsprechende Nachfrage bekundeten die Ver- und Entsorger die Notwendigkeit zur Erneuerung der dort liegenden Leitungen, von denen viele bereits deutlich in die Jahre gekommen sind.

Anhand nachfolgender tabellarischer aufgeführter Bewertungskriterien werden in dieser Vorlage aufgeführten Varianten bewertet:

Bewertungskriterien

Erhalt der Bäume

Anzahl Bäume gegenüber Bestand (49)
Klimaresilienz der Bäume
Optimierung der Baumstandorte
Aufwand der Baumkontrolle und -unterhaltung
Verbesserung Entwässerung
Verbesserung für Radfahrer
Erhöhung der allgm. Verkehrssicherheit
Anzahl Parkplätze gegenüber Bestand (50)
Verbesserung Versorgungs-Infrastruktur
Optimierung der Straßenbeleuchtung
Beitrag zur Verkehrsberuhigung
Substanzielle Verbesserung Straßenzustand
Einheitliches Erscheinungsbild
Aufwand Straßenkontrolle und -unterhaltung
Nachhaltiger, wirtschaftlicher Ausbau
Aussicht auf Fördermittel (insbes. Radverkehr)

Variante 1: Punktuelle Sanierungen und Verbesserungen im Bestand

Diese hier dargestellte Variante war Gegenstand der Bürgerbeteiligung im Jahr 2019:

Der zu schmale Radweg zwischen Fußweg und Baumreihe, entgegen der Einbahnstraßenrichtung in Richtung Innenstadt, wird gemäß des Konzeptes in Variante 1 aufgehoben und stattdessen durch entsprechende Markierungen auf die Fahrbahn verlegt. Das bislang erlaubte Fahrbahnrandparken entfällt. Nach Norden wird der Radverkehr weiter auf der Fahrbahn geführt. Zusätzliche verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie z. B. das Ändern der Einbahnrichtung im mittleren Straßenabschnitt, könnten ggf. zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.



Bei diesem Vorschlag bleiben die Kastanien erhalten; an der eher schlechten Fahrbahn- und Gehwegbeschaffenheit ändert sich nichts. Lediglich die verbleibenden Parkbuchten sollen durch partielle Maßnahmen, wie den Einbau von zusätzlichen Straßenabläufen und das Angleichen von abgesacktem Sandsteinpflaster, ertüchtigt werden, um die großflächige Pfützenbildung zu minimieren. Unter dem Gesichtspunkt des Baumerhalts wurden örtlich sieben Standorte für zusätzliche Straßenabläufe ausgewählt, die die größtmögliche Gewähr bieten, den Wurzelraum der angrenzenden Kastanien bei Tiefbautätigkeiten möglichst nur geringfügig zu beeinträchtigen. Weitere zusätzliche Entwässerungspunkte mussten aufgrund des dichten Altbaumbestandes und der Gefahr, dabei das Wurzel-

werk wesentlich zu schädigen, ausgeschlossen werden. Im Ergebnis und zur Wahrung der Verkehrssicherheit, muss die Nutzung von fünf Parkbuchten dauerhaft unterbunden werden, da das Oberflächenwasser von hier aus nicht abgeführt werden kann.



Die neuen Fahrbahnmarkierungen werden bei dieser Lösung auf die vorhandene, alte Fahrbahndecke aufgebracht.



Für die punktuelle Verbesserung der Entwässerungssituation durch den Einbau von sieben zusätzlichen Straßenabläufen inkl. Erdarbeiten und Oberflächenwiederherstellung werden die Kosten auf ca.

150.000,- € (brutto) geschätzt beläuft. Da nahezu überall im Baumkronenbereich und damit überwiegend in Handschachtung gearbeitet werden muss und der Mischwasser-Anschlusskanal, auf einer Tiefe von rund 4 Metern liegt, ergibt sich der sehr hohe Preis von umgerechnet rund 21.500,- € pro neuem Straßenablauf. Geplante Sondierungen an verschiedenen Stellen sollen Aufschluss darüber geben, wie sich das Wurzelwerk unterhalb von Pflaster/Asphalt darstellt und, ob überhaupt Arbeiten ohne Schädigung des Wurzelwerkes möglich sind.

Zusätzlich zu den beschriebenen Baukosten sind in den kommenden Jahren (zunächst ca. 10 Jahre) außerdem erhöhte Baumpflege- und Straßenunterhaltungskosten in Höhe von ca. 13.000,- € pro Jahr zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass danach eine grundhafte Erneuerung der Straße durchzuführen ist.

Mit der Variante 1 wird eine Verbesserung für den Radverkehr erzielt. Durch die punktuellen Baumaßnahmen im Bestand werden aber keine nachhaltigen Verbesserungen der baulichen Infrastruktur erreicht. Die Pfützenbildung kann nur teilweise verhindert werden. Stolperstellen in den Gehwegen bleiben bestehen und müssen weiterhin häufig kontrolliert und aufwendig unterhalten werden. Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen bei der Durchführung der Arbeiten kann nicht garantiert werden, dass die Wurzeln der Kastanien nicht beschädigt werden. Derartige Beschädigungen oder Kappungen großer Haltewurzeln können im schlimmsten Fall die Erkrankung und nachfolgend die Fällung einzelner Bäume nach sich ziehen.

<u>Bewertung: Variante 1: Punktueller Sanierungen und Verbesserungen im Bestand</u>	
Erhalt der Bäume	++
Anzahl Bäume gegenüber Bestand (49)	0
Klimaresilienz der Bäume	0
Optimierung der Baumstandorte	-
Aufwand der Baumkontrolle und -unterhaltung	-
Verbesserung Entwässerung	0
Verbesserung für Radfahrer	+
Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit	+
Anzahl Parkplätze gegenüber Bestand (50)	-
Verbesserung Versorgungs-Infrastruktur	-
Optimierung der Straßenbeleuchtung	-
Beitrag zur Verkehrsberuhigung	+
Substanzielle Verbesserung Straßenzustand	-
Einheitliches Erscheinungsbild	-
Aufwand Straßenkontrolle und -unterhaltung	-
Nachhaltiger, wirtschaftlicher Ausbau	-
Aussicht auf Fördermittel (insbes. Radverkehr)	-

Variante 2: Neuausbau in Anlehnung an die bestehende Verkehrssituation und Wiederherstellung der Allee

Bei dieser Lösung wird der etwa 15 m breite Straßenraum wie folgt neu aufgeteilt: Die zurzeit ca. 6,15 m breite Fahrbahn wird auf 5 m reduziert. Neben der asphaltierten Fahrbahn werden beidseitig Baumbeete angeordnet, zwischen denen neue 2 m breite, gepflasterte Längsparkstände angeordnet werden. Durch die optimierte Neuaufteilung der Baumstandorte und Parkplätze finden unter Berücksichtigung der bestehenden Zufahrten und Versorgungsleitungen bis zu 52 neue Bäume (statt bisher 49) und 42 parkende Fahrzeuge (statt bisher ca. 50 am Fahrbahnrand und in Buchten) Platz.



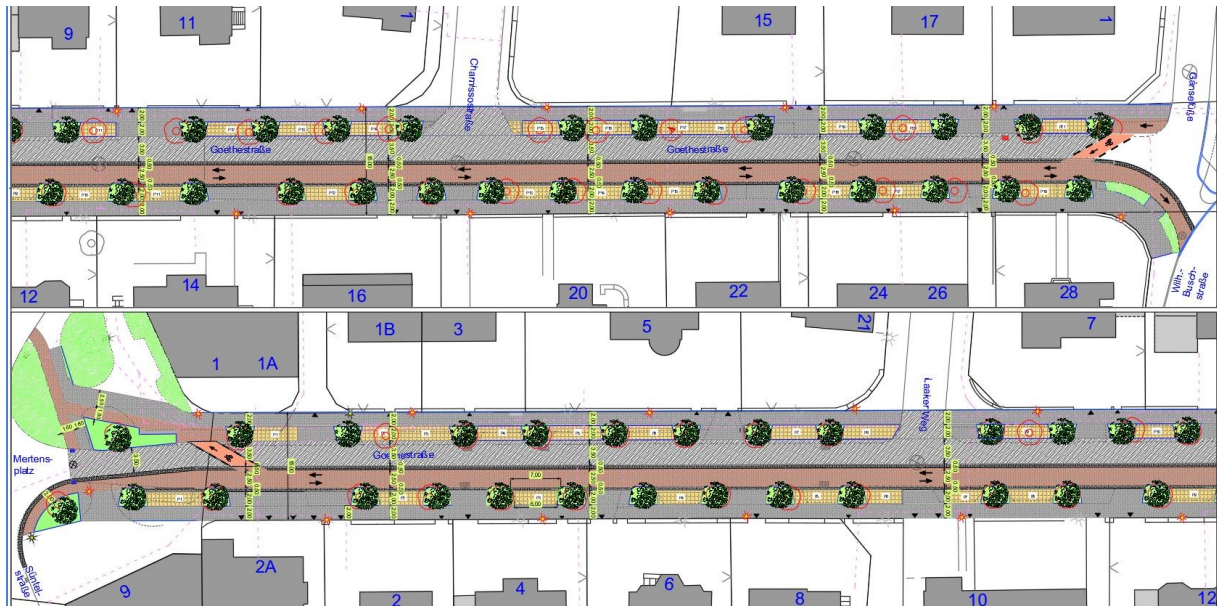
Die Radfahrer werden, wie auch in Variante 1, in der Einbahnstraßenrichtung auf der Straße und in der Gegenrichtung auf der Westseite vor den Grundstücken auf dem auf 3,50 m verbreiterten Geh-Radweg im Mischverkehr geführt. Auf der Ostseite entsteht bei dieser Lösung ein 2,50 m breiter und reiner Gehweg.

Variante 2: Neuausbau in Anlehnung an die bestehende Verkehrssituation und Wiederherstellung der Allee

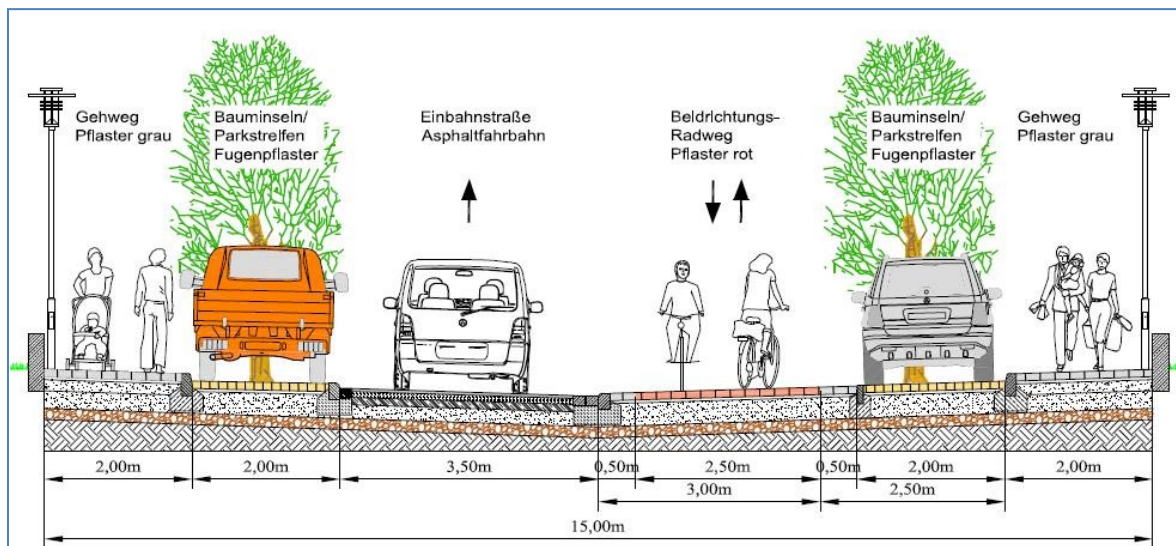
Erhalt der Bäume	--
Anzahl Bäume gegenüber Bestand (49)	+
Klimaresilienz der Bäume	+
Optimierung der Baumstandorte	+
Aufwand der Baumkontrolle und -unterhaltung	+
Verbesserung Entwässerung	+
Verbesserung für Radfahrer	+
Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit	+
Anzahl Parkplätze gegenüber Bestand (50)	-
Verbesserung Versorgungs-Infrastruktur	+
Optimierung der Straßenbeleuchtung	+
Beitrag zur Verkehrsberuhigung	+
Substanzielle Verbesserung Straßenzustand	+
Einheitliches Erscheinungsbild	+
Aufwand Straßenkontrolle und -unterhaltung	+
Nachhaltiger, wirtschaftlicher Ausbau	+

Variante 3: Neuausbau mit Neuordnung der Verkehrssituation und Wiederherstellung der Allee

In dieser Variante wird ein 3 m breiter Zweirichtungsradweg neben der dann deutlich von ca. 6,15 m auf 3,50 m eingegengten Asphaltfahrbahn angeordnet. Der Radweg wird rot gepflastert und mit Rundborden von der Fahrbahn getrennt. Hier werden neben der Fahrbahn bzw. dem Radweg beidseitig Bäume gepflanzt, zwischen denen die neuen 2 m breiten Längsparkstände angeordnet werden. In diesem Fall lässt die neue Aufteilung bis zu 54 neue Baumstandorte (bisher 49) und bis zu 39 neue Stellplätze (bisher 50) zu.



Bei dieser Variante hat der Radverkehr seinen, sowohl optisch, als auch baulich abgegrenzten, eigenen Verkehrsraum. Durch die Führung des Radfahrers auf der Ostseite wird dieser auch nicht mehr durch Fahrzeuge aus den einmündenden Straßen (Laaker Weg, Chamissostraße) gefährdet. Aus Richtung Bahnübergang im Norden soll der Radverkehr mittels Markierung und Beschilderung in Höhe „Gänsefüße“ auf den gegenüber liegenden Radweg eingeschleust werden. Im Süden erfolgt die Ausschleusung auf den westlichen Gehweg in ähnlicher Form.



Die Baukosten

für die Vorentwurfsvarianten 2 und 3 werden hier überschlägig mit € 300,-pro m² angesetzt. Bei ca. 5.000 m² Gesamtfläche ergibt sich somit eine Bausumme von rund 1.500.000,- € brutto exkl. Ingenieurkosten. Die laufenden Pflege-und Unterhaltungskosten belaufen sich in den ersten 10 Jahren auf ca. 3.500,- € pro Jahr.

Da sich bei den Varianten 2 und 3 durch den Vollausbau keine kostenrelevanten Abweichungen ergeben, wurde zwischen diesen nicht weiter unterschieden. Bei beiden Varianten wird die sanierungsbedürftige Straßenbeleuchtung erneuert und an die neuen Baumstandorte und den Stand der Technik angepasst. Eine Ergänzung um ein Leerrohrsystem für Breitbandversorgung wird ebenfalls berücksichtigt. Im Falle des Vollaubaus werden die Stadtwerke Teile ihre Strom- und Wasserleitung sowie Gas-Hausanschlüsse erneuern. Außerdem besteht die Chance, ggf. marode SW-/RW-Hausanschlüsse einer Überprüfung zu unterziehen und bei Bedarf gemäß Satzung der Abwasserbetriebe zu erneuern.

Mit Variante 3 werden durch die deutliche Fahrbahneinengung und den baulich abgesetzten Radfahrstreifen insbesondere die Belange der Radfahrer berücksichtigt, aber auch ein großer Beitrag zur Verkehrsberuhigung geleistet. Auch der optisch ansprechende, einheitliche Alleecharakter bleibt durch die Neuanpflanzung erhalten.

Es besteht für die Variante 3 die realistische Chance Fördermittel zu erhalten, da für Radfahrer*innen eine erhebliche Verbesserung erreicht wird.

Variante 3: Neuausbau mit Neuordnung der Verkehrssituation und Wiederherstellung der Allee	
Erhalt der Bäume	--
Anzahl Bäume gegenüber Bestand (49)	+
Klimaresilienz der Bäume	+
Optimierung der Baumstandorte	+
Aufwand der Baumkontrolle und -unterhaltung	+
Verbesserung Entwässerung	+
Verbesserung für Radfahrer	++
Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit	++
Anzahl Parkplätze gegenüber Bestand (50)	-
Verbesserung Versorgungs-Infrastruktur	+
Optimierung der Straßenbeleuchtung	+
Beitrag zur Verkehrsberuhigung	+
Substanzielle Verbesserung Straßenzustand	+
Einheitliches Erscheinungsbild	+
Aufwand Straßenkontrolle und -unterhaltung	+
Nachhaltiger, wirtschaftlicher Ausbau	+
Aussicht auf Fördermittel (insbes. Radverkehr)	+

Fazit:

Nachfolgend werden die Varianten anhand der Bewertungskriterien gegenübergestellt:

Vergleich der vorgestellten Lösungsansätze			
Bewertungskriterien	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Erhalt der Bäume	++	--	--
Anzahl Bäume gegenüber Bestand (49)	0	+	+
Klimaresilienz der Bäume	0	+	+
Optimierung der Baumstandorte	-	+	+
Aufwand der Baumkontrolle und -unterhaltung	-	+	+
Verbesserung Entwässerung	0	+	+
Verbesserung für Radfahrer	+	+	++
Erhöhung der allgm. Verkehrssicherheit	-	+	++
Anzahl Parkplätze gegenüber Bestand (50)	-	-	-
Verbesserung Versorgungs-Infrastruktur	-	+	+
Optimierung der Straßenbeleuchtung	-	+	+
Beitrag zur Verkehrsberuhigung	+	+	+
Substanzielle Verbesserung Straßenzustand	-	+	+
Einheitliches Erscheinungsbild	-	+	+
Aufwand Straßenkontrolle und -unterhaltung	-	+	+
Nachhaltiger und wirtschaftlicher Ausbau	-	+	+
Aussicht auf Fördermittel (insbes. Radverkehr	-	-	+
Anzahl Bäume gegenüber Bestand (49)	+/-0	+3	+5
Anzahl Parkplätze gegenüber Bestand (50)	-37	-8	-11
Baukosten	200.000,-	1.500.000,-	1.500.000,-
Pflege- und Unterhaltungskosten (nächste 10 Jahre)	130.000,-	35.000,-	35.000,-
Lebens-/Nutzungsdauer der Maßnahme (a = Jahre)	5 bis 10 a	30 a	30 a

Die bisherige öffentliche Diskussion über die von der Verwaltung beabsichtigte, ergebnisoffene Diskussion auch umfassender Ausbauideen für die Goethestraße hat gezeigt, dass sehr vielen Bürger*innen der Erhalt der Kastanienallee in der Goethestraße deutlich wichtiger ist, als die Verbesserung der baulichen Situation der Straße und/oder der Rahmenbedingungen für Radfahrer. Dies berücksichtigend, ist eine weitere Beschäftigung mit den hier auch vorgestellten Varianten 2 und insbesondere 3 nicht opportun.

Die Verwaltung wird dementsprechend, sofern aus der Mitte des Rates nicht andere Aufträge formuliert werden, die hier vorgestellte Variante 1 weiter ausarbeiten und in einer abschließenden Anlieger- und Anliegerinnenbeteiligung, bevor der konkrete Baubeschluss eingeholt wird, vorstellen.

Personelle Auswirkungen

- Ja. Der personelle Aufwand wird durch das vorhandene Personal geleistet.

Finanzielle Auswirkungen

- Nein

Organisatorische Auswirkungen

- Nein

Ökologische Auswirkungen (zusätzlich Angabe in t CO₂-Äquivalent, soweit möglich)

- Nein