

Umgestaltung Karlstraße
Gegenüberstellung Anregungen aus der Bürgerschaft
und abwägender Entscheidungsempfehlungen

Anregungen Bürgerschaft	Entscheidungsempfehlung
<p>1. Die Gehwege links und rechts sind zu schmal dimensioniert. Bei Begegnungsverkehr z.B. Kinderwagen oder Rollator gibt es Probleme.</p>	<p>Entsprechend den Richtlinien ist ein entsprechender Begegnungsverkehr bei einer Gehwegbreite von 1,50 m möglich. Beide Seiten sind breiter als 1,50 m dimensioniert. Mit Breiten von 1,57 m bis 2,20 m auf gesamter Länge der Karlstraße wird ein bequemes Begehen beider Gehwege angeboten. Die Bevorzugung einer der beiden Gehwege durch eine größere Breite ist aus den realen Fußgängerbewegungen heraus nicht zu begründen. Ferner sollte unabhängig von der Funktionalität die gründerzeitliche Stadtstruktur im Straßenbau wieder zu finden sein (Parallelität, Symmetrie, rechter Winkel).</p>
<p>2. Auf einem der beiden Parkstreifen sollte zugunsten aller Verkehrsteilnehmer verzichtet werden. Sinnvoll wäre, das Parken wechselseitig zu ermöglichen.</p>	<p>Die Interessenlage der Geschäfte, Anwohner, Kunden und Patienten sprechen dafür, eine ausreichende Parkierung zu ermöglichen. Da Stand heute das Parken teilweise auf dem Gehweg erlaubt ist, werden durch die Planung die Belange der Fußgänger und Radfahrer zukünftig berücksichtigt und verbessert.</p>
<p>3. Radabstellbügel sollten in gewissen Abständen auf der ganzen Straßenlänge verteilt aufgestellt werden.</p>	<p>Fahrradabstellbügel werden im Bereich der Einmündung in die Schönbeinstraße (westliche Seite) vorgesehen. Dafür entfällt ein Autoabstellplatz. Im Bereich des Shared Spaces Urbanstraße wird eine Sitzbank installiert.</p>
<p>4. Es wird in Frage gestellt, ob die Größe der Baumpflanzbeete für einen gesunden Baumwuchs ausreichend ist.</p>	<p>Die Abmessungen wurden in Abstimmung mit der Grünflächenabteilung getroffen. Die vorgesehenen Beete sind größer dimensioniert als in der Vergangenheit.</p>

<p>5. Wäre es nicht sparsamer und zweckmäßiger, die skizzierten Parkstände nur auf einer Seite baulich auszuführen? Mit einer einfachen Wiederherstellung der übrigen Oberflächen könnten so Gestaltungsmöglichkeiten für die Zukunft offengehalten werden.</p>	<p>Siehe hierzu Entscheidungsempfehlung zu Punkt 2. Ferner ist anzumerken, dass das Wiederherstellen der Flächen die Hauptkosten verursacht.</p>
<p>6. Der derzeitige Entwurf manifestiert die überwiegende Nutzung des öffentlichen Raums für Zwecke des ruhenden Verkehrs auf Jahrzehnte hinaus. Wenn vielleicht schon in wenigen Jahren autonome Shuttles in Verbindung mit attraktivem ÖPNV und großzügigen Flächen für Fußgänger, Roller und Rollatornutzer etc. realisiert werden können, wäre es doch schade, jetzt so viel baulichen Aufwand zu treiben, der nicht mehr recht passen würde.</p>	<p>Der Entwurf sieht keine überwiegende Nutzung des ruhenden Verkehrs vor, sondern berücksichtigt ebenso die Belange der Fußgänger sowie der Fahrradfahrer. Die Situation zwischen heutigem Stand und zukünftig wird erheblich verbessert. Des Weiteren besteht bei dieser Ausführung die Möglichkeit, zu einem späteren Zeitpunkt eine verkehrsberuhigte Zone (Wohn- und Spielstraße) einzurichten, ohne bauliche Veränderungen vorzunehmen zu müssen.</p>
<p>7. „Ich bin sehr erstaunt, dass Sie anscheinend nicht mehr die deutsche Sprache für Ihre Bürgerinformation verwenden. Shared Spaces, was soll das heißen?“ „Auch in Ihrer Beschreibung ist dies nicht klar zu erkennen“.</p>	<p>Shared Spaces heißt übersetzt „gemeinsamer Raum“ und ist ein fachlicher Begriff, der sich etabliert hat. Es bezeichnet ein Planungskonzept, nach dem der bislang vom Kfz-Verkehr dominierte öffentlicher Straßenraum für Fußgänger und Radfahrer lebenswerter und sicherer gestaltet werden soll. Die Verkehrsteilnehmer sollen vollständig gleichberechtigt sein. Dadurch wird eine Verkehrsberuhigung herbeigeführt.</p>
<p>8. „Nicht erfreulich finde ich, dass Sie den westlichen Fußgängerweg von derzeit 2,08 m auf 1,92 m verkleinern wollen. Sicherlich haben Sie auch den Abschlussbericht des erst am 17.02.2022 im Gemeinderat vorgelegten Bericht gelesen. Dort steht auf Seite 21 eindeutig die Meinung der Teilnehmer über die Breite und die Folgen der notwendigen Maßnahmen der Studie. Dies ist eindeutig eine Breite von 2,50 m mit Begründung“.</p>	<p>Siehe hierzu Entscheidungsempfehlung zu Punkt 1.</p>
<p>9. Heute ist die vorhandene Querneigung mehr wie die üblichen 2,5 %. 2,5 % Querneigung sind nicht als barrierefrei zu bezeichnen.</p>	<p>Bei den Neigungen von Gehwegen gibt es leider noch unterschiedliche Vorgaben (EFA 2002, RAST 2006 und HBVA 2011). Die vorgesehene Querneigung entspricht voll der Richtlinie DIN 18040-1 (Barrierefreies Bauen). Gehwege müssen eine feste und ebene Oberfläche aufweisen. Ein ausreichendes Gefälle von 2,5 %, ist notwendig, um eine Ableitung des anfallenden</p>

	<p>Oberflächen-wassersicher zu stellen. Die DIN 18318 (Pflasterdecken und Plattenbeläge) gibt explizit bei Betonpflaster die Querneigung mit 2,5 % vor.</p> <p>Die Planung sieht vor, dass das anfallende Oberflächenwasser durch ein vom Gebäude abgewandte Querneigung ordnungsgemäß abgeführt wird.</p> <p>Bei entsprechend gering bis sehr geringer Querneigung ist eine Vereisung der Oberflächen nicht auszuschließen.</p> <p>Die HBVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) jedoch weist darauf hin, dass die Querneigung einen Wert von 2 % nicht überschreiten darf, um ein stetiges Abdriften von Rollstühlen und Rollatoren zu vermeiden (HBVA 3.1.2)</p>
<p>10. „Der Belag, wie von Ihnen vorgesehen, mit 10 x 20 cm Betonpflasterbelägen ist weder optisch noch barrierefrei wegen der Fugen. Viel besser ist ein Plattenbelag, wie er schon vor Jahren in der Eisenbahnstraße südlich der Volksbank bis zur Ulmer Straße (nicht eintönig) eingebaut wurde“.</p>	<p>Das verlegende Betonpflaster wird ohne gefaste Kanten sein.</p> <p>Dies reduziert spürbar Vibrationen, die beim Darüberrollen entstehen.</p> <p>Im Gehweg Ulmer Straße, Bereich ehemalige Seifenfabrik, ist so ein Betonpflaster seit 2011 verlegt und hat sich bewährt.</p>
<p>11. Die Fahrbahnbreite der Karlstraße auf der südlichen Seite (ab Urbanstraße) wird auf 4 m ausgebaut. Dies ist eine Breite, die keinen Überhol- oder Begegnungsverkehr von Pkw/Lkw mit z.B. Fahrrad erlaubt und zudem schnurgerade auf der gesamten Länge ist, was zu überschnellem Fahren neigt. Ein Absatz wäre sicherlich eine bessere Lösung.</p>	<p>Das Regelwerk der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.) besagt, dass bei einem Radverkehr auf Fahrbahnen in gegenläufiger Richtung die Fahrgassen 3,50 m breit sein müssen. Mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten kann die Breite sogar 3,00 m sein. Eine Studie der TU Dresden, Professur für integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik stellt dies ebenso fest. Die geplante Breite von 4,00 m liegt deutlich über den Empfehlungen der Regelwerke.</p>
<p>12. Längsparkplätze sind derzeitig 2,00 m breit. Vorgesehen sind in der Planung 2,13 m bzw. 2,25 m. Wenn der Platz nicht ausreicht, ist ein versetztes Parken in die Pläne auszunehmen. Wenige Meter entfernt wird doch das KSK-Parkhaus (Keller) gebaut. Ziel der Stadt Metzingen ist es doch, Parkplätze abzubauen!“</p>	<p>Die geplanten Längsparkstände sind breiter als die aktuellen in der Karlstraße.</p> <p>Zudem siehe Entscheidungsempfehlung zu Punkt 2.</p> <p>Die Stadt Metzingen beabsichtigt nicht, in dieser Geschäftslage Parkplätze abzubauen.</p>
<p>13. Der nördliche Teil der Karlstraße ist meist ein Nord-Süd-Verkehr. Die Frage ist, muss es eine 5,50 m breite Fahrbahn sein? Zumal der westliche Gehweg</p>	<p>Der nördliche Teil der Karlstraße (Urbanstraße – Eisenbahnstraße) ist keine Einbahnstraße. Dieser Straßenteil bleibt wie bisher in beiden Richtungen befahrbar.</p>

nur 1,65 m breit werden soll?	Gemäß den Richtlinien ist hier eine Fahrbahnbreite von 5,25 m vorzusehen. Die nordwestliche Gehwegbreite mit 1,65 bzw. 1,57 m ist immer noch ausreichend. Siehe hierzu Punkt 1.
-------------------------------	---

Aufgestellt:
Metzingen, den 10. März 2022

Fachbereich 5.3 Straßenbau und Grünflächen
Giovanni Di Maria