

Vorlage vom/der 61-Fachbereich Planung, Bauordnung und Vermessung	Vorlage-Nr: FB61/1788/20 Status: öffentlich AZ: Datum: 30.03.2020
Ausbau der Groner-Tor-Straße - Beteiligung	
Beratungsfolge: <i>Datum</i> <i>Gremium</i> 03.09.2020 Ausschuss für Bauen, Planung und Grundstücke	

Beschlussvorschlag:

Es wird zugestimmt, die vorliegenden Varianten im Rahmen einer Online - Bürger*innenbeteiligung zur Diskussion zu stellen.

Begründung:

Das Niedersächsische Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung hat im Jahr 2015 die Südliche Innenstadt in das Förderprogramm „Aktiver Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen.

Seither wurden bereits einige Straßenausbaumaßnahmen durchgeführt: die Groner Straße, die Pandektengasse, die Nikolaistraße und die Düstere Straße von der Groner Straße bis zum neuen Kunsthause. Sobald die Baustelle des Kunsthause es ermöglicht, wird der südliche Teil der Düstere Straße bis zur Hospitalstraße weitergebaut.

Zudem wurde für den Wochenmarktplatz ein Planungswettbewerb durchgeführt. Der Siegerentwurf soll im kommenden Jahr zur Umsetzung kommen.

Für die letzte große Straßenbaumaßnahme im Sanierungsgebiet „Südliche Innenstadt“, die Groner-Tor-Straße, wurden durch das Planungsbüro Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH aus Dortmund erste Entwürfe erarbeitet.

Durch den steten Bus- und Lieferverkehr sind die Fahrbahnoberflächen geschädigt. Diese Schadstellen wurden zumeist nur provisorisch mit Asphalt ausgebessert. Die Gestaltung der Oberflächen von Gehwegen sind ebenfalls erneuerungsbedürftig und beeinträchtigen das Erscheinungsbild dieses wichtigen Stadteingangs. Zudem lassen die Ausstattungselemente wie Beleuchtung, Sitzmöbel und Abfalleimer ein einheitliches Konzept vermissen.

Planung:

Zielsetzung ist es, Lösungen für den Stadteingang im Bereich der Groner-Tor-Straße zu finden, um die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen zum

Sanierungsgebiet „Südliche Innenstadt“ festgestellten strukturellen und funktionalen Missstände zu beheben.

Im integrierten Entwicklungskonzept wurden folgende Ziele formuliert:

- das Herstellen einer attraktiven Empfangssituation in die Innenstadt,
- eine fußgängerbezogene Gestaltung des Straßenraumes,
- sowie eine Stärkung des Sicherheitsempfindens und
- das Herstellen einer angemessenen Straßenraumbreite
- als auch die Qualifizierung des Kauschietenplanes (kleiner Platz auf der Südseite der Straße).

Die Groner-Tor-Straße ist eine wichtige Zufahrtsstraße für die Innenstadt Göttingens. Um die verkehrlichen Defizite benennen und bewerten zu können, wurde das Verkehrsplanungsbüro PGT Umwelt und Verkehr GmbH aus Hannover beauftragt eine Bestandsanalyse vorzunehmen.

Hierzu wurde u.a. am 25.06.2019 eine 24-Stunden-Erhebung der unterschiedlichen Verkehrsarten mit drei Kameras durchgeführt und ausgewertet.

Hierbei wurden insbesondere die Einfahrtssituation am Groner Tor, der freie Rechtsabbieger in die Straße, die Zufahrtssituation zum Parkhaus der Stadtwerke, die Lage der Haltestellen, die Verkehrssituation an der Engstelle zwischen der Gartenstraße und der Groner Straße, die Aufweitung der Groner-Tor-Straße im Westen und die beabsichtigte Sperrung der Innenstadt für widerrechtliche Kfz-Verkehre betrachtet.

Auf Grundlage der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens hat das Planungsbüro Pesch Partner GmbH die nun vorliegenden Varianten erarbeitet. Hierbei sollten neben einer Neuaufteilung des Straßenraumes städtebauliche Studien zu möglichen baulichen Erweiterungen auf der Nordseite der Straße erfolgen.

Das Plangebiet umfasst ca. 8.360 qm.

Bestandssituation:

Insgesamt kann der Planbereich in fünf separate Abschnitte unterteilt werden:

- die Kreuzungssituation im westlichen Übergang,
- der westliche Straßenverlauf zwischen Kreuzung und Kommende,
- der östliche (schmale) Straßenabschnitt,
- der Kauschietenplan,
- sowie die Option einer Nachverdichtung nördlich der Fahrbahn durch Reduzierung der Breite der Fahrbahn.

Die Kreuzungssituation ist gegenwärtig mit vier separaten Spuren ausgebildet. Zudem besteht ein freier Rechtsabbieger (Bypass) zwischen der Bürgerstraße und der Groner-Tor-Straße. Die Geradeauspuren sind derzeit versetzt angeordnet, wodurch eine intuitive Verkehrsleitung erschwert wird.

Um die Varianten verkehrlich bewerten zu können, wurde ein Gutachten (Logos Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH, Hamburg) zur Leistungsfähigkeit der Kreuzung Groner Tor erstellt. Hier wurden insbesondere der Freie Rechtsabbieger und eine mögliche Busspur aus der Groner-Tor-Straße betrachtet.

Nach Stand der Technik werden aus Verkehrssicherheitsaspekten bei Neuplanungen keine Freien Rechtsabbieger vorgesehen. Derzeit ist dieser Bereich nicht unfallauffällig, so dass eine Beibehaltung in seiner jetzigen Form denkbar wäre.

Dann wäre jedoch eine nachträgliche Signalisierung aus Gründen der Barrierefreiheit, für blinde oder sehbehinderte Menschen, nur unter Reduzierung der Leistungsfähigkeit, des ohnehin an seiner Kapazitätsgrenze befindlichen Knotenpunktes, nötig.

Die verkehrstechnische Untersuchung hat ergeben, dass ein Entfall des Freien Rechtsabbiegers nur zu geringfügigen Einschränkungen der Leistungsfähigkeit führt.

Die Verwaltung empfiehlt, aus den genannten Gründen, auf einen Freien Rechtsabbieger zu verzichten.

Eine eigene Busspur würde sich gemäß Gutachten für alle Verkehrsteilnehmer, auch die Busse, negativ auswirken, da diese durch die erforderliche eigene Phase im 90 Sekunden-Umlauf für alle anderen Kreuzungs-Äste die Zeiteinheiten reduzieren würde. Sie wird deshalb als Lösung in den Planungen nicht weiterverfolgt.

Aktuell ist der gesamte Straßenverlauf als asphaltierte Fahrbahn mit separatem Gehweg, getrennt durch einen hohen Bordstein, ausgebaut. Besonders im westlichen Abschnitt in Richtung Groner Landstraße ist die Fahrbahn überdimensioniert, sodass trotz großer vorhandener Flächen lediglich ein geringer Anteil dem Fußgänger verbleibt.

Im östlichen Bereich ist der vorhandene Raum durch die Randbebauung deutlich eingeschränkt, sodass sowohl die Fahrbahn als auch die Gehwegbereiche sehr schmal sind. Auch in diesem Abschnitt ist die Fahrbahn asphaltiert; Hochborde trennen Fahrbahn und Gehwege.

Stellplätze sind gegenwärtig im westlichen Abschnitt sowohl in Schrägaufstellung auf der Fahrbahn als auch auf dem gesamten Kauschietenplan vorhanden. Die Platzfläche ist dadurch nicht als solche wahrnehmbar und weist keine Aufenthaltsqualität auf.

Variantenbeschreibung:

Die Planung sieht gegenwärtig zwei Varianten vor. Beide Varianten finden Lösungen zu den einzelnen Bausteinen (Kreuzungssituation, Straßenraum westliche und östlicher Abschnitt, Platzgestaltung). Die einzelnen Bausteine lassen sich weitestgehend beliebig kombinieren, sodass weitere Varianten durch alternative Kombinationen möglich wären.

Bei allen Varianten wird die Zahl der Parkplätze zugunsten der Aufenthaltsqualität deutlich reduziert, da in direkter Nähe das Parkhaus der Stadtwerke vorhanden ist.

Variante 1:

Variante 1 löst den freien Rechtsabbieger im **Kreuzungsbereich** auf und gewinnt dadurch zusätzlichen Gehwegbereich. Die Fahrbahnbreite reduziert sich durch die Zusammenlegung der Geradeaus- und Rechtsabbiegespur auf drei Fahrbahnen. So kann das Problem der versetzten Geradeausspuren (stadtauswärts) gelöst werden, was zu einer deutlichen Verbesserung führt.

Das zentrale Gestaltungselement des **westlichen Straßenverlaufs** ist eine durchgehende Mittelinsel, die durch eine Baumreihe gegliedert ist und ein leichtes Queren des Fußgängerverkehrs im gesamten Straßenabschnitt ermöglicht.

Im Verlauf der weiteren Planungen sind für die Möglichkeit eines gesunden Baumwachstums besondere Vorkehrung zu berücksichtigen.

Die Querung am Wall wird durch einen Materialwechsel hervorgehoben. Im Bereich

der Parkhauszufahrt geht die Mittelsinsel in eine Abbiegespur über, um einen Rückstau zu vermeiden.

Stellplätze sind südlich der Fahrspur angeordnet. Für den notwendigen Anlieferverkehr sind diese zu bestimmten Tageszeiten freizuhalten.

Die Bushaltestellen sind bei allen Varianten im Straßenverlauf versetzt angeordnet.

Im **östlichen Straßenabschnitt** wird die gegenwärtige Gestaltung mit separierten Gehwegen und einer asphaltierten Fahrbahn beibehalten. Im Bereich des inneren Tores wird durch einen Materialwechsel die Einfahrt in die „innere Innenstadt“ betont.

Der **Kauschietenplan** wird als durchgängige Platzfläche ohne Stellplätze ausgebildet. Der Platzinnenbereich wird durch abgesetzte Materialien hervorgehoben und optisch in den Gehwegbereich hineingezogen. Die Seitenbereiche sind aufgrund der notwendigen Erreichbarkeit gestalterisch abgesetzt.

Ergänzende Baumpflanzungen, Sitzelemente aus Beton und Holz sowie beispielbare Figuren, beispielsweise in Form einer Kuh, schaffen Aufenthaltsqualität und erinnern an die Historie des Platzes.

Alternativ zur kompletten Umfahrbarkeit kann der Platzinnenbereich nach Osten erweitert werden, sodass eine Befahrung lediglich im westlichen und südlichen Platzbereich möglich gemacht wird.

Variante 2:

Variante 2 erhält im **Kreuzungsbereich** den vorhandenen freien Rechtsabbieger und behält damit hier die jetzige Kreuzungssituation bei. Auch hier werden die Geradeaus- und Rechtsabbiegespur zusammengelegt, sodass die Fahrbahnbreite auf drei Fahrspuren reduziert wird. Der vorhandene Versprung der stadtauswärts führenden Fahrbahnen, wird aufgefangen, was zu einer deutlichen Verbesserung der Fahrsituation führt.

Im **westlichen Straßenverlauf** wird eine mittig verlaufende Fahrbahn vorgesehen, die durch beidseitige Baumreihen begleitet wird und eine alleeartige Einfahrt in die Innenstadt schafft. Die Querung am Wall wird, analog zu Variante 1, zusätzlich durch einen Materialwechsel hervorgehoben. Südlich der Fahrspur sind Stellplätze und der notwendige Anlieferbereich vorgesehen. Im Bereich der Parkhauseinfahrt ist eine separate Abbiegespur vorgesehen durch die eine uneingeschränkte Anfahrbarkeit der Bushaltestelle gewährleistet werden soll.

Der **östliche Straßenverlauf** analog Variante 1 geplant.

Der **Kauschietenplan** wird mit großflächigen Baum- und Sitzpodesten versehen, die eine vielfältige Aneignung ermöglichen. Die zusätzlichen Baumpflanzungen ermöglichen Aufenthaltsorte unter den Bäumen. Die notwendigen befahrbaren Bereiche im Seitenbereich des Platzes werden freigehalten.

Anlieger*innen- und Bürger*innen-Beteiligung

Im Rahmen einer Online - Beteiligung sollen Ideen und Vorschläge von Bürger*innen für diesen „Stadteingang“ gesammelt werden, um diese in die Planungen einbringen zu können.

Eine Beteiligung in Form eines Workshops ist derzeit nicht möglich.

Finanzielle Auswirkungen:☐ **Nein**☒ **siehe Anlage**

In der Anlage findet sich der Ansatz bezogen auf die Investitionsnummer des Sanierungsgebietes „Südliche Innenstadt“.

Für die Maßnahme Ausbau Groner-Tor-Straße werden in
2021 2.000.000 Euro im Haushalt vorgesehen und
2022 1.500.000 Euro.

Anlagen:

- Variante 1 mit Bestandslinien
- Variante 2 mit Bestandslinien
- Finanzielle Auswirkungen