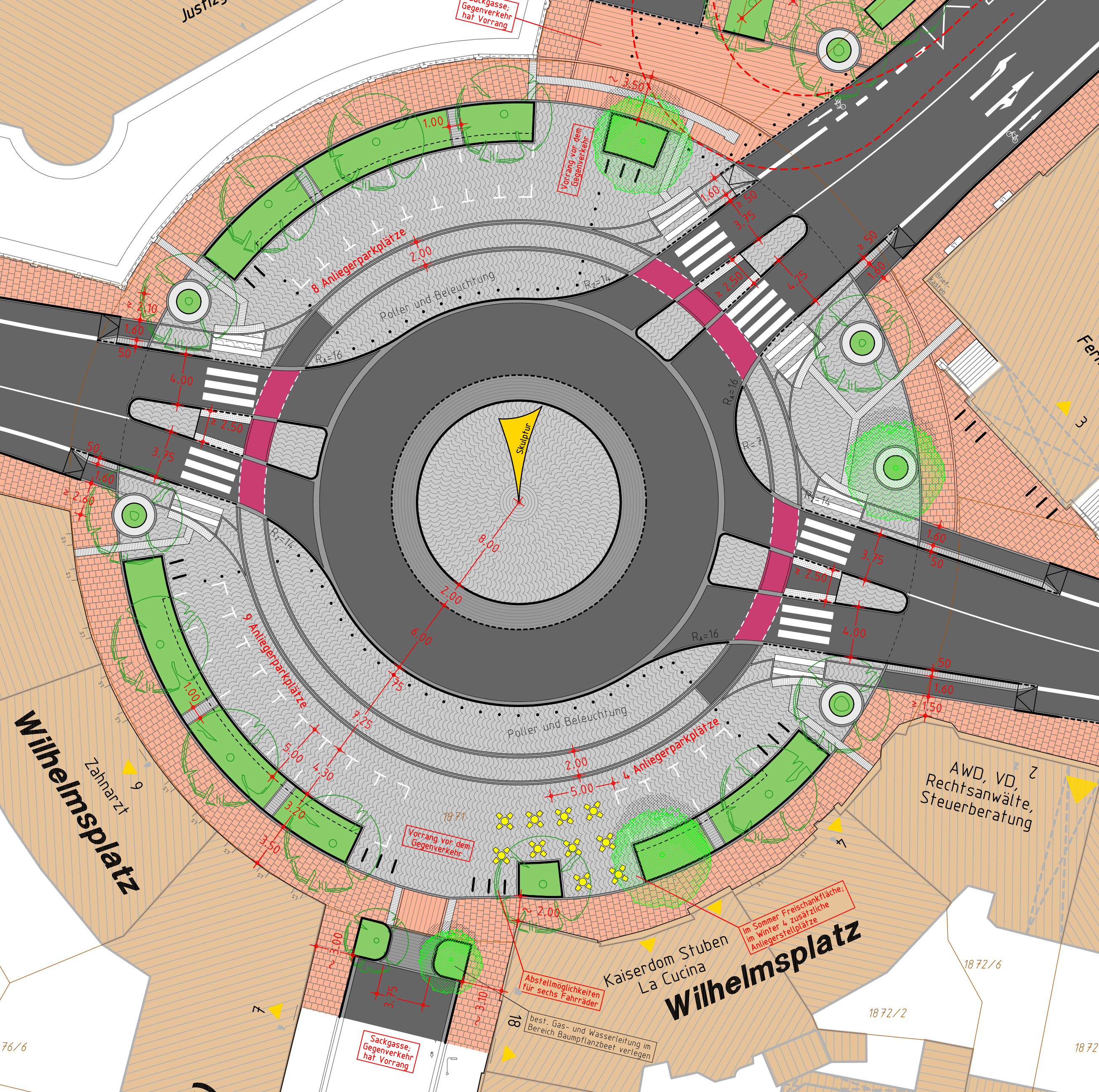




Wilhelmsplatz

Zahnarzt

9

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

5.7

76/6

7

Sackgasse;
Gegenverkehr
hat Vorrang

18

best. Gas- und Wasserleitung im
Bereich Baumpflanzbeet verlegen

Abstellmöglichkeiten
für sechs Fahrräder

Kaiserdom Stuben
La Cucina

Wilhelmsplatz

Im Sommer Freischankfläche;
im Winter 4 zusätzliche
Anliegerstellplätze

AWD, VD, Z
Rechtsanwälte,
Steuerberatung

18 72/6

18 72/2

18 72

NEUGESTALTUNG WILHELMSPLATZ

Erläuterung der vom Stadtentwicklungssenat beschlossenen Planung

Grundzüge der Planung

Die aktuelle Planung zur Neugestaltung des Wilhelmsplatzes geht davon aus, dass die stadträumlich vorgegebene Kreisform zur Grundlage der Planung genommen wird. Von außen her gesehen gibt es zunächst den bestehenden Fußweg entlang der Häuser in roten Klinkerplatten, der dem Grunde nach erhalten bleiben soll. Es folgt sodann der Streifen mit vorhandenen Bäumen. Diese sollen erhalten, ihre Wachstumsbedingungen durch Anlage eines mit Bodendeckern bepflanzten Grünstreifens noch verbessert und fehlende Bäume ergänzt werden.

Von innen nach außen ist im Kern des Platzes zunächst eine kreisförmige, autofreie zentrale runde Fläche vorgesehen. Auf dieser kann im Rahmen des Bamberger Skulpturenweges ein Kunstwerk errichtet werden. An die zentrale Mittelinsel schließt sich eine kreisförmige Fahrbahn an, welche einerseits aus einem erhöhten, baulich abgesetzten Innenring besteht, welcher nur von besonders langen Fahrzeugen überfahren werden muss. Der Außenring der Fahrbahn ist asphaltiert und nimmt den Großteil des ständigen Verkehrsaufkommens auf.

Diese Kreisfahrbahn ist mit der Friedrichstraße, der Augustenstraße und der Wilhelmstraße verbunden. Der Wilhelmsplatz (Abschnitt vor dem Gericht) und die Urbanstraße werden nicht bis zu diesem zentralen Kreisverkehr durchgeführt.

Die verbleibenden Zonen zwischen dem baumbestandenen Grünstreifen im Außenbereich und dem zentralen Kraftfahrzeug-Verkehrsring wird im Norden und im Süden als Mischverkehrsfläche ausgestaltet.

Diese Flächen werden im traditionellen Kleinstein-Granit-Pflaster in Bogenverlegung gepflastert, wie es bereits vor hundert Jahren bei Entstehung des Wilhelmsplatzes der Fall gewesen ist.

Stadtgestaltung

Wie dargestellt, besteht das Ziel der Stadtgestaltung darin, die Kreisform optisch zu stärken. Dies auch dann, wenn verkehrstechnische Funktionsanforderungen zum Teil andere geometrische Anforderungen stellen.

Der asphaltierte Kreisverkehrsring wird durch begleitende Pflasterzeilen von den Zufahrtsstraßen abgetrennt, um eine geschlossene Kreisform zu erzielen. Der Radverkehr wird ebenfalls in Kreisform geführt. Der Fußgängerverkehr und die Baumpflanzung ohnehin.

Ein Belassen der noch vorhandenen Originalsteine an der Originalposition ist im Zuge der Gesamtanierung aus tiefbautechnischen Gründen nicht möglich. Auch dürfen Basaltsteine für Fahrverkehrsflächen nicht mehr verwendet werden. Als dunkler Stein muss nunmehr Granit verwendet werden.

In den großen Mischverkehrsflächen wird das im Bogen verlegte Kleinsteinpflaster der Gründerzeit wieder aufgegriffen. Bereits das gründerzeitliche Pflaster hat dabei zwischen

Streifen im inneren und im äußeren Bereich die Verlegerichtung variiert, um zusätzlich gestalterische Effekte zu erzielen.

Dieses Motiv wird wieder aufgegriffen, um die Radverkehrsanlage in Fahrtrichtung zu pflastern und die übrigen Flächen in der Gegenrichtung. Dies unterstützt die gestalterische Absetzung der Radverkehrs-Ideallinie von den übrigen Flächen, wobei dieses Motiv – wie dargestellt – keine verkehrsrechtliche Bindung mit sich bringt.

Demgegenüber werden die Stellplätze nur zurückhaltend mit Silbernägeln abgesteckt, um die Großzügigkeit des Belages aufrecht zu erhalten. Auch die zentrale Kernfläche des Wilhelmsplatzes wird – wie im gründerzeitlichen Vorbild – mit bogenförmig verlegten Granitsteinen gepflastert.

Innerhalb der Mischverkehrsflächen sind diejenigen Flächen, welche von Kraftfahrzeugen befahren werden dürfen und diejenigen Flächen, welche nicht von Kraftfahrzeugen befahren werden dürfen nur durch Pfosten und nicht durch Veränderungen in der Oberflächengestaltung voneinander getrennt, damit die Oberflächengestaltung möglichst großzügig durchgeführt werden kann.

Die Leuchtenstellungen im Zuge des Lichtmasterplans sollen ebenfalls die Kreisform unterstützen. Der Innenring und die Fußgängerüberwege erhalten eine verkehrstechnische Beleuchtung mit höheren Masten. Der Fußwegring zusätzlich eine eigene Beleuchtung mit niedrigeren Masten.

Verkehrssicherheitsaudit

Für die Neugestaltung des Wilhelmsplatzes wurde aufgrund der vielfältigen, komplexen Anforderungen ein externes Verkehrssicherheitsaudit in Auftrag gegeben. Dieses ist zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Kreisverkehr in dieser Situation nur dreiarmlig ausgeführt werden kann. Die Urbanstraße und der Vorbereich des Justizgebäudes müssen folglich jeweils eigenständig erschlossen werden. Eine Radverkehrsführung ganz eng an der Kreisfahrbahn wurde ebenso verworfen, wie eine Trennung von Radverkehrsführung und Fußgängerquerung über die Zubringeräste.

Vor diesem Hintergrund haben die Verkehrsplanung, die Verkehrsbehörde, die Stadtgestaltung und der Verkehrssicherheitsauditor gemeinsam eine tragfähige Lösung erarbeitet.

Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr wird – wie bislang auch – auf dem Außenring des Platzes geführt, um alle vorhandenen Hauseingänge zu erschließen und die lückenlose Anbindung an die Gehwege der Zufahrtsstraßen sicherzustellen. Der Fußgängerverkehr wird im Bereich der Wilhelmstraße, der Augustenstraße und der Friedrichstraße jeweils mit Fußgängerüberwegen über die Fahrbahnen geführt. Der Fußgängerverkehr ist damit in diesen Bereich vorfahrtberechtigt. Die Quermöglichkeiten über den Wilhelmsplatz verbessern sich damit für den Fußgängerverkehr deutlich. Außerdem sind diese Fußgängerüberwege zusätzlich mit Mittelinseln ausgestattet, so dass sich die Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr weiter verbessert. Desweiteren hat der Fußgänger auch die Möglichkeit über jene Teile der Platzflächen, die als Mischverkehrsfläche ausgestaltet sind, erhebliche Teile der Innenflächen des Platzes zu betreten und zu benutzen.

Die wichtigen Fußgängerführungen vom Außenring zu den Fußgängerüberwegen und wieder zurück zum Außenring sind jeweils mit Aufmerksamkeitsstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern für Sehbehinderte und Blinde auszustatten.

Insgesamt weist die Platzfläche in der Neugestaltung nur noch sehr wenige Bordsteinkanten auf. Fast alle Flächen sind höhengleich ausgebildet um ein hohes Maß an Barrierefreiheit und flexibler Nutzung zu gewährleisten.

Radverkehr

Bislang verfügen die Friedrichstraße, die Wilhelmstraße und die Augustenstraße jeweils nur stadtauswärts über Radverkehrsanlagen, wobei diese großteils auch in keinem sehr guten Zustand sind und häufig nur über geringe bzw. zu geringe Breiten verfügen. Bereits im Rahmen der zahlreichen Beschlüsse über den Verkehr im Allgemeinen und den Radverkehr im Besonderen hat der Stadtrat wiederholt beschlossen, dass die wichtige Fahrrad-City-Route im Verlauf der Friedrichstraße und der Wilhelmstraße im Anschluss an die Kanalbaumaßnahmen in beiden Richtungen mit qualitativollen Radverkehrsanlagen auszustatten ist. Logische Ergänzung dieser Radwege ist schließlich auch noch eine Radverkehrsanlage auf der Augustenstraße stadteinwärts.

Es führen nach Verwirklichung all dieser Maßnahmen also drei Radwege in den Wilhelmsplatz hinein und drei Radwege aus dem Wilhelmsplatz heraus. Diese sechs Radverkehrsanlagen sollen in ihrem Verhältnis zum Wilhelmsplatz möglichst alle sechs in derselben Weise detailliert und behandelt werden.

Im Wilhelmsplatz selbst wird der Radverkehr auf einer konsequenten kreisförmigen Bahn geführt. Die Querung der Friedrichstraße, der Wilhelmstraße und der Augustenstraße erfolgt auf eigenen, rot markierten Furten. Die Kombination aus Kreisverkehr und Rotmarkierung stellt verkehrsrechtlich zwingend sicher, dass der Radverkehr bevorrechtigt ist. Auf den Teilabschnitten zwischen diesen Punkten wird die Radverkehrsmarkierung bewusst sehr dezent ausschließlich durch Pflasterornamente ausgestaltet, damit der Platz insgesamt eine hohe Gestaltungsqualität erfährt und nicht durch die optische Zerstückelung in einzelne verkehrliche Nutzungen zu sehr leidet. In diesen Abschnitten zwischen den Zu- und Abfahrten wird der Radverkehr mit der optischen Führung im Belag durch Mischverkehrsflächen hindurchgeführt. Hier ist sowohl Kraftfahrzeugverkehr zu Anwohnerstellplätzen als auch Fußgängerverkehr zulässig. Gegenseitige Vorsicht und Rücksichtnahme wird erwartet. Der Radverkehr muss sich in diesen Bereichen nicht an den ornamental dargestellten zwei Meter breiten Streifen halten, sondern darf sich innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs auch auf anderen Flächen bewegen.

Darüber hinaus ist natürlich die Zufahrt in diesen verkehrsberuhigten Bereich und damit in das Gesamtradverkehrssystem sowohl von der Urbanstraße als auch vom Wilhelmsplatz (vor dem Gerichtsgebäude) aus möglich.

Einige Fahrradabstellanlagen sind vorgesehen.

Busverkehr

Der gesamte Busverkehr wird auf den Hauptverkehrsstraßen abgewickelt. Die bisher stadtauswärts in der Wilhelmstraße angeordnete Bushaltestelle wird nach Angaben der

Verkehrsbetriebe mit der nächsten Fahrplanaufstellung nicht mehr angefahren. In der Wilhelmstraße stadteinwärts wird die bisherige Busbucht aufgehoben. Der Bus wird künftig am rechten Rand der Fahrbahn halten.

Eine besondere Rolle kommt der Dreiecksfläche des Wilhelmsplatzes dadurch zu, dass sie den Ausweich-ZOB darstellt, wenn der ZOB durch Veranstaltungen auf dem innerstädtischen Ring nicht angefahren und genutzt werden kann. Die Dreiecksfläche des Wilhelmsplatzes wird zukünftig als ZOB im Rechtsverkehr zu Inselmitte hin orientiert genutzt werden. Dies bietet für die Fahrgäste die besten Umstiegsbeziehungen und insbesondere das höchste Maß an Verkehrssicherheit. Darüber hinaus können alle Buslinien, welche dieses Dreieckssystem verlassen, problemlos in den Heinrichsdamm nach Norden oder in den Heinrichsdamm nach Süden einbiegen. Durch das Einbiegen in den Heinrichsdamm nach Süden besteht über die Lichtsignalanlage Wilhelmstraße Richtung Heinrichsdamm die freie Wahl der Fahrtrichtung in Richtung Wilhelmstraße oder Heinrichsdamm oder Marienbrücke. Damit kann dieser Ausweich-ZOB rasch und problemlos in alle Richtungen verlassen werden. Die Anfahrt an den Ausweich-ZOB ist ebenfalls für alle Buslinien problemlos, mit Ausnahme der Buslinien, welche aus der Richard-Wagner-Straße kommen. Hier muss mit den Stadtwerken noch abschließend geklärt werden, welche Route diese Busse nehmen werden.

Fest steht, dass eine Ausfahrt aus dem Wilhelmsplatz (vor dem Justizgebäude) in den neu zu gestaltenden Teil des Wilhelmsplatzes aus Gründen der Verkehrssicherheit vom Verkehrssicherheitsauditor nicht mitgetragen wird, in der zukünftigen Planung nicht mehr berücksichtigt werden kann und im Grunde genommen auch schon in der heutigen Form aus Verkehrssicherheitsicht alles andere als optimal ist.

Im Hinblick auf die Nutzung als Ausweich-ZOB wird entlang der gesamten Wilhelmstraße ein bordsteinnaher Gehweg zusätzlich zum eigentlichen Gehweg vorgesehen, um als Bussteig zu dienen.

Um den Wilhelmsplatz an wenigen Tagen im Jahr als Ausweich-ZOB tatsächlich nutzen zu können, ist es erforderlich, dass Busse, auch Schubgelenkbusse, von der Wilhelmstraße aus stadteinwärts fahrend rechts abbiegen können in den Wilhelmsplatz vor dem Gerichtsgebäude. Die gesamte Neugestaltungsplanung ist fahrgeometrisch darauf ausgelegt, dass diese Busverkehrsführung technisch problemlos möglich ist. Diese Verkehrsführung ist aber in der Oberflächengestaltung nicht ausgeformt, weil diese nur an wenigen Tagen benötigte Nutzung nicht die Gestaltung der gesamten Platzfläche dominieren soll. Im Alltagsbetrieb ist in diesem Bereich keine Kraftfahrzeug-Befahrung gewünscht. Es stehen daher in diesem Bereich Pfosten, welche herausgenommen werden können, wenn der Ausweich-ZOB genutzt werden muss.

Ruhender Individualverkehr

Um diesem dicht bewohnten Bereich eine möglichst große Zahl von Anwohnerstellplätzen zu erhalten, sollen der nördliche und der südliche Wilhelmsplatz jeweils weiterhin im Rahmen der Mischverkehrsflächen auch mit Anwohnerstellplätzen ausgestattet sein. Insgesamt sind 26 Anwohnerstellplätze vorgesehen. Diese werden von Süden durch die Urbanstraße und von Norden über den Wilhelmsplatz (vor dem Gerichtsgebäude) angefahren. Sie sind nur sackgassenförmig erreichbar. Weil es sich ausschließlich um

Anwohnerstellplätze handelt, also immer dieselben Nutzer an- und abfahren, kann davon ausgegangen werden, dass diese Form der Erschließung weiter keine Probleme aufwirft.

Insgesamt sind die Mischverkehrsflächen so weiträumig, dass das Miteinander der an- und abfahrenden Anwohnerkraftfahrzeuge sowie der Fußgänger und der Radfahrer nach eindeutiger Darstellung des Verkehrssicherheitsauditors, der Verkehrsbehörde und der Polizei kein Problem darstellt.

Kurzzeitstellplätze für Kunden und Besucher und auch Behindertenstellplätze werden sowohl vor dem Justizgebäude als auch in der Augustenstraße angeboten, wo sie leicht zu finden und leicht erreichbar sind.

Fließender motorisierter Verkehr

Die gesamte Ausformung der Kraftfahrzeugfahrbahnen des Kreisverkehrs sowie der Stauräume zwischen Kreisverkehr und Fahrradfurt sowie der Wartepflichten bei Fahrradfurt und Fußgängerüberweg entsprechen lückenlos den Standard-Regel-Details aller einschlägigen Vorschriften und Richtlinien. Auf dringliches Anraten des Verkehrssicherheitsauditors werden hier keine abweichenden Individuallösungen verfolgt. Alle Schleppkurven sind auf die Befahrbarkeit hin untersucht worden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist gewährleistet.

Wilhelmstraße, Friedrichstraße, Augustenstraße

Wie bereits im Vorangehenden dargestellt, entspricht es der bisherigen Beschlusslage des Stadtrates und seiner Senate, dass diese Straßen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Im Zuge der Kanalbaumaßnahmen werden jedenfalls die Friedrichstraße und die Wilhelmstraße weiträumigen Eingriffen unterworfen werden. Die Augustenstraße wird zumindest auf der Seite des Telekomgebäudes mit von den Baumaßnahmen betroffen sein. Insgesamt sind daher diese drei Straßen ausdrücklich in die Neugestaltungsabsichten mit einbezogen worden, was die Gelegenheit bietet, sowohl im Hinblick auf die Verkehrsabläufe als auch im Hinblick auf die Stadtgestaltung nicht den Wilhelmsplatz alleine, sondern auch die angrenzenden Straßen mit neu zu gestalten und aufzuwerten.

Verkehrsrecht

Die mit den Fragen des Verkehrsrechts befassten Ämter und Träger öffentlicher Belange haben sich gemeinsam geeinigt, dass die Fahrbahnfläche als ganz normaler Kreisverkehr mit den hierzu üblichen Beschilderungen ausgeführt wird. Die Fußgängerüberwege werden entsprechend der Rechtslage beschildert. Die Mischverkehrsflächen werden als verkehrsberuhigte Bereiche ausgeschildert. Um Radverkehr entgegen der Kreisverkehrsrichtung nicht zu begünstigen, wird jeweils „Verbot der Einfahrt“ an den entsprechenden Stellen ergänzt. Der Wilhelmsplatz vor dem Justizgebäude und die Urbanstraße werden jeweils als Sackgassen ausgewiesen. Die Stellplätze werden auf Anwohnernutzung beschränkt. Insgesamt ist eine sehr schlanke und zurückhaltende Beschilderung gewollt und möglich.