

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

048/12

Beschluss	
Nr.	vom
wird von Stabsst. 1.1 ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2012

1. Betreff: Verkehrliche Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	20.06.2012	öffentlich
2. Gemeinderat	25.06.2012	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen: (Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
(Nennung HH-Stelle mit Betrag und Zeitplan)

_____ €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto)	<u>925.000,00</u> €
äußere Erschließung	<u>550.000,00</u> €
Kreisverkehr	<u>375.000,00</u> €
Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.	_____ €
Kosten zu Lasten der Stadt (brutto)	<u>925.000,00</u> €

2. Folgekosten

Personalkosten	_____ €
Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der Durchführung der Maßnahme	_____ €
Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.	_____ €
Jährliche Belastungen	_____ €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

048/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2012

Betreff: Verkehrliche Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen, der weiteren Planung:

- a) zur Umgestaltung der Fessenbacher Straße die „Variante mit Ausbildung von Mittelinseln“ (vgl. Anlage 5) und die Ausweisung einer „Tempo-30-Zone“ zugrunde zu legen,
- b) zur Umgestaltung der Ortenberger Straße die Variante mit gesonderter Geh- und Radwegführung auf der Ostseite und einer gestreckteren Linienführung der stadteinwärts führenden Fahrspur (vgl. Anlage 7) zugrunde zu legen,

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

048/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2012

Betreff: Verkehrliche Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient folgenden strategischen Zielen:

- Nr. 5: Bedarfsgerechte, landschafts- und umweltverträgliche Bereitstellung von Wohnbauland und Gewerbeflächen.
- Nr. 6: Innovative städtebauliche Entwicklung und hochwertige Gestaltung des Stadtbildes, des öffentlichen Raums und der Infrastruktur unter Einbeziehung der Bürgerschaft
- Nr. 11: Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs.

1. Einleitung

Die Ortenberger Straße (L99) und die Fessenbacher Straße dienen der äußeren Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden. Um für die zukünftige Gestaltung dieser Straßenzüge Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die sowohl den verkehrlichen als auch den städtebaulichen Aspekten Rechnung tragen, wurden verschiedene Varianten entwickelt. Die ersten Ergebnisse wurden am 19.03.2012 im Planungsausschuss (Drucksache-Nr. 010/12) vorgestellt. In der Zwischenzeit wurden diese Varianten weiterentwickelt und sollen nun im Verkehrsausschuss diskutiert werden. Des Weiteren werden in dieser Vorlage die verkehrlichen Aspekte der inneren Erschließung vorgestellt.

2. Verkehrliche Aspekte der äußeren Erschließung

2.1 Bestand

Sowohl die Fessenbacher Straße als auch die Ortenberger Straße sind heute in dem Bereich, in dem das Neubaugebiet Seitenpfaden entstehen wird, nur einseitig angebaut. Im Folgenden wird die derzeitige Straßencharakteristik der beiden Straßen dargestellt.

Fessenbacher Straße:

Bestandsquerschnitt	Fahrbahnbreite: ca. 7,00 m Südseite Radweg, Nordseite Geh- und Radweg
Verkehrsbelastung	4.700 Kfz/24h
Busverkehr	zwischen Hölderlinstraße und Grimmelshausenstraße Linie S4, Studentakt, Haltestelle zwischen Gebr.-Grimm-Weg und Hölderlinstraße
Beziehungen im Radverkehr	Hauptradwegverbindung zwischen Fessenbach und Innenstadt, auch Schulradweg, intensive Nutzung, insbesondere gegenläufiger gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Nordseite
Beziehungen im Fußgängerverkehr	derzeit nur geringe Bedeutung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

048/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2012

Betreff: Verkehrliche Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden

zul. Höchstgeschw.	50 km/h
Klassifizierung	Gemeindestraße

Ortenberger Straße

Bestandsquerschnitt	Fahrbahnbreite: ca. 7,20 m bis 10,25 m beidseitig Geh- und Radwege
Verkehrsbelastung	18.300 Kfz/24h
Busverkehr	Linien 7136/60 zur Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt, ansonsten Stundentakt, Haltestelle Höhe M.-v.-Richthofen-Straße
Beziehungen im Radverkehr	Radwegverbindung zwischen Ortenberg und Innenstadt, auch Schulradweg, intensive Nutzung
Beziehungen im Fußgängerverkehr	untergeordnete Rolle
zul. Höchstgeschw.	50 km/h
Klassifizierung	Innerortsbereich der Landesstraße 99

2.2 Grundlagen der Umgestaltung der Ortenberger Straße und der Fessenbacher Straße, sowie der Einmündung der Fessenbacher Straße in die Ortenberger Straße

Folgende Parameter wurden der Umgestaltung zugrunde gelegt:

- Die Ortenberger Straße (L99) behält die Funktion als regionale Durchgangsstraße, wobei eine neue Einmündung in das Gebiet Seitenpfaden vorgesehen und Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden. Sie erhält damit einen stärkeren innerstädtischen Charakter als heute.
- Die Fessenbacher Straße soll in die im Norden und zukünftig auch im Süden vorhandene Bebauung integriert werden und ein verbindendes Element zwischen den Wohngebieten Kulturforum/In der Wann und Seitenpfaden darstellen. Durch mehrere Möglichkeiten zur Querung, durch eine geschwindigkeitsmindernde Umgestaltung sowie eine Tempobeschränkung soll die Fessenbacher Straße den Charakter einer in das Wohngebiet integrierten Straße erhalten.
- Die Einmündung der Fessenbacher Straße in die Ortenberger Straße soll in Form eines Kreisverkehrs vorgesehen werden. Dem Planungsstand entsprechend wird dieser erst einmal nur skizzenhaft dargestellt und ist noch nicht vertiefend untersucht.
- Die Realisierung der oben genannten Umgestaltungsmaßnahmen der äußeren Erschließung und des Kreisverkehrs sind vorbehaltlich der Haushaltsberatungen für die Jahre 2016/2017 vorgesehen. Sollten sich mit der Aufsiedlung des Neubaugebiets Seitenpfaden andere Notwendigkeiten ergeben, kann dies in die kommenden Haushaltsberatungen einfließen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

048/12

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 19.04.2012
-------------------------------------------------------	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Verkehrliche Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden

2.3 Umgestaltung der Fessenbacher Straße

2.3.1 Untersuchte Varianten für die Umgestaltung der Fessenbacher Straße

Variante „Fußgängerüberwege“ in Anlehnung an den Bestandsquerschnitt:

(vgl. Anlage 2 Regelquerschnitt)

Da diese Variante sich sehr stark am Bestand orientiert, ist sie einerseits besonders flächensparend, andererseits durch eine geradlinige bzw. gestreckte Straßenführung gekennzeichnet. An den Stellen, an denen die Fessenbacher Straße gequert werden soll, sind Fußgängerüberwege vorgesehen.

Variante mit Ausbildung eines gepflasterten Mittelbands:

(vgl. Anlage 3 Regelquerschnitt)

Bei dieser Variante ist ein gepflastertes Band, welches auch als Querungsmöglichkeit dienen kann, in der Mitte der Fahrbahn entlang der gesamten Straßenlänge vorgesehen. Dieses Band gliedert die Straßenoberfläche und ermöglicht, dass die beiden asphaltierten Fahrstreifen schmaler ausgebildet werden können.

Variante mit Ausbildung von Mittelinseln:

(vgl. Anlage 4a bzw. 4b Regelquerschnitt und 5 Lageplan)

Diese Variante ist dadurch gekennzeichnet, dass an den Stellen, an denen die meisten Fußgänger bzw. Radfahrer queren wollen, Querungshilfen (Mittelinseln) angeordnet sind. Die damit verbundenen Fahrbahnverschwenkungen wirken geschwindigkeitsdämpfend.

2.3.2 Wertung der Varianten und Vorschlag der Verwaltung für die Umgestaltung der Fessenbacher Straße

2.3.2.1 Variante Fußgängerüberwege in Anlehnung an den Bestandsquerschnitt

Die „Variante in Anlehnung an den Bestandsquerschnitt“ sieht mindestens drei Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) innerhalb von 400 m vor, um eine fußläufige Verbindung zwischen den Wohngebieten sicher zu stellen. Diese Häufung von Fußgängerüberwegen wird im Hinblick auf die Vorgaben der STVO als nicht genehmigungsfähig angesehen. Da die Anhaltebereitschaft von Kfz-Fahrern mit sinkenden Abständen zwischen den Fußgängerüberwegen in Verbindung mit der gestreckten Linienführung stark abnimmt, würde den Fußgängern eine Scheinsicherheit suggeriert. Zudem würde die geradlinige Straßenführung nicht zu der gewünschten Geschwindigkeitsreduktion beitragen.

Die Umgestaltung entsprechend dieser Variante würde (grobe Kostenschätzung Stand 2012) 350.000 Euro kosten.

Aus den oben genannten Gründen, insbesondere der Verkehrssicherheit, soll diese Variante nicht weiter verfolgt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

048/12

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 19.04.2012
-------------------------------------------------------	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Verkehrliche Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden

2.3.2.2 Variante mit Ausbildung eines gepflasterten Mittelbands

Die „Variante mit Ausbildung eines gepflasterten Mittelbandes“ weist eine sehr gestreckte linienförmige Fahrstreifenführung auf. Der Querschnitt wird wenig zur angestrebten Reduzierung der Geschwindigkeit beitragen. Außerdem vermittelt der Straßenquerschnitt mit einer durchgängigen Breite von 7,50 m den Eindruck einer dominanten Fahrbahn. Diese Fahrbahngestaltung kann eine gute Lösung für Straßen mit einer höheren Verkehrsbedeutung darstellen. In dem speziellen Fall der Fessenbacher Straße und bei der verfolgten Zielsetzung für die Umgestaltung erscheint die Querschnittsausbildung als nicht geeignet.

Die Umgestaltung entsprechend dieser Variante würde (grobe Kostenschätzung Preisstand 2012) 490.000 Euro kosten.

2.3.2.3 Variante mit Ausbildung von Mittelinseln (Vorschlagsvariante)

Die Verwaltung schlägt vor, die „Variante mit Ausbildung von Mittelinseln“ (vgl. Anlage 4a bzw. 4b und 5) der weiteren Planung zugrunde zu legen.

Bei der Vorschlagsvariante werden mehrere Gestaltungselemente so kombiniert, dass die trennende Wirkung zwischen den Wohngebieten so weit wie möglich reduziert und die Fessenbacher Straße in das Gebiet integriert wird. Die Bedürfnisse zum Queren der Fahrbahn, des Aufenthalts und des Kraftfahrzeugverkehrs finden in abgewogener Weise Berücksichtigung.

Um das verbindende Element zwischen den Wohngebieten Kulturforum/In der Wann und Seitenpfaden zu betonen, bietet es sich an, die Fessenbacher Straße in den Bereich der Tempo-30-Zone des Wohngebiets Kulturforum/In der Wann zu integrieren (vgl. Anlage 1). Dies hat zur Folge, dass an den Einmündungen und Kreuzungen künftig für den Kfz- und Radverkehr Rechts-vor-Links gilt. Damit kann die Geschwindigkeit auf der Fessenbacher Straße weiter vermindert werden. Im Rahmen des Planungsprozesses wurden auch die Möglichkeit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h oder 50 km/h diskutiert. Diese Varianten wurden zugunsten der „Tempo-30-Zone“ verworfen, da eine „Tempo-30-Zone“ den verschiedenen Ansprüchen am besten gerecht wird und zudem lärmindernd wirkt (vgl. Planungsausschuss am 19.03.2012, Drucksache-Nr. 010/12, Kapitel 8, Schalltechnische Untersuchung (Ingenieurbüro IMA Richter & Röckle, Freiburg): „... Bei einer Beschränkung auf 40 km/h ist einer Reduzierung der Immissionen um 1,2 dB(A), bei einer Beschränkung auf 30 km/h um 2,5 dB(A) möglich. ...“).

Es ist vorgesehen, den Radfahrern die Möglichkeit zu geben, die sehr breiten Gehwege, welche beidseitig der Fessenbacher Straße eingerichtet werden, mitzubenzutten. Die Radfahrer dürften entsprechend der StVO auch die Fahrbahn benutzen, wobei davon auszugehen ist, dass aufgrund der komfortablen Alternative die breiten Gehwege (Radfahrer frei) mitbenutzt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

048/12

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 19.04.2012
-------------------------------------------------------	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Verkehrliche Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden

Um die Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit zu unterstützen, ist es notwendig, von einer geradlinigen Fahrbahnführung abzuweichen. Mit Mittelinseln kann dies in optimaler Weise umgesetzt werden. Sie sind so ausgebildet, dass sie auch von Fußgängern und Radfahrern als Querungshilfe benutzt werden können. Die Multifunktionsfläche zwischen den Inselköpfen kann zudem zum Abbiegen benutzt werden (vgl. Freiburger Straße Höhe Am unteren Mühlbach). Auf der Höhe der Einmündung der Grimmelshausenstraße in die Fessenbacher Straße ist ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) vorgesehen, um den Fußgängern ein bevorrechtigtes Queren einzuräumen. Das Anlegen eines singulären Fußgängerüberwegs ist ausnahmsweise in einer Tempo-30-Zone wegen der Nähe des Stadtteil- und Familienzentrums Oststadt zulässig.

Da die Umgestaltung der Fessenbacher Straße durch die Ansiedlung des Neubaugebiets Seitenpfaden notwendig wird, ist eine Kostenteilung zwischen der Stadt und der Erschließungsgemeinschaft vorgesehen. Die Stadt finanziert die Umbaukosten im Bereich der Fahrbahn und des nördlichen Geh- und Radwegs.

Die Kosten für den Umbau der Mittelinseln sollen hälftig zwischen Stadt und Erschließungsgemeinschaft aufgeteilt werden.

Die auf die Stadt entfallenden Kosten incl. Plankosten für die Umgestaltung, entsprechend dieser Varianten würden (grobe Kostenschätzung Preisstand 2012) ca. 400.000 Euro betragen.

2.4 Umgestaltung der Ortenberger Straße

2.4.1 Untersuchte Varianten für die Umgestaltung der Ortenberger Straße

Auch bei der Umgestaltung der Ortenberger Straße wurde angestrebt, möglichst viele Bestandteile des heutigen Querschnitts beizubehalten. So sollen zum Beispiel der Geh- und Radweg, der Grünstreifen auf der Westseite sowie Großteile der heutigen Fahrbahn beibehalten werden. Auf der Ostseite wurden zwei Varianten zur Führung der Radfahrer und der Fußgänger untersucht. Bei der einen Variante wird ein gegenläufiger gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Ostseite vorgesehen, der durch einen Grünstreifen von der Ortenberger Straße abgetrennt wird. Bei der anderen Variante teilen sich Fußgänger und Radfahrer die neukonzipierte Erschließungsstraße im Neubaugebiet mit dem Kraftfahrzeugverkehr (vgl. Anlage 6).

Aufgrund der Umgestaltungsmaßnahmen im Zuge der Ortenberger Straße und der künftigen beidseitigen Bebauung soll der innerstädtische Charakter des Straßenzuges mehr betont werden. Zudem soll das Queren für Fußgänger und Radfahrer durch Querungshilfen erleichtert werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

048/12

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 19.04.2012
-------------------------------------------------------	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Verkehrliche Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden

Es wurden zwei Varianten zur Linienführung der Fahrbahn untersucht. Bei der einen Variante ist die Bushaltestelle so angeordnet, dass eine gestrecktere Linienführung möglich ist (vgl. Anlage 7). Bei der anderen Variante ist die Busbucht so platziert, dass sich ein deutlicher Verschwenk der stadteinwärts gerichteten Fahrspur ergibt (vgl. Anlage 8).

2.4.2 Vorschlag der Verwaltung für die Umgestaltung der Ortenberger Straße

Die Ortenberger Straße wird weiterhin die Funktion einer regionalen Durchgangstraße erfüllen. Es ist die Beibehaltung der heute geltenden maximalen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen. Vor diesem Hintergrund erscheint eine verschwenkte Linienführung der Fahrbahn nicht sinnvoll. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die gestrecktere Linienführung entsprechend der Anlage 7 umzusetzen. Da die Fußgänger und Radfahrer deutlich sicherer auf einem separaten Geh- und Radweg zwischen der Fahrbahn der Ortenberger Straße und dem Parkstreifen geführt werden können, sollte diese Variante den Vorzug erhalten (vgl. Anlage 7).

Auch im Bereich der Ortenberger Straße ist eine Kostenteilung zwischen der Stadt und der Erschließungsgemeinschaft vorgesehen. Die Kosten für den Umbau der Mittelinseln sollen hälftig zwischen Stadt und Erschließungsgemeinschaft aufgeteilt werden. Die auf die Stadt entfallenden Kosten, für den Umbau der Ortenberger Straße im Fahrbahnbereich (ohne Kreisverkehr bei der Einmündung der Fessenbacher Straße in die Ortenberger Straße) belaufen sich entsprechend einer groben Kostenschätzung Preisstand 2012 auf ca. 150.000 Euro.

3. Verkehrliche Aspekte der inneren Erschließung

3.1 Verkehrsregelung

Das Neubaugebiet wird über eine Anbindung an die Ortenberger Straße und über drei Anbindungen an die Fessenbacher Straße an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen werden (vgl. Anlage 1). Die Weiterführung des Käfersberger Wegs über die Erschließungsstraßen des Wohngebiets ist in untergeordneter Form möglich.

Für die Erschließungsstraßen im Neubaugebiet ist ein niveaugleicher Ausbau vorgesehen (kein Bordstein). Dies erfolgt unabhängig von der zukünftigen Verkehrsregelung und entspricht dem aktuellen Standard bei der Entwicklung von Neubaugebieten, welcher auch in anderen Städten angewandt wird. Der Ausbaustandard würde grundsätzlich eine Ausweisung als „Tempo-30-Zone“ oder als „verkehrsberuhigten Bereich“ ermöglichen. Auch unter dem Aspekt, dass gegenüber dem städtebaulichen Wettbewerb eine zusätzliche Einmündung in die Fessenbacher Straße vorgesehen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

048/12

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 19.04.2012
-------------------------------------------------------	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Verkehrliche Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden

wurde, sind die Wege im Wohngebiet relativ kurz, so dass die Einrichtung eines „verkehrsberuhigten Bereichs“ sinnvoll erscheint. Neben der reduzierten Geschwindigkeit hat ein „verkehrsberuhigter Bereich“ den Vorteil, dass die Regelung des Parkens ohne großen Beschilderungsaufwand erfolgen kann. Dadurch, dass nur in ausgewiesenen Flächen geparkt werden darf, ist eine dem Wohngebiet angemessene Regelung des ruhenden Verkehrs möglich.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb, einen „verkehrsberuhigten Bereich“ im Neubaugebiet Seitenpfaden entsprechend der Anlage 1 umzusetzen.

3.2. Private Stellplätze

Wie bereits im Planungsausschuss am 19.03.2012 (Drucksache-Nr. 010/12) dargestellt, war im städtebaulichen Wettbewerb durch die Teilnehmer die Realisierbarkeit von einem Stellplatz je Wohnung im Geschosswohnungsbau und 1,5 Stellplätze je Einfamilienhaus nachzuweisen.

Die Landesbauordnung (LBO) fordert pro Wohneinheit mindestens einen privaten Stellplatz. Eine zwingende Vorgabe einer höheren Anzahl Stellplätze ist rechtlich nur bei besonderen verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen möglich, die hier nicht vorliegen. Sie erscheint auch nicht erforderlich, da das Gebiet noch relativ innenstadtnah liegt und der Umweltverbund gefördert werden soll.

Für die Wohnbereiche nördlich und südlich des Riesbachangers (vorwiegend Geschosswohnungsbau und Reihenhäuser) sind private Sammeltiefgaragen vorgesehen. Im südlichen Wohnbereich (vorwiegend freistehende Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften) sollen die privaten Stellplätze oberirdisch auf den Grundstücken angelegt werden. Die Grundstücke sind hier so zugeschnitten, dass auch die Anlage von mehreren privaten Stellplätzen möglich ist.

3.3. Öffentliche Stellplätze

Im Planungsausschuss am 19.03.2012 (Drucksache-Nr. 010/12) wurde auch die Frage nach den öffentlichen Stellplätzen erörtert. Im Auslobungstext des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs wurde die Anzahl der öffentlichen Stellplätze auf 10% der Anzahl der geforderten privaten Stellplätze festgelegt. Im vorliegenden Entwurf sind ca. 15 bis 20% möglich. Damit ist bei der weiteren vertiefenden Planung des Gebiets die Option gegeben, ausreichend Stellplätze im Straßenraum anlegen zu können. Die genaue Zahl der Stellplätze im Straßenraum sollen bei der weiteren Entwurfsplanung festgelegt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

048/12

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 19.04.2012
-------------------------------------------------------	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Verkehrliche Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden

4. Zusammenfassung und Beschlussvorschlag

Die Fessenbacher Straße soll als eine in das Wohngebiet integrierte Verkehrsstraße ausgebildet werden. Dies kann in einem hohen Maße durch die vorgeschlagene Gestaltung mit Mittelinseln und entsprechender Fahrbahnverschwenkung in Verbindung mit einer „Tempo-30-Zone“ erreicht werden.

Die Kosten für den städtischen Haushalt belaufen sich entsprechend einer groben Kostenschätzung mit Preisstand 2012 auf ca. 400.000 Euro.

Die Ortenberger Straße behält ihre Funktion als regionale Durchgangsstraße mit der heute gültigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h. Durch Querungshilfen wird die Überquerbarkeit der Ortenberger Straße verbessert.

Die Kosten für den städtischen Haushalt belaufen sich entsprechend einer groben Kostenschätzung mit Preisstand 2012 auf ca. 150.000 Euro.

Die Ausbildung eines Kreisverkehrs bei der Einmündung der Fessenbacher Straße in die Ortenberger Straße wurde bisher nicht vertiefend untersucht, sondern nur schematisch dargestellt. Die Verwaltung schlägt vor, entsprechende Finanzmittel zur Planung des Kreisverkehrs an der Einmündung der Fessenbacher Straße in die Ortenberger Straße im Nachtragshaushalt 2013 oder zum Doppelhaushalt 2014/2015 anzumelden.

Die Gesamtkosten des Kreisverkehrs für den städtischen Haushalt belaufen sich entsprechend einer groben Kostenschätzung mit Preisstand 2012 auf ca. 375.000 Euro.

Vorbehaltlich der Haushaltsberatungen ist anzustreben, dass die Realisierung der oben genannten Umgestaltungsmaßnahmen inklusive Kreisverkehr in den Jahren 2016/2017 erfolgen kann. Sollten sich mit der Aufsiedlung des Neubaugebiets Seitenpfaden andere Notwendigkeiten ergeben, kann dies in die kommenden Haushaltsberatungen einfließen.

Die innere Erschließung des Neubaugebiets erfolgt mittels einer niveaugleichen Ausbildung des Straßenquerschnitts. Es soll eine verkehrsrechtliche Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich erfolgen.

Der Stellplatzschlüssel für die privaten Stellplätze soll im Bebauungsplan entsprechend der Forderung aus der Landesbauordnung mit einem Stellplatz pro Wohneinheit festgelegt werden, wobei die Möglichkeit zur Erstellung zusätzlicher Stellplätze auf dem Privatgelände gegeben sind.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

048/12

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 19.04.2012
-------------------------------------------------------	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Verkehrliche Erschließung des Neubaugebiets Seitenpfaden

Die derzeitige Konzeption des öffentlichen Straßenraums ermöglicht die Ausweisung von 15 bis 20% an öffentlichen Stellplätzen im Verhältnis zu den geforderten privaten Stellplätzen. Wie viele Stellplätze tatsächlich ausgewiesen werden, wird in den weiteren Planungsschritten festgelegt werden können.

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen, der weiteren Planung:

- c) zur Umgestaltung der Fessenbacher Straße die „Variante mit Ausbildung von Mittelinseln“ (vgl. Anlage 5) und die Ausweisung einer „Tempo-30-Zone“ zugrunde zu legen,
- d) zur Umgestaltung der Ortenberger Straße die Variante mit gesonderter Geh- und Radwegführung auf der Ostseite und einer gestreckteren Linienführung der stadteinwärts führenden Fahrspur (vgl. Anlage 7) zugrunde zu legen,

Anlagen:

Anlage 1: Übersicht über die geplanten Geschwindigkeitsregelungen

Anlage 2: Regelquerschnitt, Fessenbacher Straße, Variante in Anlehnung an den Bestandsquerschnitt

Anlage 3: Regelquerschnitt, Fessenbacher Straße, Variante mit Ausbildung eines gepflasterten Mittelbandes

Anlage 4a und 4b: Regelquerschnitt, Fessenbacher Straße, Variante mit Ausbildung von Mittelinseln

Anlage 5: Lageplan, Fessenbacher Straße, Variante mit Ausbildung von Mittelinseln

Anlage 6: Regelquerschnitt, Ortenberger Straße, Varianten in Bezug auf die Geh- und Radwegführung

Anlage 7: Lageplan, Ortenberger Straße, Variante in Anlehnung an den Bestandsquerschnitt

Anlage 8: Lageplan Ortenberger Straße, Variante mit Fahrbahnverschwenk, DIN A3