

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Herr Andreas  
Demny

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
26.06.2013

1. Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Planungsausschuss	17.07.2013	öffentlich
2. Gemeinderat	22.07.2013	öffentlich

### Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

1. Planungs- und Verkehrsausschuss nehmen die Variantenuntersuchung für eine mögliche Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt zur Kenntnis.

Der Planungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen,

- a) die Gustav-Rée-Anlage zwischen der Hauptstraße bis zur zukünftigen Tiefgaragenzufahrt, die Hauptstraße von der Wasserstraße bis zur Okenstraße und die Lange Straße zwischen Gustav-Rée-Anlage und Lindenplatz zunächst als verkehrsberuhigten Bereich im Sinne der Variante 4 zu entwickeln.
- b) für eine möglichst weitgehende Verkehrsentlastung den Abschnitt der Gustav-Rée-Anlage zwischen Hauptstraße und Lange Straße als Einbahnregelung mit einem Durchfahrverbot von der Hauptstraße her auszuführen.
- c) die Verwaltung zu beauftragen, bei der niveaugleichen Umgestaltung der oben genannten Straßenzüge eine eventuell spätere Ausweisung als Fußgängerzone mit zu berücksichtigen. Die genaue Ausgestaltung wird durch eine entsprechende Freianlagenplanung konkretisiert.
- d) die Verwaltung zu beauftragen, im Rahmen der noch anstehenden Entwicklungen im Bahnhofsbereich eine umfassende Verkehrsuntersuchung durchzuführen, in der auch die Gustav-Rée-Anlage einbezogen werden soll.
- e) dass die langfristige Perspektive der Gustav-Rée-Anlage und der Lange Straße bis zum Lindenplatz im Rahmen der größeren Betrachtungsweise des Entwicklungskonzeptes Innenstadt unter dem Aspekt der Entwicklung des Dreiecks Hauptstraße–Steinstraße–Lange Straße eingebunden wird.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Herr Andreas  
Demny

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
26.06.2013

---

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

---

## **Sachverhalt/Begründung:**

### **1. Sachstand**

Der Gemeinderat beschloss in seiner Sitzung am 06.10.2008 (Drucksache-Nr. 122/08), das vorgestellte städtebauliche Zielkonzept bei der Entwicklung der Nördlichen Innenstadt zu Grunde zu legen.

Bezüglich der verkehrlichen Situation werden in dem Zielkonzept unter anderem folgende Ziele mit starker verkehrlicher Relevanz benannt:

- Hauptstraße und Gustav-Rée-Anlage vor allem im Kreuzungsbereich verkehrlich entlasten
- Fußgängerbeziehung Neues Stadtquartier – Innenstadt stärken
- Reduzierung der Verkehrsbarriere Hauptstraße – Gustav-Rée-Anlage
- Aufwertung der Lange Straße zur Einkaufsstraße mit Aufenthaltsqualität
- Haupterschließung über Unionrampe/-brücke organisieren (Parken und Andienung)
- Leistungsfähige Erschließung des neuen Stadtquartiers über die Unionrampe/-brücke sichern
- Aufwertung der Gustav-Rée-Anlage als zentraler öffentlicher Raum mit Aufenthaltsqualität

Zur Klärung einer möglichen verkehrlichen Erschließung des Entwicklungsprojektes beauftragte die Verwaltung das Büro Dr. Brenner Ingenieure in Aalen auf der Grundlage der vorgenannten Ziele des städtebaulichen Zielkonzeptes verschiedene Erschließungsvarianten aufzuzeigen. Das Ergebnis dieser verkehrlichen Untersuchung wurde in der Sitzung am 04.02.2009 (Drucksache-Nr. 196/08) durch das Ingenieurbüro vorgestellt.

Im Rahmen der Untersuchungen zur Sanierung der Unionbrücke in 2010 wurden von dem Büro darauf aufbauend vertiefte Leistungsfähigkeitsberechnungen unter der Berücksichtigung des neuen Einkaufsquartiers durchgeführt. In dieser Untersuchung war ein Kernergebnis, dass eine Ausfahrt der Kfz aus der Sparkassengarage mit dem Fahrtziel im Norden ohne eine Vergrößerung der Verkehrsflächen auf den westlichen Rampen der Unionbrücke weiterhin über die Gustav-Rée-Anlage sowie die Hauptstraße notwendig ist.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Herr Andreas  
Demny

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
26.06.2013

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

## 2. Variantenuntersuchung

### 2.1 Vorhandene Verkehrsbelastungen

Um über eine fundierte Datengrundlage zu verfügen, wurden im Jahr 2008 Erhebungen im Fußgängerverkehr, Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr durchgeführt. Diese Ergebnisse wurden im Juni 2012 und April bis Juni 2013 durch erneute Erhebungen evaluiert. Neben der Aktualisierung ging es dabei auch darum, die Auswirkungen der Öffnung des „Volksbankbuckels“ in Fahrtrichtung Zwingerplatz festzustellen.

#### Fußgängerverkehr

In der Hauptstraße verkehren in dem relevanten Bereich pro Tag zwischen 10.000 und 12.000 Fußgänger. In der Gustav-Rée-Anlage sind es pro Tag etwa 3.500 Fußgänger.

#### Radverkehr

In der Hauptstraße verkehren in dem relevanten Bereich pro Tag etwa 1.800 Fahrradfahrer. In der Gustav-Rée-Anlage sind es pro Tag etwa 1.500 Fahrradfahrer.

#### Kraftfahrzeugverkehr

In der nördlichen Hauptstraße verkehren pro Tag etwa 3.300 Kraftfahrzeuge, in der Hauptstraße südlich der Gustav-Rée-Anlage pro Tag etwa 2.000 Kraftfahrzeuge. In der Gustav-Rée-Anlage zwischen Lange Straße und Hauptstraße sind es pro Tag etwa 4.400 Kraftfahrzeuge, in der östlichen Gustav-Rée-Anlage pro Tag etwa 2.200 Kraftfahrzeuge und in der Lange Straße pro Tag etwa 3.500 Kraftfahrzeuge (siehe Anlage 1). Tendenziell hat der Verkehr auf dem Innenstadtring in den letzten Jahren abgenommen. Zwischen 2007 und 2013 reduzierte sich die Verkehrsbelastung auf der Unionbrücke um ca. 20%.

#### Parkplatzangebot

Im näheren Umfeld liegen vier Parkhäuser mit insgesamt über 1.250 Stellplätzen, davon 330 in der bestehenden Sparkassengarage. Die Neuplanungen sehen zukünftig 400 bis 450 Plätze vor. Im öffentlichen Raum sind in der Gustav-Rée-Anlage und dem Bereich Lange Straße, Klosterstraße und Glaserstraße insgesamt 73 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden, davon 42 Bewohnerstellplätze.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Herr Andreas  
Demny

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
26.06.2013

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

## 2.2 Varianten

Um die enge Verzahnung und die Integration zwischen der Altstadt und dem Entwicklungsgebiet sicherzustellen, kommen für die Verkehrsorganisation im Bereich der heutigen Straße „Gustav-Rée-Anlage“ drei Grundvarianten in Frage:

### Variante 1: Fußgängerzone „Gustav-Rée-Anlage/Lange Straße“

Die Gustav-Rée-Anlage zwischen Hauptstraße und Parkgaragenzu- und -ausfahrt der Entwicklungsmaßnahme sowie die Hauptstraße zwischen Gustav-Rée-Anlage und Wasserstraße wird als Fußgängerzone (Lieferantenverkehr, Fahrrad frei) ausgewiesen. Die Fußgängerzone Lange Straße zwischen Gustav-Rée-Anlage und Lindenplatz wird zusätzlich nur für die Anwohner im Bereich Lange Straße / Klosterstraße frei gegeben werden.

Durch das Entwicklungsgebiet Nördliche Innenstadt ist generell mit einer lokalen Verkehrserhöhung in dem zu entwickelnden Bereich zu rechnen. Bei dieser Variante würden einzelne Straßenbereiche durch die Netzdurchtrennung demnach entlastet (siehe Anlage 2)

- 4.300 Kraftfahrzeuge in der Gustav-Rée-Anlage in Höhe der Lange Straße
- 1.200 Kraftfahrzeuge in der Hauptstraße zwischen Gustav-Rée-Anlage und Wasserstraße
- 3.400 Kraftfahrzeuge in der nördlichen Lange Straße

Diese Entlastungswirkungen werden durch Verlagerungen zur Unionrampe, Freiburger Straße, Unterer Mühlbach sowie Zauberflötebrücke erzielt. Vertieft zu untersuchen sind in diesem Zusammenhang die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Knoten Unionbrücke und am Fußgängerüberweg Bahnhof.

In der Lange Straße und der Gustav-Reé-Anlage entfallen sämtliche öffentliche Parkplätze. In der Klosterstraße werden die Kurzzeitparkplätze bzw. Stellplätze mit Doppelnutzung in reine Anwohnerparkplätze umgewandelt. In der Bilanz bedeutet dies, dass insgesamt 16 Stellplätze im öffentlichen Raum entfallen. Dagegen stehen allerdings ca. 100 zusätzliche Stellplätze, die in der konzipierten Tiefgarage zusätzlich entstehen werden.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt (-Parkhäuser) vom Hauptverkehrsstraßennetz verlängert sich durchschnittlich um 130 m in nur geringem Umfang (im extremen Einzelfall bei der Verbindung Ortenberger Straße – City-Parkhaus um 650 m). Auch die Anwohner erreichen das Hauptverkehrsstraßennetz durch kaum merklich verlängerte Wege von 70 m (im extremen Einzelfall von der Ortenberger Straße in das Quartier Okenstraße um 350 m). Der Kurzstreckenverkehr zwischen den

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Herr Andreas  
Demny

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
26.06.2013

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

Anwohnerbereichen Lange Straße und südliche Okenstraße verlängert sich jedoch von 150 m auf über 800 m.

## Variante 2: Fußgängerzone „Westliche Gustav-Rée-Anlage“

Der Westteil der Gustav-Rée-Anlage bis zur Lange Straße einschließlich der Hauptstraße zwischen Wasserstraße und Gustav-Rée-Anlage wird als Fußgängerzone (Lieferantenverkehr, Fahrrad frei) ausgewiesen, der Ostteil der Gustav-Rée-Anlage bis zur Tiefgarageneinfahrt und die Lange Straße zwischen Gustav-Rée-Anlage und mindestens bis zur Klosterstraße sind für Kfz in einem verkehrsberuhigten Bereich mit einer Mischfläche befahrbar.

Durch das Entwicklungsgebiet Nördliche Innenstadt ist generell mit einer Verkehrserhöhung in dem zu entwickelnden Bereich zu rechnen. Bei dieser Variante würden einzelne Straßenbereiche durch die Netztrennungen dennoch entlastet (siehe Anlage 3)

- 4.300 Kraftfahrzeuge in der Gustav-Rée-Anlage in Höhe der Lange Straße
- 1.500 Kraftfahrzeuge in der Hauptstraße zwischen Seestraße und Wasserstraße
- 1.500 Kraftfahrzeuge in der nördlichen Lange Straße

Diese Entlastungswirkungen werden durch Verlagerungen zur Unionrampe, Freiburger Straße, Unterer Mühlbach sowie Zauberflötebrücke erzielt. Vertieft zu untersuchen sind die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit am Knoten Unionbrücke und am Fußgängerüberweg Bahnhof.

Aus gestalterischen Gründen und wegen der Durchbindung des Stadtmauerings sollten die sieben öffentlichen Stellplätze in der Gustav-Rée-Anlage entfallen, was durch die Erweiterung des Stellplatzangebots in der neu konzipierten Tiefgarage mehr als kompensiert wird. Alle anderen Stellplätze, z.B. in der Lange Straße, könnten in heutiger Bewirtschaftungsweise erhalten bleiben.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt (-Parkhäuser) vom Hauptverkehrsstraßennetz verlängert sich durchschnittlich um 110 m in nur geringem Umfang (im extremen Einzelfall wie in Variante 1 um 650 m). Auch die Anwohner erreichen das Hauptverkehrsstraßennetz durch kaum merklich verlängerte Wege von 70 m (im extremen Einzelfall wie in Variante 1 um 350 m). Der Kurzstreckenverkehr zwischen den Anwohnerbereichen Lange Straße und südliche Okenstraße verlängert sich jedoch auch in dieser Variante von 150 m auf über 800 m.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Herr Andreas Demny	82-2308	26.06.2013

---

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

---

## Variante 3: Verkehrsberuhigter Bereich

Die Gustav-Rée-Anlage ist weiterhin für Kraftfahrzeuge durchgängig befahrbar. Im Westteil wird ein verkehrsberuhigter Bereich mit einer Mischfläche vorgesehen, ebenso wie in der Lange Straße zwischen Gustav-Rée-Anlage und Lindenplatz. Wie schon in Variante 2 sollten die heutigen Stellplätze in der Gustav-Rée-Anlage entfallen, um einen maximalen Raum für die Aufenthaltsqualität zu generieren. Alle anderen heutigen Stellplätze könnten erhalten bleiben.

Durch das Entwicklungsgebiet Nördliche Innenstadt ist generell mit einer Verkehrserhöhung in diesem Bereich zu rechnen. Bei dieser Variante wird sich wenn überhaupt nur eine geringe Abnahme der Verkehrsbelastung einstellen (siehe Anlage 4). Eine solche Entwicklung ist allerdings nur sehr schwierig im Vorhinein abzusehen. Hier hat die tatsächliche Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereiches in der Gustav-Rée-Anlage eine maßgebende Bedeutung.

Allerdings gibt es auch eine Wechselwirkung im Zusammenhang mit der Entwicklung der Leistungsfähigkeit am Knoten Unionbrücke. Gegebenfalls gibt es Verdrängungen von Verkehren in die Gustav-Rée-Anlage. Entscheidend für das „Einfrieren“ der heutigen Verkehrsmengen in diesem Bereich ist das Aufrechterhalten der heute bestehenden Netztrennung von Ost nach West in der Gustav-Rée-Anlage im Bereich der konzipierten Tiefgaragenzufahrt.

Die Wegelängen für die Kunden zu den Parkhäusern, wie auch für die Anwohner zum Hauptverkehrsstraßennetz sowie den benachbarten Wohnbereichen bleiben gegenüber heute unverändert.

## Variante 4: Verkehrsberuhigter Bereich mit Einbahnregelung

Im Rahmen der Vorstellung der Verkehrsvarianten in der vorberatenden Sitzung der Vergabekommission „Nördliche Innenstadt“ am 25.06.2013 wurde die Variante 3 aufgrund eines Vorschlages von Herrn Dr. Glatt weiter entwickelt.

Von der Ausgestaltung der Straßen und der verkehrlichen Anordnung als verkehrsberuhigter Bereich gleicht die Variante 4 der Variante 3. Um eine weitergehende Entlastung der Gustav-Rée-Anlage und für die Aufenthaltsqualität vereinfachte Verkehrssituation zu erreichen, wird ein Durchfahrtsverbot von der Hauptstraße aus vorgesehen. Damit bleibt der Abfluss des Verkehrs aus der neu konzipierten Tiefgarage Richtung Westen weiterhin möglich. Durchgangsverkehre von West nach Ost werden aber auf das Hauptverkehrsstraßennetz verlagert (Okenstraße – Hauptstraße – Philipp-Reis-Straße). Zusätzlich könnte das Rechtsabbiegen von der Okenstraße in die Hauptstraße unterbunden werden, um eine deutlichere Entlastung in der Hauptstraße südlich der Okenstraße zu erreichen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Herr Andreas  
Demny

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
26.06.2013

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

Durch das Entwicklungsgebiet Nördliche Innenstadt ist generell mit einer Verkehrserhöhung in dem zu entwickelnden Bereich zu rechnen. Bei dieser Variante würden einzelne Straßenbereiche durch die teilweisen Netztrennungen dennoch entlastet (siehe Anlage 5):

- 1.900 Kraftfahrzeuge in der Gustav-Rée-Anlage in Höhe der Lange Straße
- 400 Kraftfahrzeuge in der Hauptstraße südlich der Gustav-Rée-Anlage
- 1.300 Kraftfahrzeuge in der nördlichen Lange Straße

Voraussetzung für dieses Ergebnis ist auch hier das Aufrechterhalten der heute bestehenden Netztrennung von Ost nach West in der Gustav-Rée-Anlage im Bereich der neu konzipierten Tiefgaragenzufahrt.

Diese Entlastungswirkungen werden durch Verlagerungen zur Unionrampe, Freiburger Straße und Unterer Mühlbach erzielt. Auf der Unionrampe ist vom Busbahnhof kommend zwar mit 2.700 Kfz/24h mit höheren Belastungen zu rechnen, allerdings wird dies gegenüber den Varianten 1 und 2 als unkritischer für die Leistungsfähigkeit in diesem Bereich eingeschätzt, da keine Fahrtbewegungen aus der neu konzipierten Tiefgarage Richtung Norden abgewickelt werden müssen. Diese haben eine alternative Fahrtmöglichkeit über die Gustav-Rée-Anlage und die Hauptstraße.

Wie schon in Variante 2 sollten die heutigen Stellplätze in der Gustav-Reé-Anlage entfallen, um einen maximalen Raum für die Aufenthaltsqualität zu generieren. Alle anderen heutigen Stellplätze könnten erhalten bleiben.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt (-Parkhäuser) vom Hauptverkehrsstraßennetz verlängert sich nur auf einer Route und nur in eine Richtung geringfügig gegenüber heute (Kinzigbrücke – Wasserstraße – Hauptstraße – Unionrampe - Sparkassengarage statt direkt über die Gustav-Rée-Anlage). Auch die Anwohner erreichen das Hauptverkehrsstraßennetz durch kaum merklich verlängerte Wege von durchschnittlich 70 m (im extremen Einzelfall wie in Variante 1 um 350 m) Hinzu kommt gegenüber der Variante 1 eine um ca. 350 m verlängerte Route vom Freiburger Platz über die Unionbrücke und Zauberflötbrücke, anstatt der nicht mehr möglichen Verbindung durch die Gustav-Rée-Anlage. Der Kurzstreckenverkehr zwischen den Anwohnerbereichen Lange Straße und südliche Okenstraße verlängert sich nur in Nord– Südrichtung von 150 m auf ca. 600 m.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Herr Andreas  
Demny

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
26.06.2013

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

## 2.3 Fazit der Untersuchung unter verkehrlichen Gesichtspunkten

Die Varianten 1 und 2 bedürfen insbesondere am Knoten Unionbrücke einer genaueren Leistungsfähigkeitsuntersuchung. Das Verkehrsgutachten von 2010 kommt zu dem Schluss, dass eine Durchtrennung der Gustav-Rée-Anlage durch eine Fußgängerzone ohne deutliche Spuraufweitungen und Signalisierung im Knotenbereich Unionbrücke nicht abwickelbar ist. Eingerechnet wurde damals schon der Zusatzverkehr durch ein neues Einkaufsquartier.

In den letzten Jahren gibt es grundsätzlich einen Trend von abnehmenden Verkehrsmengen in der Innenstadt. Inwieweit das die Aussagen der Verkehrsuntersuchung von 2010 relativiert, müsste mit aktuellen Zahlen und Prognosen überprüft werden.

In den Varianten 3 und 4 sind die Verkehre, aber auch die Variante 4 ist durch die Möglichkeit des Ausweichens aus der neu konzipierten Tiefgarage Richtung Norden über die Gustav-Rée-Anlage und die Hauptstraße laut Aussage des Gutachtens von 2010 abwickelbar. Inwieweit der verkehrsberuhigte Bereich eine zusätzliche Dämpfung des Verkehrs hervorruft, wird die Praxis zeigen. Eine Prognose ist hier nur schwer möglich.

Die Zugänglichkeit bzw. Erreichbarkeit zur Innenstadt ist unabhängig von den vorgenannten vier Varianten weiterhin gewährleistet. Die Wegelängen vom Hauptverkehrsstraßennetz zu den zentralen Parkhäusern verlängern sich je nach Variante durchschnittlich um maximal 130 m. Die Fahrtlängen für die Anwohner in der Innenstadt zum Hauptverkehrsstraßennetz unterscheiden sich ebenfalls nur marginal (max. 70 m). Zwischen dem Anwohnerbereich Lange Straße und dem Bereich südliche Okenstraße sind allerdings für den Autofahrer in den Varianten 1 und 2 die Fahrtlängen mit rund 800 m deutlich länger als heute, in Variante 3 mit 150 m eher gering. Auch in Variante 4 sind die Erreichbarkeiten für alle Nutzergruppen mit nur geringfügigen Veränderungen gegeben. Bezüglich der Fahrten zwischen den Anwohnerbereichen verlängert sich nur die Nord/ – Südrichtung.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Herr Andreas  
Demny

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
26.06.2013

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

## **3. Bewertung der Varianten aus unterschiedlichen Perspektiven**

### **3.1 Definition der Ziele zur städtebaulichen Entwicklung**

2008 wurde vom Gemeinderat für die Entwicklung der Nördlichen Innenstadt ein städtebauliches Zielkonzept beschlossen. Wesentliche Ziele wurden 2012 in die Ausschreibung für die Nördliche Innenstadt übernommen. Neben dem Projekt sollen weitere Maßnahmen im Umfeld des Vergabegrundstücks zur Erreichung der Ziele beitragen. Dazu zählen vor allem Maßnahmen im öffentlichen Raum mit dem Ziel, die Straßen, Wege und Plätze im näheren Umfeld als Aufenthaltsräume zu stärken, die Belastung durch den MIV zu reduzieren und die damit verbundene Integration des neuen Quartiers zu befördern.

Folgende Ziele wurden definiert:

- das neue Quartier soll engmaschig mit der Innenstadt und den angrenzenden Wohngebieten verknüpft werden,
- die Barrierewirkung der Hauptstraße und Gustav-Rée-Anlage soll reduziert werden,
- die Lange Straße, die nördliche Hauptstraße und der Stadteingang von der Unionbrücke sollen aufgewertet werden,
- die Gustav-Rée-Anlage soll als städtebauliche Fuge und Freiraum gestärkt und die Wahrnehmbarkeit der Stadtmauer in dem Bereich verbessert werden
- ein funktionales Dreieck zwischen der Hauptstraße, Steinstraße und Lange Straße soll ausgebildet werden
- die Stadtkante zwischen neuem Quartier und Bahntrasse soll aufgewertet werden

### **3.2 Einschätzung aus Sicht der Entwicklung Nördliche Innenstadt**

Die Bieter haben in ihren Konzepten Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindung zwischen Altstadt und Entwicklungsgebiet vorgeschlagen. Für den Bereich Gustav-Rée-Anlage / Hauptstraße sehen alle Bieter entweder die Einrichtung einer Fußgängerzone oder eines verkehrsberuhigten Bereichs vor. Diese Funktion soll durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung hervorgehoben werden.

Da der Anlieferungsverkehr in allen Konzepten prinzipiell von Osten über die Unionrampe/ Gustav-Rée-Anlage erfolgen soll, ist eine Sperrung in dem Bereich Gustav-Rée-Anlage/Hauptstraße zumindest mittelfristig realisierbar. Wesentliche städtebauliche Qualitäten lassen sich nur bei einer vollständigen Einbeziehung und einem Umbau der Gustav-Rée-Anlage, wie in den Varianten 1 bis 4 vorgesehen, erreichen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Herr Andreas  
Demny

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
26.06.2013

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

Eine spätere Umbaumaßnahme nach Fertigstellung des Stadtquartiers würde einen erheblichen Mehraufwand bedeuten und zu einer Beeinträchtigung der Zugänglichkeit in der Anlaufphase führen. Die Varianten 1 bis 4 decken sich grundsätzlich mit den bisher erarbeiteten Konzepten, die sich speziell zu der Entwicklung und Gestaltung der Nahtstellen Gedanken gemacht haben.

Zielsetzung ist es, ein Stadtquartier mit offener Durchwegung zu entwickeln. Die engmaschige Verknüpfung mit dem bestehenden Wegenetz lässt sich allerdings nur dann optimal erreichen, wenn die Wege durchgängig sind und möglichst nicht durch befahrene Verkehrsräume unterbrochen werden. Dies ist für die Hauptanbindung nach Südosten vor allem bei der Variante 1 und mit Abstrichen bei der Variante 2 gegeben. Auch die Varianten 3 und 4 führen im Übergangsbereich zur Hauptstraße zu einer deutlichen Verbesserung, wenn eine entsprechende Umgestaltung im Sinne einer Aufenthalts- bzw. Platzfläche vorgenommen wird.

Die Aufwertung der Gustav-Rée-Anlage, der Lange Straße und der nördlichen Hauptstraße wird einerseits durch eine ansprechende Fassadengestaltung sowie durch die Orientierung der Ladeneinheiten und Nutzungen zum öffentlichen Straßenraum hin erreicht. Andererseits spielen die Verkehrsbelastungen und die Gestaltung der Plätze und Wege eine herausgehobene Rolle. Alle 4 Varianten führen zu einer erheblichen Aufwertung der öffentlichen Räume, vor allem an den Nahtstellen zwischen Altstadt und Nördlicher Innenstadt.

Die Einrichtung einer Fußgängerzone führt im Zusammenhang mit der Etablierung eines dritten Pols in der Innenstadt zu einer Belebung der Lange Straße ausschließlich durch Fußgänger und Radfahrer (Variante 1). Aber auch die Varianten 2 bis 4 bringen deutliche Verbesserungen. Sie ermöglichen eine einheitliche Gestaltung der öffentlichen Räume, insbesondere der Gustav-Rée-Anlage, der Lange Straße und des neuen Stadtplatzes, den alle Bieter im Kreuzungsbereich Gustav-Rée-Anlage/ Hauptstraße in ihren Konzepten enthalten haben.

Die Varianten 1 bis 4 fördern im Gegensatz zur Nullvariante die Ausbildung eines „Funktionalen Dreiecks“ und tragen somit wesentlich zur Stärkung der Innenstadt bei. Zu einem weiteren wenn auch nachrangigen Ziel, die Stadtkante zwischen neuem Stadtquartier und der Bahntrasse aufzuwerten, können alle Varianten keinen unmittelbaren positiven Beitrag leisten. Dadurch, dass sich in dem Bereich die vorhandene und künftige Zufahrt zum Parkhaus und die Anlieferung für die neuen Einzelhandelsnutzungen befinden werden, wird der Verkehr bei der Nullvariante sowie den Varianten 3 und 4 künftig ansteigen, bei Realisierung der Varianten 1 oder 2 wird der Verkehr im Bereich der Unionrampe noch stärker ansteigen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Bearbeitet von: Herr Andreas Demny	Tel. Nr.: 82-2308	Datum: 26.06.2013
--	--	----------------------	----------------------

---

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

---

## Zusammenfassung

Die zu Beginn erwähnten städtebaulichen Ziele lassen sich am besten mit der Variante 1 erreichen. Einen vergleichbar hohen Zielerreichungsgrad weist die Variante 2 auf. Die Reduzierung der Verkehrsbarriere Gustav-Rée-Anlage wird durch die Einrichtung einer Fußgängerzone optimal erreicht. Bei den Varianten 3 und 4 lässt sich durch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches auf der gesamten Länge der Lange Straße die Ausbildung eines funktionalen Dreiecks ebenfalls entwickeln.

Bei den Varianten 3 und 4 ist einschränkend zu sehen, dass die Gustav-Rée-Anlage nicht autofrei ist. Hier wird es notwendig sein, auf die endgültige Gestaltung ein besonderes Augenmerk zu legen. Es gibt heutzutage genügend Beispiele, z.B. die konsequente Gestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip, die eine deutliche Unterordnung des motorisierten Verkehrs erreichen. Vergleicht man die Varianten 3 und 4 mit dem IST-Zustand bzw. der Nullvariante, wird klar, dass die Variante 3 und vor allem auch die Variante 4 zu einer beachtlichen qualitativen Verbesserung führt. Zu einer weiteren Verkehrsreduzierung und Steigerung der Aufenthaltsqualität trägt in diesem Zusammenhang der in Variante 4 vorgeschlagene Einrichtungsverkehr bei. Für den Fall, dass eine zeitnahe Umsetzung der Vorzugsvarianten 1 oder 2 nicht möglich ist, sollte sie als Zwischenlösung dienen.

### **3.3 Einschätzung aus Perspektive des Entwicklungskonzeptes Innenstadt**

Das Entwicklungskonzept Innenstadt hat das Ziel, die Offenburger Innenstadt attraktiv zu gestalten und zukunftsfähig aufzustellen. Ein wesentlicher Anlass für die Erstellung des Entwicklungskonzeptes ist die von der Stadt verfolgte Quartiersentwicklung in der Nördlichen Innenstadt, der das städtebauliche Zielkonzept von Professor Martin Schirmer zu Grunde liegt. Dieses Zielkonzept ist auch eine zentrale Grundlage für die Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes Innenstadt, das ebenfalls von Herrn Professor Schirmer begleitet wird.

Ein räumlicher Schwerpunkt des Entwicklungskonzeptes Innenstadt liegt in der Betrachtung des Dreiecks Hauptstraße – Lange Straße – Steinstraße, das gerade mit Blick auf die geplante Quartiersentwicklung Nördliche Innenstadt als funktionierendes Wegenetz etabliert werden soll. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Gestaltung der Lange Straße, die – um dieser Zielsetzung näher zu kommen – in ihrer Verbindungsfunktion zwischen neuem Quartier und Lindenplatz gestärkt werden soll (vgl. Drucksache. Nr. 185/10).

Die bisherigen Veranstaltungen im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Innenstadt zeigen, dass die qualitätsvolle Gestaltung der Gustav-Rée-Anlage und der Lange Straße auch für die Bürgerschaft – und auch für den ansässigen Einzelhandel – von besonderem Interesse ist.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Bearbeitet von: Herr Andreas Demny	Tel. Nr.: 82-2308	Datum: 26.06.2013
--	--	----------------------	----------------------

---

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

---

So wurden im zweiten Forum Innenstadt am 27. April 2013 in der Arbeitsgruppe „Handel und Versorgung“ folgende Zielsetzungen für das Entwicklungskonzept vorgeschlagen:

- Die Lange Straße ergänzt und stärkt den innerstädtischen Einzelhandel. Die bisherigen Nebenlagen Ost-West sind attraktiv. Die Querverbindungen zwischen Hauptstraße und Lange Straße funktionieren auch im südlichen Teil.
- Die Lange Straße ist attraktiver und Teil des Innenstadt-Carré-Rundwegs: Hauptstraße – Steinstraße – Lange Straße.

Wie bereits dargelegt, sind für die künftige Ausgestaltung der Lange Straße in Verbindung mit der Gestaltung der Gustav-Rée-Anlage grundsätzlich mehrere Optionen denkbar. Zur fundierten Prüfung dieser Optionen sollte eine gesamthafte Betrachtung stattfinden. Folgende Fragestellungen bedürfen daher einer grundsätzlichen Auseinandersetzung:

- Wie muss die Funktion und Gestaltung der Gustav-Rée-Anlage und der Lange Straße aussehen, um ihrer neuen Bedeutung gerecht zu werden?
- Wie sieht die Nutzung der Lange Straße durch den MIV genau aus und welche Möglichkeiten für eine Reduktion des fließenden und ruhenden Verkehrs können genutzt werden (z.B. Einschränkung des Parksuch- und Durchgangsverkehrs) um Spielraum für eine qualitätsvolle Verbesserung des Straßenraums zu eröffnen?
- Wie kann die Gestaltung und Funktionalität der Lange Straße zur gewünschten Steigerung der Attraktivität und Erreichbarkeit der Nebengassen führen?

Die Entwicklung der Gustav-Rée-Anlage und der Lange Straße sollte daher, wie aus den Fragestellungen hervorgeht, aus Sicht des Entwicklungskonzeptes Innenstadt insgesamt in ihrer Funktionalität betrachtet, ausgerichtet und neugeordnet werden.

## **4. Zusammenfassende Bewertung**

Die städtebaulichen Ziele und Entwicklungspotentiale fordern eine Überarbeitung der verkehrlichen Erschließung im Bereich der Nördlichen Innenstadt. Durch das derzeit laufende wettbewerbliche Vergabeverfahren zur Entwicklung des neuen Quartiers gibt es herausgelöst aus dem ebenfalls derzeit laufenden Entwicklungskonzept Innenstadt die Notwendigkeit, insbesondere die Schnittstellen zwischen bestehender Innenstadt im Bereich Hauptstraße und Lange Straße und der geplanten Entwicklung nördlich der Gustav-Rée-Anlagen so attraktiv zu gestalten, dass die Innenstadt insgesamt als eine Einheit betrachtet und fortentwickelt wird.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Bearbeitet von: Herr Andreas Demny	Tel. Nr.: 82-2308	Datum: 26.06.2013
--	--	----------------------	----------------------

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

Unter diesem Aspekt ist es mit der Entwicklung der Nördlichen Innenstadt erforderlich, im Nahbereich eine deutliche Aufwertung des Straßenraums hinsichtlich Aufenthaltsqualität etc. zu erreichen. Grundsätzlich sind hier mehrere Varianten denkbar, die im Grundsatz alle diese Ziele erreichen können bzw. diesen nahe kommen.

Neben dieser qualitativen, stadtentwicklerischen Betrachtung dürfen die Erreichbarkeit der Innenstadt und die Anknüpfung der Innenstadtbewohner an das übergeordnete Verkehrsnetz nicht außer Acht gelassen werden. Gleiches gilt auch für die Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze insgesamt. In dieser Betrachtung ist der Fokus auf das Verkehrsnetz des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu setzen, da alle Varianten die Situation für Fußgänger und Radfahrer deutlich verbessern und der ÖPNV in seinem Betriebsablauf in gleicher Form wie der MIV betroffen ist.

Aus Sicht der Erreichbarkeit sind alle vier untersuchten Varianten möglich. Die durchschnittlichen Erreichbarkeiten (Wegelängen vom Hauptverkehrsstraßennetz zum Parkhaus) verändert sich durch eine Fußgängerzone in der Gustav-Rée-Anlage nur gering. Einzelne Extremwerte der Wegeverlängerung sind unter dem Aspekt einer dichten Erschließung der Innenstadt mit mehreren Parkhäusern und im Hinblick auf die Gesamtfahrlänge von mehreren Kilometern zu relativieren. Gleiches gilt für die Anwohner, deren Wege sich nur im geringen Umfang verändern. Einzig die Kurzverbindung zwischen den beiden Wohnbereichen Lange Straße und südliche Okenstraße verlängert sich deutlich. Diese Wegebeziehung wird es als Kurzstrecke selten geben, vielmehr handelt es sich um eine „Mitnahme“ auf einem längeren Weg.

Bezüglich der Stellplatzbilanz im öffentlichen Straßenraum im Bereich Lange Straße/Klosterstraße schneiden die Varianten 3 und 4 am Besten ab, da kaum öffentliche Stellplätze im Straßenraum entfallen. In der Variante 1 entfallen sämtliche Kundenparkplätze (29 Plätze) im öffentlichen Raum. Teilweise können diese zu Bewohnerstellplätzen umgewandelt werden, da nur noch Anwohner diesen Bereich befahren dürfen. Insgesamt muss dieser Bilanz aber auch der Zugewinn von ca. 100 Stellplätzen in der neu konzipierten Tiefgarage gegenübergestellt werden.

Ein klares Ausschlusskriterium zur Umsetzung einer Fußgängerzone ist derzeit die Aussage aus dem Verkehrsgutachten von 2010, dass die Abwicklung der Verkehre einschließlich der Verkehre aus der neuen Quartiersentwicklung im Knoten Unionbrücke nicht bzw. nur bei einer deutlichen Vergrößerung der Verkehrsfläche auf der südlichen Rampe (vor der Stadthalle) möglich ist. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bei einer möglichen Durchfahrbarkeit der Gustav-Rée-Anlage die Verkehre einschließlich der neuen Verkehre durch den neuen Komplex abwickelbar sind.

In diesem Zusammenhang ist die Variante 4 als zielführendste Lösung zu sehen, da durch die Unterbindung der West/ – Ostverkehre in der Gustav-Rée-Anlage für die

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

124/13

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Herr Andreas Demny	82-2308	26.06.2013

---

Betreff: Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt

---

sich aufhaltenden Passanten nur aus einer Richtung der motorisierte Verkehr zu erwarten ist. Ein leistungsgerechter Abfluss aus der neu konzipierten Tiefgarage ist aber ohne kritische Belastung des Knotens Unionbrücke möglich. Allerdings sollte bei den Varianten 3 und 4 die heutige Netztrennung von Ost nach West an der Tiefgaragenzufahrt erhalten bleiben, da sonst gegenüber heute zusätzlichen Verkehren auf dieser Beziehung gerechnet werden muss und die Entlastungen in der Gustav-Rée-Anlage deutlich geringer ausfallen würde.

Neuere Entwicklungen zeigen allerdings auch, dass sich die Verkehrsmengen auf der Unionbrücke gegenüber 2010 etwas reduziert haben, so dass eine Untersuchung mit aktuellen Ausgangszahlen zu einem differenzierteren Ergebnis kommen kann. Da eine solche Untersuchung recht aufwändig ist, sollte diese in die Entwicklung des Bahnhofs, wo ebenfalls verschiedene Varianten der Verkehrsführung möglich sind, integriert werden. Außerdem sollten die gemachten Erfahrungen hinsichtlich der Verkehrsentwicklung durch das neue Stadtquartier mit in eine solche Untersuchung einfließen, bzw. sollte in einer solchen Untersuchung mit berücksichtigt werden.

Insgesamt empfiehlt die Verwaltung:

- a) die Gustav-Rée-Anlage zwischen der Hauptstraße bis zur zukünftigen Tiefgaragenzufahrt, die Hauptstraße von der Wasserstraße bis zur Okenstraße und die Lange Straße zwischen Gustav-Rée-Anlage und Lindenplatz zunächst als verkehrsberuhigten Bereich im Sinne der Variante 4 zu entwickeln.
- b) für eine möglichst weitgehende Verkehrsentslastung den Abschnitt der Gustav-Rée-Anlage zwischen Hauptstraße und Lange Straße als Einbahnregelung mit einem Durchfahrverbot von der Hauptstraße her auszuführen.
- c) die Verwaltung zu beauftragen, bei der niveaugleichen Umgestaltung der oben genannten Straßenzüge eine eventuell spätere Ausweisung als Fußgängerzone mit zu berücksichtigen. Die genaue Ausgestaltung wird durch eine entsprechende Freianlagenplanung konkretisiert.
- d) die Verwaltung zu beauftragen, im Rahmen der noch anstehenden Entwicklungen im Bahnhofsbereich eine umfassende Verkehrsuntersuchung durchzuführen, in der auch die Gustav-Rée-Anlage einbezogen werden soll.
- e) dass die langfristige Perspektive der Gustav-Rée-Anlage und der Lange Straße bis zum Lindenplatz im Rahmen der größeren Betrachtungsweise des Entwicklungskonzeptes Innenstadt unter dem Aspekt der Entwicklung des Dreiecks Hauptstraße–Steinstraße–Lange Straße eingebunden wird.