Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

1. Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

2. Beratungsfolge:

	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Planungsausschuss und Verkehrsausschuss	29.09.2014	öffentlich
2. Gemeinderat	13.10.2014	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen: (Kurzübersicht) — Nein ☐ Ja ☒

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit: — Nein ☐ Ja ☒

☒ in voller Höhe ☐ teilweise 1.290.000 €

(Ausbau Fessenbacher Straße 470.000 €,
Ausbau Ortenberger Straße 270.000 €,
Kreisel Ortenberger Straße/
Fessenbacher Straße 375.000 €,
Ausbau Radwegeprogramm 175.000 €)

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto)	1.290.000 €
Objektbezogene Einnahmen./. (Kostenübernahme Land für Deckensanierung)	0 €
Kosten zu Lasten der Stadt (brutto)	1.290.000 €

2. Folgekosten

Personalkosten	0 €
Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der Durchführung der Maßnahme	0 €
Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.	0 €
Jährliche Belastungen	0 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Planungsausschuss und der Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat zu beschließen,

1. den Knoten Ortenberger Straße/Fessenbacher Straße als Kreisverkehrsplatz gemäß der Variante Radschutzstreifen auszubauen;

2. die Fessenbacher Straße gemäß der Variante 1 mit Radschutzstreifen und streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auszubauen;

3. die nördliche Ortenberger Straße entsprechend der Variante 1 mit Radschutzstreifen auszubauen;

4. mit der Straßenbauverwaltung in Verhandlung zu treten, um die Finanzierung der Verbreiterung des Geh- und Radwegs auf der Ostseite der Ortenberger Straße zwischen Hohlgasse und Gärtnerei zu erreichen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient dem strategischen Ziel 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. Die übergeordnete Funktion dieser Straßen sind die Verbindung zwischen Fessenbach und Offenburg sowie zwischen Ohlsbach/Ortenberg und Offenburg. Vor diesem Hintergrund sind sie Hauptverkehrsstraßen. Der Gemeinderat hat am 25.06.2012 (Drucksache-Nr. 048/12) für die zukünftige Gestaltung dieser Straßenzüge bereits folgende Beschlüsse gefasst:

a) Zur Umgestaltung der Fessenbacher Straße soll die „Variante mit Ausbildung von Mittelinseln“ zugrunde gelegt werden.
Eine Entscheidung zur Geschwindigkeitsregelung wurde zurückgestellt.

b) Bei der Umgestaltung der Ortenberger Straße soll eine gesonderte Geh- und Radwegführung auf der Ostseite und eine gestreckte Linienführung der stadteinwärts führenden Fahrspur zugrunde gelegt werden.

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, Stundentakt, Haltestelle zwischen Gebrüder-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

Beschlussvorlage
Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Beziehungen im Fußgängerverkehr	derzeit geringere Bedeutung
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 Manfred-von-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 Anforderungen an die Fessenbacher Straße und die Ortenberger Straße

- Die Ortsteilverbindung Fessenbach – Offenburg bleibt erhalten (dies schließt eine Tempo-30-Zone aus, nicht dagegen eine Tempo-30-Streckenbegrenzung.
- 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 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.

In der nächsten Abbildung ist ein Übersichtsplan mit dem städtebaulichen Konzept dargestellt.

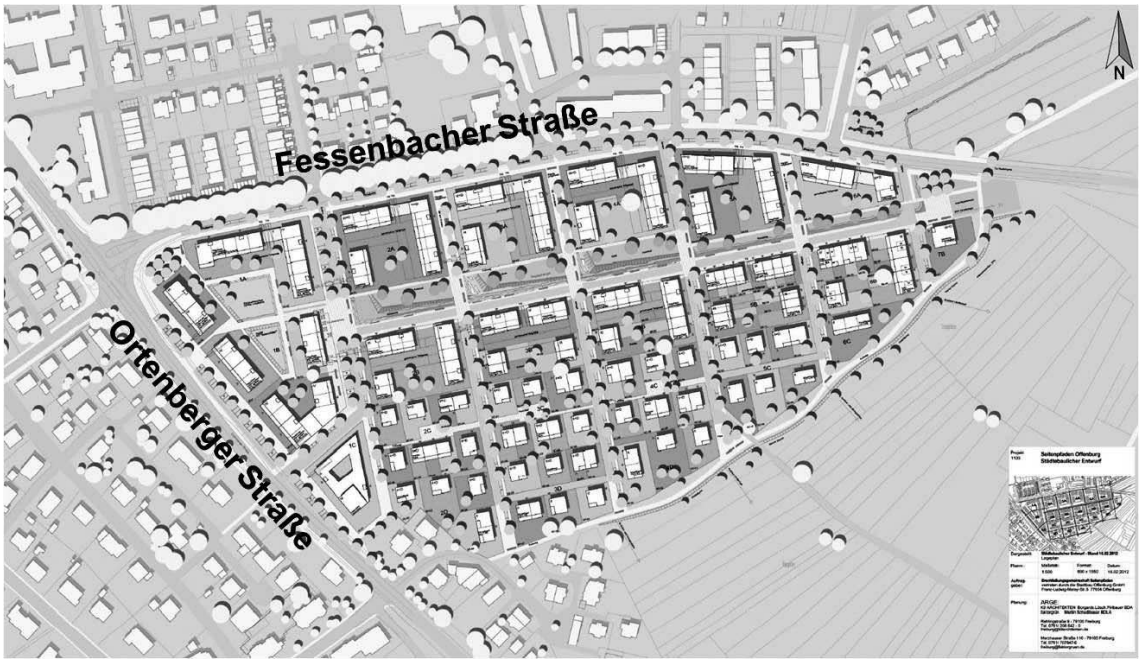
Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Abbildung 1: Übersichtslageplan Baugebiet Seitenpfaden



3. Querschnittsgestaltung in der Fessenbacher Straße

Der Gemeinderat hat in der Sitzung am 25.06.2012 für die Fessenbacher Straße eine Umgestaltung mit Ausbildung von Mittelinseln beschlossen. Dieser Beschluss hat in die weitere Planung für die Fessenbacher Straße (siehe Anlagen 2 ff.) Eingang gefunden. Diese Gestaltung ist dadurch gekennzeichnet, dass an den Stellen, an denen die meisten Fußgänger bzw. Radfahrer queren wollen, Querungshilfen (Mittelinseln) angeordnet sind. Die damit verbundenen Fahrlinienverschwenkungen wirken geschwindigkeitsdämpfend. Hierbei werden mehrere Gestaltungselemente so kombiniert, dass die trennende Wirkung zwischen den Wohngebieten so weit wie möglich reduziert und die Fessenbacher Straße in das Gebiet weitgehend integriert wird. Die Bedürfnisse zum Queren der Fahrbahn, des Aufenthalts und des Kraftfahrzeugverkehrs finden in abgewogener Weise Berücksichtigung. Hierbei, wie auch bei der Querschnittsgestaltung wurden in mehreren Varianten für die Radverkehrsführung die mittlerweile neuen Anforderungen der Straßenverkehrsordnung, die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) zugrunde gelegt.

Beschlussvorlage
Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Die drei Varianten unterscheiden sich für die Fessenbacher Straße folgendermaßen:

Variante 1: Radverkehr auf Hochbordradwegen (bisherige Beschlusslage)
Variante 2: Radverkehr auf Radschutzstreifen auf der Fahrbahn
Variante 3: Radverkehr auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn

Die Variante 1 (bisherige Beschlusslage) mit Hochbordradwegen ist nach der erfolgten Novellierung der Straßenverkehrsordnung nicht mehr umsetzbar und wird im Folgenden nicht mehr weiter betrachtet. Insofern ist nur eine Abwägung zwischen der Variante 2 und 3 möglich.

Diese Varianten müssen im Zusammenhang mit der Radverkehrsführung in der Ortenberger Straße zwischen dem neuen Kreisel und dem Kreisverkehrsplatz Ortenberger Straße / Moltkestraße sowie dem neuen Kreisverkehrsplatz diskutiert werden, weil hier gegenseitige Abhängigkeiten bestehen.

<u>Geschwindigkeitsregelung in der Fessenbacher Straße</u>
Für die Fessenbacher Straße innerhalb des bebauten Bereiches ergeben sich grundsätzlich folgende Ansätze bezüglich der Geschwindigkeitsregelungen, die geprüft werden müssen:

a) Beibehaltung der heutigen Regelung mit Tempo 50
b) Tempo 40
c) Tempo 30
d) Tempo-30-Zone (durch übergeordnete Funktion ausgeschlossen)

Die Vor- und Nachteile dieser einzelnen Regelungen werden im Folgenden dargestellt. Ein Kriterium für die Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist auch die lärmmindernde Wirkung. Ein weiteres Kriterium sind die Konsequenzen für den Radverkehr. Der Busverkehr ist von der Geschwindigkeitsregelung nur gering betroffen.

3.1 Tempo 50

Die Beibehaltung der heutigen Tempo-50-Regelung würde hinsichtlich der Verkehrssicherheit, Lärmentwicklung und städtebaulichen Integration der Straße keine Verbesserung ermöglichen. Die Trennwirkung der Straße zwischen den beiden benachbarten Wohngebieten wäre groß, aber durch die vorgesehenen Querungshilfen in der Auswirkung schon gemindert.

Beschlussvorlage
Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

3.2 Tempo 40

Bei Tempo 40 sind regelmäßig (V_{85}) Geschwindigkeiten um 45 km/h und mehr zu erwarten. Bei Tempo 40 oder 50 soll der Radverkehr vom Kfz-Verkehr separiert geführt werden: auf der Fahrbahn auf Radstreifen oder – bei beengten Verhältnissen – auf Schutzstreifen. Hinsichtlich der Lärmsituation würde sich eine Tempo-40-Regelung günstiger auf die umliegende Wohnbebauung auswirken, als die heutige Tempo-50-Beschränkung (vgl. Planungsausschuss am 19.03.2012, Drucksache-Nr. 010/12, Kapitel 8, Schalltechnische Untersuchung (Ingenieurbüro IMA Richter & Röckle, Freiburg): „… Bei einer Beschränkung von 50 km/h auf 40 km/h ist eine Reduzierung der Lärmimmissionen um 1,2 dB(A) möglich. …").

3.3 Tempo 30

Eine Tempo-30-Regelung würde hinsichtlich der Verkehrssicherheit, Lärmentwicklung und städtebauliche Integration der Straße eine deutliche Verbesserung bedeuten.

Bei Tempo 30 kann (muss aber nicht) dem Radverkehr auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen angeboten werden. Die Frage zwischen rechts-vor-links oder Vorfahrt entscheidet sich im Wesentlichen an der Bedeutung des Straßenzuges für die Kfz-Netzfunktion, für Radverkehr und für ÖPNV sowie den daraus abzuleitenden Verkehrsqualitäten. Ein weiterer Aspekt für die Beurteilung von rechts-vor-links oder Vorfahrt ist die Stärke des Verkehrs von rechts.

Im vorliegenden Fall der Fessenbacher Straße hat die Straße eine Verbindungsfunktion und die Radwege weisen die Funktion von Hauptradwegen (Schulradwege) auf. Dies würde für eine bevorrechtigte Vorfahrtsregelung sprechen. Es ist kein starker Busverkehr (</= 15 min-Takt) vorhanden. Die von rechts einmündenden Straßen sind gut erkennbar und weisen kein allzu großes Verkehrsaufkommen auf.

Hinsichtlich der Lärmsituation würde sich eine Tempo-30-Regelung günstiger auf die umliegende Wohnbebauung auswirken, als die heutige Tempo-50-Beschränkung oder eine Tempo-40-Beschränkung (vgl. Planungsausschuss am 19.03.2012, Drucksache-Nr. 010/12, Kapitel 8, Schalltechnische Untersuchung (Ingenieurbüro IMA Richter & Röckle, Freiburg): „… Bei einer Beschränkung von 50 km/h auf 30 km/h ist eine Reduzierung der Lärmimmissionen um 2,5 dB(A) möglich. …"). Eine Beschränkung auf 30 km/h würde einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Die Fessenbacher Straße ließe sich sehr gut als städtische Straße in den Gesamtkontext der beiden benachbarten Wohngebiete integrieren.

Beschlussvorlage
Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

3.4 Tempo-30-Zone

Bei einer Tempo-30-Zonen-Regelung könnten entsprechend der neuen Regelungen der Straßenverkehrsordnung keine Radwege, Radstreifen oder Schutzstreifen eingerichtet werden. Der Radverkehr wäre im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. EineTempo-30-Zone hätte zur Folge, dass an den Einmündungen und Kreuzungen künftig für den Kfz- und Radverkehr rechts-vor-links gilt. Damit könnte das gewünschte Geschwindigkeitsniveau auf der Fessenbacher Straße voraussichtlich stabilisiert werden und die für die Tempo-30-Regelung genannten Vorteile bezüglich Verkehrssicherheit und Lärm noch untermauert werden. Allerdings spricht der sehr deutliche Unterschied bezüglich der Verkehrsmengen In der Fessenbacher Straße und den anderen einmündenden Straße eher dagegen. Die gegebene Netzfunktion dieser Straßen für den Kfz-Verkehr schließt eine Tempo-30-Zone allerdings aus.

3.5 Wertung der Varianten und Empfehlung zur Umsetzung

Die Verwaltung hat mehrere in diesen Fragen qualifizierte Büros und Institutionen um eine Empfehlung bezüglich der Verkehrsregelung in der Fessenbacher Straße gebeten. Aufgrund dieser Anfrage empfiehlt der ADAC Südbaden eine Tempo-30-Regelung entlang des Baugebiets Seitenpfaden ohne eine Präferenz für eine Streckenbegrenzung oder Zonenregelung auszusprechen. Das Büro von Prof. Topp spricht sich für die Einrichtung einer Tempo-30-Zonen-Regelung mit dem Radverkehr als Mischverkehr auf der Fahrbahn und einem nicht benutzungspflichtigen Radweg im Seitenraum aus. Der ADFC Baden-Württemberg bevorzugt eine 30 km/h-Streckenbegrenzung ohne Vorfahrtsänderung.

Die Fessenbacher Straße erhält mit der Bebauung auf der Südseite, den damit verbundenen Zuwegungen zu den Tiefgaragen der Gebäude und den wiederkehrenden Mittelinseln als Querungshilfen einen städtischen Charakter. Die Verwaltung empfiehlt in Übereinstimmung mit der Polizeidirektion unter Berücksichtigung der vorgenannten Vor- und Nachteile sowie der angeführten Empfehlung der externen Einrichtungen die Einrichtung einer Tempo-30-Streckenbegrenzung und Radschutzstreifen auf der Fahrbahn. Durch die Radschutzstreifen kann dem Radverkehr ein gesicherter Raum auf der Fahrbahn angeboten werden. Des Weiteren unterstützt die verbleibende Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr die Einhaltung der vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkung. Mit dieser Regelung und der baulichen Gestaltung der Fessenbacher Straße kann den Anforderungen an diesen Straßenraum (Verkehrssicherheit, Lärmentwicklung, städtebauliche Integration) am zweckmäßigsten Rechnung getragen werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

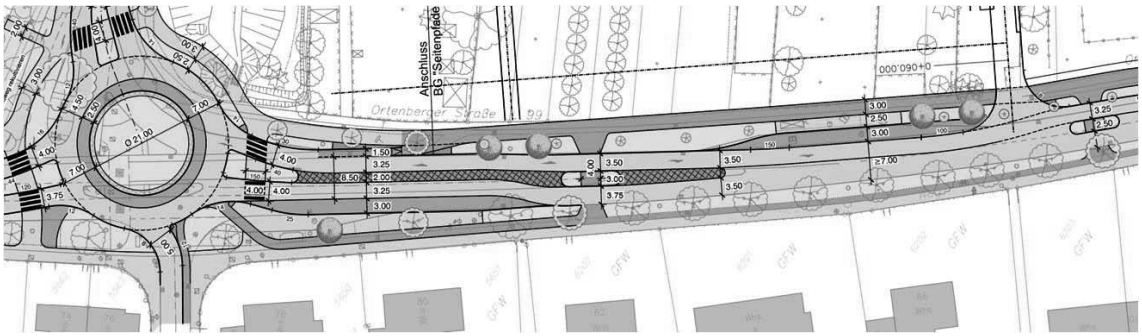
Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

4. Umgestaltung der Ortenberger Straße

Bei der Umgestaltung der Ortenberger Straße wurde angestrebt, möglichst viele Bestandteile des heutigen Querschnitts beizubehalten. So sollen im Abschnitt südlich der Fessenbacher Straße auf der Westseite der Gehweg, der Radweg, der Grünstreifen sowie Großteile der heutigen Fahrbahn beibehalten werden (siehe Abbildung 2). Auf der Ostseite soll ein gegenläufiger gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Ostseite mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen werden, der durch einen Grünstreifen von der Ortenberger Straße abgetrennt wird. Die Fahrbahnstreifen mit einer Breite von 3,25 m werden durch einen 2,0 bis 2,5 m breiten überfahrbaren Mittelteiler getrennt. Da dieser Bereich sich noch unmittelbar am Beginn der Ortsdurchfahrt befindet, erscheint es zweckmäßig und richtig, den Radverkehr hier noch im Seitenraum zu führen und nicht auf die Fahrbahn zu nehmen. Dies geschieht erst dann im unmittelbaren Bereich vor dem neuen Kreisverkehrsplatz. Auf die innerstädtische Situation wird durch den Mittelteiler vorbereitet. Die Bushaltestellen werden geringfügig verlegt und barrierefrei ausgebaut.

Die Planung wurde einem externen Sicherheitsaudit unterzogen. Die sich daraus ergebenden Empfehlungen sind in dem Entwurf berücksichtigt.

Abbildung 2: Lageplanauszug Ortenberger Straße, südlich der Fessenbacher Straße



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Für den nördlichen Teil der Ortenberger Straße zwischen Fessenbacher Straße und Moltkestraße kann der bestehende Radweg auf der Ostseite als benutzungspflichtiger Radweg entsprechend der Novellierung der Straßenverkehrsordnung nicht aufrecht erhalten bleiben. Für die Radverkehrsführung gibt es entsprechend zur Fessenbacher Straße zwei Varianten:

Variante 1: Radverkehr auf Radschutzstreifen auf der Fahrbahn
Variante 2: Radverkehr auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn

Die Variantendiskussion hierzu wird gemeinsam mit den Darstellungen für die Fessenbacher Straße zu einem späteren Zeitpunkt in der Vorlage (Kapitel 6) geführt.

Abbildung 3: Lageplanauszug Ortenberger Straße, nördlich der Fessenbacher Straße (Variante Radschutzstreifen)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Mit Hilfe der vorgenannten Umgestaltungsmaßnahmen (Mittelteiler und Radverkehrsführung) entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) im Zuge der Ortenberger Straße und der künftigen beidseitigen Bebauung kann der innerstädtische Charakter des Straßenzuges bei beiden Varianten deutlich mehr betont und die neuen Anforderungen aus der Straßenverkehrsordnung erfüllt werden. Zudem wird das Queren für Fußgänger und Radfahrer durch zusätzliche Querungshilfen erleichtert.

Die Ortenberger Straße wird dennoch weiterhin die Funktion einer regionalen Durchgangsstraße erfüllen. Insofern ist die Beibehaltung der heute geltenden maximalen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen. Der südliche Teil der Ortenberger Straße ist stark geprägt durch den Charakter der Ortseinfahrt und eines relativ niedrigen Fußgängeraufkommens. Der neue Kreisverkehrsplatz bildet den Auftakt für den städtischen Straßenraum. Insofern wird der Radverkehr südlich des neuen Kreisels wie bisher in den Seitenlagen der Straße geführt.

5. Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes am Knoten Ortenberger Straße / Fessenbacher Straße

Damit eine ausreichende Leistungsfähigkeit für alle Straßenäste an diesem Knoten sowie ein weitgehend ungestörter Verkehrsfluss an diesem Knotenpunkt gewährleistet ist, soll ein Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 35 m eingerichtet werden. Die Gestaltungselemente entsprechen im Wesentlichen denen des Kreisels am Knoten Ortenberger Straße / Moltkestraße, wobei der Kreiseldurchmesser etwas größer ist. Der Fahrstreifen im Kreisel wird eine Breite von 4,5 m aufweisen. Zusätzlich wird innenliegend ein überfahrbarer Pflasterring mit einer Breite von 2,5 m vorhanden sein, so dass auch Lastzüge den Kreisel befahren können. Der Radverkehr wird im Kreisel auf der Fahrbahn geführt, wie dies die Richtlinien für innerstädtische Kreisverkehrsanlagen vorsehen.

Allerdings besteht für den Radverkehr auch die Möglichkeit, die umlaufenden Wege außerhalb des Kreisels zu benutzen. Der Radverkehr hat beim Queren der Fahrbahnen parallel zu den Fußgängerüberwegen keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr. Die Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn kann im vorliegenden Fall entsprechend den Richtlinien erfolgen, während es im Falle des Kreisels Südring/Platanenallee aufgrund der benachbarten Schulen, des Strandbades und den Veranstaltungen auf dem nahen Messegelände mit ihren außergewöhnlich stark schwankenden Zielverkehrsaufkommen nicht empfehlenswert erschien. Die Manfred-von-Richthofen-Straße behält ihre Einbahnrichtung bei und kann vom Kreisel aus angefahren werden (siehe Abbildung 4).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

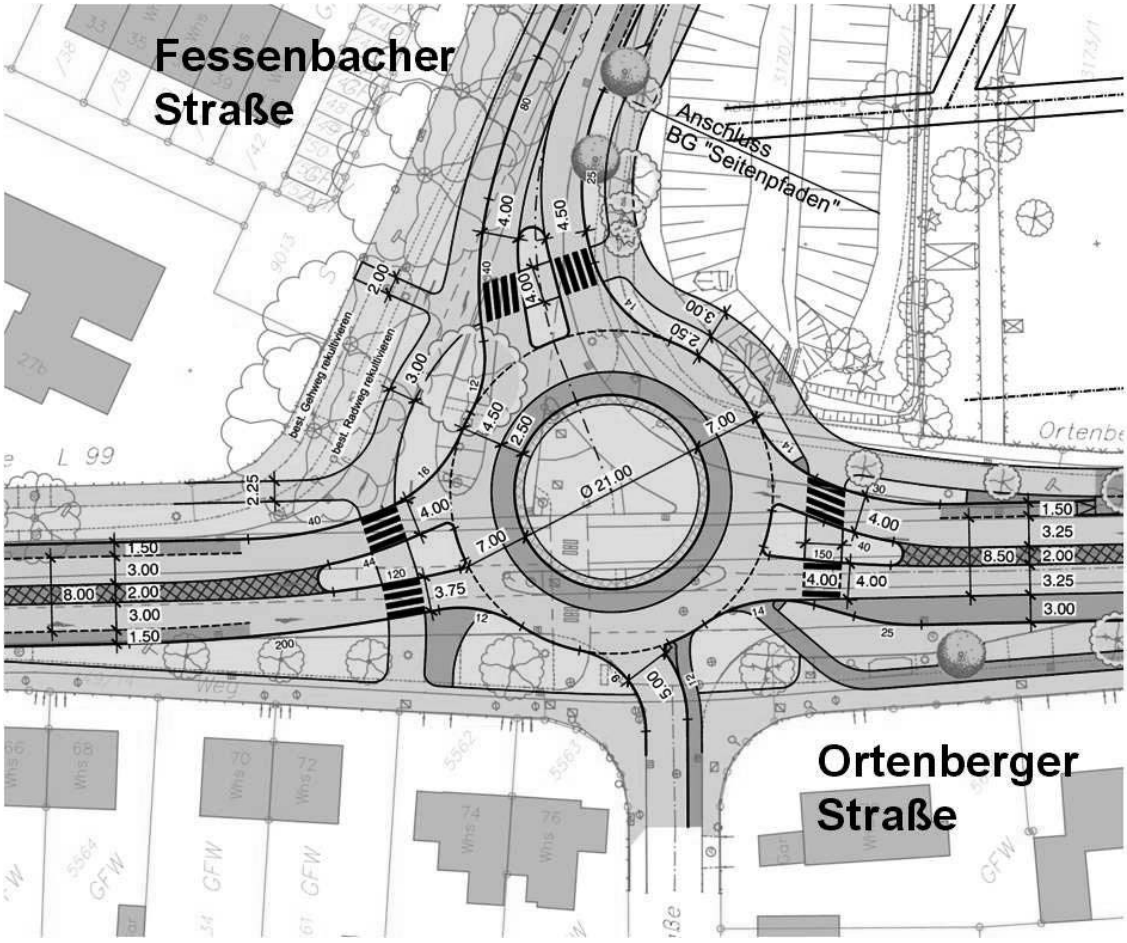
Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Die Führung des Radverkehrs in der Fessenbacher Straße und Ortenberger Straße wirkt sich in Randbereichen auch auf einzelne Elemente des Kreisverkehrsplatzes aus.

Die Planung wurde einem externen Sicherheitsaudit unterzogen. Die sich daraus ergebenden Empfehlungen sind in dem Entwurf berücksichtigt.

Abbildung 4: Lageplanauszug Kreisverkehrsplatz
(Variante Radschutzstreifen)



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

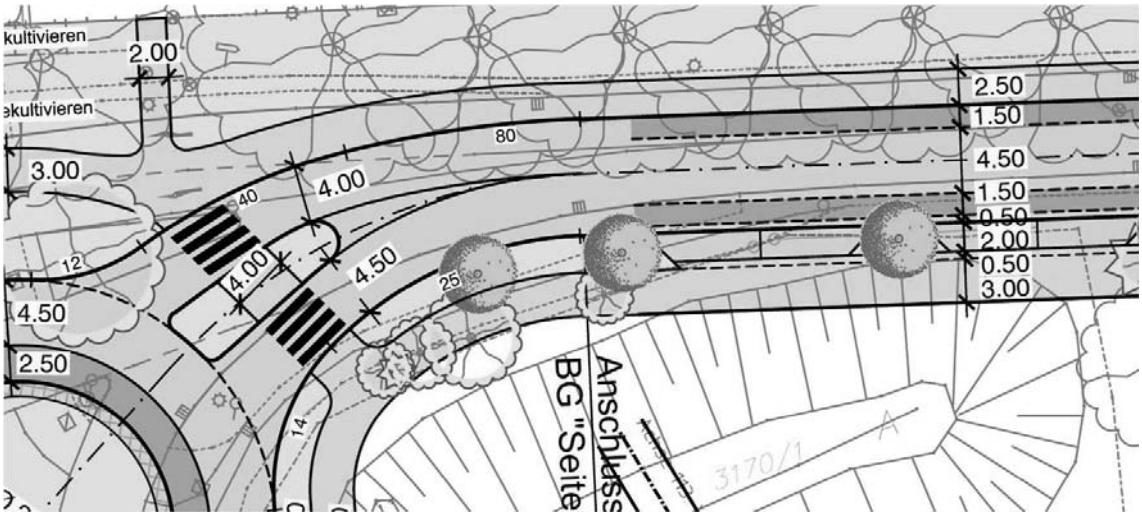
6. Variantendiskussion zur Radverkehrsführung in der Fessenbacher Straße und der nördlichen Ortenberger Straße

6.1 Variante 1: Führung auf Radschutzstreifen

Bei Variante 1 ist die Führung des Radverkehrs auf beidseitigen Schutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,5 m (Regelmaß) auf der Fahrbahn vorgesehen. Schutzstreifen kommen zum Einsatz, wenn der Straßenquerschnitt den Platz für die breiteren Radfahrstreifen nicht hergibt. Schutzstreifen dürfen im Bedarfsfall vom Kraftfahrzeugverkehr unter Beachtung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr überfahren werden. Für die Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr stünden dann 4,5 m als Breite zur Verfügung. Dies entspricht der Situation in der Durbacher Straße in Rammersweier, allerdings sind dort aufgrund der beengten Fahrbahnbreite die Schutzstreifen nur 1,25 m (Ausnahme Mindestmaß) breit. Da auf der südlichen Seite der Fessenbacher Straße ein Längsparkstreifen vorgesehen ist, muss dort zusätzlich ein Sicherheitsraum zum Schutzstreifen mit einer Breite von 0,5 m eingerichtet werden.

Bei dieser Variante würde auf der Südseite der Fessenbacher Straße der bisher vorgesehene 2,0 m breite Grünstreifen zwischen den Längsparkständen und dem Gehweg entfallen.

Abbildung 5: Lageplanauszug Fessenbacher Straße, Variante 1



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

In der Fortsetzung der Fessenbacher Straße würde sich die Gestaltung wie in den nachfolgenden Planauszügen darstellen.

Die Planung wurde einem externen Sicherheitsaudit unterzogen. Die sich daraus ergebenden Empfehlungen sind in dem Entwurf berücksichtigt.

Abbildung 6: Lageplanauszug Fessenbacher Straße, Abschnitt 1

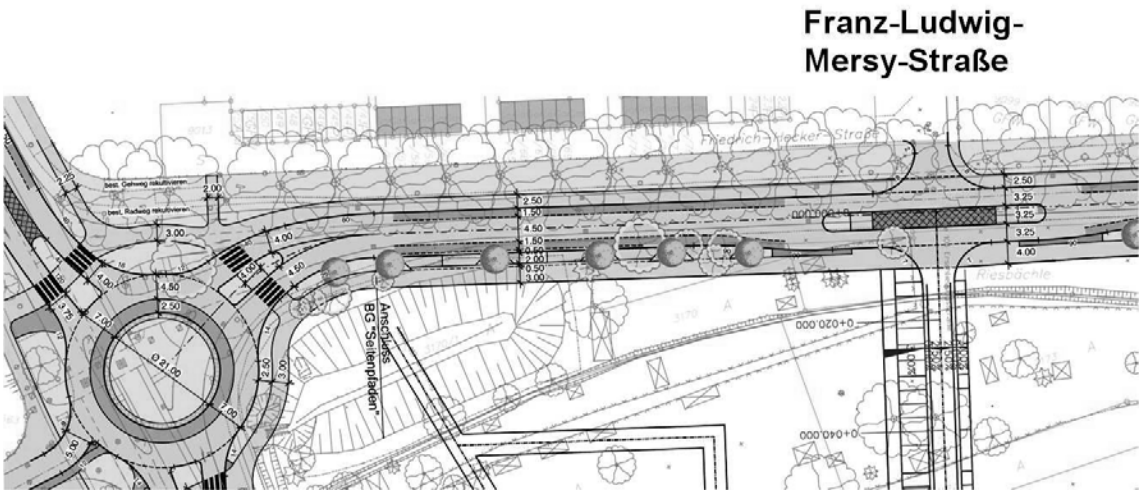
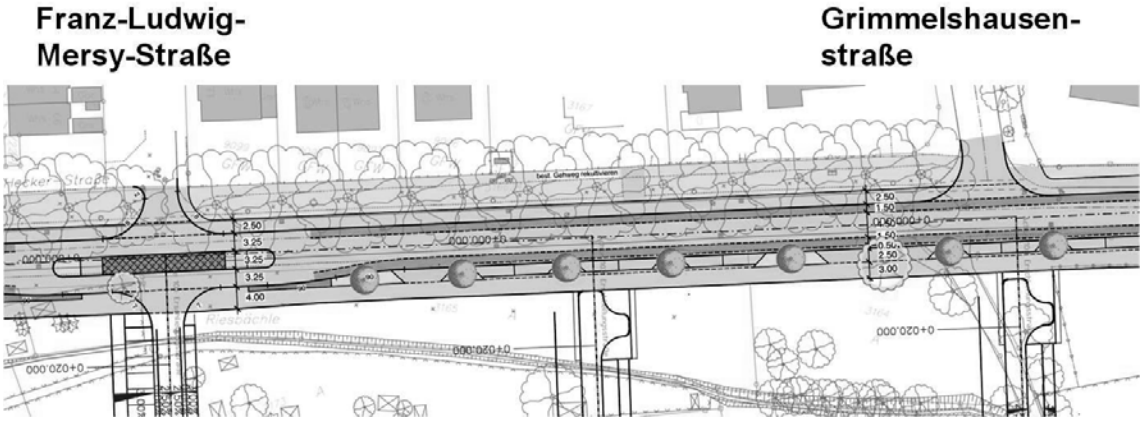


Abbildung 7: Lageplanauszug Fessenbacher Straße, Abschnitt 2



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Abbildung 8: Lageplanauszug Fessenbacher Straße, Abschnitt 3

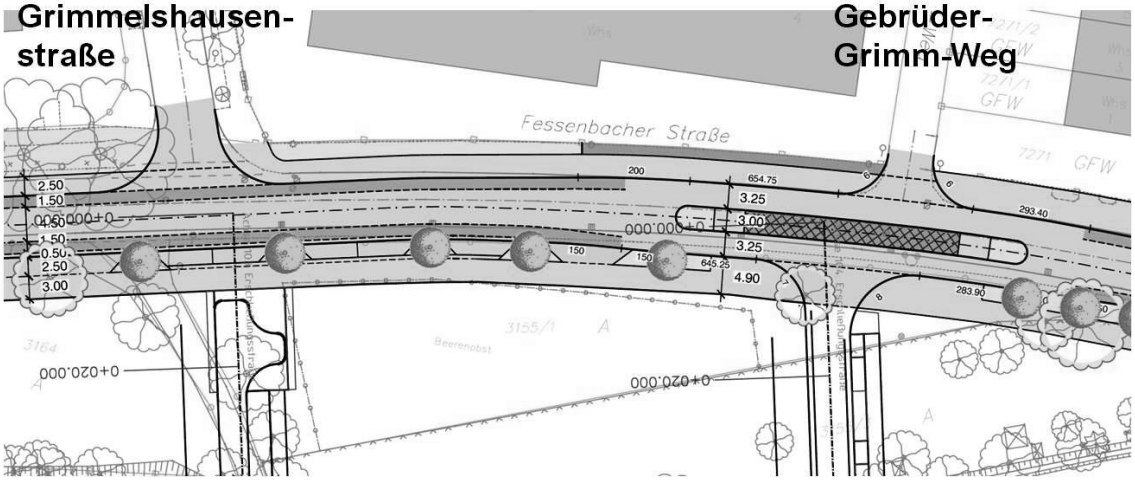
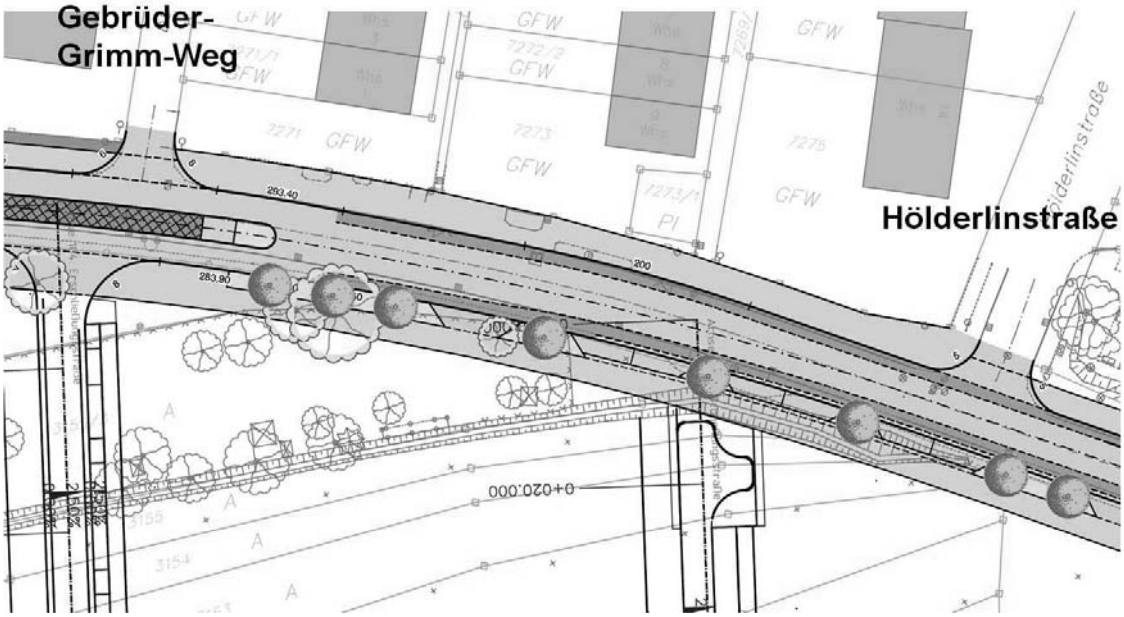


Abbildung 9: Lageplanauszug Fessenbacher Straße, Abschnitt 4



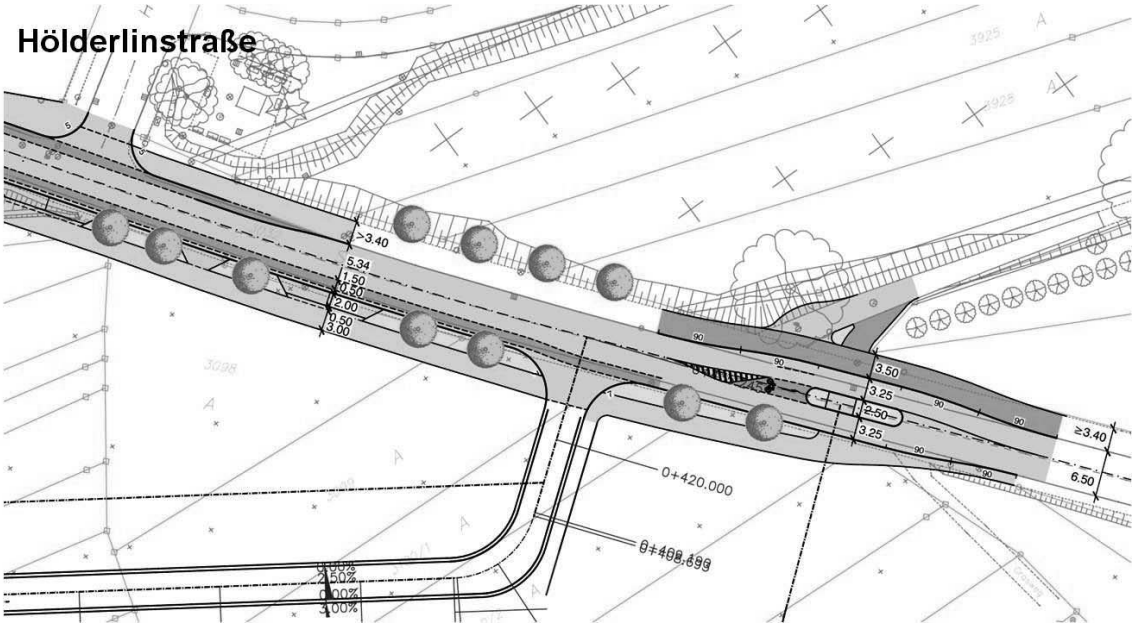
Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Abbildung 10: Lageplanauszug Fessenbacher Straße, Abschnitt 5



Es wäre folgerichtig, dass bei dieser Radwegführung in der Fessenbacher Straße auch in der nördlichen Ortenberger Straße der Radverkehr mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt würde. Unter Berücksichtigung der stärkeren Verkehrsfunktion der Ortenberger Straße wäre es richtig, jeweils neben den 1,5 m breiten Schutzstreifen einen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,0 m vorzusehen (Abbildung 11). Die beiden Fahrstreifen sollen dann zur besseren städtebaulichen Integration der Straße mit einem überfahrbaren gepflasterten Mittelteiler mit einer Breite von 2,0 m getrennt werden. Durch die damit verbundene optische Wirkung könnte die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nachdrücklich unterstützt werden. Der bisher bestehende, sehr schmale Hochbordradweg auf der Ostseite würde zum Schutz der Bäume entsiegelt und dem Grünstreifen zugeschlagen.

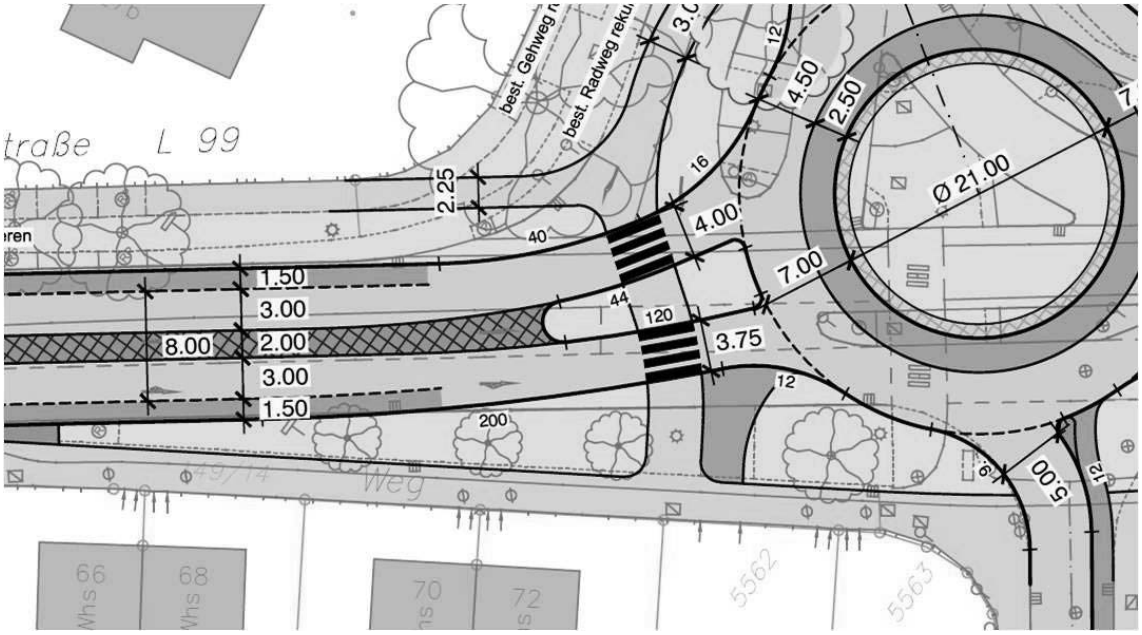
Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Abbildung 11: Lageplanauszug Ortenberger Straße, Variante 1



6.2 Variante 2: Führung auf Radfahrstreifen

Bei Variante 2 ist die Führung des Radverkehrs auf beidseitigen Radfahrstreifen mit einer Breite von jeweils 1,85 m (Regelmaß) auf der Fahrbahn vorgesehen. Der Einsatz von Radfahrstreifen soll entsprechend den Richtlinien die Regel sein, wenn der Straßenquerschnitt den Platz hierfür bietet. Radfahrstreifen dürfen im Regelfall vom Kraftfahrzeugverkehr nicht überfahren werden, es sei denn zum Beispiel zum Anfahren dahinter liegender Stellplätze. Für die Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr stünde eine Breite von 5,9 m zur Verfügung. Da auf der südlichen Seite der Fessenbacher Straße ein Längsparkstreifen vorgesehen ist, muss dort ein Sicherheitsraum zum Schutzstreifen mit einer Breite von 0,5 m eingerichtet werden.

Bei dieser Variante würde auf der Südseite der Fessenbacher Straße der bisher vorgesehene 2,0 m breite Grünstreifen zwischen den Längsparkständen und dem Gehweg ebenfalls entfallen. Die Breite der beidseitigen Gehwege würde 2,0 m bzw. 2,4 m betragen.

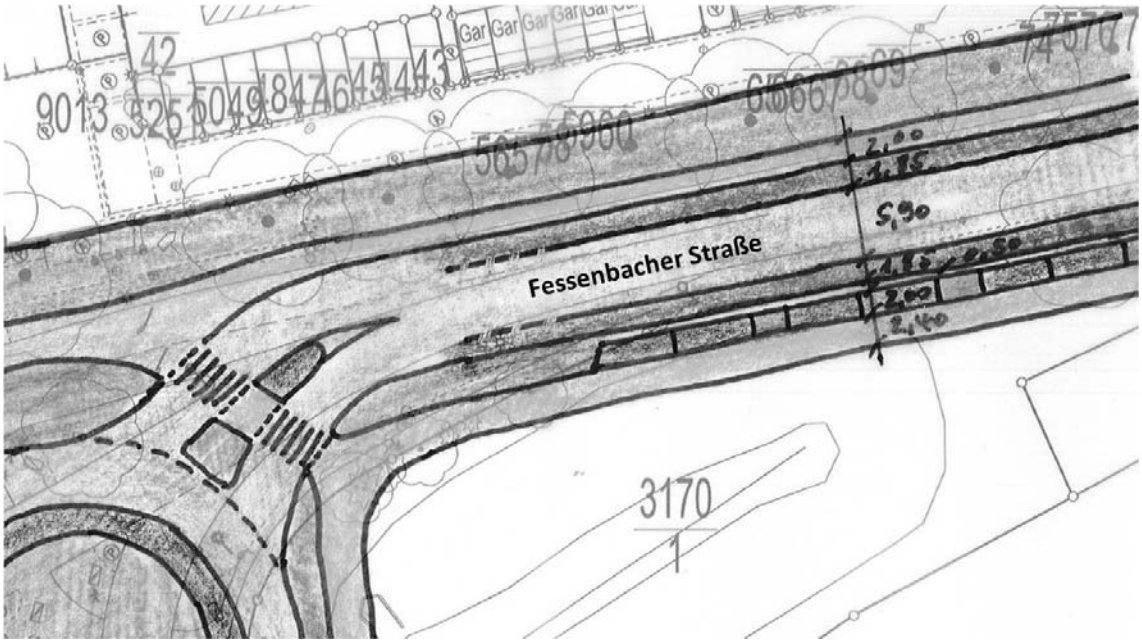
Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Abbildung 12: Lageplanauszug Fessenbacher Straße, Variante 2



Bei dieser Variante wäre es konsequent, dass bei der aufgezeigten Radwegführung in der Fessenbacher Straße auch in der nördlichen Ortenberger Straße der Radverkehr mittels Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt würde. Unter Berücksichtigung der stärkeren Verkehrsfunktion der Ortenberger Straße wäre es richtig, jeweils neben den 1,85 m breiten Radfahrstreifen einen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,0 m vorzusehen (Abbildung 13). Die beiden Fahrstreifen sollen dann entsprechend der Variante 2 zur besseren städtebaulichen Integration der Straße mit einem überfahrbaren gepflasterten Mittelteiler mit einer Breite von 1,3 m getrennt werden. Durch die damit verbundene optische Wirkung könnte die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nachdrücklich unterstützt werden. Der bisher bestehende, sehr schmale Radweg auf der Ostseite würde zum Schutz der Bäume entsiegelt und dem Grünstreifen zugeschlagen.

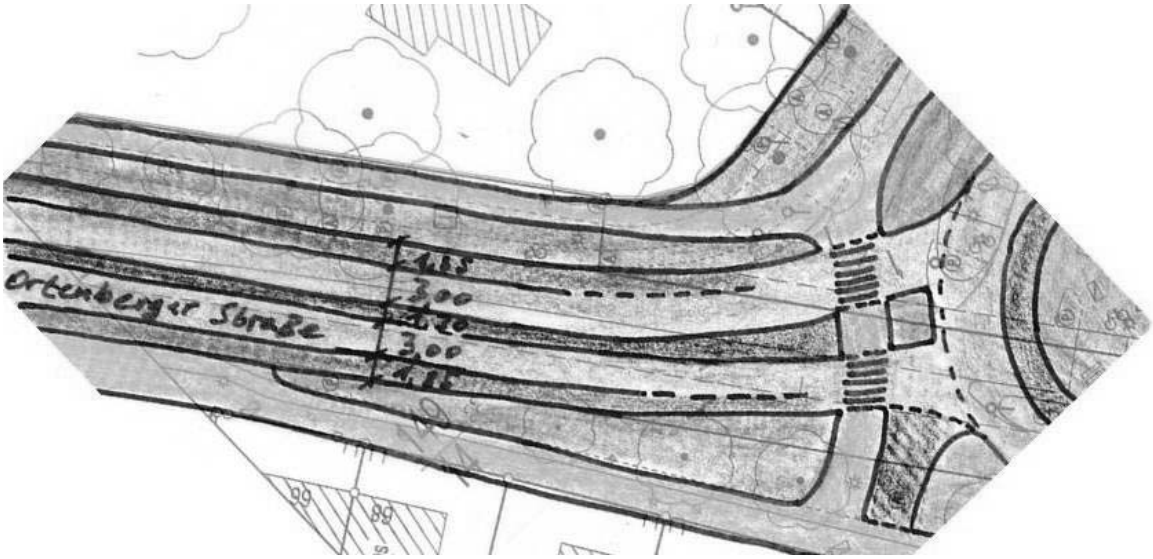
Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Abbildung 13: Lageplanauszug Ortenberger Straße, Variante 2



7. Baumpflanzungen

Wie bereits in der Beratung zum Bebauungsplan Seitenpfaden ausgeführt, müssen im zukünftigen Bereich des öffentlichen Straßenraums entlang der Fessenbacher Straße und Ortenberger Straße insgesamt voraussichtlich 33 Bäume gefällt werden. Mit den im Rahmen des Straßenentwurfs entstehenden Grünflächen im Bereich des zukünftig öffentlichen Straßenraums der Fessenbacher Straße und Ortenberger Straße können unter Berücksichtigung der erforderlichen Sichtdreiecke 26 (bei Tempo 50) bis 32 (bei Tempo 30) neue Bäume gepflanzt werden. Hinzu kämen noch vier weitere neue Baumquartiere im Bereich des Kalbsbrunnens zwischen der Böschung des neuen Rückhaltebeckens und dem dortigen Gehweg. Im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplans für das Baugebiet Seitenpfaden, der auch die Straßenflächen umfasst, wurden diese entfallenden und neu zu pflanzenden Bäume im Zuge der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen bereits berücksichtigt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

8. Zusammenfassung und Beschlussvorschlag für den Bereich der Äußeren Erschließung des Baugebiets Seitenpfaden

Die Fessenbacher Straße soll als eine in das Wohngebiet integrierte Verkehrsstraße ausgebildet werden und eine verkehrsgerechte Lösung für den Fuß- und Radverkehr bieten. Dies kann in einem hohen Maße und am besten bei der Variante 1 durch die vorgeschlagene Gestaltung mit Mittelinseln bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Verbindung mit beidseitigen Radschutzstreifen erreicht werden. Die Kosten für den städtischen Haushalt würden sich entsprechend einer Kostenschätzung mit Preisstand 2014 auf ca. 600.000 Euro belaufen. Damit liegen die Kosten um etwa 130.000 Euro über dem bisherigen Ansatz. Dies ist zurückzuführen auf die Einrichtung der Radschutzstreifen infolge der Änderung der Straßenverkehrsordnung und die damit erforderliche 2,0 m breitere Straßenfläche gegenüber der bisherigen Planung. Damit kann eine erhebliche Verbesserung für den Radverkehr erzielt werden. Von daher ist es folgerichtig die Mehrkosten über den Haushaltsansatz Ausbau Radverkehr zu finanzieren.

Die Empfehlung zur Einrichtung von Schutzstreifen in der Fessenbacher Straße fällt vor dem Hintergrund, dass dort aufgrund der verbleibenden optischen Fahrbahnbreite von 4,5 m die vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung eher eingehalten wird als bei einer Fahrbahnbreite von 5,9 m bei Variante 2. Des Weiteren kann bei der Variante 1 auf der Südseite der Fessenbacher Straße ein breiterer Gehweg angeboten werden. Es ist sinnvoll, in einer Radwegachse möglichst ein einheitliches Angebot von Radverkehrsanlagen vorzusehen, damit sich die Verkehrsteilnehmer nicht ständig auf eine neue Verkehrssituation einstellen müssen. So ist bei dieser Entscheidung die Fortsetzung in der Ortenberger Straße in Richtung Innenstadt mit zu betrachten. Auch dort bietet sich aufgrund der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite der Einsatz von Radschutzstreifen eher an als die Einrichtung von Fahrradstreifen, die dann nur noch ein sehr schmales Pflasterband in der Fahrbahnmitte übrig ließen. Auch in der weiteren Fortsetzung der Ortenberger Straße ist der Einsatz von Radschutzstreifen zu erwarten. Die vorgesehenen Maßnahmen in der Ortenberger Straße nördlich des Knotens mit der Moltkestraße im Zuge der ersten Maßnahmenachse des Fahrradförderprogramms V wird in der Sitzung des Verkehrsausschusses im November 2014 vorgestellt.

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 und durch den vorgeschlagenen überfahrbaren gepflasterten Mitteiler optisch besser ins Stadtbild integriert.

Die Kosten für den städtischen Haushalt belaufen sich entsprechend einer Kostenschätzung mit Preisstand 2014 auf ca. 170.000 Euro für den südlichen Ast und auf etwa 100.000 Euro für den nördlichen Ast. Für den Ausbau der Ortenberger Straße sind bisher im Haushalt 270.000 Euro berücksichtigt. Unter Berücksichtigung des

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

Ausbaus der Fessenbacher Straße und des neuen Kreisverkehrsplatzes mit einer geänderten Radverkehrsführung und der Realisierung der Radwegachse Rammersweierstraße – Wilhelmstraße – Ortenberger Straße bis zum Kreisel am Knoten Ortenberger Straße/Moltkestraße erscheint es nur konsequent, den letzten fehlenden Straßenabschnitt mit auszubauen.

Die Ausbildung eines Kreisverkehrsplatzes bei der Einmündung der Fessenbacher Straße in die Ortenberger Straße samt des südlich liegenden Zufahrtsastes bilden den Auftakt der Einfahrtsstraße in den städtischen Stadt- und Verkehrsraum mit seinen Straßen- und Verkehrselementen zur Gewährleistung eines stadtverträglichen Verkehrs.

Die Gesamtkosten des Kreisverkehrs für den städtischen Haushalt belaufen sich entsprechend einer Kostenschätzung mit Preisstand 2014 auf ca. 420.000 Euro (bisheriger Haushaltsansatz 375.000 Euro, damit Mehrkosten von 45.000 Euro). Auch diese Mehrkosten sind im Wesentlichen auf die Änderungen und Verbesserungen der Radverkehrsführung zurückzuführen. Somit sollen auch diese Mehrkosten über den Haushaltsansatz Ausbau Radverkehr finanziert werden.

Entsprechend des Haushaltsbeschlusses ist vorgesehen, dass die Realisierung der oben genannten Umgestaltungsmaßnahmen inklusive Kreisverkehr in den Jahren 2016/2017 erfolgen kann. Die erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 175.000 Euro werden über die Haushaltsstelle Ausbau Radverkehr finanziert.
Die Verwaltung empfiehlt, den Knoten Ortenberger Straße/Fessenbacher Straße als Kreisverkehrsplatz auszubauen und die Radverkehrsführung in der Fessenbacher Straße und in der nördlichen Ortenberger Straße entsprechend der Variante 1 vorzusehen.

Übersicht der Kosten:

Streckenabschnitt	Haushaltsansatz	Kosten nach Bauentwurf	Differenz
Fessenbacher Straße	470.000 Euro	600.000 Euro	+ 130.000 Euro
Kreisverkehrsplatz	375.000 Euro	420.000 Euro	+ 45.000 Euro
Ortenberger Straße	270.000 Euro	270.000 Euro	0 Euro
Summe	1.115.000 Euro	1.290.000 Euro	+ 175.000 Euro

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

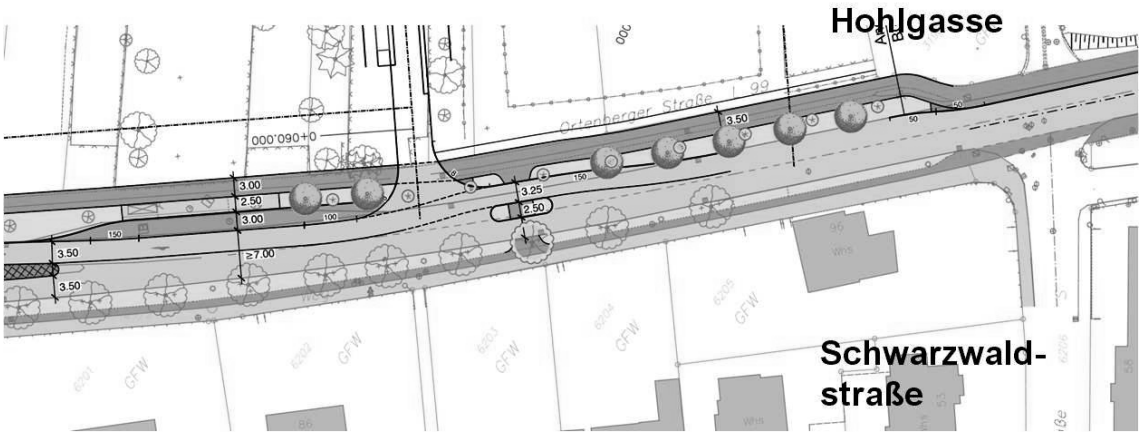
Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

9. **<u>Verbreiterung des östlichen Radwegs in der südlichen Ortenberger Straße zwischen der Hohlgasse und der Gärtnerei</u>**

Zusätzlich zur bisher diskutierten äußeren Erschließung des Neubaugebietes Seitenpfaden erscheint es zweckmäßig, nachstehend den weiteren Abschnitt der südlichen Ortenberger Straße bis zum Ortsende in Richtung Ortenberg zu betrachten.

Im Zuge der Aufsiedlung des Baugebiets Seitenpfaden mit dem neuen Straßenanschluss an die Ortenberger Straße fordert die Straßenbauverwaltung die Verlegung des Beginns der Ortsdurchfahrt auf Höhe der Gärtnerei. Diese Forderung ist durchaus berechtigt und hätte eigentlich schon mit der Erschließung der Hohlgasse von der Straßenbauverwaltung gestellt werden können. Die Stadt beabsichtigt dieser Forderung zuzustimmen, erwartet aber, dass wie bereits oben erwähnt zum einen die erforderliche Deckensanierung in diesem Bereich durch die Straßenbauverwaltung noch finanziell übernommen wird, wie dies in der Regel auch üblich ist. Dies hat die Straßenbauverwaltung auch bereits zugesagt (siehe nachfolgende Darstellung).

Abbildung 14: Lageplanauszug Ortenberger Straße Süd Abschnitt 2
(Bereich der Deckensanierung)



In gleicher Weise ist es üblich, dass die Verkehrsanlage auf den Stand der Technik gebracht wird. Dies bedeutet, dass die Radwegbreite des östlichen Radwegs zwischen der Hohlgasse und der Gärtnerei ebenfalls auf eine Breite von 3,0 m verbreitert wird. Diese Maßnahme erscheint auch vor dem Gesichtspunkt sinnvoll, dass dieser Radwegabschnitt im Schülerverkehr in beiden Richtungen befahren wird. Hintergrund dieser Situation ist, dass etliche Schüler aus Ortenberg, die in Offenburg die Schulen besuchen, die frühere Strecke der alten L 99 (heutiger Wirtschaftsweg östlich des Kreisels am Südring) benutzen. Damit vermeiden die Schüler das Queren der L 99 in Ortenberg, der zukünftigen Umgehungsstraße, des Südrings und auch der Ortenberger Straße. Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit ist dies auch zu begrüßen. Mit der Verbreiterung des Geh- und Radwegs könnte der Zweirichtungs-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
091/14

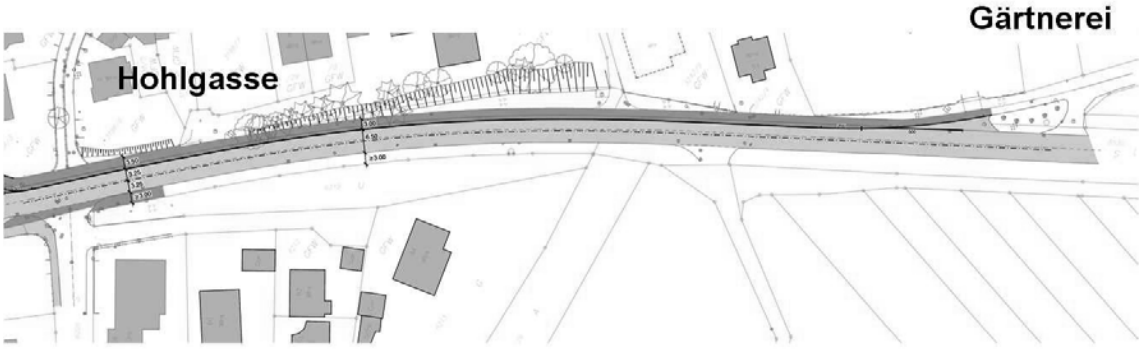
Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	30.07.2014

Betreff: Äußere Erschließung Seitenpfaden

verkehr in diesem besonderen Fall durchaus zugelassen werden. Andernfalls müsste zwischen der Gärtnerei und dem Kreisel am Südring eine zusätzliche Querungshilfe eingerichtet werden, was aufgrund der gegebenen Höhenverhältnisse kaum verkehrsgerecht zu lösen ist.

Diese Querungshilfe war bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Umgehung Ortenberg Thema. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet, dass die Einrichtung einer solchen Querungshilfe nach Inbetriebnahme der Umgehung auf ihre Notwendigkeit geprüft werden soll. Vor dem Hintergrund der dortigen Topografie mit relativ hoher Böschung auf der Westseite ist die Akzeptanz einer solchen Querungshilfe allerdings sehr schwierig einzuschätzen. Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Verwaltung, die Straßenbauverwaltung von der Notwendigkeit und der Übernahme der Finanzierung dieser Radwegverbreiterung zu überzeugen, bevor dieser Streckenabschnitt in die Straßenbaulast der Stadt übergeht. Falls dies gelingt, würden der Stadt hierfür keine Kosten entstehen.

Abbildung 15: Lageplanauszug Ortenberger Straße Süd Abschnitt 3



Für die Verbreiterung des bisherigen Geh- und Radwegs mit einer Breite von 2,0 m auf 3,0 m müsste die Fahrbahn von ihrer bisherigen Breite von 7,5 m auf 6,5 m verschmälert werden. Dies ist eine für eine Ortsdurchfahrt durchaus übliche Fahrbahnbreite. Diese Maßnahme würde zusätzlich die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts von 50 km/h unterstützen.

Die Verwaltung empfiehlt, mit der Straßenbauverwaltung in Verhandlung zu treten, um die Finanzierung der Verbreiterung des Geh- und Radwegs auf der Ostseite der Ortenberger Straße zwischen Hohlgasse und Gärtnerei mit einem erforderlichen Finanzvolumen von etwa 85.000 Euro zu erreichen.