Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas	82-2308	04.09.2014
	Kassel, Mathias	82-2413	

1. Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

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 — 20.000 €
(44350000 Allgemeines Planungskonto)

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto)	20.000 €
Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.	0 €
Kosten zu Lasten der Stadt (brutto)	20.000 €

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.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Planungsausschuss und der Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat zu beschließen,

1. dass die Lange Straße und die Gustav-Rée-Anlage entsprechend den Zielen aus dem Entwicklungskonzept Innenstadt in ihrer Aufenthaltsfunktion deutlich gestärkt werden;

2. dass das Parkierungskonzept als Vorgabe in die Auslobung des Wettbewerbs zur Freianlagengestaltung des „Ostflügels“ (Lange Straße – Gustav-Rée-Anlage – Hauptstraße) eingeht;

3. dass der Straßenquerschnitt in der Lange Straße eine Fahrgasse mit einer Breite von 4,75 m plus auf beiden Seiten angelagerten Entwässerungsrinnen aufweist, so dass die Verkehrsführung sowohl im Zweirichtungsverkehr (Variante 1) als auch im Einbahnverkehr (Variante 2) im Wettbewerb zur Freiraumplanung dargestellt werden kann.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient den strategischen Zielen

Nr. 6: Innovative städtebauliche Entwicklung und hochwertige Gestaltung des Stadtbildes, des öffentlichen Raumes und der Infrastruktur unter Einbeziehung der Bürgerschaft

Nr. 11: Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs.

1. Ableitung aus dem Entwicklungskonzept Innenstadt

Im Entwicklungskonzept Innenstadt wurde mit umfangreicher Beteiligung der Bürgerschaft für die gesamte Innenstadt eine Entwicklungsperspektive erarbeitet, die für den sogenannten Ostflügel eine deutliche gestalterische Aufwertung als Ziel formulierte. Damit soll das zukünftige, durch das neue Einkaufsquartier entstehende „Einkaufsdreieck“ oder auch „Tripol-Konzept“ gestärkt werden.

Für die gesamte Innenstadt wurde ein Leitbild entwickelt. Unter Punkt 6 dieses Leitbildes ist formuliert:

„Die Innenstadt als starker Einzelhandelsstandort ist zu sichern und zu entwickeln. Vor dem Hintergrund der Entwicklung in der nördlichen Innenstadt gilt es, die zentralen Einkaufslagen im Bestand wirksam zu stabilisieren. Hierbei wird zukünftig die räumlich funktionale Aufwertung der Lange Straße eine maßgebliche Rolle spielen. Im Zuge der Erweiterung der Einzelhandelslagen zu einer dreipoligen Struktur sind die Querverbindungen der Gassen zwischen Lange Straße und Hauptstraße aufzuwerten.“

Als wesentlichste Ziele für diesen Bereich wurden eine deutliche Verkehrsberuhigung, die Neuaufteilung der öffentlichen Fläche zugunsten der Fußgänger und der Aufenthaltsfunktion sowie eine deutliche Erhöhung der Attraktivität des Erscheinungsbildes der Straßenräume und Raumkanten benannt.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung an der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts Innenstadt haben sich die Teilnehmenden auch intensiv mit den zum Teil gegenläufigen Nutzungsansprüchen von Fuß-, Rad- und Autoverkehr, dem Stellplatzbedarf sowie den Möglichkeiten zur Verbesserung der Freiraumqualitäten auseinandergesetzt. In der Abwägung kamen die Teilnehmer zur Empfehlung, dass im Bereich Lange Straße der Fußgängerverkehr gestärkt und verkehrsberuhigende

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Maßnahmen umgesetzt werden sollten. Der Parkverkehr sollte zugunsten attraktiverer Aufenthaltsflächen vom öffentlichen Stadtraum verstärkt in die Parkhäuser gelenkt werden. Dabei geht es im Wesentlichen um die Stärkung der Aufenthaltsfunktion, was durch breitere Seitenbereiche für das Flanieren und Verweilen sowie eine deutlich geringeren Trennwirkung durch die Fahrgasse gut erreicht werden kann.

1.1 Der „Ostflügel“ als Projekt im Entwicklungskonzept Innenstadt

Mit dem Beschluss der Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt am 22.07.2013 im Gemeinderat wurde die Verwaltung beauftragt, die Lange Straße und die Gustav-Rée-Anlage als verkehrsberuhigten Bereich und mit einer Einbahnstraßenregelung in Ost-West-Richtung in der Gustav-Rée-Anlage zwischen Lange Straße und Hauptstraße weiterzuentwickeln.

Auf Basis der Ergebnisse im Entwicklungskonzept Innenstadt und vor dem Hintergrund der bevorstehenden Entwicklung des Sparkassen-/Stadthallenareals zu einem neuen Einkaufsquartier hat der Gemeinderat beschlossen, für den so genannten „Ostflügel“ (Zauberflötebrücke, Lindenplatz, Steinstraße, Schuttergasse, Lange Straße, Gustav-Rée-Anlage) ein Gestaltungskonzept zu entwickeln. Hierfür und für die Umsetzung wurden mit dem Beschluss zum Doppelhaushalt 2014/2015 am 07.04.2014 (Drucksache-Nr. 056/14) die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt. Das Gestaltungskonzept soll im Rahmen eines freiraumplanerischen Wettbewerbs erarbeitet werden.

1.2 Erste Ansätze im Entwicklungskonzept Innenstadt

Erste Ideen und Ansätze für eine Aufwertung des Ostflügels wurden im Entwicklungskonzept bereits aufgezeigt und werden am Beispiel der Lange Straße noch einmal dargestellt. Die Visualisierungen für die Lange Straße wurden vom Gutachter Prof.-Dr. Schirmer als eine von vielen Möglichkeiten einer Weiterentwicklung zu einem attraktiven Straßenraum im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Entwicklungskonzept Innenstadt erstellt. Es sind keine Grundlagen für den anstehenden Wettbewerb, sondern dienten im Prozess dazu, qualifizierter über die Zielkonflikte zu diskutieren und mit einer Visualisierung die grundlegende Zielrichtung für eine Umgestaltung in der Lange Straße festlegen zu können.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Lange Straße heute südlich des Klosterplatzes:

Mögliches Aussehen der Lange Straße südlich des Klosterplatzes nach Umgestaltung:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Lange Straße heute nördlich des Klosterplatzes:

Mögliches Aussehen der Lange Straße nördlich des Klosterplatzes nach Umgestaltung:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

2. Maßnahmen für die Lange Straße

Die bereits im Entwicklungskonzept Innenstadt aufgezeigten Möglichkeiten für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität zeigen, dass solche Maßnahmen im Konflikt mit bisherigen Ansprüchen für das Abstellen von Kraftfahrzeugen im Straßenraum der Lange Straße wie auch der Gustav-Rée-Anlage stehen.

In der Lange Straße sind neun Stellplätze im Bereich der Fahrbahn betroffen. In der Gustav-Rée-Anlage sind es im unmittelbaren Bereich des Parkhauses sieben Stellplätze. Im Rahmen eines neuen Parkierungskonzeptes soll aufgezeigt werden, wie trotz einer geringeren Anzahl von Stellplätzen durch eine flexiblere Parkraumbewirtschaftung einer mindestens ebenso hohen Anzahl von Kunden ein kurzzeitiges Parken im Straßenraum im Bereich des Ostflügels angeboten werden kann.

Eine höhere Attraktivität und eine höhere Aufenthaltsqualität sind nur durch eine Neugestaltung des öffentlichen Raums zu erreichen. Hierzu sind neben den Fragen des ruhenden Verkehrs auch die Gestaltung des Straßenquerschnitts und damit verbunden eine angemessene Fahrbahnbreite zu behandeln. Des Weiteren sind die bisherigen und zukünftigen Verkehrsbelastungen in Abhängigkeit der Durchfahrtsmöglichkeiten darzustellen und zu bewerten.

Aus den vorgenannten Betrachtungen sind als Grundlage für den oben genannten Wettbewerb verkehrliche Rahmenbedingungen zu benennen. Aus diesen Gründen hat die Verwaltung ein Parkierungskonzept für den Bereich Lange Straße – Klosterstraße – Glaserstraße einschließlich der Seitenstraßen und entsprechende Straßenquerschnitte entwickelt. Ebenso wurden aufbauend auf der aktuellen Beschlusslage verschiedene Verkehrsführungskonzepte erarbeitet, um für den Wettbewerb die zu berücksichtigenden Funktionen und Fahrbahnbreiten in den Straßenräumen als Rahmenbedingung vorgeben zu können.

In der Kontinuität des Beteiligungsprozesses zum Entwicklungskonzept Innenstadt wurden in dieser konkretisierenden Planungsphase in zwei Terminen die Bürgergemeinschaft Innenstadt, Vertreter der City-Partner, der Klosterschule und des Klosters beteiligt. Zusätzlich wurde noch eine Beteiligung aller Anlieger der Lange Straße vorgenommen, um die spezifischen Belange vor Ort mit in das Parkraum- und Verkehrskonzept einfließen lassen zu können. Im Anschluss an die Beratung im Planungsausschuss und dem Verkehrsausschuss ist darüber hinaus eine Veranstaltung für alle Interessierten Bürgerinnen und Bürger geplant. Eine erste Beratung im Planungs- und Verkehrsausschuss fand hierzu bereits am 16.07.2014 (Drucksache-Nr. 92/14) statt. In dieser Sitzung wurden Anregungen und Anträge eingebracht, für deren tatsächliche Entscheidungsreife noch Untersuchungen erforderlich waren, deren Ergebnisse nun vorliegen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die nebenstehende Abbildung zeigt das Gebiet, für das verkehrliche Vorgaben für den Wettbewerb erfolgen sollen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

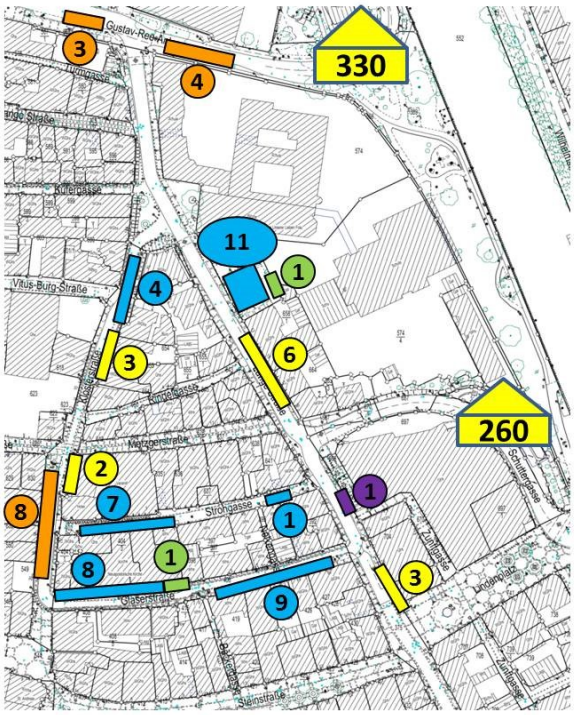
2.1 Parkierungskonzept „Ostflügel“

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Innenstadt ist es ein Ziel, die Attraktivität im Bereich Hauptstraße – Gustav-Rée-Anlage – Lange Straße – Schuttergasse – Lindenplatz – Steinstraße zu verbessern. Dies gilt auch für die innerhalb des Dreiecks liegenden Straßen und Gassen wie die Klosterstraße, Turmgasse, Alte Lange Straße, Küfergasse, Vitus-Burg-Straße, Ringelgasse, Metzgerstraße, Strohgasse und Glaserstraße.

2.1.1 Erhebung des ruhenden Verkehrs

Für die Auslobung des Wettbewerbs hat die Verwaltung eine Untersuchung des ruhenden Verkehrs vorgenommen. Der Untersuchungsbereich war durch die Gustav-Rée-Anlage, Klosterstraße, Lange Straße und Glaserstraße begrenzt. Nur in diesen Straßenräumen sowie in der Ringelgasse und Strohgasse gibt es bislang Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Allerdings gibt es private Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge auf Privatgrundstücken in allen Innenstadtstraßen außer in der Steinstraße, Metzgerstraße und Alte Lange Straße.

Im Untersuchungsbereich gab es bis zum Start der Baumaßnahme auf dem „Dreikönig-Areal“ folgende Aufteilung an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum:



Bestand an Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum vor Abbruch „Dreikönige“

- Kurzzeit-Stellplätze
- Parkplätze in Doppelnutzung (Kurzzeit/Bewohner)
- Bewohner-Stellplätze
- Behinderten-Stellplätze
- Taxi-Stellplatz
- (3) Anzahl der Stellplätze

Summen Stellplätze:
40 Bewohner-Stellplätze
15 Doppelnutzer-Stellplätze
14 Kurzzeit-Stellplätze
2 Behinderten-Stellplätze
1 Taxi-Stellplatz

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

In der Summe waren dies insgesamt 72 Stellplätze. Zusätzlich bieten sowohl das Parkhaus „Sparkasse-Garage“ 330 Stellplätze für Kurzzeit-Parker (Kunden und Besucher), Bewohner und Beschäftigte als auch das Parkhaus „Karstadt“ 260 Stellplätze für Kurzzeit-Parker an. Im öffentlichen Straßenraum beträgt die Höchstparkdauer bei den Kurzzeit-Stellplätzen zwei Stunden.

Für die Erhebung dienten Begehungen über mehrere Tage sowie über mehrere Zeiträume pro Tag. Aufgrund der derzeitigen Baumaßnahme auf dem Dreikönig-Areal war bei dieser Erhebung das Parkplatzangebot für Bewohner um drei Plätze erhöht, für Kunden und Besucher um zwölf Plätze gegenüber den normalen Verhältnissen reduziert. Dennoch kann das Nutzerverhalten auf den unterschiedlich bewirtschafteten Parkplätzen auch auf die Normalsituation übertragen und als Grundlage für die Entwicklung von Parkraumkonzepten in diesem Bereich verwendet werden, da die unterschiedliche Bewirtschaftung der Stellplätze für die einzelnen Nutzergruppen unverändert ist.

Ergebnisse der Verkehrserhebung

Aus der Erhebung des ruhenden Verkehrs an vier Erhebungstagen mit insgesamt 15 Erhebungsstunden lassen sich folgende Ergebnisse für das Untersuchungsgebiet ableiten.

Insgesamt sind die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum sehr gut ausgelastet. Allerdings gibt es morgens und nachmittags regelmäßig immer wieder freie Stellplätze. Erwartungsgemäß parken Bewohner in der Regel deutlich länger als zwei Stunden, während die Kurzzeit-Parker (Kunden und Besucher) zwischen 30 Minuten und bis zu zwei Stunden parken.

Auffällig ist, dass trotz des derzeitig reduzierten Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum relativ wenig verkehrswidrige Parker auf Bewohnerstellplätzen festzustellen waren. Hier ist ein deutlicher Unterschied zwischen der Innenstadt und zum Beispiel der Oststadt auszumachen. Dies ist wahrscheinlich auf die stärkere Überwachung im Bereich der Innenstadt zurückzuführen.

An den vier Erhebungstagen (Werktage zwischen Montag und Freitag) waren im Untersuchungsgebiet keine gravierenden Parkverstöße außerhalb von ausgewiesenen Stellplätzen zu verzeichnen. Dies zeigt, dass der Parkraum zwar gut ausgelastet, aber nicht überlastet ist. Im Quartier besteht ein Bedarf für Kurzzeitparken, Be- und Entladen sowie nach den Beobachtungen auch insbesondere für das kurzzeitige Bringen von Einkaufswaren zum Fahrzeug.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

2.1.2 Parkierungskonzept für den Untersuchungsbereich nach der Neugestaltung der Lange Straße und der Gustav-Rée-Anlage

Durch die entsprechend des Beschlusses des Gemeinderates vom 22.07.2013 zukünftige Verkehrsführung in der Gustav-Rée-Anlage mit einer Einbahnregelung zur Hauptstraße zwischen Lange Straße und Hauptstraße wird sich das Verkehrsaufkommen in der Lange Straße nördlich des Klosterplatzes um 1.200 Kfz/24h bzw. 30% gegenüber heute deutlich verringern.

Bisher wies der Straßenring Lange Straße – Klosterstraße – Glaserstraße einen erheblichen Parksuchverkehr auf. Nach Einrichtung der Baustelle „Dreikönig“ hat sich dies deutlich verringert. Dies ist offensichtlich bedingt durch die Nutzung der bisherigen Kurzzeit-Stellplätze und Doppelnutzer-Stellplätze als reine Bewohner-Stellplätze. In dem zukünftigen Parkierungskonzept für die Stellplätze in diesem Bereich soll dahingehend unterstützend reagiert werden.

Es erscheint folgerichtig, in diesen Straßen zukünftig auf Kurzzeit-Stellplätze mit längeren Parkdauern als 30 Minuten zu verzichten. Stattdessen soll eine neue Parkierungsregelung an mehreren Stellen die Möglichkeit zum Be- und Entladen sowie Kurzzeitparken bis zu 30 Minuten mit Parkscheibe bieten, so dass die Chancen für Kunden und Besucher auf einen freien Parkplatz gegenüber heute deutlich erhöht werden können. Eine Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten ist aufgrund der wenigen, voneinander entfernt liegenden Stellplätze unwirtschaftlich.

Es hat sich bisher schon gezeigt, dass es an Be- und Entlade-Stellen im Untersuchungsgebiet mangelt, weil neben den Bewohner-Stellplätzen auch die Kurzzeit-Stellplätze in der Regel durch die bisher lange zugelassene Parkdauer von zwei Stunden nahezu ständig belegt sind. Der Bedarf für das Kurzzeitparken ohne größere Gegenstände ein- oder ausladen zu müssen, kann in den beiden nahe gelegenen Parkhäusern mit ihren zukünftig dann insgesamt 710 Stellplätzen abgedeckt werden.

Bei den Erhebungen ließ sich feststellen, dass sich das Kurzzeitparken bisher in einer Zeitspanne von durchschnittlich 1 bis 1,5 Stunden abspielt. Werden die bisher vorhandenen 14 Kurzzeit-Stellplätze und – wie erhoben – die Hälfte der 15 Doppelparker-Stellplätze zusammen angesetzt, so ergeben dies heute in einem 9-Stunden-Zeitraum etwa 150 Kurzzeitparker am Tag in diesem Bereich.

Die Ergebnisse der Erhebung hat die Verwaltung mit Vertretern der Bürgergemeinschaft Innenstadt, der City-Partner, dem Kloster und der Klosterschule in zwei Abstimmungsrunden sowie in einem weiteren Termin mit den direkten

Beschlussvorlage

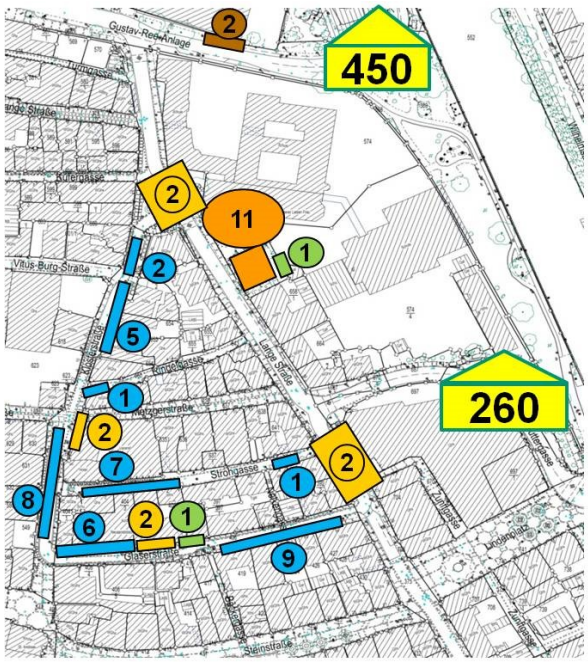
Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Anliegern der Lange Straße erörtert. In diesen Runden haben die Beteiligten sehr sachlich die einzelnen sich teilweise entgegen stehenden Interessen diskutiert. Hierbei ging es um Themen, wie Wohnwert, Aufenthaltsqualität und Verkehrsbelastung für Bewohner, Aufenthaltsqualität für Kunden und Besucher, Parken für Kunden und Bewohner sowie Verkehrssicherheit für Schüler. Die Gesprächsergebnisse waren Grundlage für das zu empfehlende Parkierungskonzept, aber auch für das Konzept für die Verkehrsführung.

<u>Empfehlung für ein Parkierungskonzept nach der Neugestaltung</u>



Be- und Entladen

Ladezone: Be- und Entladen sowie Kurzzeitparken bis zu 30 Minuten von 9 – 18 Uhr sowie Bewohnerparken von 18 – 9 Uhr

Doppelnutzung Bewohner/Kurzzeitparken (30 min)

Bewohner-Stellplätze

Behinderten-Stellplätze

(3) Anzahl der Stellplätze

<u>Summen Stellplätze:</u>
39 Bewohner-Stellplätze
11 Doppelnutzung-Stellplätze
8 Ladezone-Stellplätze
2 Be- und Entladen - Stellplätze
2 Behinderten-Stellplätze

Bei einer Ausweisung von 8 parkscheibengeregelten Kurzzeitparkplätzen mit 30 Minuten Höchstparkdauer ergäbe sich für etwa 144 Nutzer eine Parkmöglichkeit. Die konkrete Lage für die Kurzzeitstellplätze im Bereich der Lange Straße soll im Rahmen des Wettbewerbs entschieden werden. Bei dem Ansatz der hälftigen Nutzung von 11 Doppelparker-Stellplätzen auf dem Parkplatz beim Kloster mit einer kostenpflichtigen Parkdauer von 30 Minuten ergäben sich Parkmöglichkeiten für weitere etwa 100 Kunden.

Somit ließe sich die Anzahl der Nutzungsmöglichkeiten für das Kurzzeitparken um 60 % erhöhen. Zusammenfassend ist die heutige (Zustand vor der Baustelle Dreikönigsareal) und zukünftige Nutzungsmöglichkeit in der folgenden Tabelle nochmals dargestellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Bewirtschaftung	Plätze (heute)	Nutzung pro Tag (heute)		Plätze (zukünftig)	Nutzung pro Tag (zukünftig)	
		Bewohner	Kunden (max. 2 h)		Bewohner	Kunden (max. 30 min)
Bewohnerstellplatz	40	40	0	39	39	0
Kurzzeitstellplatz	14	0	100	8	0	144
Doppelnutzung	15	7 bis 8	50	11	5 bis 6	100
Behindertenstellplatz	2	-	-	2	-	-
Summe	**71**	**48**	**150**	**60**	**45**	**244**

Die Gegenüberstellung zeigt, dass mit weniger Stellplätzen dennoch ein höherer Nutzen erreicht werden kann. Bei nahezu gleichbleibender Anzahl der für Bewohner verfügbaren Parkplätze können für die Kunden durch die kürzere zulässige Parkdauer der Kundenstellplätze die Parkchancen gegenüber heute deutlich erhöht werden. Die Folgen des dadurch etwas erhöhten Parksuchverkehrs in diesem Bereich werden aufgrund der positiven Effekte als verkraftbar bewertet.

Durch die Aufgabe der Stellplätze in der Lange Straße und die effizientere Nutzung der Stellplätze in den weiteren Bereichen entsteht ein deutlich größerer städtebaulicher Gestaltungsspielraum in der Lange Straße. Für einen längeren Aufenthalt in der Innenstadt ist es zumutbar, die in unmittelbarer Nähe liegenden Parkhäuser „Karstadt“ oder „Einkaufsquartier“ zu nutzen. Dieses Konzept wird selbstverständlich nach der Umsetzung in seiner Wirkung nochmals analysiert und gegebenenfalls nachjustiert.

Im Hinblick auf die große Nachfrage beim Bewohnerparken würde es sich anbieten, den guten Erfahrungen anderer Städte mit dem Ausweisen von Car-Sharing-Stellplätzen in der Innenstadt zu folgen. Bundesweit gibt es einen Erfahrungswert, dass ein Car-Sharing-Stellplatz nach drei bis fünf Jahren zwischen vier und acht Bewohnerstellplätze ersetzen kann. Nach Auswertungen der hiesigen Car-Sharing-Anbieter liegt der Wert in Offenburg zwischen vier und fünf Stellplätzen. Bei Kombination mit anderen Verleihsystemen (z.B. Fahrrad) im Rahmen von Mobilitätsstationen ist eine noch größere Wirkung zu erwarten. Solche Car-Sharing-Stellplätze könnten auch in den Parkhäusern eingerichtet werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

2.1.3 Vorschläge für die Nutzung des Parkplatzes am Kloster

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes wurden bisher folgende weitere Vorschläge für die zukünftige Nutzung des Parkplatzes am Kloster unterbreitet:

- Vorhandene Stellplätze in Doppelnutzung
- Überbauung und Nutzung durch ein attraktives Handelsgeschäft zur Frequenzerhöhung
- Ausbildung einer Platzsituation

Ergänzend zu diesen Vorschlägen bestehen in der Verwaltung auch Überlegungen, eine Mobilitätsstation als öffentliches Mobilitätsangebot für die Innenstadt in diesem Bereich zu integrieren. Im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs sollte als eine Aufgabenstellung deswegen auch eine Idee entwickelt werden, wie der Klosterplatz städtebaulich alternativ zur bestehenden Parkplatznutzung weiterentwickelt werden könnte.

Es wird im Rahmen der Wettbewerbsergebnisse zunächst abzuwägen sein, ob die zu erreichende städtebauliche Qualität dem Nutzen eines Parkplatzes an dieser Stelle überwiegt. Sollte das Wettbewerbsergebnis den Wegfall der 11 Doppelnutzer-Stellplätze und des einen Behindertenstellplatzes ergeben, müssten dann ggf. Möglichkeiten der Kompensation entwickelt werden. Der Bereich des Parkplatzes am Kloster soll daher als Ideenteil in das Wettbewerbsgebiet aufgenommen werden.

2.1.4 Weitere Parkmöglichkeiten für Bewohner und Beschäftigte

Bisher stehen in der Bewohnerparkzone I (Gebiet innerhalb der alten Stadtmauer) insgesamt 135 Bewohnerstellplätze und 21 Doppelnutzer-Stellplätze bei 365 ausgegebenen Bewohnerparkarten zur Verfügung. Zusätzlich darf mit der Bewohnerkarte auch von 12 bis 14 Uhr sowie von 17 bis 9 Uhr auf Kurzzeit-Stellplätzen geparkt werden.

Der überdurchschnittliche Überhang von ausgegebenen Bewohnerparkkarten gegenüber ausgewiesenen Bewohnerstellplätzen weist auf einen sehr hohen Parkdruck seitens der Anwohner hin. Die Ausgabe der Parkkarten ist jedoch aufgrund der Ausgaberegelung (jeder Bewohner mit Erstwohnsitz in der Bewohnerparkzone und einem auf seinen Namen gemeldetes Fahrzeug sowie nachweislich keinen eigenen privaten Stellplatz hat das Anrecht auf eine Karte), nicht zu beschränken. Da die Parkraumüberwachung kein außergewöhnliches Falschparken der Bewohner feststellt, muss davon ausgegangen werden, dass sich viele Bewohner mit Bewohnerparkkarte woanders Stellplätze suchen oder privat eingemietet haben.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Es gibt zum Beispiel Parkmöglichkeiten für Anwohner in den Parkgaragen. Beispielhaft seien folgende Angebote an Monatskarten benannt:

	City-Parkhaus	„Alt Offenburg“	Karstadt
montags – freitags	42,70 Euro		
montags – samstags	51,30 Euro		
Tag und Nacht	60,50 Euro	80,00 Euro	
montags – samstags 07:40 – 19:00 Uhr und			40,00 Euro
donnerstags und freitags bis 20:00 Uhr			40,00 Euro

Diese Aufstellung zeigt, dass für die Anwohner bei einer Nutzung der Angebote der Parkhausbetreiber gegenüber der Ausstellung eines Bewohnerparkausweises (jährliche Gebühr 30,00 Euro) deutlich höhere Kosten von bis zu knapp 1.000 Euro pro Jahr entstehen.

Parken am Innenstadtrand (z.B. in der Stegermattstraße, Haus des Handwerks, Gewerkschaftshaus) ist für 2 bis 3 Euro pro Tag möglich. Das ergäbe einen Preis von etwa 50 bis 75 Euro pro Monat.

In den Außenbezirken wäre auch für Innenstadtbewohner kostenfreies Parken möglich, allerdings müssen für die Fahrt mit dem Bus in die Innenstadt mit einer Monatskarte der TGO etwa 34 Euro hinzugerechnet werden. Durch das nicht durchgängige ÖPNV-Angebot ist diese Option jedoch nicht praxistauglich. Auch diese Möglichkeiten sind demnach für die Anwohner deutlich kostenintensiver, als der Erwerb einer Bewohnerparkberechtigung.

Bei dieser Kostenbetrachtung ist es verständlich, dass die Anwohner der Innenstadt die Bewohnerstellplätze erhalten haben möchten. Es ist bei weitergehenden Reduzierungen des Stellplatzangebotes für die Anwohner zu prüfen, ob eine Verlagerung von Anwohnerparkplätzen in die Parkhäuser seitens der Stadt unterstützt werden kann. Eine Nutzungsanalyse der Parkhäuser im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Innenstadt hat ergeben, dass die derzeitige durchschnittliche Auslastung bei 28 bis 56% liegt. Einzelne Parkhäuser erreichen pro Jahr nur bei weniger als 30 Tagen eine Spitzenauslastung von 90%. Es ist demnach von vorhandenen Kapazitäten zur Verlagerung von Anwohnerparken in die Parkhäuser auszugehen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

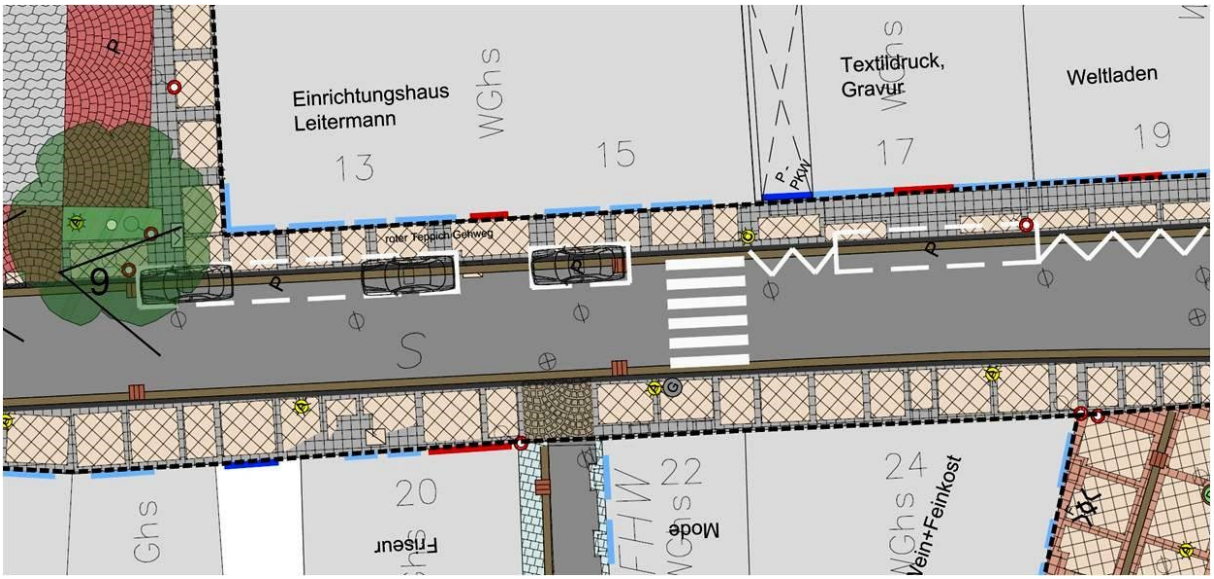
Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

2.1.5 Empfehlung der Verwaltung zum Parkierungskonzept

Die Verwaltung empfiehlt, dass das Parkierungskonzept als Vorgabe in die Auslobung des Wettbewerbs zur Freianlagengestaltung des „Ostflügels“ (Lange Straße – Gustav-Rée-Anlage – Hauptstraße) eingeht. Für den Bereich der Lange Straße würde dies die Einrichtung von vier Kurzzeitparkmöglichkeiten (bis 30 min) bedeuten, bei einem Entfall von neun Kurzzeitstellplätzen (bis 2 h).

3. Fahrbahnbreite in der Lange Straße

Die Fahrbahnbreite in der Lange Straße beträgt nahezu durchgehend 6,0 m. Im Bereich des Einrichtungshauses und dem Weltladen wird diese Breite durch Parkstände (teilweises Gehwegparken) auf eine Breite von 4,5 m eingeschränkt. Die Gehwegbreite erfährt an dieser Stelle eine Einschränkung von 2,0 auf 1,5 m (siehe nachfolgende Darstellung).



Durch den Wegfall der Stellplätze und einer Fahrbahnbreite von 4,75 m werden wertvolle Flächen für die Aufenthaltsfunktion im heute deutlich unterdimensionierten Seitenraum geschaffen, sodass zumindest die in einem Geschäftsbereich erforderlichen Mindestmaße von Gehwegbreiten erreicht werden.

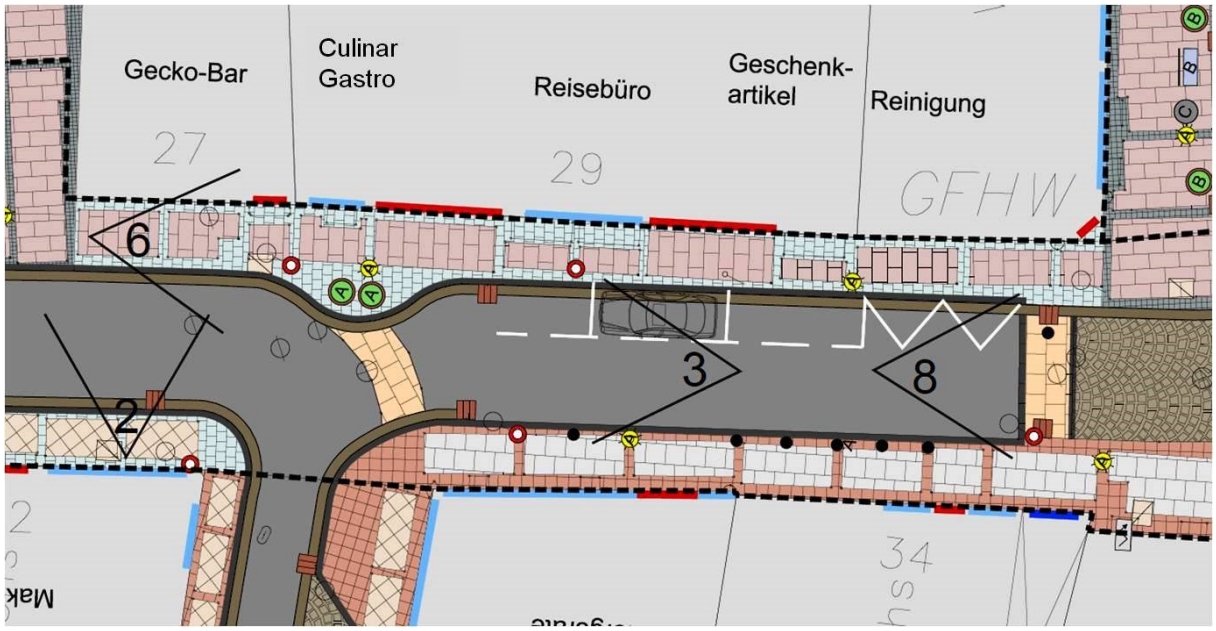
Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Fahrbahnbreite in der Lange Straße zwischen Glaserstraße und Lindenplatz beträgt 5,5 m. Sie wird durch Parkstände auf 3,5 m eingeschränkt (siehe nachfolgende Darstellung).



Durch die Aufgabe der drei Stellplätze könnte die Fußgängerzone bis zur Glaserstraße vorgezogen werden. Damit wird zum einen eine attraktive Gestaltung teilweise mit Außenbestuhlung ermöglicht. Zum anderen werden die sehr häufigen und gefährlichen Wendemanöver der Kraftfahrzeuge im Bereich Glaserstraße/Lange Straße vermieden.

4. Verkehrsführung und Verkehrsbelastung für Lange Straße

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 22.07.2013 (Drucksache-Nr. 124-1/13) für den Bereich der Gustav-Rée-Anlage die Verwaltung bereits beauftragt, „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 als verkehrsberuhigten Bereich mit Einbahnregelung zu entwickeln“.

Die Einbahnregelung bezog sich im damaligen Beschluss auf eine Variante, in der die Gustav-Rée-Anlage im Abschnitt zwischen Lange Straße und Hauptstraße als

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Einbahnstraße in Ost-West-Richtung eingerichtet wird. Auf dieser Vorgabe aufbauend hat die Verwaltung gemäß dem damaligen Beschluss ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, das den Bereich zwischen der Zauberflötebrücke – Unionbrücke – Bahnhofsareal – Okenstraße – Zwingerplatz untersucht. Für den Bereich des „Ostflügels“ liegen diese ergänzenden Untersuchungsergebnisse bereits vor.

Für die Erschließung des Einkaufsquartiers haben sich die im Juli 2013 vorgestellten Ergebnisse durch diese weitergehende Untersuchung erhärtet. Für die damals beschlossene Zielsetzung zur Weiterentwicklung des Konzepts mit weitergehenden verkehrsreduzierenden Maßnahmen sind drei Verkehrsführungsvarianten als mögliche Vorgabe für den freiraumplanerischen Wettbewerb erarbeitet worden. Allerdings wurde die Variante 3 (Fußgängerzone zwischen Klosterplatz und Gustav-Rée-Anlage) in der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 16.07.2014 bereits einmütig abgelehnt und wird nachfolgend nicht mehr dargestellt.

4.1 Darstellung der Varianten zur Verkehrsführung in der Lange Straße

Für die Verkehrsführung in der Lange Straße ergeben sich somit folgende Varianten:

- Lange Straße mit Zweirichtungsverkehr (Beschlusslage Juli 2013)
- Lange Straße mit Einrichtungsverkehr von Schuttergasse bis Gustav-Rée-Anlage

Als zusätzliche Variante 4 wurde aufgrund eines mehrheitlich unterstützten Antrags der Freien Wähler in der letzten Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 16.07.2014 eine Verkehrsführung mit einer Durchfahrtsmöglichkeit von der Gustav-Rée- Anlage in die Wasserstraße in die Untersuchung aufgenommen.

Die einzelnen Varianten werden im Folgenden dargestellt und erläutert. Der Radverkehr kann in allen Varianten ohne Beschränkungen in beide Richtungen fahren und in alle Richtungen abbiegen. Aus den Verkehrsuntersuchungen, die das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem neuen Einkaufsquartier berücksichtigen, werden auch entsprechende Verkehrsbelastungszahlen für die jeweiligen Varianten angegeben. Diese Verkehrsbelastungszahlen bestätigen ebenfalls die im Juli 2013 berechneten Daten. Dabei wird nach aktuellen Leistungsfähigkeitsberechnungen weiterhin unterstellt, dass von der Gustav-Rée-Anlage ein Rechtsabbiegegebot auf die Unionbrücke gilt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

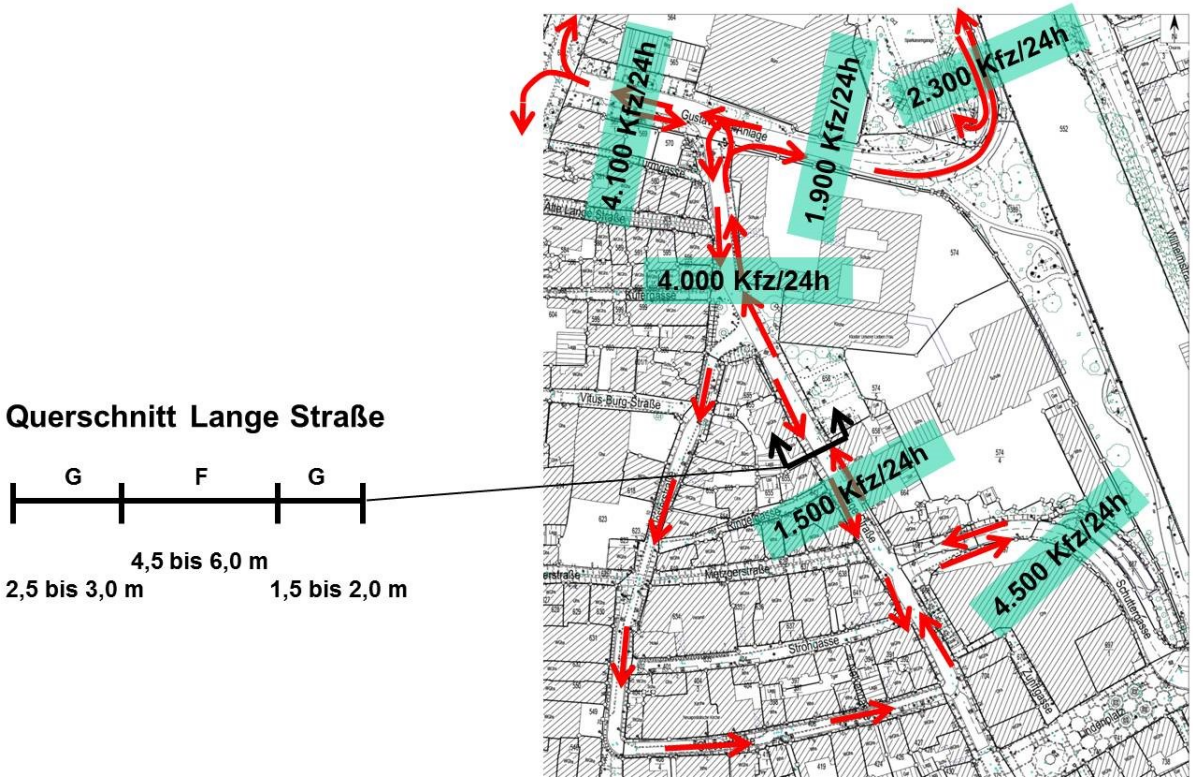
Die Möglichkeiten, die sich in gestalterischer Hinsicht für die Straßenräume der Lange Straße und Gustav-Rée-Anlage ergeben, sollen im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs aufgezeigt werden.

Die verkehrlichen Notwendigkeiten, wie zum Beispiel die erforderliche Fahrgassenbreite, sind in den Darstellungen aufgenommen. Entscheidend ist die Vorgabe der mindestens freizuhaltenden Fahrgassen. Die Lage der Fahrgasse ist in gewissen Rahmen noch verschiebbar bzw. abhängig vom gestalterischen Entwurf für die Lange Straße.

Für die Lange Straße ergeben sich für die einzelnen Querschnitte je nach Variante folgende Belastungen in Kfz/24h:

Lange Straße	Bestand heute	Variante 1	Variante 2	Variante 4
Nördlicher Teil (bis Klosterplatz)	4.000	2.800	900	3.000
Mittlerer Teil (bis Schuttergasse)	1.500	1.500	2.500	500

Darstellung der heutigen Bestandsbelastungen



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

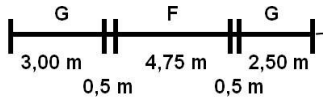
Variante 1: Lange Straße mit Zweirichtungsverkehr

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Tempo 20

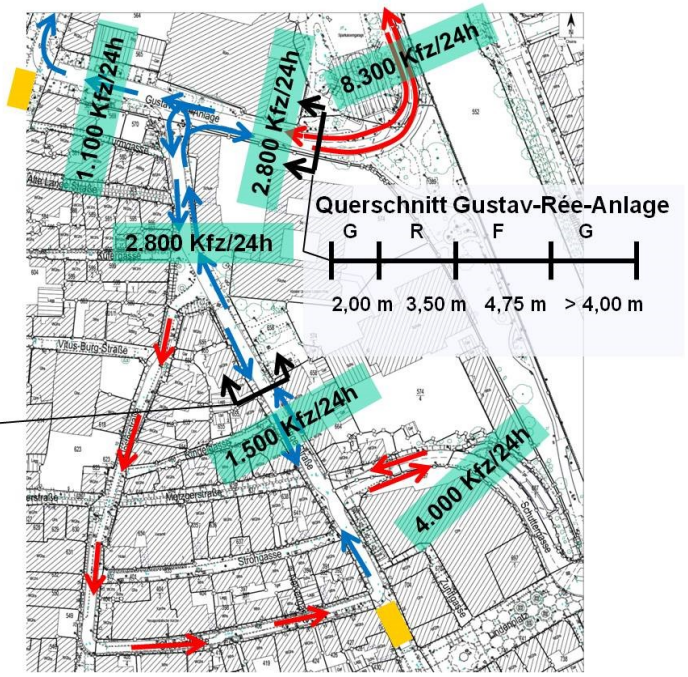
Niveaugleicher Ausbau, verkehrsberuhigter Bereich

Fußgängerzone

Querschnitt Lange Straße



Verkehrsbelastung westliche Gustav-Rée-Anlage:
Bestand: 4.100 Kfz/24h
Zukünftig: 1.100 Kfz/24h



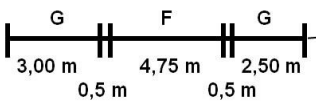
Variante 2: Lange Straße mit Einrichtungsverkehr von der Schuttergasse bis Gustav-Rée-Anlage

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Tempo 20

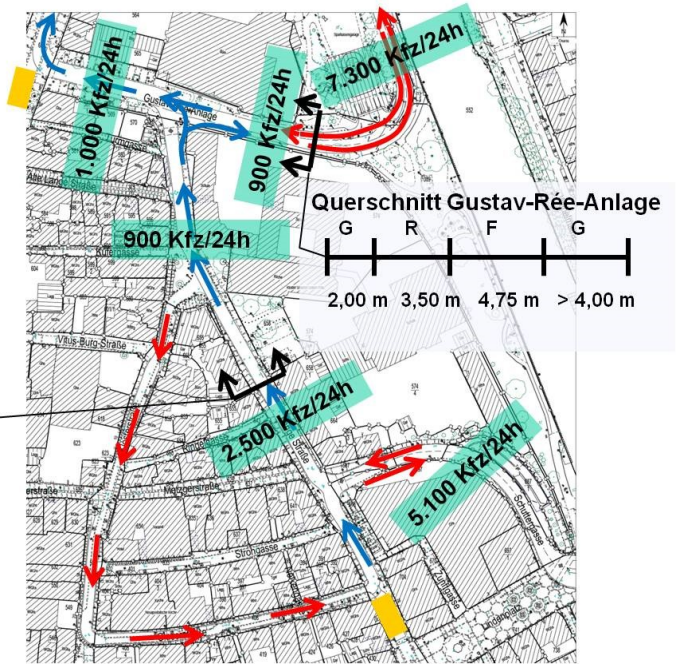
Niveaugleicher Ausbau, verkehrsberuhigter Bereich

Fußgängerzone

Querschnitt Lange Straße



Verkehrsbelastung westliche Gustav-Rée-Anlage:
Bestand: 4.100 Kfz/24h
Zukünftig: 1.000 Kfz/24h



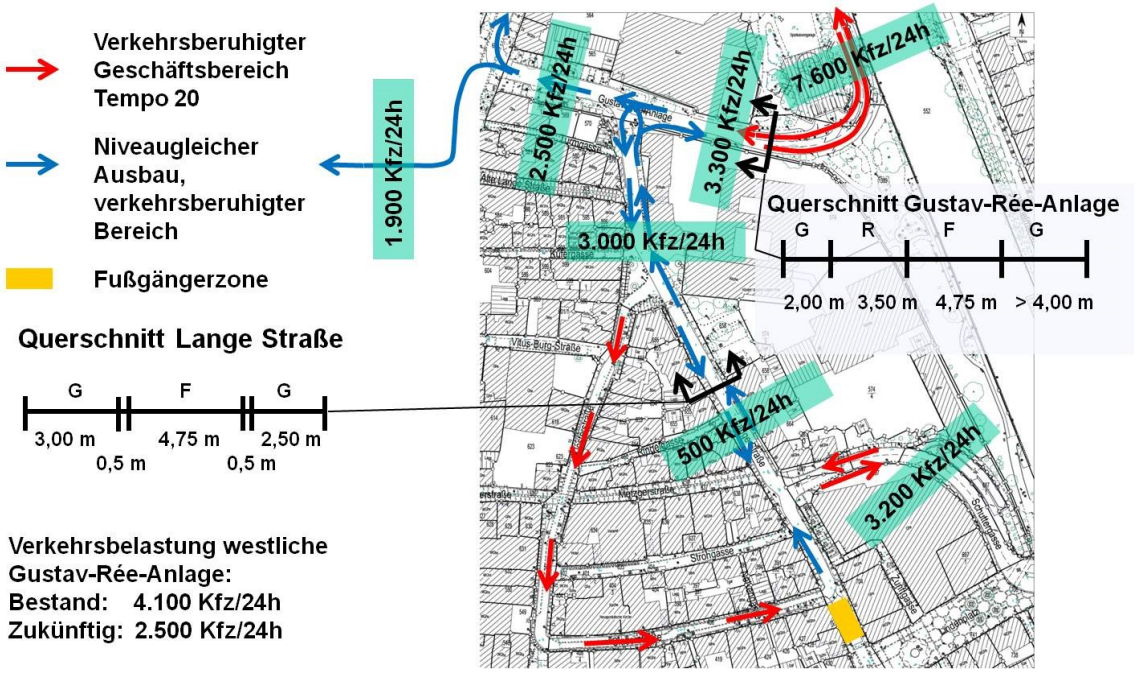
Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Variante 4: Variante 1 mit Durchfahrtsmöglichkeit in die Wasserstraße



5. Maßnahmen für die Gustav-Rée-Anlage

Die bereits im Entwicklungskonzept Innenstadt aufgezeigten Möglichkeiten für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität zeigen, dass durch einen niveaugleichen Platzcharakter in der Gustav-Rée-Anlage zwischen Lange Straße und Hauptstraße stadtgestalterisch eine gute Einbindung des neuen Stadtquartiers in die Bereiche Fußgängerzone Hauptstraße und zur Lange Straße hin zum Klosterplatz gelingen kann. Neben der stadtgestalterischen Sicht ist aber auch die funktionale Einbindung als Aufenthaltsraum von entscheidender Bedeutung. Die Verkehrsbelastung ist in diesem Zusammenhang das entscheidende Kriterium.

Beschlussvorlage

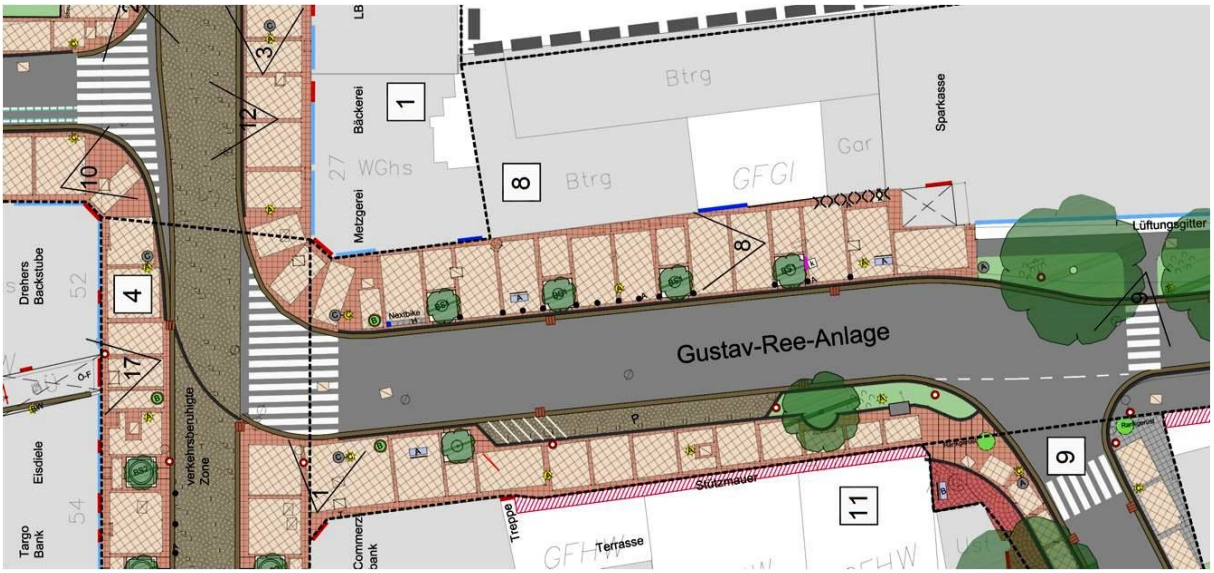
Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

5.1 Einbahnregelung in der Gustav-Rée-Anlage

In der nachfolgenden Darstellung ist die heutige Situation der Gustav-Rée-Anlage dargestellt.



Mit dem bereits erfolgten Beschluss des Gemeinderates, die Gustav-Rée-Anlage mit einer Einbahnregelung zwischen Lange Straße und Hauptstraße hinsichtlich der Verkehrssituation deutlich zu entlasten, ist ein wichtiger Schritt zur Erreichung der stadträumlichen und funktionalen Integration des neuen Einkaufsquartiers sowie der Ziele des Entwicklungskonzeptes Innenstadt bereits erfolgt. Damit und in Verbindung mit der Aufgabe der dort noch vorhandenen sieben Stellplätze kann eine großzügige und attraktive Aufenthaltsfläche als Bindeglied zwischen dem neuen Einkaufsquartier, der Hauptstraße und der Lange Straße geschaffen werden.

5.2 Verkehrsführung und Verkehrsbelastung für die Gustav-Rée-Anlage

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 22.07.2013 (Drucksache-Nr. 124-1/13) beschlossen, die Gustav-Rée-Anlage zwischen der Lange Straße und der Hauptstraße als verkehrsberuhigten Bereich mit Einbahnregelung in Fahrtrichtung Hauptstraße auszubilden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Auf dieser Vorgabe aufbauend hat die Verwaltung gemäß dem damaligen Beschluss ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, das den Bereich zwischen der Zauberflötebrücke – Unionbrücke – Bahnhofsareal – Okenstraße – Zwingerplatz

abdeckt. Für den Bereich des „Ostflügels“ liegen diese ergänzenden Untersuchungsergebnisse bereits vor und wurden im Kapitel 4 für die Lange Straße bereits vorgestellt.

Für die Gustav-Rée-Anlage ergeben sich für die einzelnen Querschnitte je nach Variante folgende Belastungen in Kfz/24h:

Gustav-Rée-Anlage	Bestand heute	Variante 1	Variante 2	Variante 4
Westlich der Lange Straße	4.100	1.100	1.000	2.500
Östlich der Lange Straße	1.900	2.800	900	3.300

Bei der Variante 4 macht sich die neue, bisher nicht mögliche Fahrbeziehung zwischen der Unionbrücke über die Gustav-Rée-Anlage und Hauptstraße zur Wasserstraße sehr stark bemerkbar. Durch eine solche Öffnung würden zusätzliche Verkehrsströme in diesen Bereich gezogen werden.

Nachfolgend sind die verkehrlichen Auswirkungen auch für die benachbarten Quartiere bis hin zum Bahnhofsareal dargestellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Darstellung der sich aus den Varianten ergebenden Verkehrsbelastungen für die einzelnen Straßenabschnitte

Die gelb hinterlegten Straßenbereiche sind von hoher Bedeutung im Hinblick auf die stadträumliche Attraktivität. In den Spalten daneben sind die Verkehrsmengen dargestellt, die sich für die jeweiligen Varianten umlegungstechnisch ergeben. Dort wo sich wesentliche Änderungen gegenüber der heutigen Belastung ergeben oder die Varianten deutliche Unterschiede aufzeigen, ist dies farblich kenntlich gemacht.

Verkehrsmengen in Kfz/24h für einzelne Varianten

Streckenabschnitt	Bestand	Bestand + neues Quartier	Variante 1	Variante 2	Variante 4
G.-Rée-Anlage Ost	2.300	7.800	8.300	7.300	7.600
G.-Rée-Anlage West	4.100	4.400	1.100	1.000	2.500
Lange Straße nördlich Klosterplatz	4.000	3.700	2.800	900	3.000
Lange Straße zwischen Kloster-platz und Schuttergasse	1.500	2.400	1.500	900	500
Zauberflötebrücke	4.700	5.100	5.500	6.600	5.000
Unionbrücke	14.000	17.700	18.800	19.000	18.400
Unionrampe	13.000	14.300	15.300	15.100	15.600
Hauptstraße Hbf	8.500	9.100	8.500	8.600	8.200
Hauptstraße Nord	3.100	3.200	3.900	3.900	3.800
Okenstraße in Höhe Stadtkirche	4.400	4.700	2.400	2.500	2.700
Wasserstraße westlich der Hauptstraße	1.000	1.000	0	0	1.900
Volksbankbuckel	3.000	5.700	4.800	4.800	4.600
Ph.-Reis-Straße	5.400	6.100	7.200	6.900	7.200
Wilhelmstraße	13.600	15.800	14.800	16.200	15.200

spürbare Abnahme

geringe Abnahme

deutliche Zunahme

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

6. Bewertung der Varianten

Gespräche mit den City-Partnern und Anliegern
Die vorgestellten Varianten 1 und 2 wurden ebenso wie das Parkierungskonzept mit den Vertretern der City-Partner, der Bürgergemeinschaft Innenstadt, der Klosterschule und des Klosters erörtert.

Die beteiligten Vertreter der Bürgergemeinschaft und der City-Partner sowie Geschäftsanlieger sprachen sich eindeutig für die Variante 1 und gegen die Variante 2 aus. Ihnen sind der Zweirichtungsverkehr in der Lange Straße und damit die Anfahrbarkeit aus beiden Richtungen wichtig, um unnötige Umwegfahrten sowohl für die Kunden als auch für die Bewohner zu vermeiden. Die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr werden hingegen akzeptiert.

Der mit dem Pkw anfahrende Schülerverkehr soll möglichst von der Schule ferngehalten werden. Der Radverkehr von und zur Schule muss in der Gustav-Rée-Anlage in beiden Richtungen möglich sein. Eine Verlängerung der Fußgängerzone in der Hauptstraße zwischen Wasserstraße und Gustav-Rée-Anlage sehen sie sehr kritisch.

Bewertung der Variante 1
Aus rein verkehrlicher Sicht bietet die Variante 1 die uneingeschränktesten Zufahrtsmöglichkeiten, da wie heute die Erreichbarkeit des Bereichs der Lange Straße und Klosterstraße aus zwei Richtungen möglich ist. Statt der Zufahrt von der Hauptstraße über die Gustav-Rée-Anlage ist nun die Zufahrt von der Unionbrücke direkt in das Quartier möglich. Die Verkehrsentlastung in der Lange Straße nördlich des Klosterplatzes liegt mit 1.200 Kfz/24h gegenüber heute bei etwa 30%. Für die Variante 1 zeichnet sich in einem ersten überschlägigen Nachweis für die Leistungsfähigkeit des westlichen Knotens der Unionbrücke die Notwendigkeit einer Signalisierung ab, die nach derzeitigem Stand bei einem Rechtsabbiegegebot von der Gustav-Rée-Anlage auf die Unionbrücke ausreichend leistungsfähig wäre. Vertiefende Leistungsfähigkeitsuntersuchungen für den Gesamtknoten stehen noch aus.

Bewertung der Variante 2
Durch die Einbahnregelung in der Lange Straße Richtung Norden kann der Verkehr in der Variante 2 um 3.100 Kfz/25h (etwa 75%) reduziert werden. Das Ziel einer attraktiven fußläufigen Achse vom neuen Einkaufsquartier zum bestehenden Einkaufsbereich des Lindenplatzes und der Steinstraße wird gegenüber der Variante 1 deutlich mehr unterstützt. Ähnlich wie bei der Variante 1 zeichnet sich eine ausreichende Leistungsfähigkeit bei einer Signalisierung des westlichen Knotens der Unionbrücke ab.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

Rechtsabbiegegebot von der Gustav-Rée-Anlage
Bei den Varianten 1 und 2 wird eine Unterbindung des Verkehrs von der Hauptstraße bzw. der Gustav-Rée-Anlage in Richtung Wasserstraße durch eine Ausweitung der Fußgängerzone der Hauptstraße bis zur Gustav-Rée-Anlage angenommen. Diese Maßnahme wird aus zwei Gründen empfohlen.

Zum einen soll die Verknüpfung bzw. Integration des neuen Einkaufsquartiers mit der bestehenden Haupteinkaufsachse in Richtung Rathaus gesteigert werden. Zum anderen wäre durch die Öffnung der Durchfahrt von der Unionbrücke über die Gustav-Rée-Anlage zur Hauptstraße eine gegenüber heute neue, kurze Ost-West-Verbindung (Unionbrücke – Wasserstraße – Freiburger Straße) geschaffen, die bei einer Durchbindung neue Verkehre in die Gustav-Rée-Anlage ziehen würde. Dies wäre kontraproduktiv zum Ziel einer stadträumlichen Integration des Einkaufsquartiers bzw. Verkehrsreduzierung.

Bewertung der Variante 4
Die aus Variante 1 weiterentwickelte Variante 4 mit einer Durchfahrtsmöglichkeit von der Gustav-Rée-Anlage in die Wasserstraße würde natürlich teilweise auch die Vorteile der Variante 1 bieten. Allerdings führt sie im zentralen Bereich südlich des neuen Einkaufsquartiers mit sehr starkem Querungsbedarf durch den Fußgängerverkehr zu einer erheblich höheren Verkehrsbelastung (Faktor 2,5) und erschwert dadurch deutlich die gute fußläufige Anbindung in Richtung Lindenplatz und Rathausplatz. Damit würde diese Variante den Zielen des Entwicklungs-konzeptes Innenstadt zumindest in diesem Punkt eindeutig entgegen laufen.

Bei der großräumigen Verkehrsuntersuchung im Bereich Bahnhof werden derzeit auch verschiedene Varianten einer möglichen direkteren Ost-West-Verkehrsführung untersucht. Die Ergebnisse hierzu werden den Gremien voraussichtlich im Herbst 2014 vorgelegt. Auf die für den Wettbewerb zu treffenden Vorgaben haben die Ergebnisse aber schon jetzt absehbar keinen weiteren Einfluss.

7. Empfehlung der Verwaltung zur Verkehrsführung

Die erarbeiteten Konzepte beruhen auf den Beschlüssen zum Entwicklungskonzept Innenstadt (Drucksache 039/14) und der im Juli 2013 gefassten Beschlüsse zur Verkehrserschließung für das Entwicklungsprojekt Nördliche Innenstadt (Drucksache 124-1/13).

Eine (mittlerweile beauftragte) umfassende Verkehrsuntersuchung für den Bahnhofsbereich sollte auch die Gustav-Rée-Anlage mit einbeziehen. Mit dieser Verkehrsuntersuchung konnten die im Juli 2013 erarbeiteten Verkehrsbelastungen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
133/14

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Demny, Andreas Kassel, Mathias	82-2308 82-2413	04.09.2014

Betreff: Freiraumplanerischer Wettbewerb Ostflügel - Verkehrliche Rahmenbedingungen

für die vom Gemeinderat präferierte Variante in einem größeren Zusammenhang konkretisiert werden. Somit liegen für den freiraumplanerischen Wettbewerb die verkehrlichen Vorgaben auf Basis von belastbaren und ausreichend konkretisierten Verkehrsdaten vor.

Die Verwaltung empfiehlt, dass die Lange Straße und die Gustav-Rée-Anlage entsprechend den Zielen aus dem Entwicklungskonzept Innenstadt in ihrer Aufenthaltsfunktion deutlich gestärkt werden. Der Straßenquerschnitt in der Lange Straße mit einer Fahrgasse in einer Breite von 4,75 m plus auf beiden Seiten angelagerten Entwässerungsrinnen ermöglicht deutlich breitere Aufenthaltsflächen, die im Wettbewerb zur Neugestaltung des öffentlichen Raums gut genutzt werden können. Dort soll die Verkehrsführung sowohl im Zweirichtungsverkehr (Variante 1) als auch im Einbahnverkehr (Variante 2) im Wettbewerb zur Freiraumplanung dargestellt werden.

Diese Varianten erreichen eine deutliche Verkehrsreduzierung und haben somit auch das Potential, die gewünschte stadträumliche Integration des neuen Einkaufsquartiers zu erreichen und gleichzeitig eine attraktive Achse zum Lindenplatz auszubilden. Die deutliche Verbreiterung des Seitenbereiches wird nicht nur für Fußgängerströme attraktiv sein, sondern erhöht z.B. auch die Möglichkeit des Verweilens. Somit leistet die deutliche Erhöhung der Attraktivität der Lange Straße einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Stabilisierung der Geschäfte und damit zur Stärkung des östlichen Teils des Einkaufsdreiecks der Offenburger Innenstadt.