



Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

1. Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	20.01.2016	öffentlich
2. Gemeinderat	01.02.2016	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat:

- a) das Hauptstraßennetz und die Straßennetzkategorisierung gemäß Anlage 1 zur Kenntnis zu nehmen.
- b) die Verwaltung zu beauftragen, das Hauptstraßennetz und die Straßennetzkategorisierung gemäß Anlage 1 mit den anderen Straßenbaulastträgern Ortenaukreis und Bund abzustimmen und dem Gemeinderat zum Beschluss erneut vorzulegen.
- c) die in Kapitel 6 dargestellten Planungsgrundsätze für die Straßenkategorien zur Kenntnis zu nehmen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

Sachverhalt/Begründung:

1. Einführung

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 23.03.2015 das MIV-Maßnahmenprogramm des Integrierten Verkehrskonzeptes der Stadt Offenburg beschlossen (Drucksache-Nr. 010/15). Ein Baustein dieses Programms ist die Definition des Hauptstraßennetzes. Zur Erarbeitung des Netzes wurde die Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) verwendet. Die nun vorliegende Zuordnung der Straßenabschnitte zu Straßenkategorien ist Grundlage für konzeptionelle und planerische Vorgaben für den Kfz-Verkehr und die Prioritäten der Verkehrsmittel in einzelnen Straßenabschnitten. Im Einzelnen sind dies:

- Anforderung an den Ausbaustandard (z.B. anbaufrei, Fahrbahnmindestbreite)
- Priorität des Kfz-Verkehrs im Straßenabschnitt gegenüber anderen Straßenabschnitten oder anderen Verkehrsmitteln
- Vorfahrtsregelung, LSA-Steuerung (Grüne Welle)
- Wegweisung
- Anforderung an die Bauklasse
- Baulastträgerschaft

Mit der Festlegung des Hauptverkehrsstraßennetzes und der Kategorisierung der Abschnitte wird also festgelegt, wo die Hauptströme des Kfz-Verkehrs geführt werden sollen. Für die Richtlinien zur Planung von Straßen (z. B. RAL für Landstraßen und RAST 06 für Stadtstraßen) sind die Straßenkategorien Entwurfsgrundlagen.

Die Ausweisung des Hauptstraßennetzes garantiert nicht, dass die Autofahrer genau die für ihre Relationen vorgesehenen Routen nutzen. Die Festlegung des Hauptnetzes ermöglicht allerdings die Steuerung der Routenwahl durch planerische Instrumente und Eingriffe im Straßenraum. Die Straßennetzkategorie gibt auch keinen Hinweis auf die Verkehrsmengen oder die Überlastungen eines Straßennetzabschnitts. Hierfür müssen andere Untersuchungen (Verkehrsmodellrechnungen oder Leistungsfähigkeitsberechnungen) herangezogen und ergänzt werden. Der Ausbau- bzw. Neubaubedarf eines Straßenabschnitts kann erst mit diesen zusätzlichen Untersuchungen ermittelt werden.

2. Methodik der RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung)

Die Kategorisierung der Netze nach der RIN basiert auf dem System der zentralen Orte der Raumordnungsplanung. Diese werden durch die einzelnen Bundesländer festgelegt. Dabei unterscheidet man zwischen Gemeinden ohne zentrale Funktion (G), Grundzentren (GZ, in Baden-Württemberg Kleinzentren und Unterzentren), Mittelzentren (MZ), Oberzentren (OZ) und Metropolregionen (MR). Die RIN legt hierbei Zielgrößen bezüglich der Erreichbarkeit von zentralen Orten fest.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

Mit der RIN werden die Verbindungen zwischen den zentralen Orten in fünf Verbindungsfunktionsstufen unterteilt. Dabei ist zum einen die Austauschfunktion zwischen zwei gleichrangigen Orten oder die Versorgungsfunktion eines zentralen Ortes maßgebend (siehe Abbildung 1). Für die Festlegung der Verbindungsfunktionsstufe ist stets der Ort der niedrigeren Stufe maßgebend. Die Verbindungsfunktionsstufe gilt dann für alle Verkehrsmittel (Kfz, ÖPNV, Fahrrad).

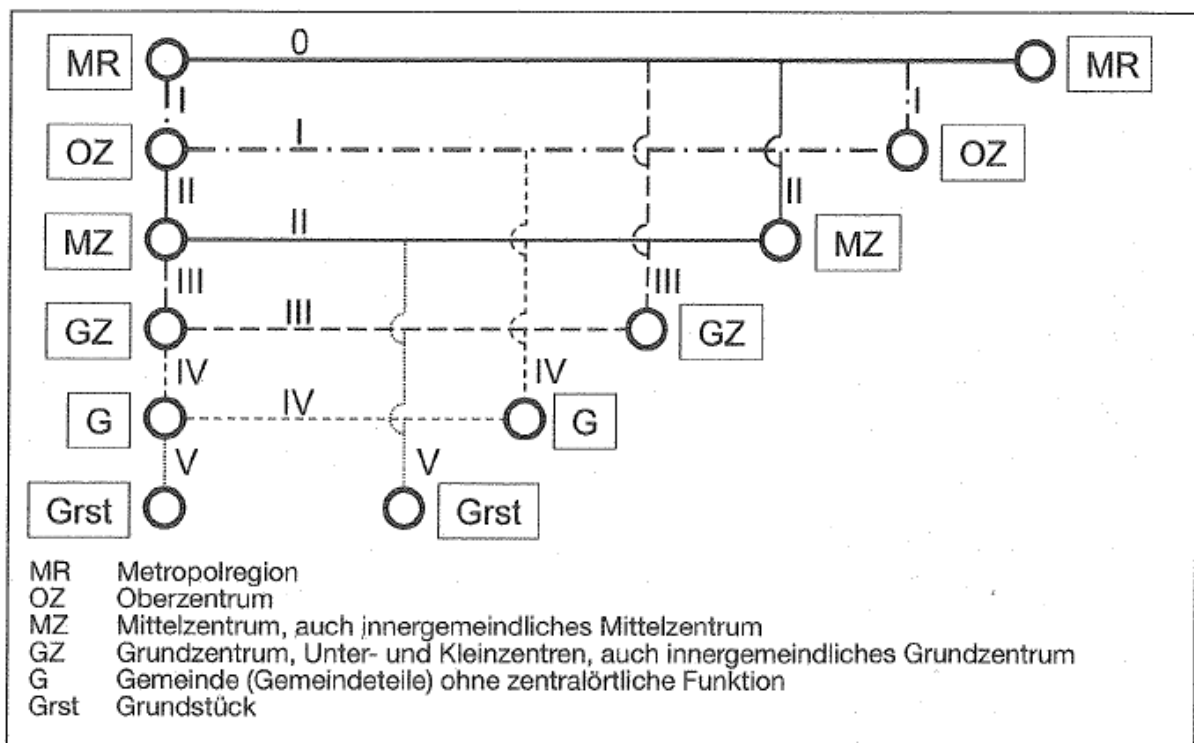


Abbildung 1: Verbindungsfunktionsstufen von Verbindungen und Anbindungen (RIN 2008)

In einem ersten Schritt werden alle Orte der gleichen Zentralität mit Luftlinien miteinander verbunden (Austauschfunktion). Der Start bzw. Zielpunkt ist in dem Zentrum des Ortes, z.B. auf dem Marktplatz oder am Bahnhof zu verorten. Berücksichtigt werden dabei die Verbindungen zum nächsten und teilweise übernächsten Nachbarn. Diese Verbindungen werden dann den Verkehrsnetzabschnitten (hier Straßennetz) zugeordnet. Für die Kategorisierung in Offenburg wurde hierfür ein Routenplaner verwendet. Zunächst werden alle Durchgangsverbindungen durch einen zentralen Ort bearbeitet, um das Verkehrsnetz für den Durchgangsverkehr zu identifizieren. Danach werden die Verbindungen mit Start oder Ziel in dem untersuchten Ort bearbeitet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

Als zweiter Schritt werden alle Orte mit dem Zentrum verbunden, für die dieses eine Versorgungsfunktion ausübt. Erneut werden alle Luftlinienverbindungen dem Verkehrsnetz zugeordnet. Die Überlagerung aller Netze ergibt dann das nach einzelnen Verbindungsfunktionsstufen hierarchisierte Verkehrsnetz. Da die Verbindungen der hohen Funktionsstufen I und II (zwischen Oberzentren bzw. Mittelzentren) auf anbaufreien Straßen geführt werden sollen, diese aber nicht z. B. bis zum Marktplatz durchgehen, werden bei den Quell- und Zielverbindungen eines Ober- oder Mittelzentrums alle Straßen innerhalb eines 8 km-Radius um das Zentrum auf die Kategorie III (innerstädtische Hauptverkehrsstraße) abgestuft. Für Durchgangsrouten gilt dies allerdings nicht. Für jeden Straßenabschnitt wird dann die Straßenkategorie festgelegt, die später die Grundlage für die Straßenplanungsparameter wird.

3. Grundlagen

Für das Land Baden-Württemberg sind die zentralen Orte durch Landesplanung festgelegt worden. Offenburg ist nach dieser Festlegung ein Oberzentrum. Weitere benachbarte relevante Oberzentren (OZ) sind Freiburg, Straßburg, Karlsruhe und Villingen-Schwenningen. Verbindungen zwischen diesen Städten haben die Verbindungsfunktionsstufe I und müssen über anbaufreie Straßen verlaufen (Autobahnen, Landstraßen oder anbaufreie Hauptverkehrsstraßen). Für Offenburg relevante Mittelzentren (MZ) sind Lahr, Kehl, Achern und Haslach/Wolfach/Hausach. Auch die Verbindungen der Stufe II zwischen diesen Städten bzw. nach Offenburg sollen möglichst über anbaufreie Straßen verlaufen. Als Grundzentren (Unterzentren und Kleinzentren) mit nur lokaler Versorgungsfunktion sind die Städte und Gemeinden Friesenheim, Meißenheim, Neuried, Willstätt, Appenweier, Oberkirch, Oppenau, Gengenbach und Biberach definiert. Die Verbindungen zwischen diesen Zentren oder nach Offenburg haben die Verbindungsstufe III und können über Landstraßen, anbaufreien Hauptverkehrsstraßen oder angebauten Hauptverkehrsstraßen geführt werden. Alle anderen Gemeinden in unmittelbarer Nähe zu Offenburg (z.B. Hohberg, Durbach oder Ortenberg) sind Gemeinden ohne zentrale Funktion. Die Verbindungen zwischen diesen Orten oder auch nach Offenburg besitzen die Verbindungsstufe IV und können über Landstraßen und angebaute Hauptverkehrsstraßen geführt werden.

Die Stadt Offenburg ist als Gesamtstadt ein Oberzentrum. Zur Bestimmung des innerstädtischen bedeutsamen Straßennetzes müssen gemäß der RIN die innergemeindlichen Zentralitäten bestimmt werden. Dabei gibt es keine feste Vorschrift und auch keine allgemeingültige Gliederung wie bei der Landesplanung. In Anlehnung an die Landesplanung wurden für die einzelnen Gebietseinheiten innerhalb der Stadt Offenburg die Infrastrukturen im Gebiet erhoben und bzgl. ihrer Zentralität bewertet. Grundsätzlich werden diese innerstädtischen Zentralitäten gemäß der RIN dann um eine Stufe abgestuft. Dabei ist anzumerken, dass die Bedeutung von Gebietseinheiten innerstädtisch sehr stark vom Gebietszuschnitt abhängig ist.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

Folgende Gebietseinteilung für Offenburg wurde gewählt:

- Stadtmitte (zwischen Bahngraben, Kinzig, Wasserstraße und Rheintalbahn)
- Nordstadt (zwischen Bohlsbach, Kinzig, Wasserstraße und Bahnanlagen)
- Nordoststadt (östlich der Rammersweierstraße, nördlich der Zeller Straße)
- Südoststadt (östlich der Schwarzwaldbahn, südlich der Zeller Straße)
- Südstadt (zwischen Kinzig, Schwarzwaldbahn und südlich der Rheintalbahn)
- Uffhofen
- Hildboltsweier
- Albersbösch
- jede einzelne Ortschaft
- Gewerbegebiet West
- Gewerbegebiet Elgersweier

Damit eine innerstädtische Gebietseinheit als Oberzentrum (abgestuft dann ein Mittelzentrum) definiert werden kann, sollen mindestens zwei Drittel der folgenden Funktionen gebündelt in einem Stadtteil oder einer Gebietseinheit vorhanden sein:

- Hochschule
- Theater, Oper, Großkino
- Überregionales Museum
- Klinikum
- Veranstaltungshalle, Messe, Großstadion
- Großhotels
- Verwaltungssitz (z.B. Landkreisamt, Landesgerichte)
- Bürozentren, Konzernzentralen (z.B. Burda)
- Überregionaler Einzelhandel
- Flughafen, Fernbahnhof, Logistikzentrum

Offenburg insgesamt erfüllt den Anspruch an ein Oberzentrum. Allerdings sind diese Funktionen über mehrere Stadtteile und Gebietseinheiten verteilt. Kein Stadtteil bzw. keine Gebietseinheit erfüllt einzeln die Anforderung an ein Oberzentrum und damit innergemeindlich an ein Mittelzentrum.

Für ein innergemeindliches Mittelzentrum (abgestuft ein Grundzentrum) sind folgende Funktionen erforderlich:

- Gymnasium, Berufsschulen
- Volkshochschule, regionale Weiterbildungsstätte
- Bücherei
- Schienenhaltepunkt
- Krankenhaus
- Kleine Veranstaltungshalle, Kino

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

- Große Multifunktionssportanlage, Mehrfachsporthalle
- Hallenbad
- Regionales Einkaufsgebiet
- Banken, Notariate, Finanzamt

Innerhalb von Offenburg besitzen nur die Gebietseinheiten Stadtmitte und die Südoststadt knapp zwei Drittel dieser Funktionen. Somit sind diese Gebietseinheiten mit mittelzentralen Funktionen innerstädtisch als Grundzentrum einzuordnen. Alle übrigen Gebietseinheiten erfüllen innerstädtisch nur die Anforderungen für einen Gemeindeteil ohne zentrale Funktion (Abbildung 2). Die Gewerbegebiete West und Elgersweier werden nachträglich an das Hauptstraßennetz angebunden.

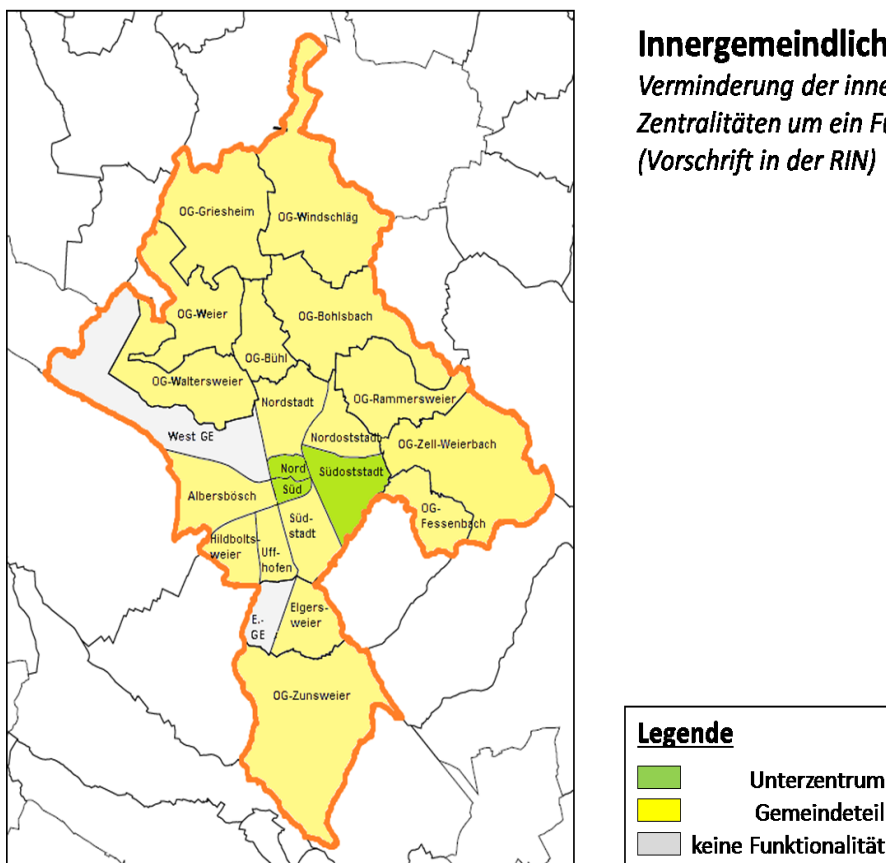


Abbildung 2: Innergemeindliche Zentralitäten Offenburg

Innergemeindlich haben demnach alle Verbindungen zwischen den Gemeindeteilen innerhalb Offenburgs bzw. von den Gemeindeteilen in die Gemeinden außerhalb Offenburgs die Stufe IV. Lediglich die Verbindungen zwischen Stadtmitte und der Südoststadt sowie von diesen beiden Stadtteilen zu den „gleichrangigen“ Gemeinden

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

Gengenbach, Appenweier, Willstätt, Friesenheim, Oberkirch, etc. besitzen die Stufe III.

4. Durchgangsverbindungen

Mit dem Routenplaner wurden insgesamt 41 Durchgangsverbindungen, z. B. die Relationen Karlsruhe – Freiburg oder Villingen – Straßburg der Stufe I, Lahr – Achern oder Kehl – Haslach der Stufe II, Gengenbach – Oberkirch oder Appenweier – Friesenheim oder Durbach – Ortenberg oder Schutterwald – Ortenberg der Stufe IV berücksichtigt. Die für Offenburg relevanten hochrangigen Durchgangsverbindungen der Stufe I bis III verlaufen ausschließlich außerhalb des innerstädtischen Straßennetzes (Abbildung 3). Die Durchgangsverbindungen der Stufe II liegen auf den gleichen Straßen wie diejenigen der Stufe I, so dass im Plan die Stufe II nicht vertreten ist. Die hochwertigen Verbindungen der Stufe I und II verlaufen nur über, wie in der Richtlinie gefordert, Autobahnen oder Landstraßen.

Bei der Verwendung des Routenplaners wird ein nicht überlastetes Straßennetz unterstellt. In Hauptverkehrszeiten kann es insbesondere bei kürzeren Durchgangsverbindungen (z. B. Appenweier – Gengenbach) sein, dass einige Autofahrer aufgrund von Überlastungen auf der A 5 oder B 33 den Weg über die innerstädtischen Straßen (z. B. Moltkestraße) durch Offenburg nutzen. Planerisch ist es jedoch nicht sinnvoll die Kapazitätsprobleme des übergeordneten Netzes auf dem innerstädtischen Straßennetz durch einen Ausbau zu kompensieren. Deshalb ist es nach der Richtlinie nicht vorgesehen, potentielle „Schleichverkehrsrouten“ mit einer Erhöhung der Verbindungsfunktionsstufe aufzuwerten.

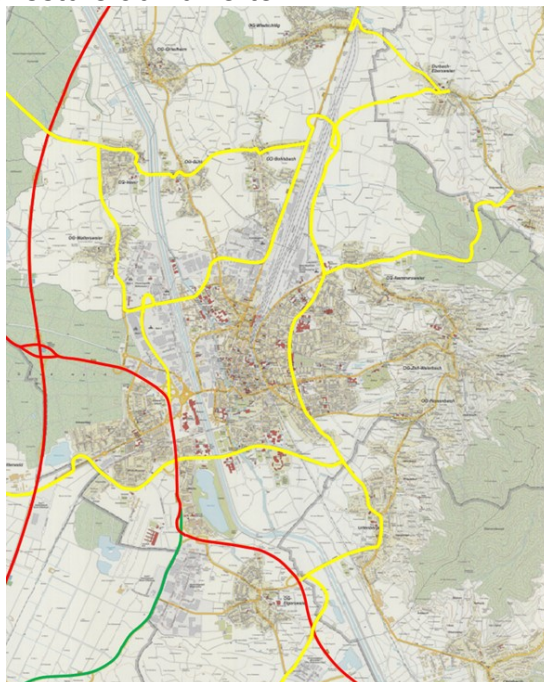


Abbildung 3:
Durchgangsverbindungen Offenburg (Rot: Stufe I, Grün: Stufe III, Gelb: Stufe IV)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

5. Hauptstraßennetz Offenburg

Mit dem Routenplaner wurden die Routen von Offenburg zu den Städten und Gemeinden in der Region ermittelt. Die Verbindungen zu den benachbarten Oberzentren (Freiburg, Straßburg, etc.) verlaufen alle über die Freiburger Straße und dann entweder auf die A 5 oder die B33 (Richtung Schwenningen). Der Abschnitt zwischen Bahnhof und B 33 wird gemäß der Vorschrift in der RIN im Nahbereich um das Zentrum in der weiteren Betrachtung zur Stufe III abgestuft (Abbildung 4).

Die Verbindungen der Stufe II zu den benachbarten Mittelzentren verlaufen ausnahmslos über die Bundesstraßen B 3 (nach Achern bzw. Lahr) und B 33 (nach Kehl bzw. Hausach). Im Nahbereich um den Bahnhof werden die Strecken ebenfalls zur Stufe III abgestuft. Die Verbindungen der Stufe III in die benachbarten Grundzentren verlaufen weitestgehend über die Streckenabschnitte der Verbindungsfunktionsstufe I oder II. Nur die Verbindung Offenburg – Neuried verläuft als zusätzliche höherwertige Verbindung über die Schutterwälder Straße.

Zu den vorgenannten regionalen Verbindungen kommen im Straßennetz noch drei Verbindungen der Stufe IV ergänzend hinzu. Dies sind die Verbindungen nach Hesselhurst über Weier, nach Durbach über die B 3 und nach Ortenberg über die Wilhelmstraße und Ortenberger Straße.

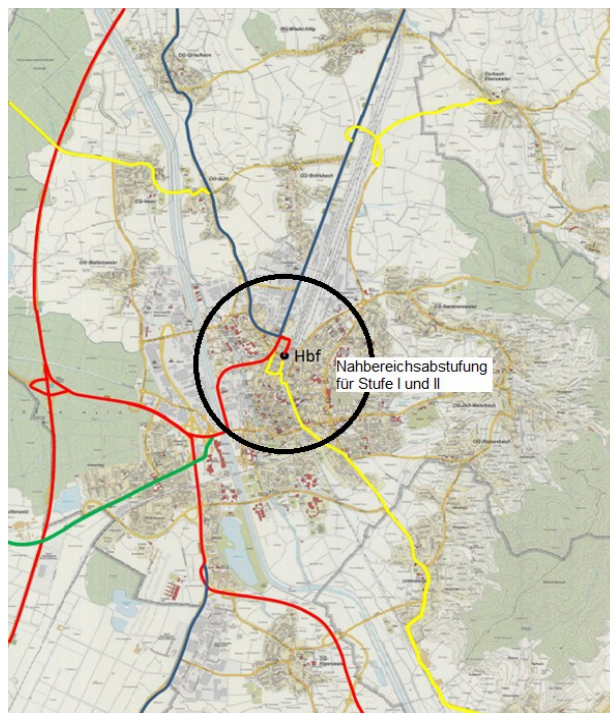


Abbildung 4: Regionale Verbindungen (Rot: Stufe I, Blau: Stufe II, Grün: Stufe III, Gelb: Stufe IV)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

Die innerstädtischen Verbindungen bzw. die Verbindungen der Offenburger Gebiets-einheiten mit den Nachbargemeinden sind in der Abbildung 5 dargestellt. Nur die Verbindungen von der Stadtmitte und der Südoststadt in die benachbarten Grundzentren erhalten die Verbindungsstufe III.

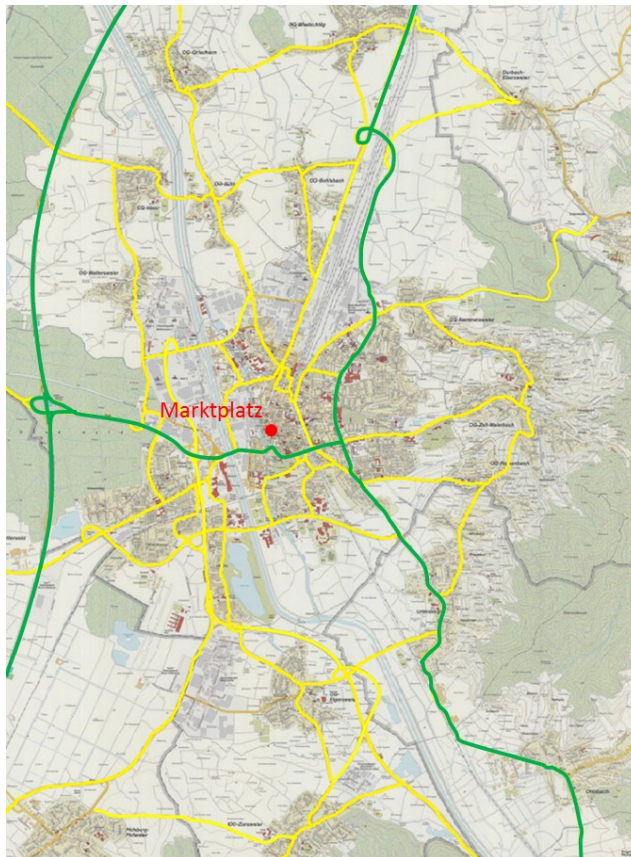


Abbildung 5: Kleinräumige Verbindungen (Rot: Stufe I, Blau: Stufe II, Grün: Stufe III, Gelb: Stufe IV)

Das Hauptstraßennetz Offenburg ergibt sich aus der Überlagerung der Routen der Durchgangsverbindungen, der regionalen Verbindungen und der kleinräumigen Verbindungen (siehe Anlage 1). Zusätzlich wurden zur Anbindung der Gewerbegebiete West, Waltersweier, Elgersweier und Nordost die Hapterschließungen ergänzt (z. B. Heinrich-Hertz-Straße, Drachenacker, Industriestraße und Eckener Straße). Ebenso wurden die zukünftigen Strecken mit Schlüsselbusverkehr ergänzt (z. B. Brucknerstraße, Hölderlinstraße, Altenburger Allee).

Im Rahmen der Überlagerung der Netze wurde die oben erwähnte Nahbereichs-abstufung der Freiburger Straße von Stufe I bzw. II auf Stufe III umgesetzt. Dadurch ergibt sich für das Netz der Stufe II keine Geschlossenheit. Die Äste der B 33 aus Richtung Kehl und B 3 aus Richtung Achern würden an der Englerstraße enden und

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von: Tel. Nr.:
Demny, Andreas 82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

nur durch eine Straße der Verbindungsstufe IV miteinander verbunden. Dies widerspricht dem Planungsansatz, dass die Netze jeder Stufe nur an gleich- oder höher-rangigen Straßen enden können. Deshalb wurde das Netz der Stufe II durch den Straßenabschnitt Englerstraße, Otto-Hahn-Straße und Gustav-Heinemann-Straße ergänzt. Diese planerische Anpassung könnte nahe legen, dass die heutige Bundesstraßenführung der B 3/33 über die Freiburger Straße auf die o. g. Trasse verlegt werden könnte. Dies würde einen Tausch der Baulast und Zuständigkeit zwischen Bund und Stadt bedeuten.

6. Straßenkategorien und Planungsparameter

Die Stadt Offenburg ist nicht für alle Straßen in der Gemarkung zuständig. Die Baulast des Bundes oder des Landkreises sind in dem Plan der Anlage 1 gestrichelt dargestellt. Unabhängig von der Baulast können die einzelnen Straßenabschnitte in Straßenkategorien eingeteilt werden. In der RIN sind den einzelnen Verbindungsstufen mögliche Straßenkategorien zugeordnet, aus denen sich dann die empfohlenen Entwurfparameter für die Straßen aus den Planungsrichtlinien z. B. RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) oder RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006) ableiten lassen (siehe Abbildung 6). In der Anlage 1 ist neben der Verbindungsstufe den einzelnen Straßenabschnitten auch eine Straßenkategorie zugeordnet, die weitestgehend dem derzeitigen Ausbaustandard entspricht.

Kategoriengruppe		Verbindungs-funktionsstufe				
		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
		AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	0	AS 0		-	-	-
großräumig	I	AS I	LS I		-	-
überregional	II	AS II	LS II	VS II		-
regional	III	-	LS III	VS III	HS III	
nahräumig	IV	-	LS IV	-	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	-	LS V	-	-	ES V

AS I	vorkommend, Bezeichnung der Kategorie
	problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen
-	nicht vorkommend oder nicht vertretbar

Abbildung 6: Verknüpfungsmatrix zur Ableitung der Straßenkategorie (RIN)

Straßen mit keiner bzw. nur sehr geringer direkter Erschließung von Grundstücken und ohne Parken am Fahrbahnrand sind anbaufreie Straßen. Diesen Entwurfparametern entsprechen Autobahnen (AS), Landstraßen (LS) und anbaufreie Hauptverkehrsstraßen (VS). Verbindungen der Stufe I und II müssen über solche Straßen geführt werden. Diese Straßen zeichnen sich durch folgende Planungsparameter aus:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

- Erschließung: keine, sehr gering (LS, VS)
- Geschwindigkeiten: 50 bis 70 km/h (VS) oder größer 70 km/h (LS) bzw. größer 100 km/h (AS)
- Fahrbahnbreiten: Regelmaße (z. B. PKW-PKW Begegnung 4,75 m Breite)
- Knotenausbau: planfrei (AS, LS, VS), Lichtsignalanlage Grüne Welle (LS, VS) oder Kreisel (LS, VS). Straßen höherer Verbindungsstufen sind gegenüber niedrigeren Stufen vorfahrtberechtigt.
- Parken: kein
- Fahrradverkehr: Im Seitenraum abgetrennt von der Fahrbahn (LS, VS), nur bei LS III, IV und V Mitnutzung der Kfz-Fahrbahn durch Radfahrer möglich
- Fußgänger: Im Seitenraum abgetrennt von der Fahrbahn. Querungen nur gesichert durch Querungshilfen (LS, VS, z. B. Lichtsignalanlagen oder Mittelinseln).

In Offenburg sind alle Außerortsstraßen als Landstraßen zu kategorisieren (z.B. Bohlsbach – Bühl, verlängerte Moltkestraße). Der Straßenzug Englerstraße – Otto-Hahn-Straße ist eine anbaufreie Hauptverkehrsstraße der Verbindungsstufe II.

Bei angebauten Straßen wird in Hauptverkehrsstraßen (HS) und Erschließungsstraßen (ES) differenziert. Über Hauptverkehrsstraßen laufen Verbindungen, die auch kleinräumig (durch den Gemeindeteil) Durchgangsrouten aufnehmen. Erschließungsstraßen können höchstens die Verbindungsstufe IV aufweisen. Über diese Straßen verlaufen nur Verbindungen, die in dem Gebiet oder Ortsteil selbst beginnen oder enden.

Für die Hauptverkehrsstraßen (HS) sind folgende Planungsparameter der Rahmen für die Straßenplanung:

- Erschließung: Direkte Grundstückserschließung, Geschäftsbesatz, Liefern und Laden
- Geschwindigkeit: 50 km/h, in Ausnahmefällen 30 km/h [z. B. Unfallschwerpunkt (HS III und IV), Lärmschutz (HS III und IV), hoher Fuß- und Radverkehr bei beengten Verhältnissen (HS IV)]
- Fahrbahnbreiten: Regelmaß (HS III und IV), Mindestmaß (HS IV in kurzen Abschnitten, z. B. PKW-PKW Begegnung 4,10 m Breite)
- Knoten: plangleich, Lichtsignalanlage (HS III: Grüne Welle), Kreisel, Vorfahrt, untergeordnete Einmündungen mit Vorfahrt achten
- Parken: am Fahrbahnrand, Längsparken
- Fahrrad: in der Regel auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen. Ausnahmen bei hohem Lkw-Verkehr und/oder hohen Verkehrsmengen
- Fußgänger: auf Gehwegen, gesicherte Querung (LSA, Mittelinsel, Fußgängerüberweg (HS IV))

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

Bei Erschließungsstraßen der Stufe IV (ES) können aufgrund ihrer nur lokalen Bedeutung im Stadtteil verkehrsdämpfende Maßnahmen umgesetzt werden. Typische Straßen dieser Kategorie sind Sammelstraßen (z. B. Platanenallee, Okenstraße in Bohlsbach oder Brucknerstraße in der Nordoststadt), Quartiersstraßen (z. B. Schillerstraße), Gewerbestraßen (z. B. Heinrich-Hertz-Straße, Industriestraße). Für Erschließungsstraßen der Stufe IV sind folgende Parameter der Rahmen für die Straßenplanung:

- Erschließung: Direkte Grundstückserschließung
- Geschwindigkeit: 30 km/h, Tempo 30 Zone
- Fahrbahnbreite: Mindestmaße, punktuelle Fahrbahneinengungen o. ä.
- Knoten: plangleich, Kreisel,
- Vorfahrt: untergeordnet, Rechts-Vor-Links
- Parken: am Fahrbahnrand, Längsparken, Senkrecht- oder Schrägparken
- Fahrrad: auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage (Ausnahme ggf. Gewerbestraße)
- Fußgänger: im Seitenraum, keine gesonderten Querungshilfen (bei 30 km/h ggf. Fußgängerüberwege)

Diese o. g. Planungsparameter sind als Grundlage für die Straßenplanung zu verstehen, die insbesondere bei Um- oder Neuplanungen den Planungsspielraum darstellen. Es kann aufgrund einer besonderen örtlichen Situation begründet von diesen Grundvorgaben in der Planung abgewichen werden. Ein Beispiel ist das Lkw-Verbot auf der als Verbindungsstufe II eingestufte B 33 durch Bühl und Griesheim. Dieses Lkw-Verbot konnte Ende der achtziger Jahre auf der Bundesstraße umgesetzt werden, da der sehr hohe Lkw-Anteil zu über den Vorgaben liegenden Lärmbelastungen führte. Auch auf Autobahnen gibt es heutzutage aus Lärmschutzgründen Geschwindigkeitsbeschränkungen, die nicht zur Abstufung einer Autobahn führen. Bei sehr starken Abweichungen sollte allerdings die Straßenkategorie und die daraus resultierenden alternativen Verbindungen über andere Straßen neu festgelegt werden.

7. Weiteres Vorgehen

Das vorliegende Hauptstraßennetz ist erstmals für Offenburg nach der neuen Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) definiert worden. Aus dem Netzplan ist für alle Straßennetzabschnitte des Hauptstraßennetzes die jeweilige Bedeutung für innerstädtische oder regionale Verbindungen ablesbar. Mit der Zuordnung der Straßenkategorien liegen auch die Grundlinien für die Straßenplanung je Straßenabschnitt vor.

Da die Stadt Offenburg nur für einen Teil des Straßennetzes Baulastträger ist, muss dieser Plan vor einem Beschluss durch den Gemeinderat mit den weiteren Baulastträgern Bund und Landkreis abgestimmt werden. Insbesondere der Widerspruch zwischen der Baulast der Achse Okenstraße - Freiburger Straße (B3/33 in der

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

193/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
09.12.2015

Betreff: Hauptstraßennetz Offenburg

Baulast des Bundes) und die planerische Zuordnung der Verbindungsstufe II zur Achse Englerstraße – Otto-Hahn-Straße (derzeit in der Baulast der Stadt) ist zu klären. Hierbei ist u. a. abzuwägen, ob der Vorteil einer planerischen Zuständigkeit der Stadt für die wichtige innerstädtische Achse Freiburger Straße in einem finanziellen vernünftigen Verhältnis zur Abgabe der Baulast der Achse Englerstraße – Otto-Hahn-Straße an den Bund steht.