



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

1. Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	08.06.2016	öffentlich
2. Gemeinderat	27.06.2016	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen: (Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise

(Radverkehr 360.000 Euro, Optimierung Signalanlagen
230.000 Euro, Infrastruktur Schlüsselbus 260.000 Euro,
Pflanzarbeiten bisher ohne Ansatz)

850.000 €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 1.290.000 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.
600.000 €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 690.000 €

2. Folgekosten

Personalkosten 0,00 €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme 0,00 €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.
0,00 €

Jährliche Belastungen 0,00 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen, auf der Grundlage des in der Vorlage dargestellten Vorentwurfs den Bauentwurf zu entwickeln. Dabei sind folgende Vorgaben zu berücksichtigen:

1. Es sind zwei Haltestellen für den Busverkehr aus Norden und Süden jeweils vor Erreichen der Zauberflötebrücke einzurichten;
2. Auf der Fahrbahn der Wilhelmstraße sind beidseits Radschutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,5 m vorzusehen;
3. Im südlichen Abschnitt der Wilhelmstraße wird jeweils eine neue einreihige Baumpflanzung in einem Pflanzstreifen mit einer Breite von 2,0 m vorgenommen.
4. Im nördlichen Abschnitt der Wilhelmstraße wird jeweils eine neue einreihige Baumpflanzung in einem Pflanzstreifen mit einer Breite von 2,0 m entsprechend der Variante 1 vorgenommen.
5. Die Lichtsignaltechnik an den Knotenpunkten Wilhelmstraße/Zauberflötebrücke, Pfefferleknotten, Grabenallee/Zähringer Straße und Weingartenstraße/Moltkestraße werden entsprechend der neuen Steuerungsphilosophie angepasst.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient der Erreichung der strategischen Ziele „Die Innenstadt als lebendiges Zentrum zum Arbeiten, Wohnen und Freizeitgestaltung wird weiterentwickelt“ und „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“.

1. Einbettung der Maßnahme in das Innenstadtprogramm GO OG und Erschließung der Innenstadt von der Ostseite

Mit Beginn des Jahres 2013 hat die Stadt Offenburg das Entwicklungskonzept Innenstadt auf den Weg gebracht. Damit wurde an die Ziele der 2010 abgeschlossenen Stadtsanierung angeknüpft – die Innenstadt als lebendiges Zentrum zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und zur Freizeitgestaltung zu erhalten bzw. weiterzuentwickeln sowie die Vielfalt der Innenstadt zu erhalten und zu stärken. Mit dem Beschluss zur Entwicklung des Rée Carrées in der Nördlichen Innenstadt steht eine wichtige Veränderung an. Mit der Neugestaltung des öffentlichen Raums soll die stadträumliche Einbindung und Verknüpfung des neuen Rée Carrées mit den bestehenden Handlagen gewährleistet und durch die Inwertsetzung des öffentlichen Raums die Attraktivität bestehender Geschäftslagen erhöht werden.

Die Offenburger Bürgerschaft war an der Erarbeitung des Konzepts intensiv beteiligt. Auch bei der Umsetzung der Projekte bildet die Teilhabe der Bevölkerung weiterhin einen wichtigen Baustein. Dem räumlichen Handlungsschwerpunkt „Östliche Innenstadt“ mit Lindenplatz – Lange Straße – Gustav-Rée-Anlage – Steinstraße hat der Gemeinderat mit dem Umsetzungszeitraum bis 2018 eine zeitlich sehr hohe Priorität eingeräumt. Das Gebiet soll eine insgesamt attraktivere Aufenthaltsqualität erhalten. Diese Aufwertung der Östlichen Innenstadt bedarf in hohem Maße der Beteiligung der Anlieger, Anwohner und weiterer Nutzergruppen, – diese werden daher kontinuierlich in die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses eingebunden. Dabei bestehen enge Zusammenhänge zu weiteren Projekten hoher Priorität, wie zum Beispiel der besseren Erschließung insbesondere der „Östlichen Innenstadt“ über die Wilhelmstraße und die angrenzende Oststadt (siehe nachfolgende Abbildung 1).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

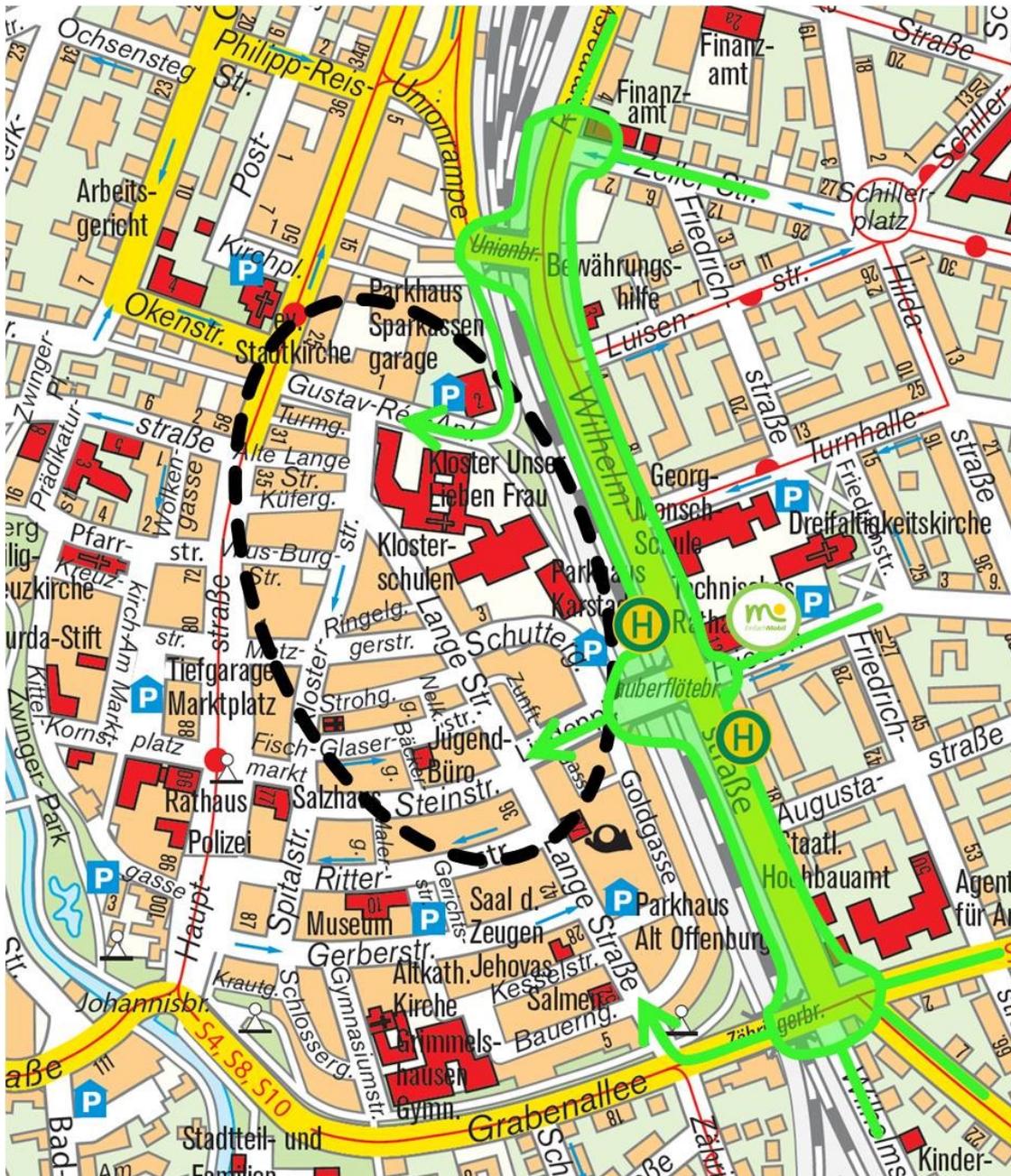
Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

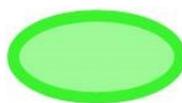
Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Abbildung 1: Entwicklungskonzept Innenstadt – Östliche Innenstadt und Wilhelmstraße als bessere Erschließungsachse mit Rad und Bus für die Innenstadt von der Ostseite



Entwicklungskonzept
Innenstadt - Ostflügel



Bessere Erschließung
der Innenstadt von
Osten mit Rad und Bus

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

2. Ziele, Zielgruppen und Ansprüche an den Straßenzug Wilhelmstraße

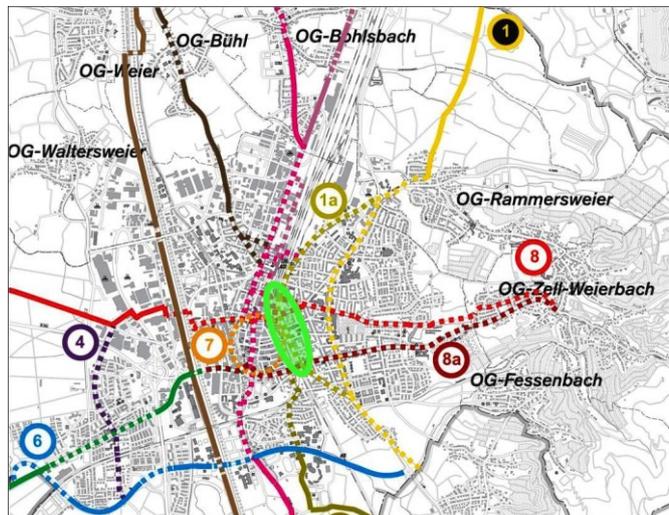
2.1 Ansprüche aus dem Fahrradförderprogramm V

Die Stadt Offenburg hat im Jahr 2013 auf der Grundlage des Nationalen Radverkehrsplans des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur das Fahrradförderprogramm V erarbeitet. Im Rahmen der Umsetzung dieses Förderprogramms hat die Stadt den Auftrag durch den Gemeinderat, innerhalb von zehn Jahren mit einem jährlichen Aufwand von 500.000 Euro die flüssige Führung des Radverkehrs entlang von definierten Maßnahmenachsen weiter zu entwickeln. Dabei soll der Radverkehr, der entsprechend den Planungsphilosophien der 80er und 90er Jahre bislang – wenn überhaupt – im Seitenraum geführt wurde, wo möglich und sinnvoll auf die Fahrbahn geholt werden. Dies dient neben der Flüssigkeit des Radverkehrs nachweislich auch einer erhöhten Verkehrssicherheit. In der Straßenverkehrsordnung ist inzwischen aus diesem Grund das Führen des Radverkehrs grundsätzlich auf der Fahrbahn vorgesehen. Mit diesen Maßnahmen soll der heutige Radverkehrsanteil von 25 % des Binnenverkehrs auf 30 % bis zum Jahr 2025 gesteigert werden.

Die Wilhelmstraße ist Teil der Maßnahmenachse 1a (Rammersweierstraße / Wilhelmstraße / Ortenberger Straße). Den nördlichen Streckenabschnitt dieser Achse, die Rammersweierstraße, und den südlichen Abschnitt, die Ortenberger Straße, hat die Stadt bereits 2015 realisiert. Seit der Umsetzung dieser Maßnahmen wird der Radverkehr auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt, wo zuvor in großen Teilen kein Radverkehrsangebot vorhanden war.

Abbildung 2:

Maßnahmenachsen aus dem Fahrradförderprogramm V
Wilhelmstraße als Abschnitt der Achse 1a



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

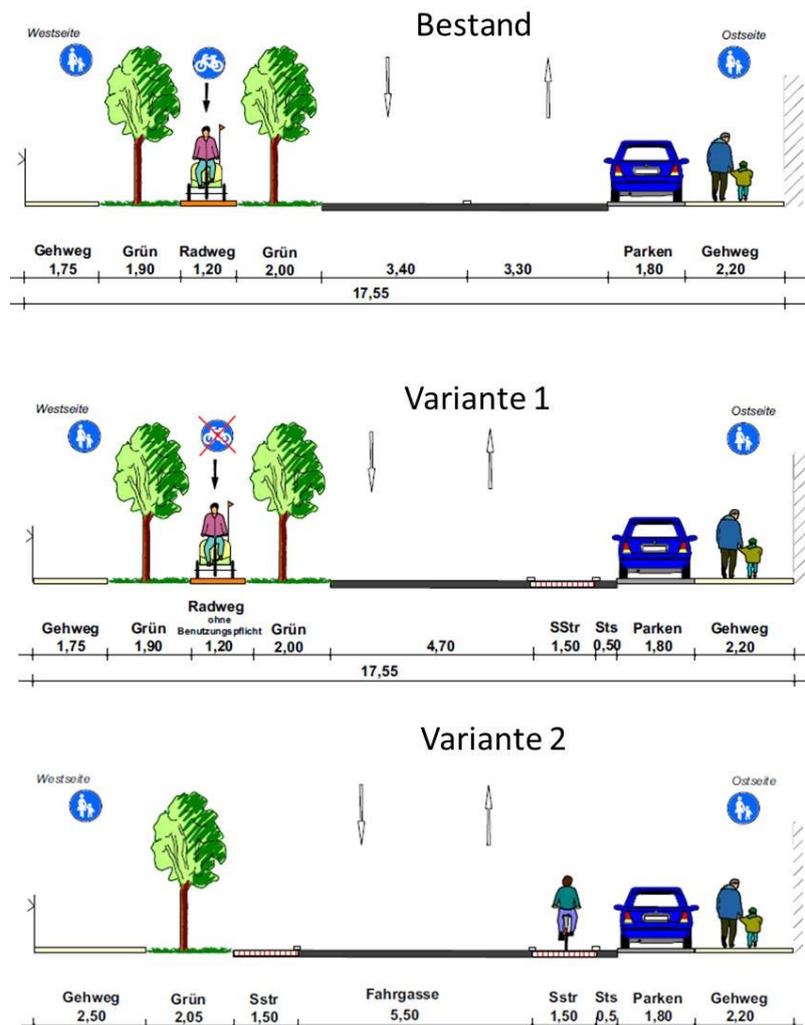
Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Auch im Abschnitt Wilhelmstraße existieren derzeit keine adäquaten Angebote für den Radverkehr bzw. Radverkehrsanlagen in beide Richtungen. In der Wilhelmstraße verkehren daher heute kaum Radfahrende. Ebenso sind die Querungen über die Wilhelmstraße aus der benachbarten Oststadt zur zentralen Innenstadt für das derzeitige Radverkehrsaufkommen unterdimensioniert. Der Abschnitt Wilhelmstraße wurde bisher wegen der offenen Fragestellung bezüglich der Bäume ausgespart. Im Fahrradförderprogramm wurden zwei mögliche Varianten skizziert.

Abbildung 3: Bisherige Varianten für die Radverkehrsführung in der Wilhelmstraße (Luisen- bis Turnhallestraße) aus der Vorlage (144/14) zum Fahrradförderprogramm V:



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Zur Förderung des Radverkehrs in Zusammenhang mit einer höheren Sicherheit für alle am Verkehr Teilnehmenden ist die Ausweisung von beidseitigen Radschutzstreifen auf der Fahrbahn der Wilhelmstraße vorgesehen. Für den heutigen auf kurzem Abschnitt vorhandenen Radweg im Seitenraum zwischen den Baumreihen auf der Westseite der Wilhelmstraße zwischen Luisenstraße und Zauberflötebrücke muss wegen seiner zu geringen Breite von etwa 1,2 m zukünftig die Benutzungspflicht aufgegeben werden. Zusätzlich weist der Wegabschnitt an einigen Stellen kritische Wurzelhebungen auf. Im Zuge dieser Achse soll im Rahmen der optimierten Lichtsignaltechnik im Bereich der Knotenpunkte die Signalisierung des Radverkehrs – wenn ohne deutliche Einschränkungen für den Kfz-Verkehr möglich – so erfolgen, dass eine weitgehende Grüne Welle und ein flüssiger Abfluss der Radfahrenden gewährleistet wird. Hierzu werden an den Knotenpunkten auch gesonderte Aufstellflächen für Radfahrerpulks vor den Haltebalken des Kraftfahrzeugverkehrs eingerichtet.

2.2 Ansprüche aus der Verkehrstechnik

Im Zuge einer Verkehrsuntersuchung zum städtebaulichen Entwicklungsgebiet Kronenwiese auf der Westseite der Innenstadt zeigten die Ergebnisse des Büros Karajan, dass bei kürzeren Umlaufzeiten in Verbindung mit einer modifizierten Festzeitsteuerung gegenüber heute eine höhere Leistungsfähigkeit und insgesamt geringere Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer (auch Fußverkehr und Radverkehr) erreicht werden können. Dies deckt sich mit den Erfahrungen aus anderen Städten in den letzten Jahren. Am 11.04.2016 hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt (Drucksache-Nr. 017/16), die vorgenannten Erkenntnisse auch auf die Lichtsignalanlagen im Zuge der Wilhelmstraße anzuwenden. Insofern steht für 2017 eine Änderung der Signaltechnik an den Knotenpunkten Wilhelmstraße/Weingartenstraße und Wilhelmstraße/Zauberflötebrücke an.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Abbildungen 4 und 5: Wilhelmstraße (Blick nach Süden und Norden)



2.3 Ansprüche aus der besseren Erschließung der Innenstadt mit dem Busverkehr

Die Innenstadt wird heute durch den Busverkehr in einer Linie über die Fußgängerzone Hauptstraße erschlossen. Diese Achse liegt nicht zentral, sondern im westlichen Teil der Innenstadt. Eine östliche Erschließung der Innenstadt ist bis heute mit dem Busverkehr nicht gegeben. Vor dem Hintergrund der angestrebten Stärkung des „Innenstadtdreiecks“ mit der Lange Straße, Steinstraße, Hauptstraße und den Seitengassen soll zukünftig auch in Höhe des Lindenplatzes/ Zaubерflötebrücke eine Busanbindung realisiert werden. Von dort würde nicht nur der östliche Teil der Innenstadt wesentlich besser bedient werden, sondern auch ein Teil der Oststadt mit einer durchaus nennenswerten Anzahl von nachgefragten Zielen (Technisches Rathaus, Amtsgericht, Gewerbeschule, Schillergymnasium, etc.). Damit könnte die bisherige Linienerschließung der Innenstadt mit dem Bus durch eine Flächenerschließung ergänzt werden (siehe Drucksache-Nr.187/15).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

2.4 Ansprüche aus der Grünplanung

Die Bäume entlang der Wilhelmstraße wurden seinerzeit mit einem nach heutigen Kenntnissen zu geringem Abstand zwischen den Bäumen gepflanzt. Außerdem wurden bei den Bäumen nicht die nach heutigen Erkenntnissen erforderlichen Baumquartiere hergestellt. Dies führt zu Mangelscheinungen und zu verkürzten Lebensdauern der Bäume. Die geringen Pflanzabstände und die nach heutigem Stand nicht fachgerechte Erstellung der Baumquartiere sind sowohl im nördlichen als dem südlichen Teil der Wilhelmstraße ausgeführt worden.

Vor diesem Hintergrund sind bereits bis heute etliche Lücken in den Baumreihen entstanden. Auf Grund der Ausgangssituation ist eine nachhaltige Nachpflanzung unter der Beibehaltung der Bestandsbäume mit den aktuellen Straßenquerschnitten und den vorhandenen Abständen nicht möglich. Zudem müsste für das Einbringen eines fachgerechten Baumquartiers die Wurzeln, nach Fällung eines abgängigen Baumes, ausgefräst werden. Dabei würden die Wurzeln der angrenzenden Bäume so stark beschädigt, dass diese ebenfalls nicht mehr gehalten werden könnten. Dies gilt sowohl für den einreihigen sowie auch den zweireihigen Baumbestand in der Wilhelmstraße.

Neben den bereits geschilderten Problemen sind zudem weitere Entnahmen für die Realisierung der verkehrlichen Neuordnung erforderlich. Unter Berücksichtigung der Anforderungen für eine nachhaltige Baumpflanzung und den geplanten Eingriffen zur verkehrlichen Neuordnung ist eine zukunftsfähige Baumpflanzung somit nur bei Entnahme der Baumreihen und mit der Pflanzung einer einreihigen Baumreihe sowohl im nördlichen als auch südlichen Bereich sinnvoll möglich.

In den Abbildungen 6 und 7 sind die Ergebnisse aus den Baumgutachten vom Mai 2015 dargestellt. In Abstimmung mit den TBO wurden die Fällungen der letzten Jahre und die voraussichtlichen Eingriffe durch die verkehrliche Neuordnung eingetragen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Abbildung 6: Ergebnisse der Baumgutachten für den südlichen Teil

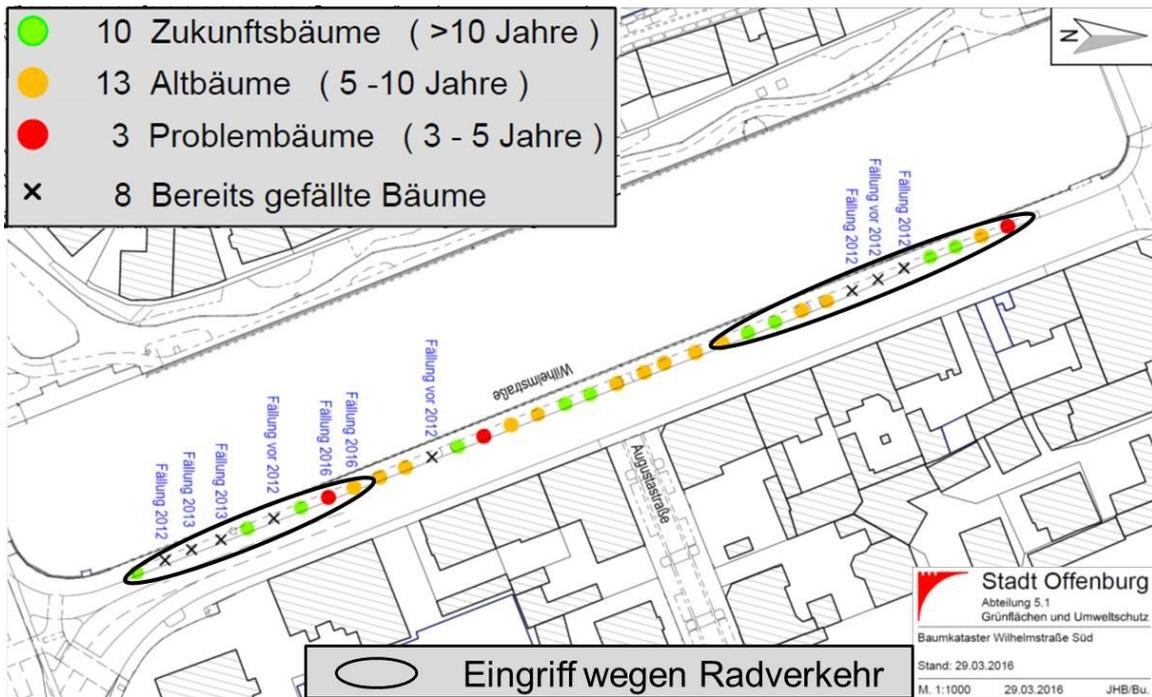
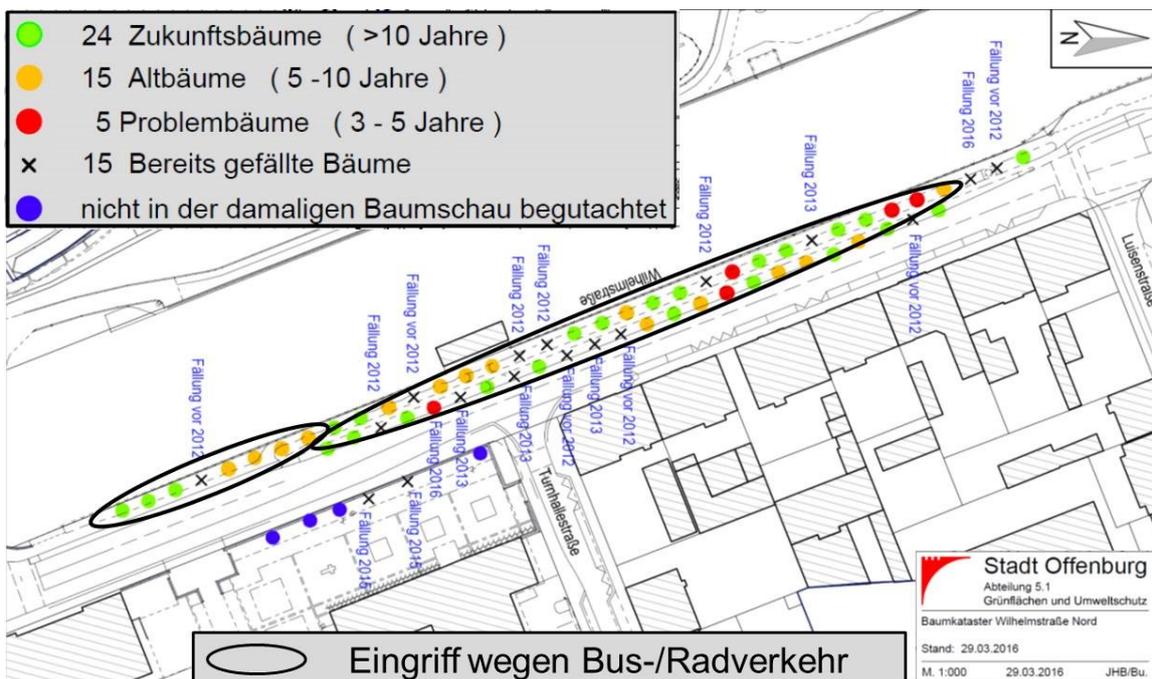


Abbildung 7: Ergebnisse der Baumgutachten für den nördlichen Teil



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

3. Erste Planungsansätze und Maßnahmen

Für den Straßenzug und die Übergänge in die östliche Innenstadt sind auf der Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) erste Vorentwurfsskizzen erstellt. Auf dieser Grundlage wird ein Straßenplanungsbüro in enger Zusammenarbeit mit einem Büro für Verkehrstechnik und einem Landschaftsarchitekt für die Grünplanung den Ausbau der Wilhelmstraße planen. Im Folgenden sind für einzelne Teilbereiche Ausschnitte aus den verkehrstechnischen Vorentwurfsskizzen dargestellt. In allen Planungsphasen wird ein Verkehrssicherheitsaudit durchgeführt.

Die Maßnahme wurde im Förderwettbewerb der Nationalen Klimaschutz Initiative für die Radverkehrsanlagen angemeldet.

Vorentwurfsskizzen

Die nachfolgenden Ausschnitte aus den ersten Vorentwurfsskizzen beginnen im Süden mit dem Pfefferleknuten. Dann folgt der südliche Teil der Wilhelmstraße bis zur Zauberflötebrücke. Im Bereich der Zauberflötebrücke sollen auch die beiden Bushaltestellen ihren Platz finden. Dort wird auch der Hauptzugang aus der Oststadt in die Innenstadt gesehen. Die Zauberflötebrücke geht dann in den Lindenplatz über, der den zentralen Platz der östlichen Innenstadt darstellt. Der nördliche Abschnitt der Wilhelmstraße erstreckt sich dann von der Zauberflötebrücke bis zur Unionbrücke. Die Unionbrücke selbst wird der zentrale Übergang aus der Oststadt zum neuen Rée Carrée sein.

Die Maßnahme gliedert sich in einen Realisierungsteil und Ideenteile. Die Ideenteile sind nicht Bestandteil des Ausbaus der Wilhelmstraße zwischen Zähringerbrücke und Luisenstraße bzw. des vorgelegten Beschlusses! Der Ideenteil soll jedoch eine erste Option für die angrenzenden Bereiche aufzeigen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6, Abteilung 6.2

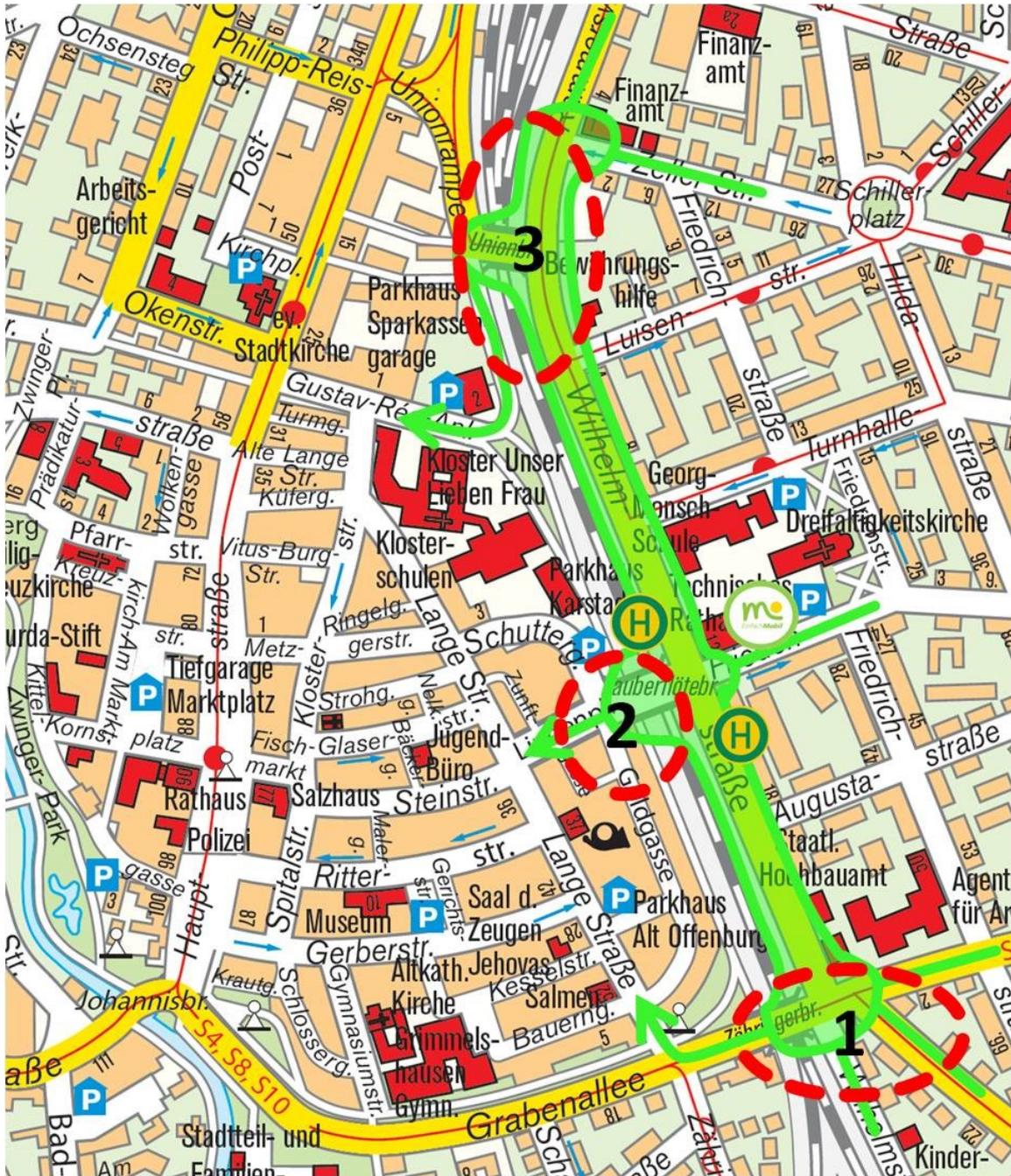
Bearbeitet von:
 Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
 82-2413

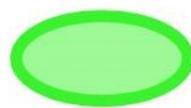
Datum:
 15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Abbildung 8: Ideenteile und Realisierungsteil



Ideenteil



Realisierungsteil

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

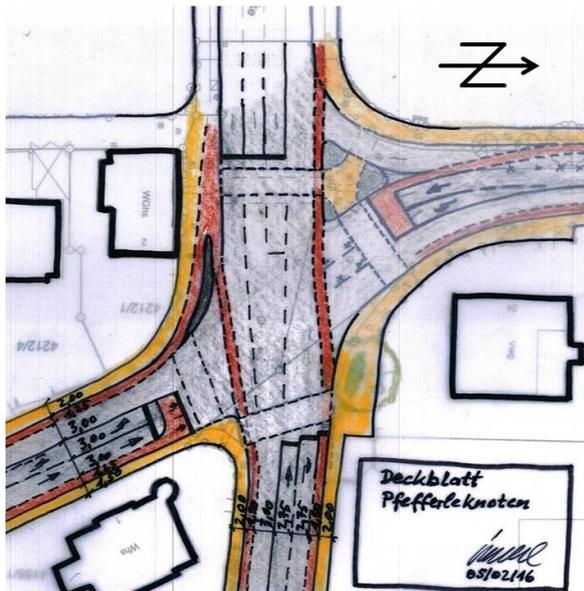
Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Abbildung 9: Ideenteil 1: Deckblatt Pfefferleknuten (Südende)



Ideenteil 1: Pfefferleknuten

- Radschutzstreifen (1,5 m) in der Ortenberger Straße und Weingartenstraße.
- In der Grabenallee Radverkehr weiterhin im Seitenraum.
- Nicht Bestandteil des Ausbaus Wilhelmstraße.

Abbildung 10: Südliche Wilhelmstraße



Realisierungsteil: Südliche Wilhelmstraße

- 4 Entfallende Bäume im Kreuzungsbereich, Radschutzstreifen (1,5 m) beidseits auf der Fahrbahn, zwei Fahrstreifen á 3 m für den Kraftfahrzeugverkehr.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

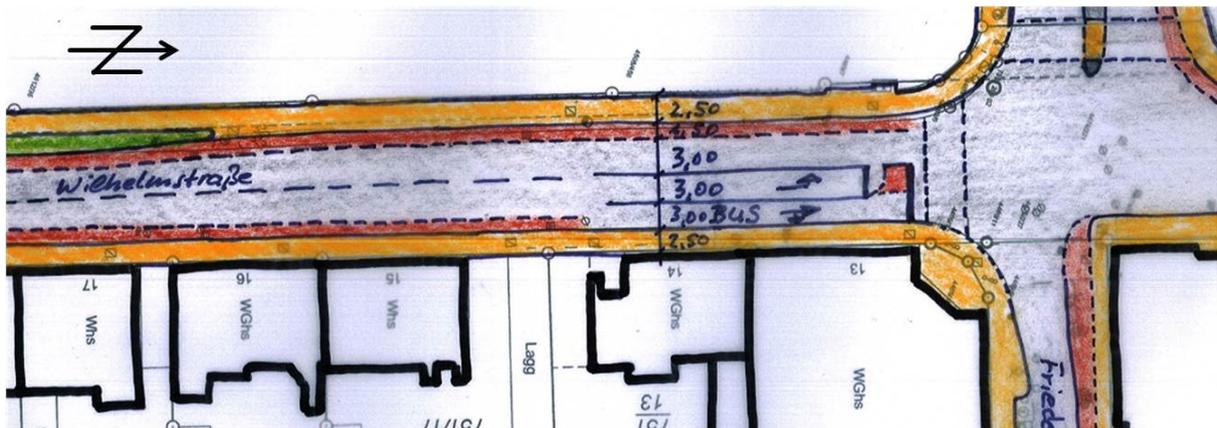
Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Abbildung 11: Bushaltestelle im Südteil



- Verkehrsmengen von etwa 15.000 Kfz/24 h im Grenzbereich Buskap/Busbucht (Bewertung siehe Kap. 4.3).
- Verschmälerung des Gehwegs auf der Westseite von 3,0 m auf 2,5 m.
- Radschutzstreifen (1,5 m) beidseits auf der Fahrbahn, Bushaltestelle auf der Westseite in Richtung Süden hinter dem Knoten verkehrstechnisch nicht möglich (allenfalls mit Bucht und Eingriff in den Bahngraben). Bushaltestelle Richtung Norden auf der Hauptspur als Buskap. Bus nutzt Rotlichtphase für Fahrgastwechsel.

Abbildung 12: Ideenteil 2: Zauberflötebrücke



Grundlage bildet der Wettbewerbsentwurf für die östliche Innenstadt.

- Weiterführung des Lindenplatzes mit Zugang zum Stadtmauerring (entsprechend GO OG).
- Westliche Signalanlage könnte entfallen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

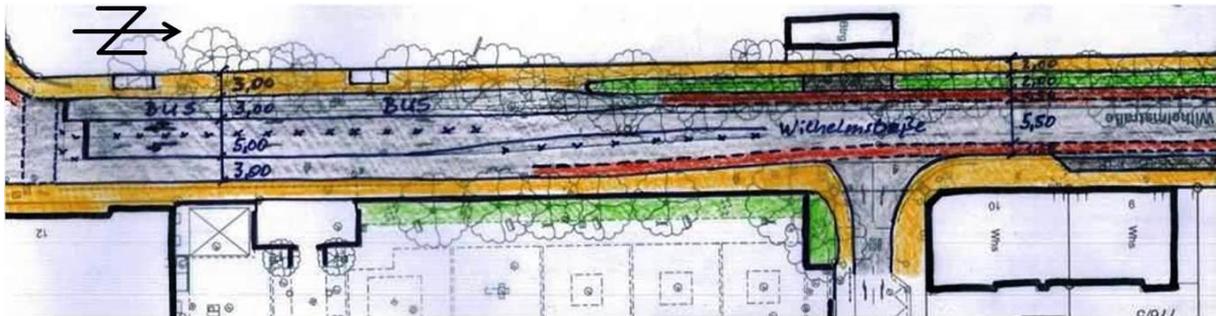
Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

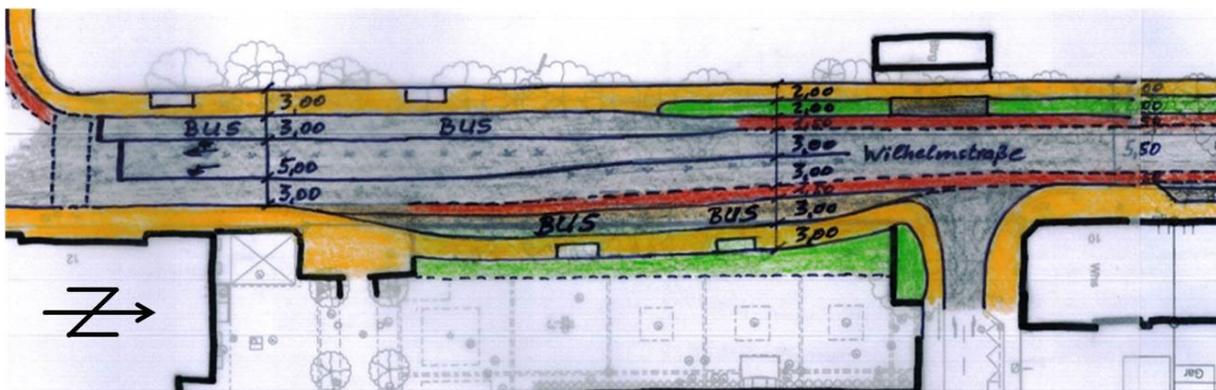
Abbildung 13: Nordteil 1 Wilhelmstraße



Realisierungsteil: Nördliche Wilhelmstraße

- Radschutzstreifen (1,5 m) beidseits auf der Fahrbahn.
- Bushaltestelle als Busbucht.
- Überbreiter Fahrstreifen (5,0 m) für den Kfz-Verkehr nach Süden.
- Einreihige Baumreihe zum Bahngraben.
- Baumabstände mindestens 8 m.

Abbildung 14: Alternative Bushaltestelle im Bereich des Schulhofs der Georg-Monsch-Schule



- Radschutzstreifen (1,5 m) beidseits auf der Fahrbahn.
- beide Bushaltestellen als Busbucht.
- Überbreiter Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr Richtung Süden vor der Signalanlage.
- Einreihige Baumreihe zum Bahngraben.
- Eingriff in die Bäume auf dem Schulhof.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

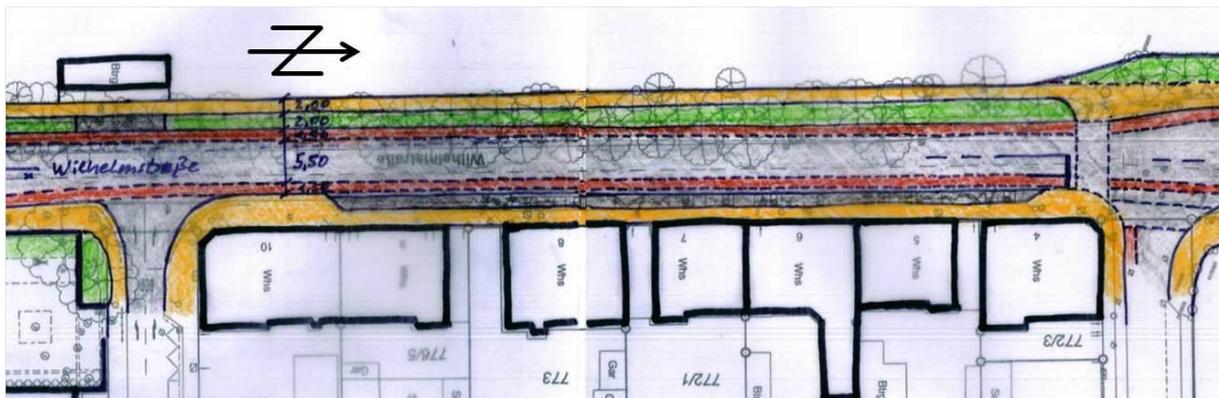
Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Abbildung 15: Abschnitt zwischen Turnhallestraße und Luisenstraße



- Radschutzstreifen (1,5 m) beidseits auf der Fahrbahn.
- Einreihige Baumreihe zum Bahngaben. Baumabstände mindestens 8 m.
- Erhalt der Längsparkstände auf der Ostseite.

Abbildung 16: Abschnitt zwischen Turnhallestraße und Luisenstraße, Variante mit Wegfall der Längsstellplätze



- Radschutzstreifen (1,5 m) beidseits auf der Fahrbahn.
- Fahrbahnbreite 5,5 m für den Kfz-Verkehr.
- Hintere Baumreihe zum Bahngaben teilweise erhalten.
- Aufgabe der Längsparkstände auf der Ostseite.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

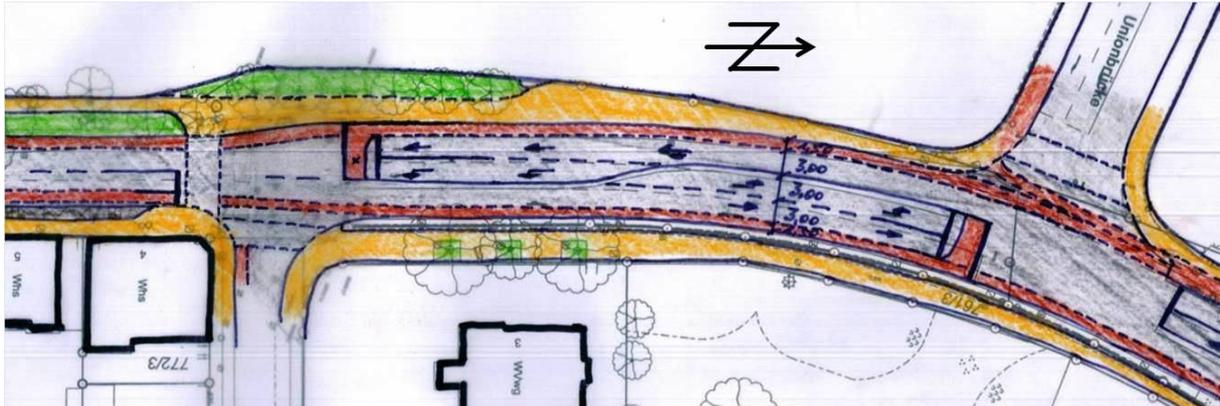
Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

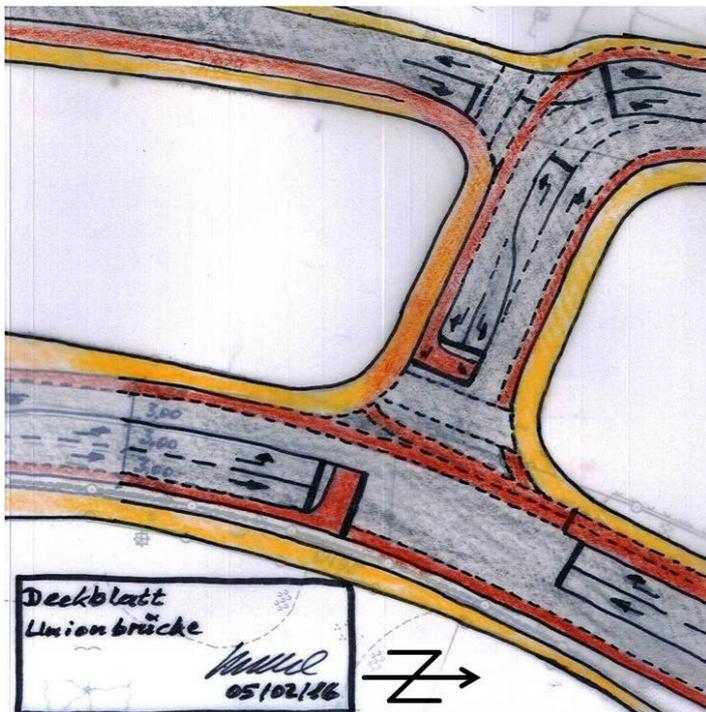
Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Abbildung 17: Ideenteil 3: Nördliche Wilhelmstraße / Unionbrücke



- Radschutzstreifen (1,5 m) beidseits auf der Fahrbahn.
- Fahrstreifen á 3 m für den Kfz-Verkehr.
- Anpassung im Knotenpunktsbereich Luisenstraße nach Umbau erforderlich.
- Verschmälerung des Gehwegs auf 2,5 m auf der Westseite unmittelbar südlich der Unionbrücke.

Abbildung 18: Bereich Unionbrücke



- Westlicher Brückenkopf signalisiert.
- Mit Radschutzstreifen (1,5 m) auf der Unionbrücke beidseits nur drei Fahrstreifen möglich!
- Machbarkeit muss verkehrstechnisch genau untersucht werden.
- Radschutzstreifen (1,5 m) auch im Übergang von der Wilhelmstraße zur Rammersweierstraße.
- Priorität ist auf der Brücke die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs!

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

4. Bewertung der vorgeschlagenen Elemente

4.1 Radverkehrsanlagen

Täglich erreichen etwa 7.000 Radfahrende aus Richtung Oststadt über die Zähringerbrücke, Zauberflötebrücke und Unionbrücke die Innenstadt. Die Wilhelmstraße selbst wird dabei allerdings bisher nur in geringerem Umfang als Achse Bahnhof – Südoststadt genutzt. Dies dürfte insbesondere daran liegen, dass die Wilhelmstraße bislang keine bzw. keine adäquaten Radverkehrsanlagen aufweist.

Die in der Oststadt benachbarte Nord-Süd-Achse über die Hildastraße ist für den Radverkehr aufgrund der dort auf weiten Teilen vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit keine Alternative für den Berufs- und Ausbildungsverkehr. Mit der vorgeschlagenen Einrichtung von beidseitigen Radschutzstreifen auf der Wilhelmstraße wird ein flüssiger und sicherer Radverkehr auf dieser wichtigen Achse ermöglicht.

Die Maßnahmenachse 1a ist mit dieser Maßnahme durchgängig mit beidseitigen Radschutzstreifen bzw. Radwegen vom Kreisverkehrsplatz beim Gewerbegebiet Rammersweier bis zum Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Ortenberger Straße/ Moltkestraße ausgestattet. Von dort setzen sich ab Ende 2016 die Radschutzstreifen im Zuge der Maßnahmenachse 1 bis zur Fessenbacher Straße fort und weiter bis zum Kreisverkehrsplatz am Südring fort.

An den Knotenpunkten erhält der Radverkehr aufgeweitete Radaufstellflächen. Hierbei wird im Rahmen des Verkehrssicherheitsaudits noch geprüft, ob dies im vorliegenden Fall auch in den Hauptrichtungen möglich ist. Diese ermöglichen ein zügiges Anfahren und damit auch ein uneingeschränktes Nachfolgen des Kraftfahrzeugverkehrs. Untersuchungen in Deutschland über mehrere Jahre haben gezeigt, dass auch die Autos beim Anfahren zügiger über eine Kreuzung kommen, wenn der Radpulk vorneweg fährt, statt sich neben dem Kfz-Pulk aufzustellen. Dies hängt damit zusammen, dass Autofahrer in der Regel sehr zögerlich anfahren, wenn neben ihnen ein Radfahrer aus dem Stand anfährt.

Empfehlung für den südlichen Bereich der Wilhelmstraße

Im südlichen Teil der Wilhelmstraße könnte ein Teil der Bäume entsprechend der Darstellung im Kapitel 2.4 vorerst erhalten bleiben oder insgesamt erneuert werden, wenn die Fahrstreifenbreite von jeweils 3,0 m auf 2,9 m verringert wird. Somit stünde eine Restfahrbreite von 5,8 m zur Verfügung. In diesem Fall müsste der westliche Hochbord nicht versetzt werden. Die Verwaltung empfiehlt diesen Querschnitt und eine Neupflanzung weiterzuverfolgen, weil in diesem Abschnitt nur noch drei Zukunftsbäume erhalten werden könnten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Empfehlung für den nördlichen Bereich der Wilhelmstraße

Für den Bereich der nördlichen Wilhelmstraße außerhalb der Bushaltestelle sind folgende Varianten denkbar:

- Variante 1: Querschnitt mit beidseitigen Radschutzstreifen, Parkstreifen und einreihiger Baumpflanzung
- Variante 2: Querschnitt ohne Radschutzstreifen, mit Parkstreifen und zweireihiger Baumpflanzung bzw. -erhaltung (heutiger Bestand)
- Variante 3: Querschnitt mit beidseitigen Radschutzstreifen, ohne Parkstreifen und mit zweireihiger Baumpflanzung bzw. -erhaltung

Die Variante 1 wird mit beidseitigen Radschutzstreifen, dem Erhalt des Parkstreifens und einer einreihigen Baumpflanzung sowohl den verkehrlichen Anforderungen als auch den wichtigen Erfordernissen nach ausreichendem Lebensraum für die Bäume durch größere Abstände gerecht.

Vor dem Hintergrund der Förderung des Radverkehrs im Zuge der Umsetzung des Fahrradförderprogramms V soll auf die Einrichtung von beidseitigen Radschutzstreifen im nördlichen Bereich der Wilhelmstraße nicht verzichtet werden. Mit dieser Maßnahme wird eine deutlich höhere Sicherheit erreicht. Aus dieser Sicht scheidet die Variante 2 aus. Da bei dieser Variante die Radachse unterbrochen wäre, würde eine finanzielle Förderung des Projekts über den Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ von vornherein ausscheiden.

Unter Umständen könnte auf den Parkstreifen mit 11 Stellplätzen zwischen Turnhallestraße und Luisenstraße verzichtet werden, nachdem inzwischen in der Luisenstraße etwa 18 neue Parkmöglichkeiten auf der Südseite eingerichtet wurden. In diesem Fall könnten beidseitig Radschutzstreifen vorgesehen werden, ohne dass bei Beibehaltung der heutigen Gehwegbreite von etwa 2,3 m und einer Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 5,4 m in den Baumbestand eingegriffen werden müsste. Diese Variante 3 würde durch den Wegfall der Stellplätze die Parkraumsituation im Bereich Wilhelmstraße/Luisenstraße/Turnhallestraße wieder verschlechtern.

Die vorgeschlagenen Radverkehrsanlagen entsprechen den im Fahrradförderprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen und den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen für den Radverkehr.

Die Verwaltung empfiehlt die Variante 1 weiterzuverfolgen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Lichtsignalsteuerung

Am 11.04.2016 hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt (Drucksache-Nr. 017/16), die neue Steuerungsphilosophie für die Lichtsignalanlagen auch im Zuge der Wilhelmstraße anzuwenden. Insofern steht eine Änderung der Signaltechnik an den Knotenpunkten Wilhelmstraße/Weingartenstraße (Pfefferleknotten) und Wilhelmstraße/Zauberflötebrücke an. Da der Abstand des Pfefferleknottens zu den Knotenpunkten Grabenallee/Zähringer Straße und Weingartenstraße/Moltkestraße relativ gering ist, müssen diese beiden Knotenpunkte ebenfalls signaltechnisch überarbeitet werden (siehe auch Vorlage 048/16 zur Vergabe der Planungsleistungen, Beratung im Haupt- und Bauausschuss am 25.04.2016).

Die wesentlichen Punkte für die Änderungen sind:

- Kürzere Umlaufzeiten und Wartezeiten
- Kürzere Rückstaubildungen
- Stabile Grüne Welle zumindest in einer Fahrtrichtung (wenn möglich auch für den Radverkehr)

Folgende zusätzliche signaltechnische Prüfungen werden vorgenommen:

- Verlängerung der Linksabbiegespur von der Ortenberger Straße zur Zähringerbrücke
- Aufgabe der Signalisierung des Rechtsabbiegers von der Wilhelmstraße zur Zähringerbrücke
- Änderung der Phasenfolge am Knoten Wilhelmstraße/Zauberflötebrücke und spätere Entbehrlichkeit der Signalisierung beim Kaufhaus Karstadt

Ein eventueller Verzicht auf die Lichtsignalanlage Wilhelmstraße/Luisenstraße – wie im Verkehrsausschuss am 16.03.2016 angeregt – wird im Rahmen der Überarbeitung der Signalanlagen an der Unionbrücke 2017/2018 geprüft.

4.2 Erschließung der Innenstadt mit dem Busverkehr von der Ostseite

Mit einer neuen Buslinienführung über die Wilhelmstraße und einer Haltestelle in Höhe des Lindenplatzes soll zum einen die Erschließung der Innenstadt mit dem Busverkehr von der Ostseite deutlich gestärkt werden. Zugleich wird dadurch – ganz im Sinne der im Rahmen des Entwicklungskonzepts Innenstadt geführten Diskussionen – erreicht, dass sich die Busfrequenz in der Hauptstraße leicht verringert. Zum anderen wird durch diese neue Haltestelle auch die benachbarte Oststadt mit ihren Einrichtungen wesentlich besser an das Bussystem angebunden.

Die Haltestellen werden in Fahrtrichtung jeweils vor der Signalanlage an der Zauberflötebrücke vorgesehen. Bei einer Haltestelle hinter dem Knotenpunkt ohne Busbucht wäre regelmäßig ein Rückstau in den Knotenpunkt zu erwarten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Unter der Woche wird die neue Buslinie S 8 von Zunsweier über Elgersweier – Uffhofen – Hochschule – Kreisschulzentrum – Stegermatt über die Wilhelmstraße zum ZOB/HBF verkehren. Es laufen derzeit noch Gespräche zu einer eventuellen Verlegung der Regionalbuslinie aus dem Kinzigtal auf die Wilhelmstraße. Im Samstagsverkehr fahren die Schlüsselbusse aufgrund der Sperrung der Fußgängerzone Hauptstraße über die Wilhelmstraße nach Süden und bedienen ebenfalls die neue Haltestelle „Lindenplatz“.

Aus der vorgenannten Linienführung ergibt sich, dass die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden überwiegend von aussteigenden Fahrgästen genutzt werden wird. Die Anzahl von Einsteigern auf dieser Seite in Richtung Bahnhof wird eher gering ausfallen. Dadurch ergibt sich eine relativ kurze Aufenthaltszeit für den Bus an der Haltestelle. Vor diesem Hintergrund kann in dieser Fahrtrichtung trotz der relativ hohen Kfz-Belastung ein Buskap eingerichtet werden. Dabei soll sich der Bus bei der Annäherung an die Lichtsignalanlage eine „Rotphase“ anfordern und diese dann zum Fahrgastwechsel nutzen. In dieser Zeit können dann am Knotenpunkt andere Verkehrsströme abgewickelt werden. Fahrplantechnisch wird die Haltestelle in Richtung ZOB unter der Woche von vier Bussen pro Stunde angefahren (einschließlich der eventuell verlagerten Regionalbuslinie aus dem Kinzigtal).

Als Alternative zur Haltestelle vor dem Knotenpunkt wurde eine Haltestelle im Bereich des Schulhofs der Georg-Monsch-Schule aufgezeigt. Eine solche Lösung würde einen erheblichen Eingriff in den dortigen Baumbestand und in den Schulhof bedeuten. Der Bus würde seine Position als Pulkführer verlieren und müsste sich wieder in den fließenden Verkehr einfädeln. Ein haltender Bus würde zudem die Sichtbeziehungen für die Ausfahrt aus der Turnhallestraße deutlich erschweren. Aus diesem Grund kann eine solche Alternative nicht empfohlen werden.

In der Gegenrichtung ist mit einer hohen Anzahl von einsteigenden Fahrgästen zu rechnen. Aus diesem Grund wird auf dieser Seite eine Busbucht vorgesehen mit entsprechend großer Wartefläche und Wetterschutzeinrichtungen. In Richtung Süden verkehren unter der Woche ebenfalls vier Busse pro Stunde. Im Samstagsverkehr wird diese Haltestelle mit neun Bussen pro Stunde angefahren. Nach derzeitigem Zielfahrplan halten dabei maximal zwei Busse gleichzeitig.

4.4 Bäume

Durch die Eingriffe für die Einrichtung der Radschutzstreifen im südlichen Teil der Wilhelmstraße müssen im Bereich des Pfefferleknötens voraussichtlich vier Bäume entfallen. Im Bereich südlich der Zauberflötebrücke müssen voraussichtlich acht Bäume entfernt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Nördlich der Zauberflötebrücke müssen für die Einrichtung einer Bushaltestelle im Bereich der bestehenden einreihigen Baumpflanzung voraussichtlich sieben Bäume gefällt werden. Weiter nördlich müsste die zweireihige Baumpflanzung mit insgesamt 29 Bäumen entfallen. Hier kann mit einer einreihigen Neupflanzung von etwa 17 bis 18 Bäumen fachgerecht und nachhaltig Ersatz geschaffen werden.

Auch bei der Variante eines Wegfalls der Längsparkstände zwischen Turnhallestraße und Luisenstraße ist die zweireihige Baumreihe nur dann zu halten, wenn keine Eingriffe an beiden Reihen vorgenommen werden. Dies liegt daran, dass die Entnahme der Reihe an der Straße die Statik und den Wurzelbereich der zweiten Reihe soweit beeinträchtigt und beschädigt, dass diese auch nicht dauerhaft gehalten werden können. Bereits die Entnahme des bestehenden Bordsteines schädigt die Wurzeln an der Straßenreihe und führt zu Schädigungen im Wurzelbereich. Somit ist der Erhalt der mangelhaften Baumreihen nur dann möglich, wenn nur Markierungsarbeiten im bestehenden Straßenquerschnitt ausgeführt werden.

Für eine nachhaltige Baumpflanzung sollte ein Pflanzabstand von ca. 8 m zwischen den Bäumen eingehalten werden, damit ein für Straßenbäume ausreichend großes Baumquartier möglich ist und eine entsprechende Kronenentwicklung möglich ist. Dies ist heute in der Wilhelmstraße nicht gegeben. Aus diesem Grund empfiehlt die Verwaltung eine Neuordnung der Bäume und die Pflanzung einer einreihigen Baumreihe entlang der Wilhelmstraße.

Der Kostenrahmen für die Entnahme und die Neupflanzung der Bäume beläuft sich auf rund 350.000 Euro, dabei entfallen auf den südlichen Bereich rund 130.000 Euro und auf den nördlichen Bereich rund 220.000 Euro. Die hohen Kosten werden unter anderem dadurch verursacht, da bei der Fällung wegen der angrenzenden Bahnlinie Spezialgeräte ("Greifer") erforderlich sind. Außerdem sind für die Nachpflanzung größere Bäume (25/30 cm oder 30/35 cm Stammumfang) als der übliche städtische Standard (16 - 20 cm Stammumfang) geplant.

5. Maßnahmen- und Umsetzungsplan samt Finanzierung

Als erster Realisierungsabschnitt soll der Ausbau der Wilhelmstraße zwischen Luisenstraße und Zähringerbrücke erfolgen (siehe Abbildung 1).

Umsetzung Ausbau Wilhelmstraße

Erstellung Vorentwurf samt Verkehrssicherheitsaudit samt Beteiligung Bürgergemeinschaften und Anlieger	April – Mai	2016
Vorstellung im Verkehrsausschuss und Gemeinderat samt Bürgerinformationsveranstaltung (Begehung)	Juni/Juli	2016
Erstellung Bauentwurf samt Verkehrssicherheitsaudit	Juli – Oktober	2016
Beratung im Verkehrsausschuss und Baubeschluss im Gemeinderat	Oktober/November	2016

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

056/16

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
15.04.2016

Betreff: Ausbau der Wilhelmstraße

Erstellung der Ausführungsplanung und Ausschreibung	November – April	2017
Ausführung	Mai 2017 – März	2018
Inbetriebnahme und Öffentlichkeitsarbeit	März 2018 – Mai	2018
Ausbau Knoten Wilhelmstraße/Weingartenstraße	1. Halbjahr	2018
Umgestaltung Unionbrücke	2. Halbjahr	2018
Umgestaltung Zauberflötebrücke		2019 ff.

Kosten

Für den Ausbau der Wilhelmstraße ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von etwa 970.000 bis 1.290.000 Euro. Diese setzen sich folgendermaßen zusammen:

Radverkehrsanlagen	260.000 bis	360.000 Euro
Lichtsignaltechnik	160.000 bis	210.000 Euro
Bushaltestellen	220.000 bis	260.000 Euro
Pflanzarbeiten	250.000 bis	370.000 Euro
Unvorhergesehenes	<u>80.000 bis</u>	<u>90.000 Euro</u>
Summe	970.000 bis	1.290.000 Euro

Für den Realisierungsabschnitt wurde über den Förderwettbewerb der Nationalen Klimaschutz Initiative für die Radverkehrsanlagen samt der Lichtsignaltechnik eine Förderung in Höhe von etwa 600.000 Euro beantragt. Von der Gesamtsumme entfallen etwa 900.000 Euro auf die Radverkehrsanlagen samt der neuen Lichtsignalsteuerung (plus 10 % Unvorhergesehenes). Bei Realisierung der Variante 2 für den nördlichen Teil der Wilhelmstraße scheidet eine Förderung insgesamt aus.

Nach einer Verifizierung der Kostenpakete im Rahmen der Vorentwurfs und Entwurfsplanung wird bis zum Baubeschluss im Oktober/November 2016 geklärt, ob unter Umständen für die Maßnahme üpl-Mittel bereitgestellt werden müssen. Die letzte Entscheidung über eine Förderung des Projekts ist voraussichtlich erst zum Ende des Jahres 2016 zu erwarten.

Meilensteine:

08.06.2016	Vorberatung Verkehrsausschuss
22.06.2016	Bürgerinformationsveranstaltung
27.06.2016	Planungsbeschluss Gemeinderat
17.10.2016	Beratung des Bauentwurfs im Planungs- und Verkehrsausschuss
21.11.2016	Baubeschluss Gemeinderat
März 2017	öffentliche Ausschreibung
Mai 2017	Baubeginn
März 2018	Inbetriebnahme