



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

## 1. Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	17.10.2016	öffentlich
2. Gemeinderat	21.11.2016	öffentlich

## 3. Finanzielle Auswirkungen: (Kurzübersicht)

Nein Ja

## 4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe  teilweise  
(Lichtsignaltechnik 230.000 Euro, Bushaltstellen  
260.000 Euro, Radverkehrsanlagen 360.000 Euro,  
Straßensanierung 330.000 Euro)

1.230.000,00 €

## 5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

### 1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 1.310.000 bis 2.100.000 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 1.310.000 bis 2.100.000 €

### 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) ./.

Jährliche Belastungen 0,00 €

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

## Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen:

1. Eine Bushaltestelle in Fahrtrichtung Norden auf der Fahrbahn südlich der Friedenstraße als Buskap und in Fahrtrichtung Süden nördlich der Zauberflötebrücke als Busbucht einzurichten (entsprechend des GR-Beschlusses vom 01.02.2016, Drucksache-Nr. 187/15).
2. Durchgängig angemessene Radverkehrsanlagen für die Radwegachse 1a vorzusehen (richtlinienkonformer Straßenquerschnitt und entsprechend des bestehenden GR-Beschlusses im Rahmen des Fahrradförderprogramms).
3. Tempo 50 auf der Wilhelmstraße beizubehalten, da bei Tempo 30 ebenfalls Radschutzstreifen erforderlich wären, um einen richtlinienkonformen Straßenquerschnitt zu gewährleisten.
4. Für den südlichen Teil der Wilhelmstraße entweder
  - a) Variante S11 mit beidseitigen Radschutzstreifen und Teilerhalt der Bäume oder
  - b) Variante S12 mit beidseitigen Radschutzstreifen und nachhaltiger Neupflanzung der Bäume weiterzuverfolgen.
5. Für den nördlichen Teil der Wilhelmstraße entweder
  - a) Variante N21 mit beidseitigen Radschutzstreifen, Verlagerung der Längsparkstände und Teilerhalt der Bäume oder
  - b) Variante N12 mit beidseitigen Radschutzstreifen, Erhalt der Längsparkstände und nachhaltiger Neupflanzung der Bäume oder
  - c) Variante N22 mit beidseitigen Radschutzstreifen, Verlagerung der Längsparkstände und nachhaltiger Neupflanzung der Bäume weiterzuverfolgen.

<i>Varianten- bezeichnung:</i>	<i>Buchstabe</i>	<i>erste Ziffer</i>	<i>zweite Ziffer</i>
	<i>S = südl. Teil</i>	<i>1: Schutzstreifen</i>	<i>1: Baumerhalt 2: Neupflanzung</i>
	<i>N = nördl. Teil</i>	<i>1: Schutzstreifen 2: Schutzstreifen +Verlagerung Stellpl.</i>	<i>1: Baumerhalt 2: Neupflanzung</i>

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

## **Sachverhalt/Begründung:**

Die Vorlage dient der Erreichung der strategischen Ziele:

B1 „Die Stadt erhält den Wert städtischer Gebäude und Freianlagen, die nachhaltig bewirtschaftet und weiter entwickelt werden“,

C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“,

E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“.

## **0. Zusammenfassung**

Der Gemeinderat beschloss am 09.12.2013 (Drucksache-Nr. 148/13) im Rahmen des Fahrradförderprogramms die Radwegachse 1a über die Wilhelmstraße umzusetzen. Am 15.12.2014 beschloss der Gemeinderat, die Maßnahme in der Wilhelmstraße in einem Gesamtkontext mit dem Baumpflanzkonzept im Frühjahr 2015 vertieft zu beraten.

Der Gemeinderat beauftragte die Verwaltung am 01.02.2016 (Drucksache-Nr. 187/15) mit der Einrichtung einer Bushaltestelle in der Wilhelmstraße im Bereich der Zauberflötebrücke zur Entlastung der Fußgängerzone in der Hauptstraße.

Im Rahmen der ersten Planungsschritte erfolgten folgende Beteiligungsschritte und Beratungen:

05.04.2016 Vorabstimmung mit den GR-Fraktionen  
 13.04.2016 Vorabstimmung mit den Bürgergemeinschaften  
 08.06.2016 Verkehrsausschuss  
 22.06.2016 Bürgerinfo

### **0.1 Aufgabenstellung**

Über die Wilhelmstraße soll eine verstärkte Anbindung der Innenstadt und insbesondere des Bereichs Lindenplatz sowie der Oststadt für alle Verkehrsarten erfolgen.

Die Wilhelmstraße soll zwischen dem Pfefferleknuten und der Luisenstraße entsprechend den neuen verkehrstechnischen Anforderungen an den Straßenraum unter Berücksichtigung der Erfordernisse eines nachhaltigen Pflanzkonzeptes ausgebaut werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

## 0.2 Einrichtung einer Bushaltestelle

Nördlich der Zauberflötebrücke ist eine Einstiegshaltestelle in Fahrtrichtung Süden und südlich der Brücke eine Ausstiegshaltestelle in Fahrtrichtung Norden erforderlich.

## 0.3 Radverkehr ist Fahrverkehr

Bei Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung über 4.000 Kfz/24h sind durchgängig Radverkehrsanlagen vorzusehen. Die Verkehrsbelastung in der Wilhelmstraße liegt zwischen 14.000 und 16.000 Kfz/24 h. Entsprechend den Richtlinien sollen in der Wilhelmstraße beidseitig Radschutzstreifen zum Einsatz kommen. Die Unfallforschung (siehe Kapitel 2.6) belegt:

- Radverkehr ist im Streckenbereich wie auch im Knotenpunktbereich bei einer Führung auf der Fahrbahn sicherer als im Seitenraum.
- Auch die Unfallschwere ist bei einer Führung auf der Fahrbahn deutlich geringer.
- Die Sicherheit des Radfahrens auf der Fahrbahn ist objektiv deutlich höher als die subjektive Wahrnehmung erwarten lässt.

## 0.4 Baumbestand in der Wilhelmstraße

Unabhängig vom Radverkehr können 70 % der Bäume erhalten werden. Unabhängig von der Führung des Radverkehrs müssen wegen Bushalt und Abgängigkeit 11 Bäume gefällt werden. Für durchgängige Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn und Einrichtung der Bushaltestelle müssen bis zu 21 Bäume gefällt werden. Für die restlichen 49 Bäume stellt sich die Frage einer nachhaltigen Neupflanzung.

## 0.5 Stärkung Umweltverbund

Mit den geplanten richtliniengetreuen Verkehrsanlagen für Rad und Bus kann und soll der Umweltverbund im Sinne des verkehrlichen Leitbilds weiter gestärkt und die Straßen entlastet werden.

## 0.6 Zusammenfassende Bewertung der Varianten

Entsprechend der nachstehenden Tabelle kann die Bestandssituation nicht allen Anforderungen des Radverkehrs, des Verkehrsflusses, des Busverkehrs und der Bäume gleichermaßen gerecht werden.

Im Südteil gewährleisten die Varianten S11 und S12 gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr, den Verkehrsfluss sowie für den Busverkehr und damit für eine gute Erschließung der Innenstadt und der Oststadt. Die Variante S12 gewährleistet darüber hinaus eine nachhaltige langlebige Baumreihe, die auch den Anforderungen des Klimawandels gerecht wird.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Im Nordteil gewährleisten die Varianten N21, N12 und N22 gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr, den Verkehrsfluss sowie für den Busverkehr und damit für eine gute Erschließung der Innenstadt und der Oststadt. Die Varianten N12 und N22 gewährleisten darüber hinaus eine nachhaltige langlebige Baumreihe, die auch den Anforderungen des Klimawandels gerecht wird. Die Variante N12 bietet zudem den Erhalt der Längsparkstände.

Varianten	Kriterien				
	Rad- verkehr	Verkehrs- fluss	Bus- verkehr	Ruhen- der Verkehr	Bäume
<b>Südteil</b>					
<b>Bestand</b>	---	--	---	0	-
<b>S11 Radschutzstreifen, Teilerhalt der Bäume</b>	++	+	++	0	-
<b>S12 Radschutzstreifen, Neupflanzung Bäume</b>	++	+	++	0	+
<b>Nordteil</b>					
<b>Bestand</b>	---	--	---	+	+
<b>N21 Radschutzstreifen, Verlagerung Stellplätze, Teilerhalt der Bäume</b>	++	+	++	0	-
<b>N12 Radschutzstreifen, Erhalt der Stellplätze, Neupflanzung Bäume</b>	++	+	++	+	0
<b>N22 Radschutzstreifen, Verlagerung Stellplätze, Neupflanzung Bäume</b>	++	+	++	0	+

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

## 1. Ausgangssituation

Die Verwaltung hat in die Sitzung des Verkehrsausschusses am 08.06.2016 eine Vorlage zur Neugestaltung der Wilhelmstraße zwischen Pfefferleknotten und Unionbrücke in die Beratung eingebracht (Drucksache-Nr. 056/16). Hierbei wurden die neuen Anforderungen an diesen Straßenraum benannt und für die Übergangsbereiche zur Innenstadt und zur Ortenberger Straße im sogenannten Ideenteil Optionen aufgezeigt. Die jetzige Vorlage konzentriert sich auf den unmittelbaren Realisierungsbereich zwischen Pfefferleknotten und Luisenstraße.

Die neuen verkehrstechnischen Anforderungen an den Straßenraum werden im folgenden Kapitel noch einmal kurz zusammengestellt.

## 2. Verkehrstechnische Anforderungen

### 2.1. Bushaltestelle

Einrichtung einer Haltestelle für die Buslinien S8 neu und 7134/60 (täglich in beide Richtungen) und die Buslinien S2, S3, S6, S7 und S9 (samstags in Fahrtrichtung Süden). Diese Haltestellen sollen sich in Höhe der Zauberflötebrücke als zentrale Anbindung der Innenstadt über den Lindenplatz befinden. Auch die Oststadt erfährt auf diese Weise eine bessere Anbindung.

### 2.2. Radschutzstreifen

Einrichtung von beidseitigen Radschutzstreifen auf der Fahrbahn der Wilhelmstraße zur Gewährleistung einer sicheren Radverkehrsanlage auf dieser Hauptverkehrsstraße entsprechend den aktuell gültigen Richtlinien.

### 2.3. Signalisierung

Optimierung der Signalschaltung an den Lichtsignalanlagen mit dem Ziel durch kürzere Umlaufzeiten einen besseren Verkehrsfluss, geringere Rückstaubildungen und kürzere Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

Bezüglich der Einrichtung neuer Radverkehrsanlagen wird im folgenden Abschnitt die Notwendigkeit solcher Maßnahmen noch einmal verdeutlicht.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

## 2.4 Notwendigkeit neuer Radverkehrsanlagen in der Wilhelmstraße

Die Wilhelmstraße ist eine Hauptverkehrsstraße mit der Verbindungsfunktionsstufe IV. In einer solchen Straße mit einer Verkehrsbelastung von über 14.000 Kraftfahrzeugen sind entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) Radverkehrsanlagen nach den Empfehlungen für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen (ERA) vorzusehen. Dementsprechend sind in der Wilhelmstraße Radverkehrsanlagen zur Führung des Radverkehrs vorzusehen. Aufgrund der geringen Platzverhältnisse sollen beidseitig Radschutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,5 m Verwendung finden. Die Restfahrbreite zwischen den Schutzstreifen beträgt mindestens 5,5 m und ermöglicht eine Pkw-Lkw-Begegnung ohne Ausweichen auf den Radschutzstreifen.

Es ist wichtig zu wissen, dass es kein Gesetz gibt, das besagt, dass grundsätzlich alle Radwege "abgeschafft" werden sollen. Vielmehr müssen sämtliche Radverkehrsführungen (bestehende wie künftige) auf der Grundlage der aktuellen Regelungen und Unfallanalysen dorthin gehend überprüft werden, wo und wie der Radverkehr am sichersten geführt werden kann. Im Folgenden sind die wichtigsten Gesetze und Richtlinien aufgeführt, die als Grundlage für die Überprüfung dienen.

Nach § 2 Abs. 1 StVO müssen grundsätzlich alle Fahrzeuge (und dazu zählen auch die Fahrräder) die Fahrbahn benutzen und haben ein Rechtsfahrgebot. Ausnahmen bedürfen spezieller Regelungen, wie zum Beispiel die Benutzung von Radwegen (§ 2 Abs. 4 StVO). Die Kennzeichnung durch die Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (getrennter Geh- und Radweg) begründen eine Benutzungspflicht, d.h. der Radverkehr muss diesen Sonderweg benutzen. Die Ausweisung einer Benutzungspflicht darf nur erfolgen, wenn die Verkehrssicherheit nach § 45 Abs. 1 und 9 StVO dies wegen einer über das Normalmaß hinausgehenden gesteigerten Gefahrenlage dringend erfordert. Wird ein Radweg mit einer Benutzungspflicht belegt, obwohl keine außergewöhnliche Gefahrenlage besteht, und kommt es zu einem Unfall, kann die Stadt unter Umständen in Regress genommen werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

Zusammengefasst, lässt sich als Grundsatz festhalten, dass Radfahrer wie andere Fahrzeuge die Fahrbahn benutzen müssen. Nur an Stellen mit besonderer Gefahrenlage darf über eine Benutzungspflicht anderweitig entschieden werden. Die außergewöhnliche Gefahrenlage muss dabei begründet werden.

Bei Straßen mit einer Verkehrsbelastung über 4.000 Kfz/24h sind grundsätzlich Radverkehrsanlagen vorzusehen. Dies können sein: überfahrbare Radschutzstreifen (Mindestmaß 1,25 m, Regelbreite 1,50 m oder breiter bei Beeinträchtigungen wie Rinnen, Einläufe, etc., Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr mindestens 4,5 m), nicht überfahrbare Radstreifen (Regelbreite 1,85 m, Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr in der Regel mindestens 6,0 m) oder (Bordstein-)Radwege (Regelbreite 2,0 m plus Sicherheitsstreifen).

Bei der Auswahl der "passenden" Radführungsform helfen die Vorgaben aus den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA). In erster Linie sind die Verkehrsbelastung und das Geschwindigkeitsniveau die entscheidenden Parameter für die Auswahl der Radverkehrsführungsform. Zusätzlich ist der Schwerverkehrsanteil zu beachten. Bei steigender Verkehrsbelastung, höherer Geschwindigkeit und mehr Schwerlastverkehr sind Radschutzstreifen, Radstreifen oder Radwege (z.B. Radstreifen bei > 50 km/h und > 8.000 Kfz/24h) in steigender Reihenfolge anzuordnen. Die Übergänge sind fließend und es bedarf einer Einzelfallbetrachtung, bei der auch die Linienführung der Straße, das Gefälle und die Sichtverhältnisse eine Rolle spielen. Nicht zu vernachlässigen ist der Aspekt der Durchgängigkeit der Radverkehrsführung. In der Regel sollte eine Radverkehrsführung innerhalb eines Straßenzuges nicht (zu häufig) wechseln. Diese und weitere grundsätzlichen Vorgaben aus der ERA werden bei der Überprüfung sämtlicher Radverkehrsführungen beachtet.

## 2.5 Erforderlicher Platzbedarf von verschiedenen Radverkehrsanlagen

In der nachstehenden Darstellung (Bild 1) sind für den Beispielquerschnitt Wilhelmstraße Haus Nr. 8 die Anforderungen an den Platzbedarf für verschiedene Querschnitte mit und ohne Radverkehrsanlagen mit den Regelmaßen aufgezeigt. Hierbei ist zu erkennen, dass die heutigen Gehwege schon zu schmal sind.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:  
 Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
 Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
 flächen, Umweltschutz

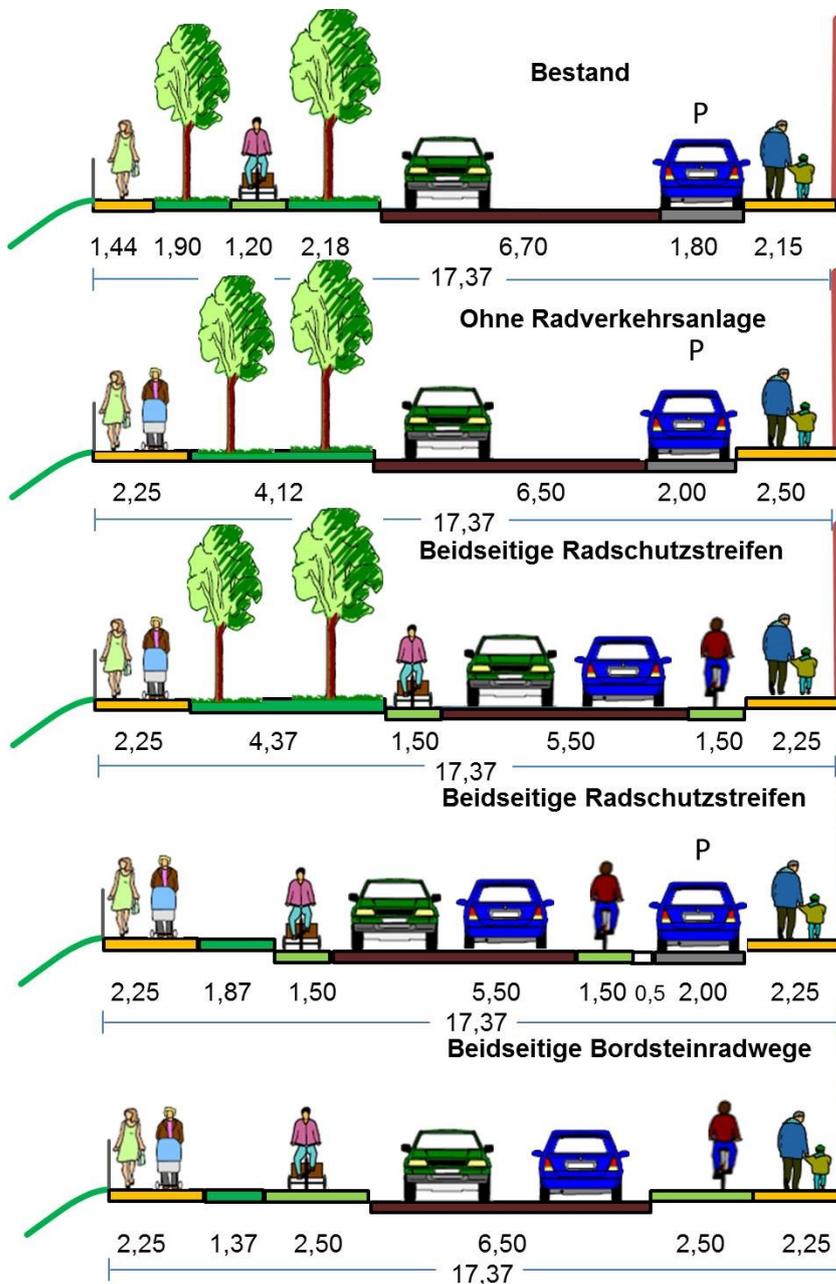
Bearbeitet von:  
 Kassel, Mathias  
 Kollfrath,  
 Andreas

Tel. Nr.:  
 82-2413  
 82-2322

Datum:  
 03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Bild 1: Platzbedarf für verschiedene Radverkehrsanlagen in Höhe Wilhelmstraße Haus Nr. 8



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

Um die Bäume in der Wilhelmstraße halten zu können, muss grundsätzlich von den Richtlinienmaßen abgewichen werden. Heute ist dies so bei den Maßen für die Gehwege, das Parken und den derzeit angeordneten Radweg.

Die Abbildungen zeigen, dass bei einem richtliniengerechten Umbau der Wilhelmstraße selbst ohne Radverkehrsanlagen eigentlich alle Bäume ersetzt werden müssten. Dass dies nicht sinnvoll ist, steht außer Frage, zeigt jedoch die bestehenden Zielkonflikte auf. Letztendlich müssen die unterschiedlichen Anforderungen abgewogen werden.

## 2.6 Rechtslage und Unfalluntersuchungen

Der Hintergrund für die Änderungen in der StVO sind langjährige Unfallanalysen, die zweifelsfrei ergaben, dass nur in Ausnahmefällen (siehe oben "außergewöhnliche Gefahrenlage") der Radfahrer auf Radwegen sicherer fährt als auf der Fahrbahn. Insbesondere im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen wird der Radfahrer, sofern er auf der Fahrbahn fährt, von dem Kfz-Verkehr besser wahrgenommen, als auf einem fahrbahnparallelen Bordsteinradweg. Die Wahrscheinlichkeit eines folgenschweren "Rechtsabbiegeunfalls" ist deutlich geringer, wenn der Radfahrer auf der Fahrbahn fährt. Ein "einfaches" Weglassen der Schilder, die die Benutzungspflicht anzeigen bzw. ein Ersetzen durch die Schilder "Gehweg" und das Zusatzschild "Radverkehr frei" löst leider nicht alle Probleme. Im Gegenteil werden die Sicherheitsprobleme größer. "Gehweg, Radverkehr frei" ist ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. Dort können die Radfahrer wählen, ob sie diesen mit all den Problemen an den Einmündungen und Kreuzungen benutzen oder auf der Fahrbahn fahren wollen. Für die Kfz-Fahrer heißt dies, dass sie beim Abbiegen zwei Mal auf Radfahrer aufpassen müssen. Dies erhöht die Unfallgefahr.

Die Verwaltung hat in der Bürgerinfo über die Unfallforschung des früheren HUK-Verbandes berichtet. Heute nennt sich die Organisation "Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (UDV)". Im Forschungsbericht Nr. 29 von 2015 sind die Ergebnisse am einfachsten zu ersehen (siehe folgende Abbildungen 2 bis 4).

Grundsätzlich zeigen die Ergebnisse, dass sowohl im Streckenbereich aber insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn sicherer ist. Besonders deutlich zeigt sich dies in den Kreuzungsbereichen, wo die Unfallzahlen auf Radwegen zirka doppelt so hoch sind wie bei einer Führung auf der Fahrbahn oder Radfahrstreifen (hier zusammengefasst mit Schutzstreifen, Abbildung 3). Auch die

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Schwere der Unfälle ist bei einer Fahrbahnführung deutlich geringer. Aber auch außerhalb der Kreuzungsbereiche ist die Anzahl der Unfälle bei einer Fahrbahnführung etwas geringer als bei einer Führung auf Rad- oder Gehwegen. Dies zeigt, dass die immer wieder von etlichen Rad Nutzenden vermutete größere Unsicherheit beim Radfahren auf der Fahrbahn ein sehr subjektives Empfinden ist.

Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlagen ist nur noch bei Verkehrsbelastungen unter 4.000 Kfz/24h (siehe ERA 2010) vorgesehen.

## Unfallraten auf Streckenabschnitten

Bei einem Vergleich der untersuchten Anlagentypen zeigte sich, dass Radwegführungen an Verkehrsstraßen gegenüber Radfahr- und Schutzstreifen und Mischverkehrsführungen leicht höhere Unfallraten aufwiesen, Fahrradstraßen demgegenüber aber erheblich niedrigere Unfallraten hatten (Bild 18)<sup>24</sup>. In den untersuchten Fahrradstraßen bestand dabei kein Zusammenhang zwischen den Radverkehrsstärken und der jeweiligen Unfallanzahl.

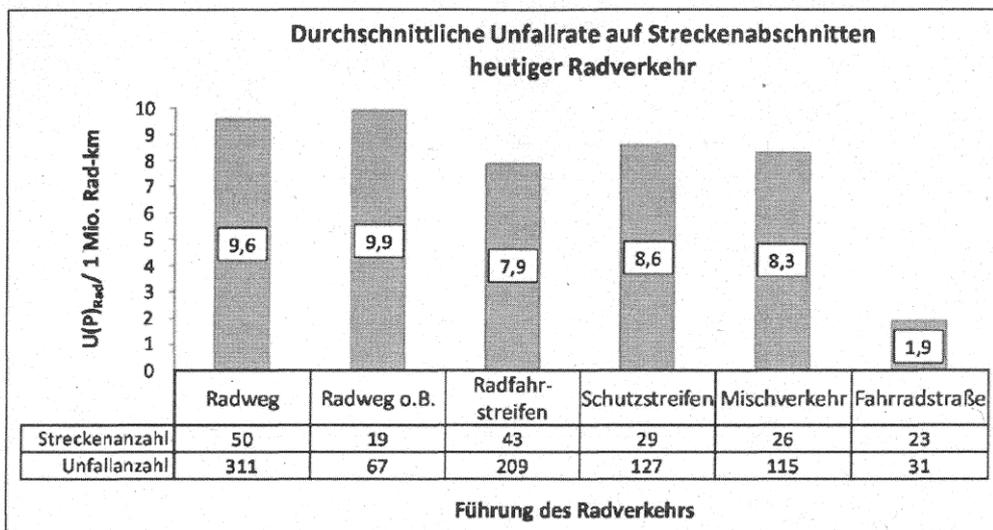


Abbildung 2: Unfallraten des heutigen Radverkehrs nach Anlagentypen auf Streckenabschnitten (im Längsverkehr)  
(n = Anzahl Streckenabschnitte)

Mischverkehre bzw. Fahren auf der Fahrbahn sind in der Regel dort anzutreffen, wo die Platzverhältnisse oder andere Nutzungserfordernisse die Einrichtung von Radverkehrsanlagen nicht ermöglichen (häufiger in Knotenpunktbereichen), oder wenn die Verkehrsmengen so gering sind, dass Radverkehrsanlagen nicht erforderlich erscheinen (siehe auch Abbildung 3 und 4).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

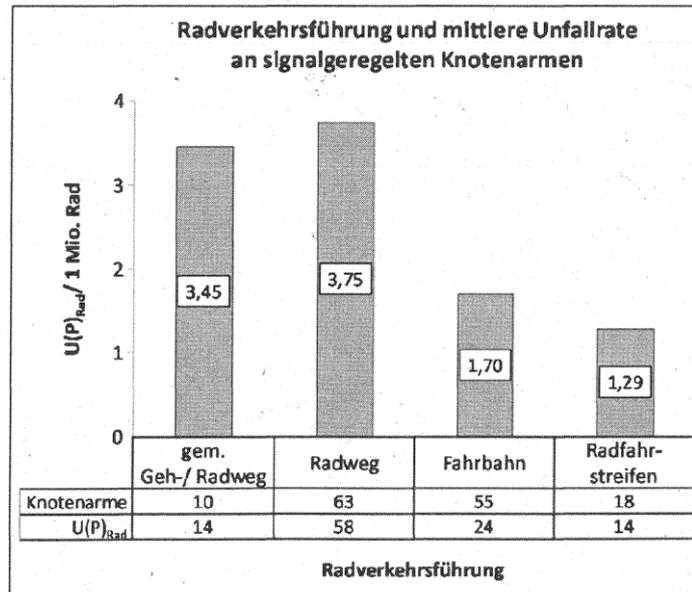


Abbildung 3: Unfälle an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten  
Mittlere Unfallrate nach Führungsform an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten

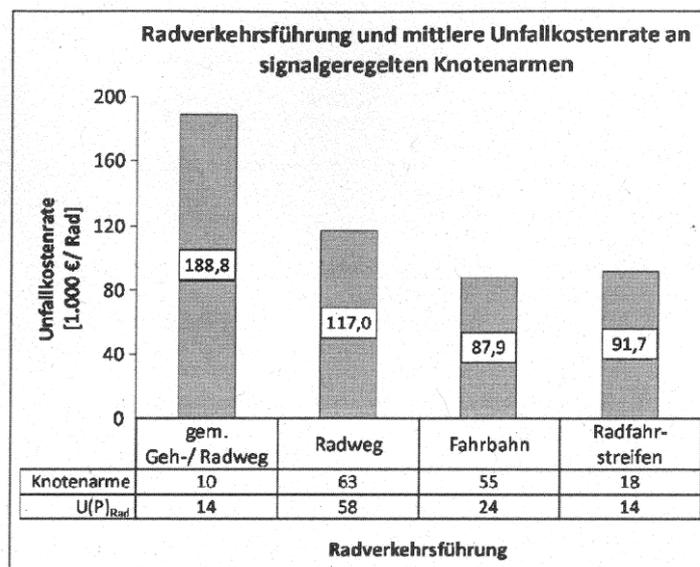


Abbildung 4: Mittlere Unfallkostenrate nach Führungsform an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten

Die Unfallkostenrate ist ein Indiz für die Schwere der Unfälle.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

Zusammenfassend lässt sich festhalten:

- Radverkehr ist im Streckenbereich wie auch im Knotenpunktbereich bei einer Führung auf der Fahrbahn sicherer als im Seitenraum.
- Auch die Unfallschwere ist bei einer Führung auf der Fahrbahn deutlich geringer.
- Die Sicherheit des Radfahrens auf der Fahrbahn ist objektiv deutlich höher als die subjektive Wahrnehmung erwarten lässt.

### **3. Anforderungen an die Baumquartiere/Baumpflanzungen**

Die verkehrstechnische Neuordnung hat Auswirkungen auf die Bestandsbäume. Je nach der zur Ausführung kommenden Variante sind Baumfällungen unumgänglich. In den Bereichen, wo es baumfachliche und verkehrliche Aspekte zulassen, können die gefällten Bäume wieder nachhaltig ersetzt werden.

Bei der Neupflanzung bzw. der Nachpflanzung der Bäume sind, folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Gestörte Bodenverhältnisse
- Bodenverdichtung
- Luft- und Wassermangel
- Staunässe
- Beengter Wurzelraum,
- gestörte Nährstoffhaushalte
- ungünstige pH-Werte
- Erwärmung, Strahlung
- Immissionen durch bspw. Streusalz
- Schaderreger

Für eine dauerhaft stabile und pflegeextensive Baumpflanzung wurden bei der Planung geeignete Maßnahmen zur Ausgestaltung und Verbesserung der Standorte vorgesehen.

Die Planungen für die nachzupflanzenden Bäume berücksichtigen dabei, für ein dauerhaftes und gesundes Wachstum der Bäume einen ausreichend großen durchwurzelbaren Raum sowie dessen ausreichende Versorgung mit Luft, Wasser und Nährstoffen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

Der Pflanzabstand zum Fahrbahnrand wird unter der Berücksichtigung des Zuwachses durch die dauerhafte Einhaltung des lichten Raumes sowie der straßenbaulichen Vorschriften (RaSt, RAL) bestimmt. Dabei sind schmalkronige Bäume besser geeignet, da bei diesen das Kronenbild nicht so stark durch die Verkehrsbelastung negativ beeinträchtigt wird („Windschur“).

Mit der Neugestaltung kann, durch eine geeignete Baumartenwahl, den Erfordernissen des sich abzeichnenden Klimawandels begegnet werden.

Die nachfolgenden Darstellungen beschreiben die Entwicklung der Wilhelmstrasse in unterschiedlichen Szenarien in 5 Jahres Schritten. Dabei wurden sowohl für den nördlichen als auch den südlichen Bereich Szenarien zusammen mit einem Landschaftsarchitekten entwickelt unter Berücksichtigung des Bestandes als auch eine vollständige Neuordnung und nachhaltigen Pflanzung abgebildet. (siehe hierzu Ziffer 5 „Darstellung der Bäume bei Teilerhalt und nachhaltiger Neupflanzung nach Stufen der Altersentwicklung“)

## 4. Verkehrstechnische Varianten

Im Folgenden werden für die Abschnitte Südteil und Nordteil die möglichen wesentlichen verkehrstechnischen Varianten aufgezeigt. Diese sind entsprechend den Anforderungen an Verkehrssicherheit, leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs, Bedienung mit dem Busverkehr entwickelt worden. Bezüglich des Eingriffs in den Baumbestand hat die Verwaltung bereits in der Beratung am 08.06.2016 mit den Varianten „Teilerhalt der Bäume“ und „Nachhaltige Neupflanzung der Bäume“ unterschiedliche Optionen aufgezeigt. Diese wurden in der Zwischenzeit weiterbearbeitet und anhand von Querschnittdarstellungen visualisiert.

In Tabellenform werden die einzelnen Varianten im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen bewertet. Die sich aus der letzten Beratung und der Bürgerinformation angeforderten Prüfaufträge werden in Kapitel 5 behandelt.

### Anmerkung

<i>Varianten- bezeichnung:</i>	<i>Buchstabe</i>	<i>erste Ziffer</i>	<i>zweite Ziffer</i>
	<i>S = südl. Teil</i>	<i>1: Schutzstreifen</i>	<i>1: Baumerhalt 2: Neupflanzung</i>
	<i>N = nördl. Teil</i>	<i>1: Schutzstreifen 2: Schutzstreifen +Verlagerung Stellplätze</i>	<i>1: Baumerhalt 2: Neupflanzung</i>

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

## 4.1 Südteil zwischen Pfefferleknoten und Zauberflötebrücke

### 4.1.1 Variante Süd Bestand

Bild 5: Vorhandener Querschnitt

#### Wilhelmstraße Südlicher Teil – Bestand



Die Wilhelmstraße weist im südlichen Teil heute durch die lang angelegten Rechts- bzw. Linksabbiegespur im Zulauf zum Pfefferleknoten und zum Knotenpunkt an der Zauberflötebrücke überwiegend einen dreistreifigen Querschnitt auf.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

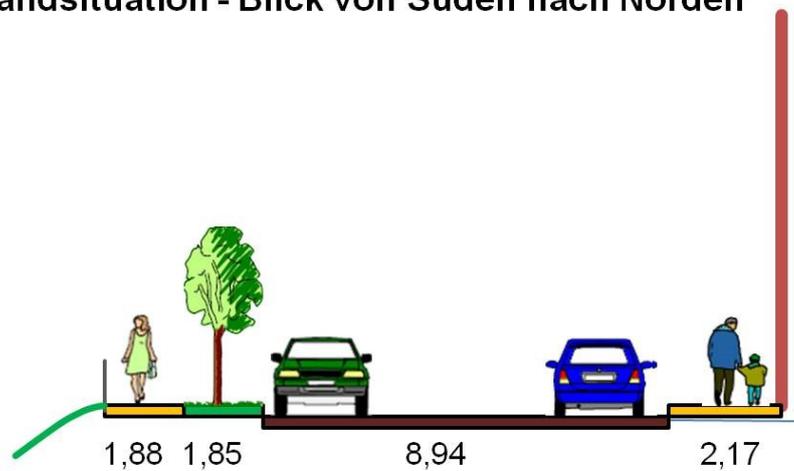
03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Bilder 6 und 7: Vorhandene Querschnitte

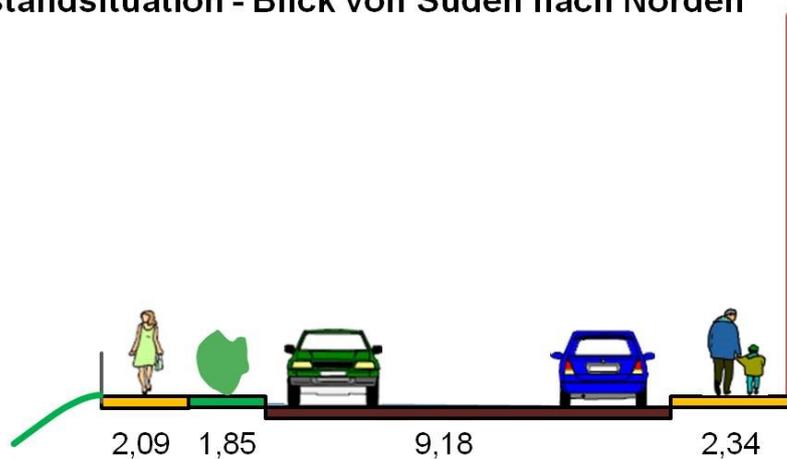
## Wilhelmstraße Süd – Querschnitt Haus Nr. 21

### Bestandsituation - Blick von Süden nach Norden



## Wilhelmstraße Süd – Querschnitt Haus Nr. 15

### Bestandsituation - Blick von Süden nach Norden



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

## 4.1.2 Variante S11 mit Teilerhalt der Bäume

Bei der Variante Süd mit Teilerhalt der Bäume sind folgende verkehrliche und bauliche Maßnahmen Bestandteil der Planung:

- Buskap in Fahrtrichtung Nord auf der Hauptfahrbahn in Höhe der Zauberflötebrücke.
- Einrichtung beidseitiger Radschutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,5 m bei einer Restfahrbahnbreite von mindestens etwa 5,9 m.
- Der östliche und westliche Gehweg bleibt erhalten.
- Außerhalb der Knotenpunktbereiche bleibt der Grünstreifen (Breite 1,85 m) erhalten.
- Optimierung der Signaltechnik mit kürzeren Umlaufzeiten, kürzeren Rückstaubildungen und kürzeren Wartezeiten.

Bild 8: Neuer Querschnitt mit Radschutzstreifen und Teilerhalt der Bäume  
**Wilhelmstraße Südlicher Teil – mit Teilerhalt der Bäume**



Im vorstehenden Bild sind auch bereits vier Bäume innerhalb des aus verkehrlicher Sicht bestehen bleibenden Baumstreifens als entfallend gekennzeichnet, weil sie aufgrund ihres Gesundheitszustands in den nächsten Jahren entnommen werden müssen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

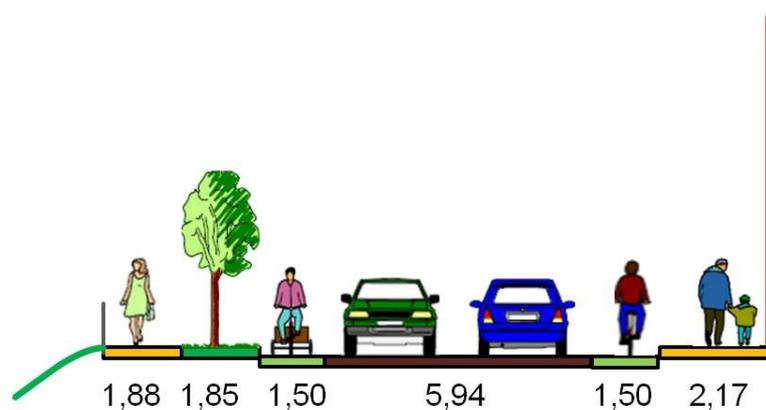
03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Bilder 9 und 10: ausgewählte Querschnitte

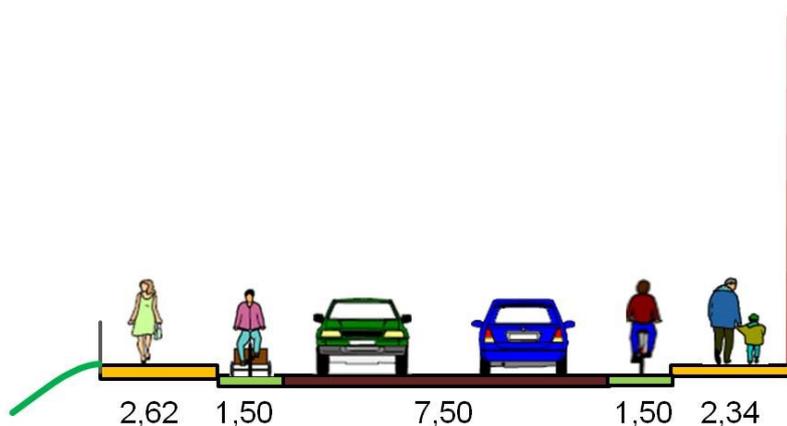
## Wilhelmstraße Süd – Querschnitt Haus Nr. 21

Teilerhalt der Bäume - Blick von Süden nach Norden



## Wilhelmstraße Süd – Querschnitt Haus Nr. 15

Teilerhalt der Bäume - Blick von Süden nach Norden



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

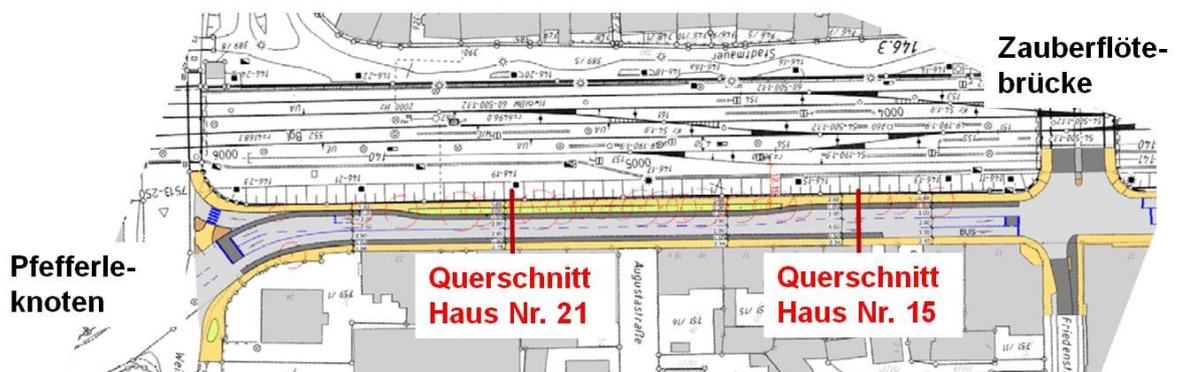
## 4.1.3 Variante S12 mit nachhaltiger Nachpflanzung aller Bäume

Bei der Variante Süd mit nachhaltiger Nachpflanzung aller Bäume sind folgende verkehrliche und bauliche Maßnahmen Bestandteil der Planung:

- Buskap in Fahrtrichtung Nord auf der Hauptfahrbahn in Höhe der Zauberflötebrücke.
- Einrichtung beidseitiger Radschutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,5 m bei einer Restfahrbahnbreite von mindestens etwa 5,8 m.
- Der östliche und westliche Gehweg bleibt erhalten.
- Außerhalb der Knotenpunktbereiche bleibt der Grünstreifen erhalten, wird auf 2,0 m verbreitert und mit ausreichend großen Wurzelkammern (auch unter der Fahrbahn) ausgestattet.
- Optimierung der Signaltechnik mit kürzeren Umlaufzeiten, kürzeren Rückstaubildungen und kürzeren Wartezeiten.

Bild 11: Neuer Querschnitt mit Radschutzstreifen und nachhaltige Neupflanzung von Bäumen

### Wilhelmstraße Südlicher Teil – mit nachhaltiger Neupflanzung der Bäume



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

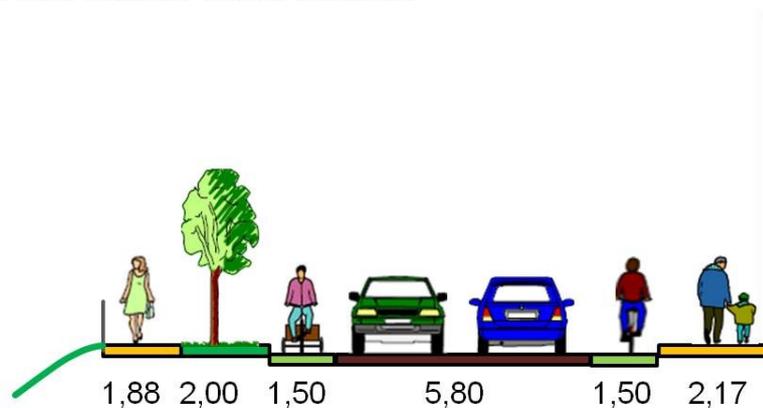
03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Bild 12 und 13: ausgewählte Querschnitte

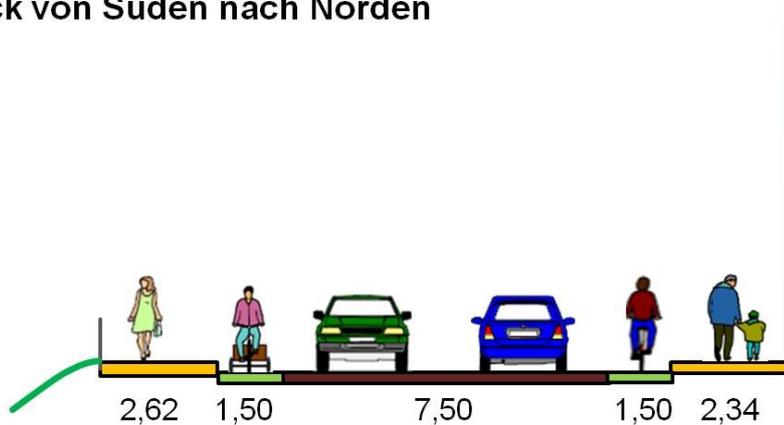
## Wilhelmstraße Süd – Querschnitt Haus Nr. 21

Nachhaltige Neupflanzung der Bäume –  
Blick von Süden nach Norden



## Wilhelmstraße Süd – Querschnitt Haus Nr. 15

Nachhaltige Neupflanzung der Bäume –  
Blick von Süden nach Norden



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Tabelle 1: Erfüllung der Hauptanforderungen im Südteil

Varianten	Kriterien			
	Verkehrssicherheit, insbesondere Radverkehr	Verkehrsabfluss	Bedienung mit Busverkehr	Gesamtwertung
<b>Bestand</b>	Unzureichendes Radverkehrsangebot	regelmäßig Stau- bildungen	nicht möglich	Verkehr: - - -
<b>S11 Bushaltestellen, Radschutzstreifen, Optimierung LSA, Teilerhalt der Bäume</b>	gutes Radverkehrsangebot, Radverkehr im Blickfeld der Autofahrer	kürzere Rückstau- bildungen, kürzere Warte- zeiten	gute Anbin- dung in Hö- he Linden- platz	Verkehr: + + +
<b>S12 Bushaltestellen, Radschutzstreifen, Optimierung LSA, Nachhaltige Neupflanzung der Bäume</b>	gutes Radverkehrsangebot, Radverkehr im Blickfeld der Autofahrer	kürzere Rückstau- bildungen, kürzere Warte- zeiten	gute Anbin- dung in Hö- he Linden- platz	Verkehr: + + +

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

## 4.2 Nordteil zwischen Friedenstraße und Luisenstraße

### 4.2.1. Variante Nord Bestand

Bild 14: Vorhandener Querschnitt

#### Wilhelmstraße Nördlicher Teil – Bestand



Die Wilhelmstraße weist im nördlichen Teil heute überwiegend einen zweistreifigen Querschnitt auf. Lediglich im Bereich des Knotenpunktes an der Zauberflötebrücke ist eine zusätzliche Linksabbiegespur vorhanden. Zwischen Turnhallestraße und Luisenstraße befindet sich ein Längsparkstreifen mit fünf Bewohnerstellplätzen und sechs Kurzzeitstellplätzen auf der Ostseite. Beidseitig sind Gehwege vorhanden. Auf der Westseite befindet sich zudem ein separater Radweg mit einer Breite von etwa 1,2 m.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

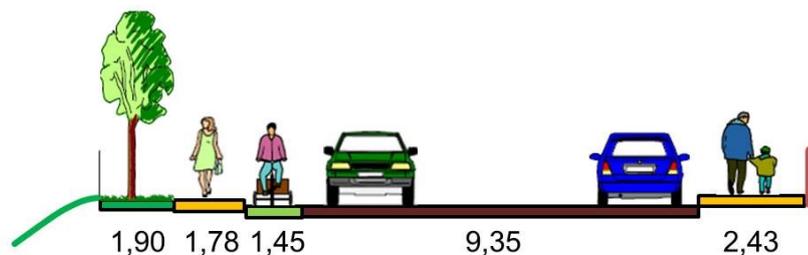
03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Bilder 15 und 16: ausgewählte Querschnitte

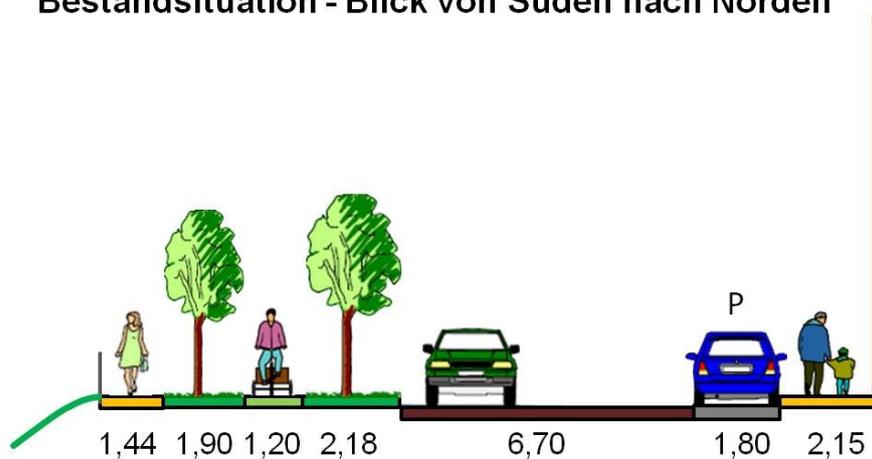
## Wilhelmstraße Nord – Querschnitt Schulhofzugang

### Bestandsituation - Blick von Süden nach Norden



## Wilhelmstraße Nord – Querschnitt Haus Nr. 8

### Bestandsituation - Blick von Süden nach Norden



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

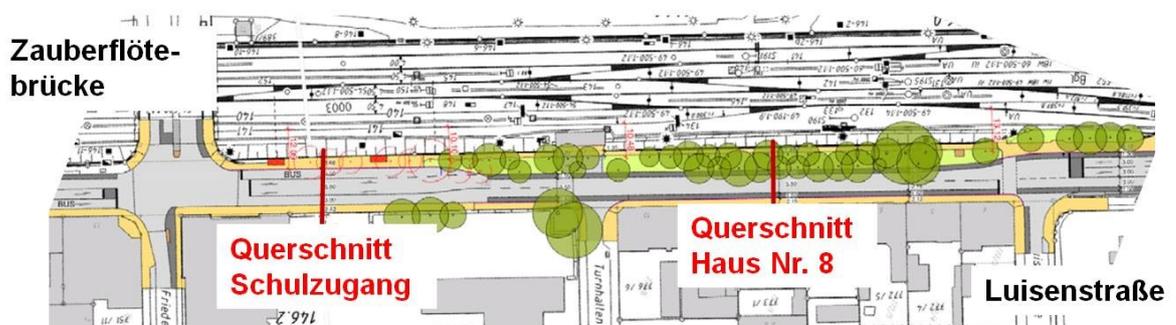
## 4.2.2 Variante N21 mit Teilerhalt der Bäume und Verlagerung der Längsparkstände

Bei der Variante Nord mit Teilerhalt der Bäume sind folgende verkehrliche und bauliche Maßnahmen Bestandteil der Planung:

- Busbucht in Fahrtrichtung Süd nördlich der Zauberflötebrücke.
- Einrichtung beidseitiger Radschutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,5 m bei einer Restfahrbahnbreite von mindestens 5,5 m.
- Der östliche und westliche Gehweg bleibt erhalten.
- Außerhalb der Knotenpunktbereiche bleibt der Grünstreifen (Breite bis zu etwa 5,3 m) erhalten unter Wegfall des Radwegs zwischen den Bäumen.
- Verlagerung der Längsparkstände in die Luisenstraße (Ersatz mit 18 neuen Stellplätzen bereits hergestellt) und in die Turnhallestraße (Wegfall des Buskaps, 2 bis 3 neue Stellplätze).
- Optimierung der Signaltechnik mit kürzeren Umlaufzeiten, kürzeren Rückstaubildungen und kürzeren Wartezeiten.

Bild 17: Neuer Querschnitt mit Radschutzstreifen, Verlagerung der Stellplätze und weitgehender Erhalt der Bäume

### Wilhelmstraße Nördlicher Teil – mit Teilerhalt der Bäume



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

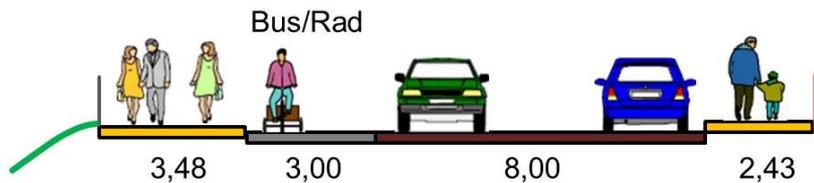
03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Bilder 18 und 19: Ausgewählte Querschnitte

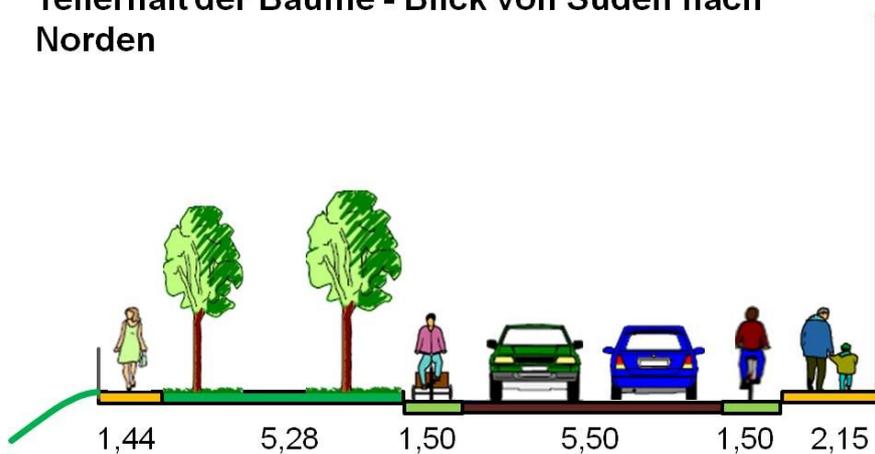
## Wilhelmstraße Nord – Querschnitt Schulhofzugang

### Teilerhalt der Bäume - Blick von Süden nach Norden



## Wilhelmstraße Nord – Querschnitt Haus Nr. 8

### Teilerhalt der Bäume - Blick von Süden nach Norden



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

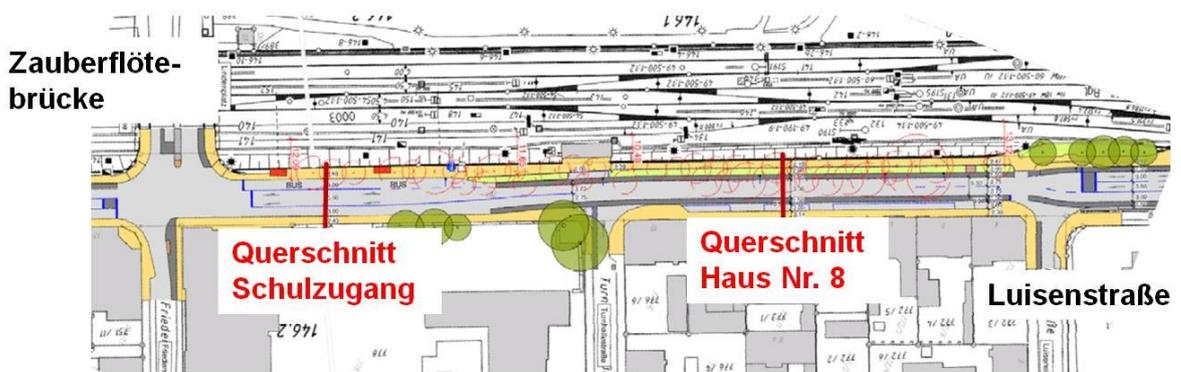
## 4.2.3. Variante N12 mit nachhaltiger Nachpflanzung aller Bäume

Bei der Variante Nord mit nachhaltiger Nachpflanzung aller Bäume sind folgende verkehrliche und bauliche Maßnahmen Bestandteil der Planung:

- Busbucht in Fahrtrichtung Süd nördlich der Zauberflötebrücke.
- Einrichtung beidseitiger Radschutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,5 m bei einer Restfahrbahnbreite von mindestens 5,5 m.
- Der östliche und westliche Gehweg bleibt erhalten, wobei der Gehweg entlang des Bahngrabens auf über 2 m verbreitert wird.
- Außerhalb der Knotenpunktbereiche bleibt ein Grünstreifen mit einer Breite von 2,0 m erhalten und wird mit ausreichend großen Wurzelkammern (auch unter der Fahrbahn) ausgestattet.
- Die Längsparkstände bleiben erhalten.
- Optimierung der Signaltechnik mit kürzeren Umlaufzeiten, kürzeren Rückstaubildungen und kürzeren Wartezeiten.

Bild 20: Neuer Querschnitt mit Radschutzstreifen, Erhalt der Stellplätze und nachhaltige Neupflanzung der Bäume

### Wilhelmstraße Nördlicher Teil – mit nachhaltiger Neupflanzung der Bäume



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

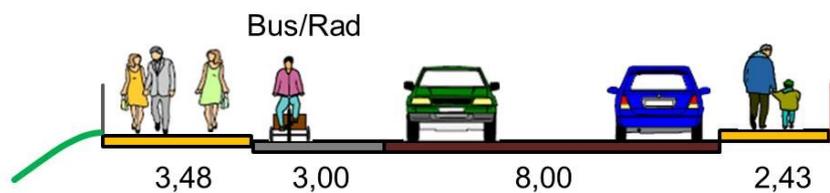
03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Bild 21 und 22: Ausgewählte Querschnitte

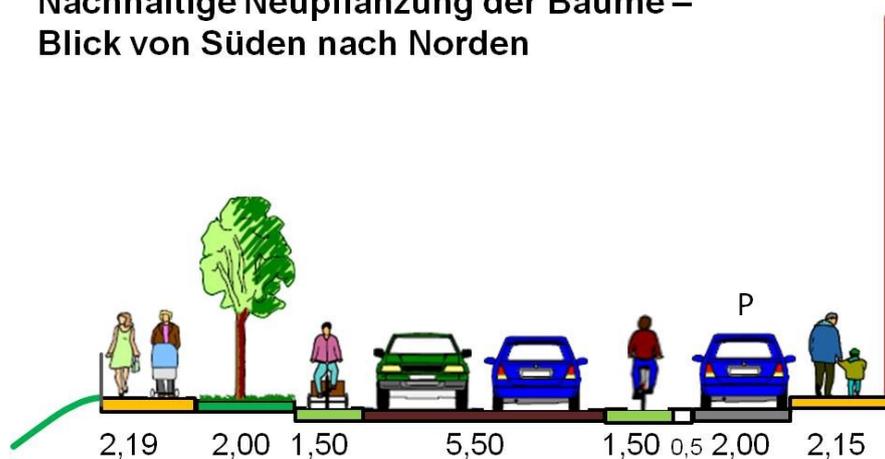
## Wilhelmstraße Nord – Querschnitt Schulhofzugang

### Nachhaltige Neupflanzung der Bäume – Blick von Süden nach Norden



## Wilhelmstraße Nord – Querschnitt Haus Nr. 8

### Nachhaltige Neupflanzung der Bäume – Blick von Süden nach Norden



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

## 4.2.4. Variante N22 mit nachhaltiger Neupflanzung der Bäume und Verlagerung der Längsparkstände

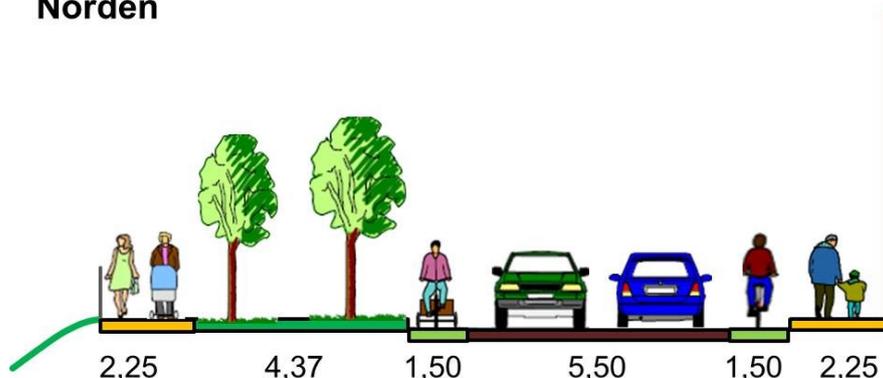
Bei der Variante Nord mit nachhaltiger Nachpflanzung aller Bäume und Verlagerung der Längsparkstände sind folgende verkehrliche und bauliche Maßnahmen Bestandteil der Planung:

- Busbucht in Fahrtrichtung Süd nördlich der Zauberflötebrücke.
- Einrichtung beidseitiger Radschutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,5 m bei einer Restfahrbahnbreite von mindestens 5,5 m.
- Der östliche und westliche Gehweg bleibt erhalten, wobei der Gehweg entlang des Bahngrabens auf über 2 m verbreitert wird.
- Außerhalb der Knotenpunktbereiche bleibt ein Grünstreifen mit einer Breite von etwa 4,5 m erhalten und wird mit ausreichend großen Wurzelkammern (auch unter der Fahrbahn) ausgestattet.
- Die Längsparkstände werden in die Luisenstraße und Turnhallestraße verlagert.
- Optimierung der Signaltechnik mit kürzeren Umlaufzeiten, kürzeren Rückstaubildungen und kürzeren Wartezeiten.

Bild 23: Neuer Querschnitt mit Radschutzstreifen, Verlagerung der Stellplätze und nachhaltige Neupflanzung der Bäume

### Wilhelmstraße Nord – Querschnitt Haus Nr. 8

#### Nachhaltige Neupflanzung der Bäume und Verlagerung der Stellplätze - Blick von Süden nach Norden



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Tabelle 2: Erfüllung der Hauptanforderungen im Nordteil

Varianten	Kriterien				
	Verkehrssicherheit, insbesondere Radverkehr	Verkehrsauffluss	Bedienung mit Busverkehr	Ruhender Verkehr	Gesamtwertung
<b>Bestand</b>	Unzureichendes Radverkehrsangebot	regelmäßig Stau-bildungen	nicht möglich	11 Stellplätze in der Wilhelmstraße	Verkehr: - - - +
<b>N21 Bushaltestellen, Radschutzstreifen, Verlagerung Stellplätze, Optimierung LSA, Teilerhalt der Bäume</b>	gutes Radverkehrsangebot, Radverkehr im Blickfeld der Autofahrer	kürzere Rückstau-bildungen, kürzere Wartezeiten	gute Anbindung in Höhe Lindenplatz	Verlagerung auf neue Stellplätze in Luisenstraße/ Turnhallestraße	Verkehr: + + + 0
<b>N12 Bushaltestellen, Radschutzstreifen, Erhalt der Stellplätze, Optimierung LSA, Nachhaltige Neupflanzung der Bäume</b>	gutes Radverkehrsangebot, Radverkehr im Blickfeld der Autofahrer	kürzere Rückstau-bildungen, kürzere Wartezeiten	gute Anbindung in Höhe Lindenplatz	11 Stellplätze in der Wilhelmstraße	Verkehr: + + + +
<b>N22 Bushaltestellen, Radschutzstreifen, Verlagerung Stellplätze, Optimierung LSA, Nachhaltige Neupflanzung der Bäume</b>	gutes Radverkehrsangebot, Radverkehr im Blickfeld der Autofahrer	kürzere Rückstau-bildungen, kürzere Wartezeiten	gute Anbindung in Höhe Lindenplatz	Verlagerung auf neue Stellplätze in Luisenstraße/ Turnhallestraße	Verkehr: + + + 0

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

## 5. Darstellung der Baumentwicklung Bestand ohne Nachpflanzung, Teilerhalt mit Nachpflanzung und nachhaltiger Neupflanzung nach Stufen der Altersentwicklung

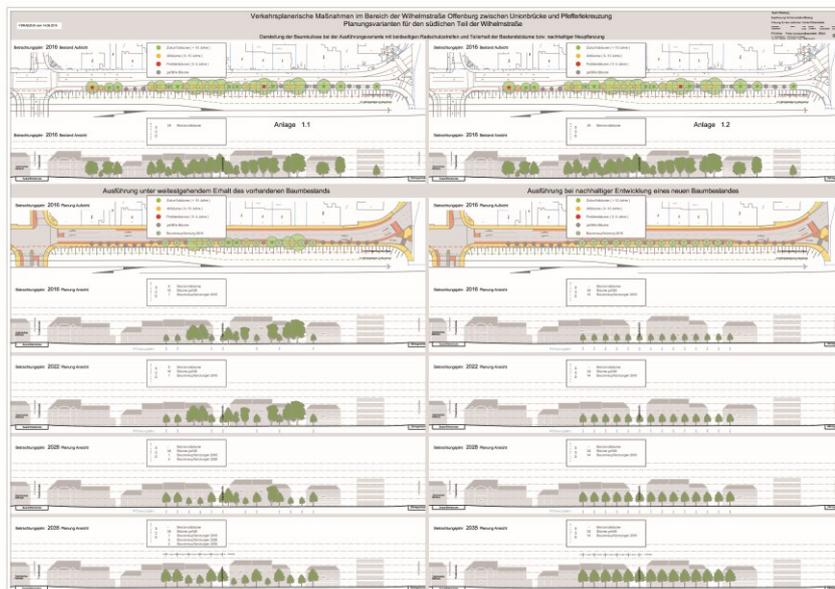
Die Darstellungen in den Anlagen Bestand, S11, S12, N21, N 12 und N 22 beschreiben die Entwicklung der Wilhelmstraße in unterschiedlichen Szenarien in 5 Jahres-schritten, wie in Kapitel 3 bereits erwähnt. Dabei wurden sowohl für den nördlichen als auch für den südlichen Bereich Szenarien zusammen mit einem Landschaftsarchitekten entwickelt unter Berücksichtigung des Bestandes als auch eine vollständige Neuordnung und nachhaltigen Pflanzung abgebildet. Die nachfolgenden Bilder zeigen jeweils eine Übersicht.

### 5.1 Bestand: Baumentwicklung ohne Nachpflanzung

Als Ergänzung wurde außerdem in einer Übersicht (siehe Anlage 1.1 Bestand) die Baumentwicklung der Bestandsituation ohne Nachpflanzungen dargestellt.

### 5.2 Südlicher Teil

Bild 24: Übersicht Szenarien der Baumentwicklung an der Wilhelmstraße von Westen (südlicher Teil, siehe Anlage 1.2 und 1.3)



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:  
 Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
 Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
 flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:  
 Kassel, Mathias  
 Kollefrath,  
 Andreas

Tel. Nr.:  
 82-2413  
 82-2322

Datum:  
 03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

## 5.3 Nördlicher Teil

Bild 25: Übersicht Szenarien der Baumentwicklung an der Wilhelmstraße von Westen (nördlicher Teil – einreihig, siehe Anlage 1.5)

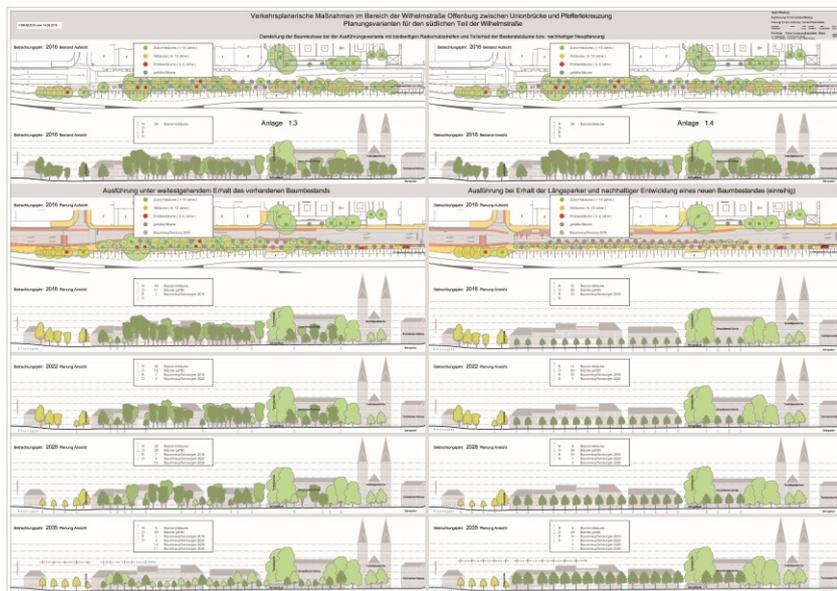
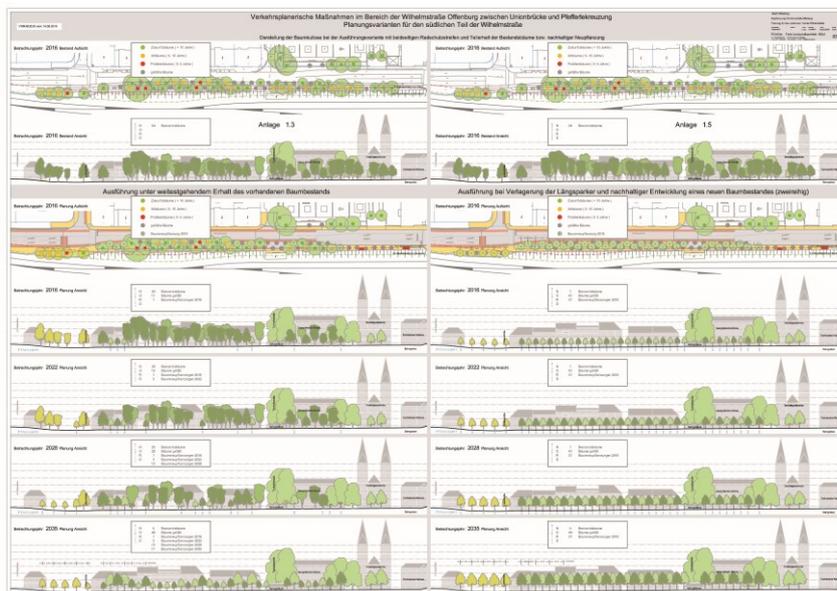


Bild 26: Übersicht Szenarien der Baumentwicklung an der Wilhelmstraße von Westen (nördlicher Teil – zweireihig, siehe Anlage 1.4 und 1.6)



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

## 6. Ergebnisse zu den Prüfaufträgen

Eingegangene Prüfaufträge aus dem Verkehrsausschuss und der Bürgerinfo:

1. Bildliche Darstellung einzelner Querschnitte
2. Wird der Linksabbieger in die Friedenstraße benötigt
3. Bushaltestelle stadtauswärts in Richtung Unionbrücke verschieben (vor Luisenstraße)
4. Längsparkstände in Turnhallestraße und Luisenstraße verlagern
5. Gehweg Westseite nur für Radfahrer, Fußgänger nur auf Ostseite zulassen.
6. Einbahnstraßenzwilling Moltke-/Wilhelmstraße
7. Klärung Ersatzpflanzungen und Baumpflege vor 2012
8. Einrichtung von Tempo 30 in der gesamten Wilhelmstraße (Antrag der SPD-Gemeinderatsfraktion vom 24.06.2016)

### 6.1 **Bildliche Darstellung einzelner Querschnitte**

Dies ist in den Kapitel 3 und 4 berücksichtigt.

### 6.2 **Wird der Linksabbieger in die Friedenstraße benötigt**

Der Linksabbieger in die Friedenstraße benötigt keine eigene Abbiegespur. In der bisherigen Planung ist eine überbreite Spur mit einer Breite von 5,0 m für den Rechts-, Geradeaus- und Linksabbieger vorgesehen. So können sich zumindest zwei Pkw nebeneinander aufstellen. Im Rahmen der Erstellung der Signaltechnik wird noch geprüft werden, ob eine normale Spur auch ausreicht. Nach ersten Abschätzungen durch das Büro ist dies aber unrealistisch.

### 6.3 **Bushaltestelle stadtauswärts in Richtung Unionbrücke verschieben (vor Luisenstraße)**

Eine Bushaltestelle in Fahrtrichtung Süden könnte nicht wie vorgeschlagen unmittelbar südlich der Brücke eingerichtet werden, weil dadurch bei einem haltenden Bus der Verkehrsfluss stark beeinträchtigt wäre. Eine Bushaltestelle könnte nur unmittelbar nördlich der Luisenstraße als Bucht ausgebaut werden. Dies würde aber dort vier bis fünf Baumstandorte massiv beeinträchtigen (siehe Bild 27). Die Bäume wären voraussichtlich nicht zu halten. Hinzu kommt, dass ein solcher Standort deutlich abgerückt wäre von dem zentralen östlichen Zugang zur Innenstadt über den Lindenplatz.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

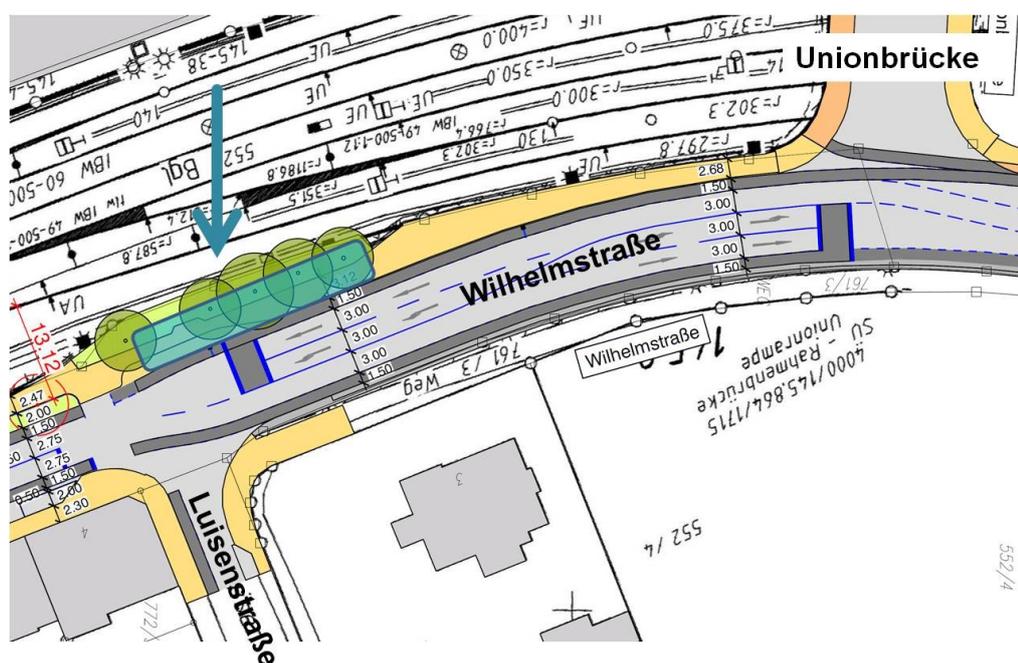
82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Bild 27: Potentiell vorgeschlagene Bushaltestelle an der Unionbrücke



Aus den vorgenannten Gründen wird diese Anregung nicht weiterverfolgt.

## 6.4 Längsparkstände in Turnhallestraße und Luisenstraße verlagern

Verlagerung der Längsparkstände ist möglich: In der Luisenstraße wurde im Zusammenhang mit der Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn bereits Ersatz mit 18 neuen Stellplätzen im Frühjahr 2016 hergestellt. In der Turnhallestraße ist durch den nach neuem Schlüsselbuskonzept zukünftigen Wegfall des Buskaps die Einrichtung von zwei bis drei neuen Stellplätzen möglich. Damit können die Bewohnerstellplätze und die Kurzzeitstellplätze ohne nennenswerte Nachteile verlagert werden (siehe Bild 28). Die Verwaltung hat vom 05. bis 28.07.2016 in insgesamt 20 Umgängen im Zeitraum von 8 bis 16 Uhr die Belegungszahlen der Längsparkstände in der Wilhelmstraße erhoben. Im Durchschnitt wurden 2,7 freie Stellplätze von insgesamt 11 Stellplätzen in der Wilhelmstraße angetroffen. Bei den Umgängen wurden in der Turnhallestraße zwischen Friedrichstraße und Wilhelmstraße in der Regel drei bis sieben freie Stellplätze und in der Luisenstraße zwischen Wilhelmstraße und Friedrichstraße drei bis sechs freie Stellplätze gezählt. Für die Kunden zum Beispiel der Apotheke könnten die ersten drei Stellplätze in der Turnhallestraße entsprechend des heutigen Kurzzeitparkens in der Wilhelmstraße

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

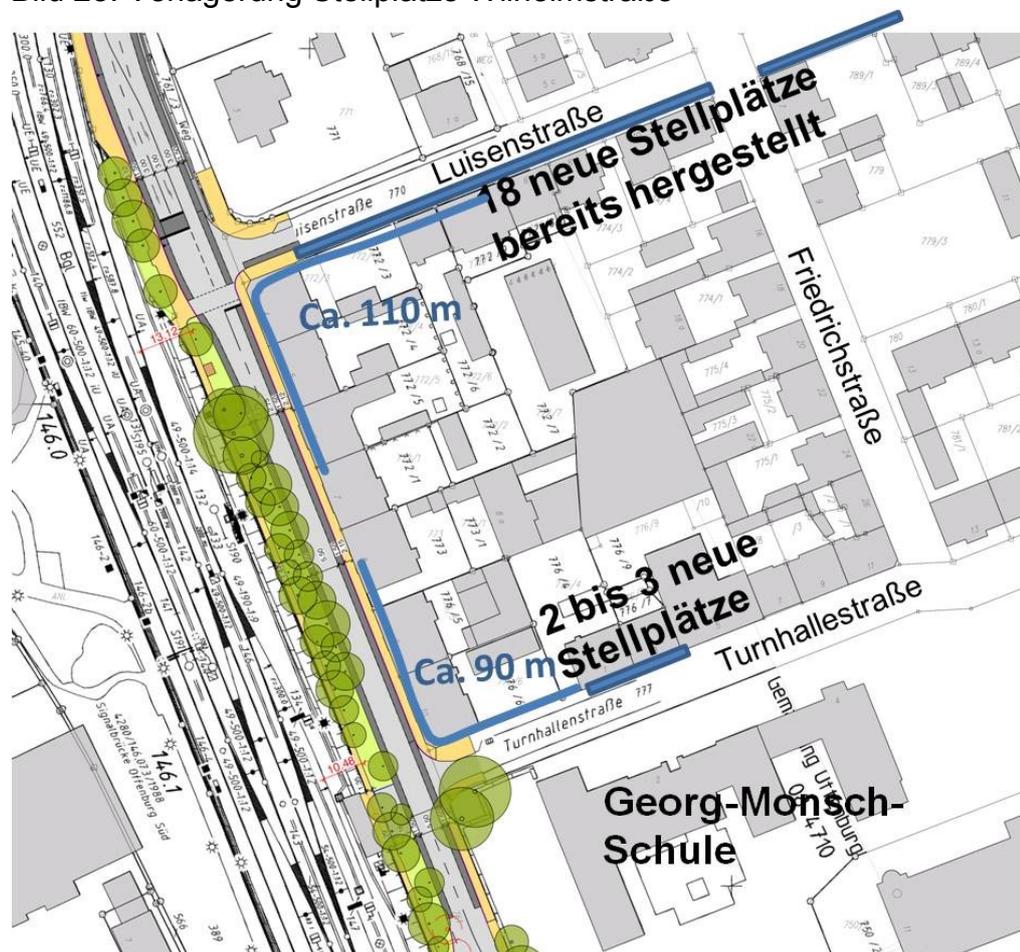
Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

bewirtschaftet werden (Parkscheibe 1 Stunde). Somit ist der Fußweg auf jeden Fall deutlich unter 100 m.

Bild 28: Verlagerung Stellplätze Wilhelmstraße



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

## **6.5 Gehweg Westseite nur für Radfahrer, Fußgänger nur auf Ostseite zu lassen.**

Im nördlichen Teil liegt die heutige Gehwegbreite auf großer Länge zwischen 1,29 m und 1,59 m. Lediglich im Bereich unmittelbar nördlich der Zauberflötebrücke weist der Gehweg eine Breite von 1,78 m auf. Dies reicht nach den heutigen Richtlinien für die Ausweisung eines Radwegs nicht aus (für Einrichtungsverkehr Mindestmaß 2,0 m plus 0,25 m Sicherheitsabstand zum Geländer). Im südlichen Teil weist der vorhandene Gehweg auf etwa Zweidrittel der Länge eine Breite zwischen 1,88 m und 2,09 m auf. Auch in diesem Abschnitt ist eine Ausweisung eines Radwegs auf dem vorhandenen Weg nicht möglich. Für eine Verbreiterung des Weges müsste unmittelbar in den Wurzelbereich der Bäume eingegriffen werden. Damit wäre die Standfestigkeit dieser Bäume deutlich beeinträchtigt.

Damit scheidet eine Ausweisung eines benutzungspflichtigen Radwegs auf der Westseite unmittelbar entlang des Bahngrabens ohne Eingriffe in den Baumbestand aus.

## **6.6 Einbahnstraßenzwilling Moltke-/Wilhelmstraße**

Die Moltkestraße ist heute je nach Abschnitt mit etwa 12.100 bis 15.000 Kfz/24 h belastet. Mit der Fertigstellung der Umgehung von Ortenberg wird diese Verkehrsmenge um etwa 10 % zunehmen. In der Wilhelmstraße beträgt die Verkehrsbelastung nach der Inbetriebnahme des Rée Carrées je nach Abschnitt zwischen 14.000 und 16.800 Kfz/24h. Bei einer Einrichtung eines Einbahnstraßenzwillings zwischen Kreisel Ortenberger Straße und Durbacher Straße (Moltkestraße mit Fahrtrichtung Nord und Wilhelmstraße mit Fahrtrichtung Süd müssten die Einbahnrichtungen aus Gründen der Leistungsfähigkeit zwei durchgehende Fahrstreifen aufweisen. Dies hätte zur Folge, dass die Knotenpunkte auf beiden Strecken deutlich verändert werden müssten. Die Verbindungen zwischen den beiden Strängen durch die Oststadt würden voraussichtlich deutlich stärker belastet werden, weil die heutige Vorverteilung des Verkehrs an den Knotenpunkten mit den zulaufenden Strecken (Ortenberger Straße sowie verlängerte Moltkestraße und Durbacher Straße nicht mehr möglich wäre. In den zweistreifigen Einbahnstrecken wären Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) über zwei Spuren mit gleicher Fahrtrichtung nicht mehr zulässig. Die heute vorhandenen Zebrastrifen in der Rammersweierstraße und Moltkestraße müssten entfallen.

Vor diesem Hintergrund kann die Einführung eines Einbahnstraßenzwillings im vorliegenden Fall nicht empfohlen werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

## 6.7 Klärung Ersatzpflanzungen und Baumpflege vor 2012

### **Baumpflege:**

Vor 2012 wurde die Baumpflege wie auch jetzt noch nach ZTV Baumpflege (gültige Ausgabe 2010) durchgeführt.

### **Nachpflanzungen:**

Neue Bäume wurden ab 20.02.2006 nicht mehr nachgepflanzt. Vor diesem Zeitpunkt wurden die Baumabstände und -quartiere nicht nach jetzt gültigen FLL -Richtlinie ausgeführt (FLL = Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V.). Aktuell werden den Nachpflanzungen die Bestimmungen der FLL-Richtlinie von 2015 zugrunde gelegt.

## 6.8 Einrichtung von Tempo 30 in der gesamten Wilhelmstraße (Antrag der SPD-Gemeinderatsfraktion vom 24.06.2016, Resolution des Seniorenbeirats vom 27.07.2016 und Stellungnahme der BUND-Ortsgruppe Offenburg vom 01.08.2016, siehe Anlagen)

Der Antrag auf Einrichtung eines Tempolimits 30 km/h ist nach den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu bemessen, wobei das zwingende Erfordernis nach § 39 Abs.1 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 StVO als Grundlage für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zu beachten ist. Danach sind Verkehrszeichen mit dem Ziel einer Verkehrsbeschränkung nur dort anzuordnen, wo es aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur dort angeordnet werden, wo aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs **erheblich** übersteigt.

Im vorliegenden Fall ist das Bestehen einer Gefahrenlage zu verneinen. Nach der Unfallstatistik der Polizei ist das Unfallgeschehen in der Wilhelmstraße unauffällig.

Durch die Verkehrsbelastung in der Wilhelmstraße mit über 12.000 Kfz/24h liegt die Straße im Belastungsbereich II (ERA 2010, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen). Dies bedeutet, dass die Einrichtung von Schutzstreifen zum Schutz des Radverkehrs weiterhin geboten wäre. Damit sind die zusätzlichen Platzansprüche wie bei den anderen Varianten immer noch gegeben.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

## 7. Maßnahmen- und Umsetzungsplan samt Meilensteinen

### Umsetzung Neugestaltung Wilhelmstraße

Erstellung Vorentwurf samt Verkehrssicherheitsaudit samt Beteiligung Bürgergemeinschaften und Anlieger	April – Mai	2016
Vorstellung im Verkehrsausschuss und Bürgerinformationsveranstaltung (Begehung)	Juni	2016
Erneute Beratung im Verkehrsausschuss und Gemeinderat	Oktober/November	2016
Erstellung Bauentwurf samt Verkehrssicherheitsaudit	November bis Februar	2016 2017
Beratung im Verkehrsausschuss und Baubeschluss im Gemeinderat	Juni/Juli	2017
Erstellung der Ausführungsplanung und Ausschreibung		2017/2018
Ausführung nach Fertigstellung der wesentlichen Baumaßnahmen in der Innenstadt		

### Meilensteine:

08.06.2016	Vorberatung Verkehrsausschuss	
22.06.2016	Bürgerinformationsveranstaltung mit Ortsbegehung	
17.10.2016	Erneute Beratung im Verkehrsausschuss	
25.10.2016	Bürgerinformationsveranstaltung	
21.11.2016	Planungsbeschluss Gemeinderat	
06/2017	Beratung des Bauentwurfs im Planungs- und Verkehrsausschuss	
07/2017	Baubeschluss Gemeinderat	
2017/2018	öffentliche Ausschreibung	
	Baubeginn	} nach Fertigstellung der wesentlichen Baumaßnahmen in der Innenstadt
	Inbetriebnahme	

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

## 8. Kosten und Finanzierung

Für die einzelnen Abschnitte bzw. Varianten ergeben sich nach erster Schätzung nachfolgende Kosten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass gegenüber der Beratung am 08.06.2016 die damalige Kostenprognose in eine Kostenschätzung überführt wurde.

**Bushaltestellen** an der Zauberflötebrücke 320.000 Euro

**Lichtsignaltechnik** für die Knotenpunkte Grabenallee/  
Zähringerstraße, Pfefferleknotten, Weingartenstraße/  
Moltkestraße und Wilhelmstraße/Zauberflötebrücke 230.000 Euro

Die vorgenannten Kostensummen fallen als Fixkosten in Höhe von 550.000 Euro für die Gesamtstrecke bei allen Varianten an und sind unabhängig von den nachfolgenden Varianten.

### **Südteil:**

**Variante S11 Baumerhalt:** nur Fällung der 14 betroffenen Bäume  
(nördlich Pfefferleknotten und südlich Zauberflötebrücke)

Radverkehrsanlagen samt Beschilderung und Markierung	280.000 Euro
Deckensanierung	180.000 Euro
Fällung der Bäume	<u>10.000 Euro</u>
	470.000 Euro

**Variante S12 Nachhaltige Pflanzung:** Fällung der 14 von Verkehrsmaßnahmen betroffenen Bäume (nördlich Pfefferleknotten und südlich Zauberflötebrücke) plus die Fällung und Neupflanzung der Bäume zwischen der vorgenannten zwei Abschnitten.

Radverkehrsanlagen samt Beschilderung und Markierung	280.000 Euro
Wegebau	120.000 Euro
Deckensanierung	180.000 Euro
Fäll- und Pflanzarbeiten	100.000 Euro
Beleuchtung	<u>30.000 Euro</u>
	710.000 Euro

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

## Nordteil:

### Variante N21 Baumerhalt bei Verlagerung der Stellplätze:

nur Fällung der 7 betroffenen Bäume (Bushaltestelle nördlich Zauberflötebrücke)

Radverkehrsanlagen samt Beschilderung und Markierung	130.000 Euro
Deckensanierung	150.000 Euro
Fällung der Bäume	<u>10.000 Euro</u>
	290.000 Euro

### Variante N12 Nachhaltige Pflanzung bei Beibehaltung der

**Stellplätze:** Fällung aller betroffenen Bäume (zwischen Zauberflötebrücke und Luisenstraße) plus Neupflanzung der Bäume nördlich der Bushaltestelle.

Radverkehrsanlagen samt Beschilderung und Markierung	130.000 Euro
Wegebau	170.000 Euro
Deckensanierung	140.000 Euro
Fäll- und Pflanzarbeiten	<u>100.000 Euro</u>
	540.000 Euro

### Variante N22 Nachhaltige Pflanzung bei Verlagerung der

**Stellplätze:** Fällung aller betroffenen Bäume (zwischen Zauberflötebrücke und Luisenstraße) plus Neupflanzung der Bäume nördlich der Bushaltestelle (zwischen Turnhallestraße und Luisenstraße zweireihig).

Radverkehrsanlagen samt Beschilderung und Markierung	130.000 Euro
Wegebau	390.000 Euro
Deckensanierung	110.000 Euro
Fäll- und Pflanzarbeiten	<u>210.000 Euro</u>
	840.000 Euro

Für die denkbaren Variantenverknüpfungen ergeben sich damit folgende Gesamtkosten:

S11 + N21: 550.000 Euro + 470.000 Euro + 290.000 Euro = 1,31 Mio. Euro  
 S11 + N12: 550.000 Euro + 470.000 Euro + 540.000 Euro = 1,56 Mio. Euro  
 S11 + N22: 550.000 Euro + 470.000 Euro + 840.000 Euro = 1,86 Mio. Euro  
 S12 + N21: 550.000 Euro + 710.000 Euro + 290.000 Euro = 1,55 Mio. Euro  
 S12 + N12: 550.000 Euro + 710.000 Euro + 540.000 Euro = 1,80 Mio. Euro  
 S12 + N22: 550.000 Euro + 710.000 Euro + 840.000 Euro = 2,10 Mio. Euro

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Kassel, Mathias	82-2413	03.08.2016
Fachbereich 5, Hochbau, Grün- flächen, Umweltschutz	Kollefrath, Andreas	82-2322	

---

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

---

Bisher sind im Haushalt finanziert:

Lichtsignaltechnik	230.000 Euro
Bushaltestellen	310.000 Euro
Radverkehrsanlagen	360.000 Euro
Straßensanierung	<u>330.000 Euro</u>
Summe	1.230.000 Euro

Die verkehrsbedingten Fällungen von 21 Bäumen werden über die jeweiligen Maßnahmenkonten (etwa 20.000 Euro) finanziert. Bei einer Beschlussempfehlung für die Varianten S12, N12 oder N22 würde die Verwaltung entsprechende Mittel für die nachhaltige Neupflanzung und den erweiterten Wegebau (Verbreiterung der Gehwegflächen) zur Beratung des Nachtragshaushalts anmelden.

## 9. Zusammenfassung

In der nachfolgenden Tabelle ist der Erfüllungsgrad der fachlichen Anforderungen für die einzelnen Varianten noch einmal kurz zusammengefasst entsprechend der vorangegangenen Tabellen 1 und 2 aus Kapitel 4.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

132/16

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Fachbereich 5, Hochbau, Grün-  
flächen, Umweltschutz

Bearbeitet von:

Kassel, Mathias

Kollefrath,  
Andreas

Tel. Nr.:

82-2413

82-2322

Datum:

03.08.2016

Betreff: Neuordnung Wilhelmstraße

Tabelle 3: Erfüllung der Hauptanforderungen durch die Varianten

Varianten	Kriterien					
	Rad- verkehr	Verkehrs- fluss	Bus- verkehr	Ruhen- der Verkehr	Bäume	Bau- kosten in TEuro
<b>Südteil</b>						
<b>Bestand</b>	---	--	---	0	-	
<b>S11 Radschutzstreifen, Teilerhalt der Bäume</b>	++	+	++	0	-	470
<b>S12 Radschutzstreifen, Neupflanzung Bäume</b>	++	+	++	0	+	710
<b>Nordteil</b>						
<b>Bestand</b>	---	--	---	+	+	
<b>N21 Radschutzstreifen, Verlagerung Stellplätze, Teilerhalt der Bäume</b>	++	+	++	0	-	290
<b>N12 Radschutzstreifen, Erhalt der Stellplätze, Neupflanzung Bäume</b>	++	+	++	+	0	540
<b>N22 Radschutzstreifen, Verlagerung Stellplätze, Neupflanzung Bäume</b>	++	+	++	0	+	840