

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/23

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
31.07.2023

1. **Betreff:** Umbau der Königswaldstraße, Fortschreibung der Planungsparameter

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	18.10.2023	öffentlich
1. Gemeinderat	20.11.2023	öffentlich

3. **Finanzielle Auswirkungen:**  
(Kurzübersicht)

Nein  Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein  Ja

in voller Höhe  teilweise  
(Nennung HH-Stelle mit Betrag und Zeitplan)

1,3 Mio €

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

## 1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 1,6 Mio €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

\_\_\_\_\_ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 1,6 Mio €

## 2. Folgekosten

Personalkosten \_\_\_\_\_ €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand  
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der  
Durchführung der Maßnahme

\_\_\_\_\_ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

\_\_\_\_\_ €

Jährliche Belastungen \_\_\_\_\_ €

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/23

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
31.07.2023

---

Betreff: Umbau der Königswaldstraße, Fortschreibung der Planungsparameter

---

## **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat,

1. Die geänderten Rahmenbedingungen zum Umbau der Königswaldstraße zur Kenntnis zu nehmen.
2. Die Verwaltung mit der Fortführung der Planungen zum Umbau der Königswaldstraße gemäß der Variante 3 (partielle Einbahnstraße) unter Berücksichtigung der Erfordernisse an die Klimawandelanpassung zu beauftragen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/23

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Pastorini, Marco	82-2471	31.07.2023

Betreff: Umbau der Königswaldstraße, Fortschreibung der Planungsparameter

## Sachverhalt/Begründung:

Mit der Umsetzung der Maßnahmen werden folgende strategischen Ziele erreicht:

- 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“
- E3 „Die Stadt betreibt eine aktive Klimaschutzpolitik und die Anpassung an den Klimawandel. Sie setzt sich insbesondere die Reduzierung der CO<sup>2</sup>-Emissionen um - 60% bis 2050 (Bezugsjahr 1990) zum Ziel.“

## Zusammenfassung:

Mit der DS 072/17 und DS 147/16 wurden die wesentlichen Merkmale der künftigen Gestaltung der Königswaldstraße beschlossen. Diese wesentlichen Merkmale waren auf der Südseite ein Gehweg in einer Breite von 2,0 m bis 2,5 m, eine Fahrbahn in der Breite von 5,0 m bis 5,5 m (mit punktuellen Einengungen auf 4,0 m z.B. an Haltestellen) und auf der Nordseite eine Vegetationszone mit variabler Breite, die an die damals geplante, inzwischen erstellte Lärmschutzwand der Rheintalbahn anschließt.

Im Zuge der Straßenplanung wurde festgestellt, dass die von der Lärmschutzwand der Bahn in Anspruch genommenen Flächen – beispielsweise aufgrund der Vorsatzschale – deutlich umfangreicher sind, als bei den ursprünglichen Konzeptideen unterstellt. Damit kann einerseits die Vegetationszone in weiten Teilen nicht mehr hergestellt werden und andererseits werden die Breitenmaße – die schon im Gestaltungskonzept von den Maßen der Richtlinie abgewichen sind – unterschritten.

Die damals maßgebenden Planungsrichtlinien, insbesondere die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind zwar weiterhin gültig. Im Jahr 2022 wurden jedoch neu die Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E-Klima 2022) veröffentlicht. Aufgrund dieser neuen Richtlinie sind die bisherigen Mindestmaße (Klammerwerte) der RASt 06 nicht mehr anzuwenden. Die dort benannten Regemaße für Gehwege und Radverkehrsführungen sind jetzt als Mindestwerte anzusehen.

Auf dieser Basis können die Ziele und Intentionen des Gestaltungskonzepts bzw. der Neuordnung der Königswaldstraße nicht mehr erreicht werden. Weiterhin liegen durch die Stadtklimaanalyse und den Rahmenplan Stadtklimawandel (vgl. DS 062/23) wichtige Erkenntnisse zur Hitzebelastung im Stadtteil vor, die in die weitere Planung einfließen müssen. Daher werden mit dieser Drucksache erneut Alternativen aufgezeigt, um für den weiteren Prozess neue, umsetzbare Planungsparameter zu definieren.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 31.07.2023
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Umbau der Königswaldstraße, Fortschreibung der Planungsparameter

## 1. Ergebnisse der Vorentwurfsplanung

Auf Basis einer Bestandsvermessung nach Bau der Lärmschutzwand wurde eine Vorentwurfsplanung durchgeführt. Gemäß dieser Planung wurden die angestrebten Merkmale mehrfach deutlich unterschritten. Es ergeben sich folgende Abweichungen:

- Der Gehweg auf der Südseite kann in Teilbereichen nur mit einer Breite von 1,67 m realisiert werden. Das Ziel einer spürbaren Verbreiterung wird deutlich verfehlt, der Unterschied zum Bestand ist gering.
- Die Vegetationszonen mussten deutlich kleiner werden und in weiten Teilen auch gänzlich entfallen.
- Die Fahrbahnbreite von 5,0 m wurde nahezu auf gesamter Länge angewandt. Damit entstehen auf sehr langer Strecke keine Begegnungsmöglichkeiten für LKW/Busse. Durch den Linienbusverkehr werden jedoch für diesen Begegnungsfall entsprechende Zonen benötigt, um ein Überfahren des Gehwegs zu vermeiden.
- Die Bushaltestellen benötigen zur barrierefreien Gestaltung eine Breite von 2,5 m. Jedoch können selbst die im Gestaltungskonzept vorgesehenen 2,0 m teilweise nicht mehr realisiert werden.

Diese Ergebnisse stellen eine erhebliche Abweichung der gesetzten Ziele zur Neugestaltung dar. Es sind praktisch keine Verbesserungen zum Bestand zu erwarten. Daher sind die wesentlichen Merkmale des Gestaltungskonzepts erneut zu überprüfen und anzupassen. Dazu gehört auch die Prüfung der Verlagerung bestimmter Funktionen in benachbarte Straßenzüge.

Gleichzeitig sind die aktuellen Untersuchungen zur Stadtklimaanalyse zu berücksichtigen. Der Bereich der Königswaldstraße ist einer der sog. Hitze-Hotspots in der Offenburger Kernstadt, d.h. hier liegt eine besondere thermische Belastungssituation vor, die sich mit dem Klimawandel weiter verschärfen wird. Daher soll mit der fortzuschreibenden Planung auch den Anforderungen an die Klimawandelanpassung Rechnung getragen werden, d.h. konkrete die Prüfung von Möglichkeiten zur Pflanzung großkroniger Bäume im öffentlichen Raum sowie ggf. von Entsiegelungsmaßnahmen.

## 2. Variantenprüfung

In der Variantenprüfung werden verschiedene Varianten einschließlich der durchgeführten Vorentwurfsplanung aus verkehrlicher Sicht einander gegenübergestellt. Die Varianten 0 (Belassung des Bestands) und Varianten 1 (Vorentwurf) unterscheiden sich dabei kaum und werden daher gemeinsam betrachtet. Die Variante 2 (Mischverkehrsfläche) verzichtet im Wesentlichen auf Gehwege. In der Variante 3 wird durch die Einrichtung von Einbahnstraßen der Flächenbedarf für die Fahrbahn verringert.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/23

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Pastorini, Marco	82-2471	31.07.2023

---

Betreff: Umbau der Königswaldstraße, Fortschreibung der Planungsparameter

---

## 2.1 Varianten 0 und 1 Bestand und Vorplanung

Die wesentlichen Merkmale dieser Varianten sind bereits in Kapitel 1 aufgeführt. Sie unterscheiden sich in der Lage von Bordsteinen, Bushaltestellen usw. nur unwesentlich. Verbesserungen sind z.B. durch den Einsatz von Hochborden und etwas breiteren Aufstellflächen an den Bushaltestellen zu erwarten. Diese reichen aber zur Gewährleistung der Barrierefreiheit nicht aus. Weitere Verbesserungen sind lediglich in der Materialwahl möglich (z.B. Pflasterungen im Bereich von Einmündungen o.ä.).

## 2.2 Variante 2 Mischverkehrsfläche

In dieser Variante wird auf den Gehweg verzichtet. Es werden im Vergleich zur Vorplanung mindestens 1,67m Breite gewonnen, die damit auch anderen Nutzungen zur Verfügung stehen. Beispielsweise kann so der Begegnungsverkehr LKW/Bus ermöglicht werden. Allerdings teilen sich dann alle Verkehrsteilnehmer denselben Verkehrsraum, ein besonderer Schutz der Fußgänger ist nicht mehr möglich. In Tempo 30-Zonen mit geringem Verkehr ist diese Ausbauform bewährt und auch in Offenburg häufig vorzufinden. Aufgrund des Linienbusverkehrs ergeben sich jedoch perspektivisch Nutzungskonflikte, die voraussichtlich zu Lasten der zu Fuß Gehenden unterschieden werden. Davon wären auch die Zuwegungen zu den Haltestellen betroffen. Die Haltestellen selbst würden dann wie Inseln erscheinen (analog der Haltestellen in der Stegermattstraße, die jedoch in einem verkehrsberuhigten Bereich liegen und keinen Linienbusverkehr aufweisen).

Die Anlage von Baumquartieren ist grundsätzlich möglich und im Weiteren zu prüfen, insbesondere hinsichtlich ggf. notwendiger Leitungsverlegungen. Behinderungen sind im Begegnungsfall nicht auszuschließen, jedoch selten und dienen gleichzeitig auch der Verkehrsberuhigung.

## 2.3 Variante 3 Einbahnstraßen

In dieser Variante werden weite Teile der Königswaldstraße als Einbahnstraße ausgewiesen. Radfahrer werden in Gegenrichtung zugelassen. Die erforderliche Breite der Fahrbahn reduziert sich auf 4,5 m. Die zugelassene Fahrtrichtung führt von West nach Ost, da so die Bushaltestellen in der Königswaldstraße auf der Südseite liegen und in den Gehweg integriert werden können. Für die Gegenfahrtrichtung muss auf andere Straßen ausgewichen werden. Dies betrifft PKW, LKW und auch die Busse. Daher sind auch in diesen Straßen weitere Maßnahmen wie Halteverbote und weitere Einbahnregelungen zu prüfen. Grundsätzlich wären eine kleine Schleifenlösung (links) oder eine größere Schleifenlösung in Verbindung mit dem Südring (rechts) denkbar (siehe Abbildung 1).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/23

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
31.07.2023

Betreff: Umbau der Königswaldstraße, Fortschreibung der Planungsparameter

Für die Busse ergibt sich eine Schleifenführung analog zur Linienführung z.B. in Zell-Weierbach (Riedle) und in Weier. Solche Schleifenführungen an Linienenden sind tendenziell, v.a. bei größeren Schleifen, benutzerunfreundlich. Sie bieten aber auch Vorteile in Bezug auf die Erschließung, v.a. auf die Wegelänge zur nächsten Haltestelle.

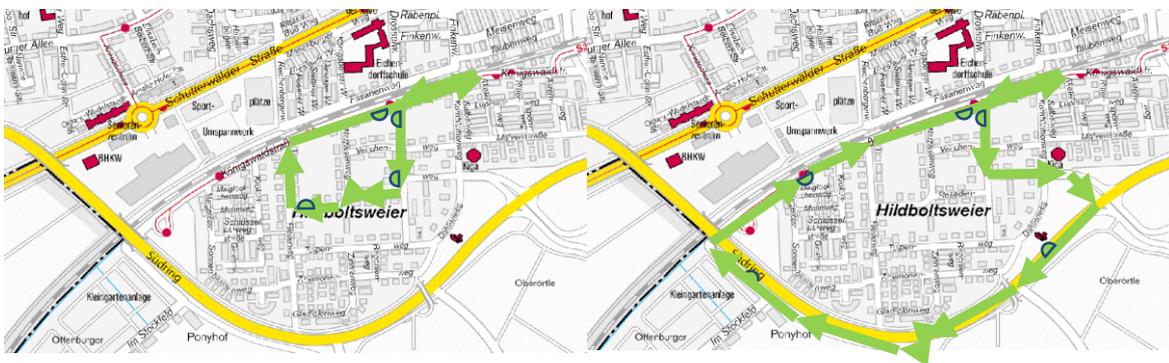


Abbildung 1: Varianten zur Schleifenführung der Buslinie

Die Anlage von Baumquartieren ist grundsätzlich möglich und im Weiteren zu prüfen, insbesondere hinsichtlich ggf. notwendiger Leitungsverlegungen.

### 3. Variantenvergleich und weiteres Vorgehen

Die Varianten 0, 1 und 2 weisen aus verkehrlicher Sicht erhebliche Nachteile bei der subjektiven und objektiven Sicherheit auf und können deshalb nicht weiterempfohlen werden. In weiteren Kriterien lässt die Variante 3 ebenfalls Vorteile erwarten. So wird die Trennung der Verkehrsarten nur hier konsequent durchgeführt und auch die Erschließung mit dem Bus kann für den südlichen Teil von Hildboltsweier verbessert werden. Allerdings ist bedingt durch die Verlagerung von Verkehren auch mit einer Verlängerung von Wegen und einer geringeren Zahl von Parkmöglichkeiten zu rechnen. Im Sinne der Prioritäten des Masterplan Verkehrs und der Intention des Gestaltungskonzepts ist dennoch lediglich die Variante 3 zu empfehlen. Gleichzeitig ergeben sich hier größere Spielräume für die Anlage geeigneter Pflanzquartiere für hochstämmige Bäume, was angesichts der bereits bestehenden thermischen Belastung in der weitgehend schattenlosen Königswaldstraße von besonderer Bedeutung ist. Daher soll die Vorplanung auf Basis der Variante 3 für eine kleine und eine große Schleifenlösung erneut durchgeführt werden. Gleichzeitig sind die Auswirkungen auf die umliegenden Straßen sowie den Busverkehr vertieft zu planen sowie Möglichkeiten zur Anpassung an die Klimawandelanpassung zu prüfen unter besonderer Berücksichtigung möglicher Baumpflanzungen. Die ggf. erforderlichen Leitungsverlegungen sind zu berücksichtigen und die ggf. finanziellen Auswirkungen zu beziffern.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sollen bis zum Sommer 2024 zur erneuten Beratung vorgelegt werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/23

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
31.07.2023

---

Betreff: Umbau der Königswaldstraße, Fortschreibung der Planungsparameter

---