



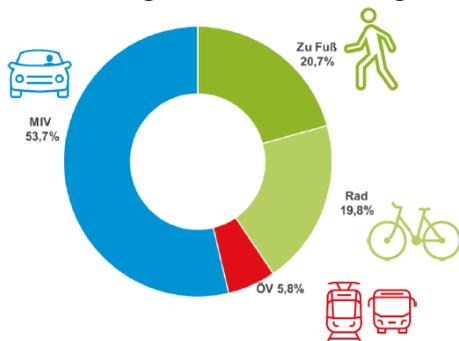
# Gemeinderat Zwischenstand zur Moltke- und Weingartenstraße

29.01.2024

# Klimaschutzziele, selbstaktive Mobilität, angebotsorientierte Planung

## Prognose-Nullfall 2035

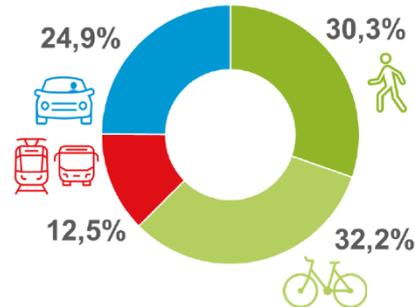
Verkehrsmittelnutzung der Offenburger\*innen  
bezogen auf alle Wege



Wenn wir „nichts“ tun!

## Klimaschutzszenario 2035

Verkehrsmittelnutzung der Offenburger\*innen  
bezogen auf alle Wege

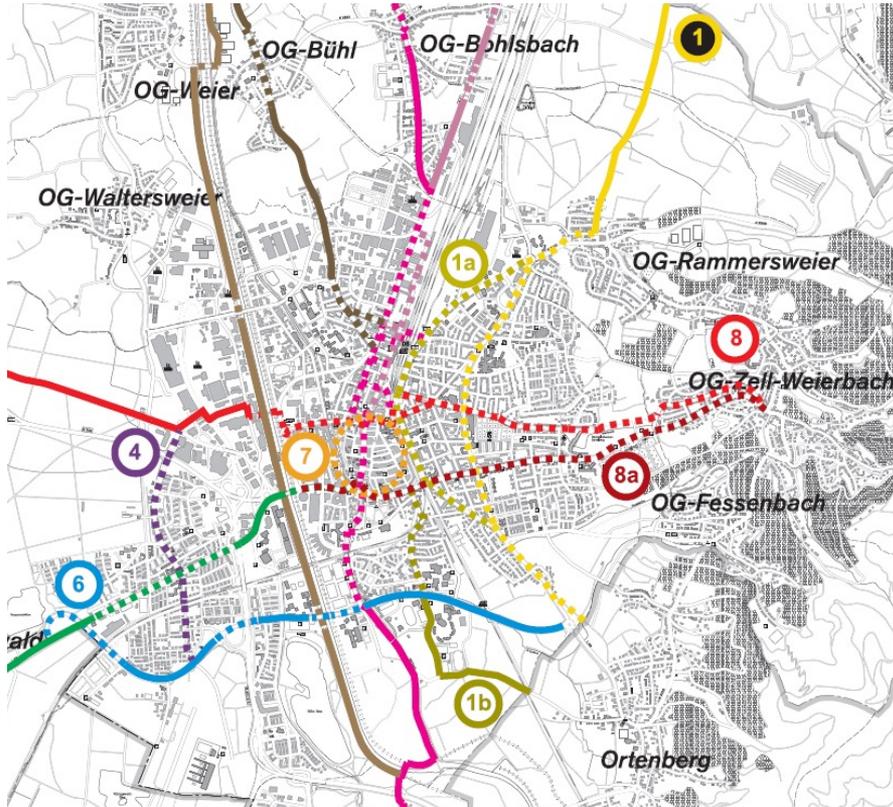


Wenn wir die Maßnahmen aus dem  
Masterplan Verkehr umsetzen!

=> Förderung der selbstaktiven Mobilität durch angebotsorientierte Planung

=> 67% CO<sub>2</sub>-Einsparung bis 2035

# Maßnahmenachsen/Fahrradachsen aus dem FFP V



## → Ost-West-Verbindungen

1. über Waldbachschenke – Zeller Straße  
-> für nördliche Innenstadt
2. über Weingartenstraße – Grabenallee  
-> für südliche Innenstadt, Stegermatt, Albersbösch

## → Nord-Süd-Verbindung

1. über Rammersweierstraße – Wilhelmstraße  
-> für Innenstadt, Uffhofen, Stegermatt
2. über Moltkestraße  
-> für Ortenberg, Oststadt

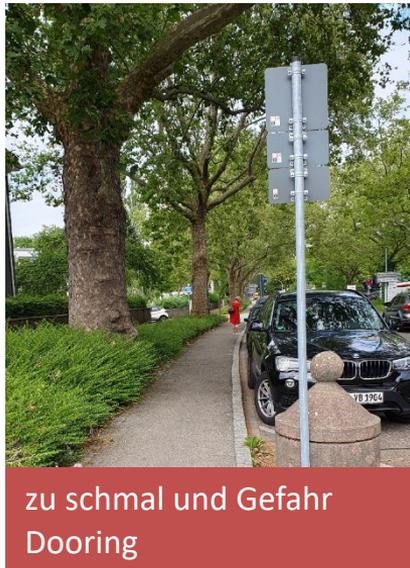
## → Ziel:

**Steigerung des Rad- und Fußverkehrsanteils!**

=> durch attraktive, sichere Radverkehrsanlagen mit hoher Reisegeschwindigkeit (Pedelects, Lastenräder, Fahrradanhänger)

## Die Maßnahmenachsen „Moltkestraße“ und „Weingartenstraße“

## Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur



## **Der Planungsprozess mit seinen Phasen**

Schritt 0:	Definition der Aufgabenstellung	Beschluss zum Planungsauftrag	27.07.2020 / 01.02.2021
Schritt 1:	• Grundlagenermittlung	Beschluss der Ziele und Prioritäten	31.01.2022
Schritt 2:	Vorplanung und Variantenentwicklung	Beschluss einer Vorzugsvariante mit Prüfaufträgen	15.05.2023
Schritt 2a:	Vertiefende Planung mit ggf. ergänzender Variantenprüfung	Zwischen- und Ergebnisbericht	01/ und 09/2024
Schritt 3:	• Entwurfsplanung	Baubeschluss (ggf. in Abschnitten)	12/2024
Schritt 4:	Genehmigungsplanung (wenn nötig)	Abstimmung mit anderen Behörden	02/ bis 12/2024
Schritt 5:	• Ausführungsplanung		01/ bis 07/2025
Schritt 6:	Ausschreibung und Vergabe		04/ bis 11/2025
Schritt 7:	Bau und Umsetzung (in Abschnitten)		ab 2026

## Grundlagen und Rahmenbedingungen

### GR-Beschluss vom 24. Juli 2023

- Der Gemeinderat befasst sich mit der **Petition** von Herrn Ralph Fröhlich „164 Bäume fallen für den Klimaschutz und breitere Radwege“ und nimmt diese zur Kenntnis.
- Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, die **Planung unter Erhalt der Bestandsbäume zu vertiefen**. Darüber hinaus sind die weiteren, genannten Prüfaspekte (Kapitel 2), die auch wesentliche Inhalte der Petition darstellen, aufzugreifen.
- Der Gemeinderat beschließt, die Ausweitung des Planungsprozesses über die bereits diskutierten Varianten hinaus. Die Verwaltung wird damit beauftragt, die Ausgestaltung der Maßnahmenachsen unter Berücksichtigung **weiterer möglicher Varianten und Lösungsansätze** aufzubereiten.
- Der Gemeinderat hält an der Grundannahme fest, dass die **Verkehrssicherheit und damit der Schutz des Lebens von Radfahrenden und zu Fußgehenden** priorisiert wird.

## **Der aktuelle Stand der Alternativen- und Variantenprüfung**

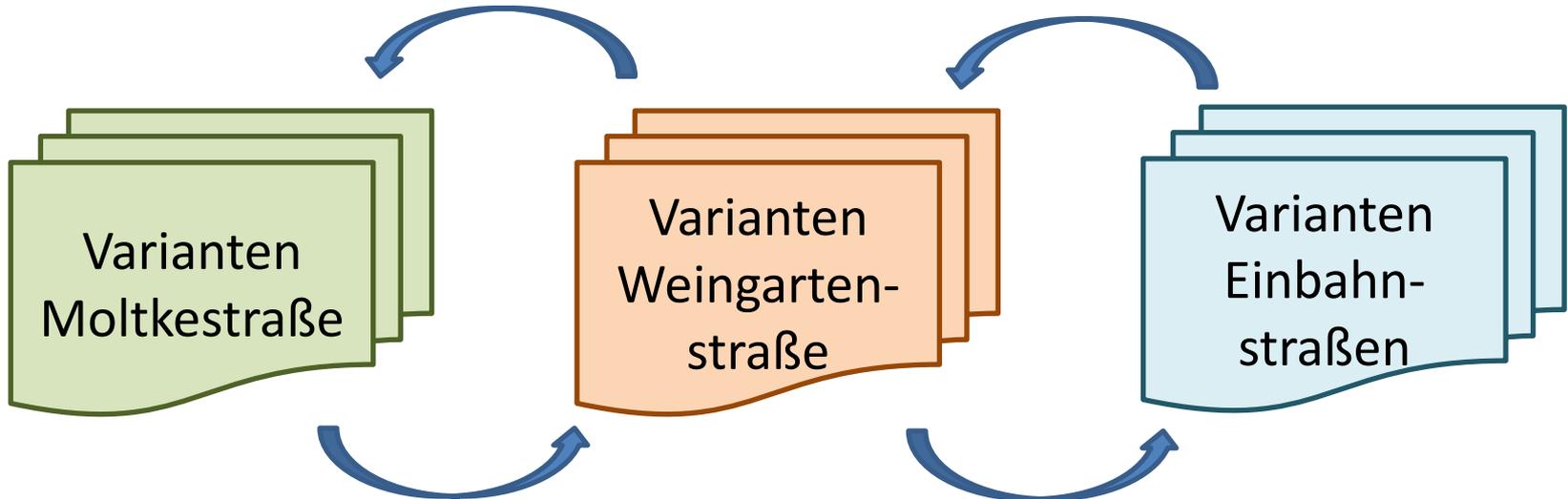
# Wo stehen wir im Zeitplan?



- ⇒ Vertiefende Untersuchungen
- ⇒ Verbesserung beim Baumerhalt
- ⇒ Einbahnstraßen als weitere Alternative

Zur Erinnerung: Auftrag aus GR

- Variantenpool durch **Einbahnstraßen** erweitern
- bei vertiefender Untersuchung der Varianten **Bestandsbaumerhalt** besonderen Augenmerk geben
- nach wie vor: **Verkehrssicherheit** hat oberste Priorität



## Zwischenstand in der Moltkestraße

# Maßnahmen mit größtem Erfolgspotenzial (ohne Einbahnstraßen) Moltkestraße, Zwischenstand

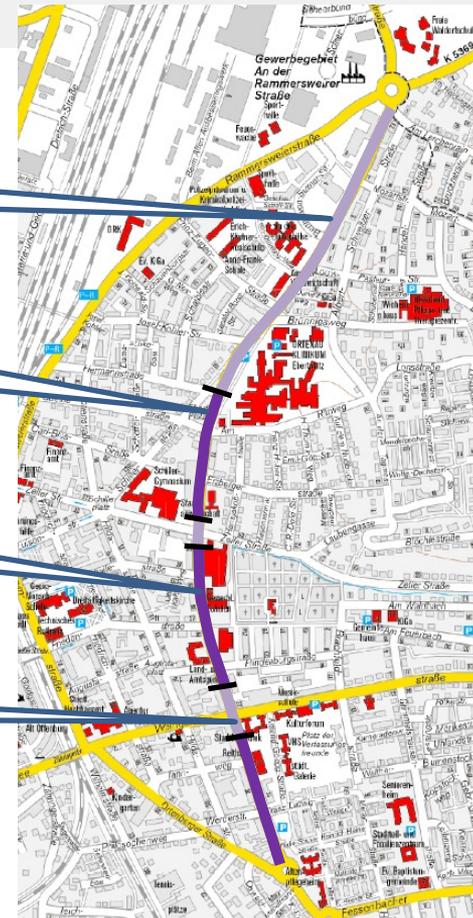
Wurzelschonende Bauweise mit individueller Lösung für jeden Baum

Umsetzung in 2 Bauabschnitten

Linksabbiegespuren weglassen

Linksabbiegespur weglassen und  
Linksabbiegen verbieten

6 Abschnitte mit jeweils 2-3 Varianten



# Maßnahmen mit größtem Erfolgspotenzial (ohne Einbahnstraßen) Moltkestraße, Zwischenstand

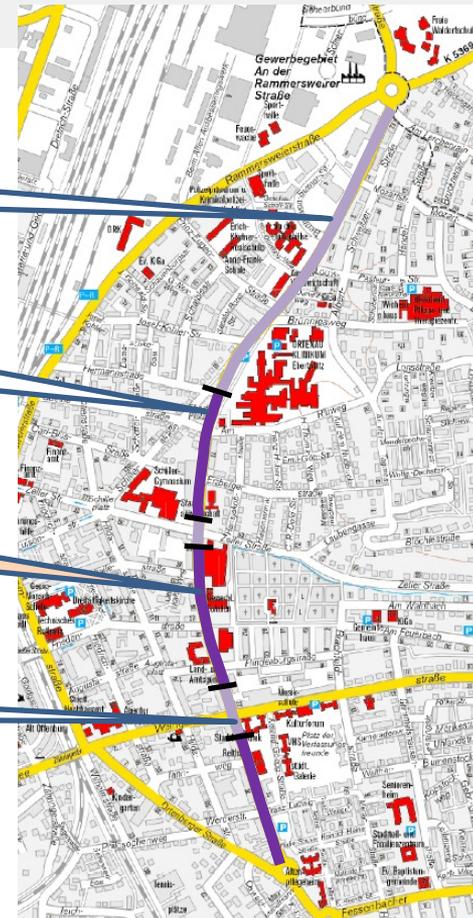
Wurzelschonende Bauweise mit individueller Lösung für jeden Baum

Umsetzung in 2 Bauabschnitten

Linksabbiegespuren weglassen

Linksabbiegespur weglassen und  
Linksabbiegen verbieten

6 Abschnitte mit jeweils 2-3 Varianten

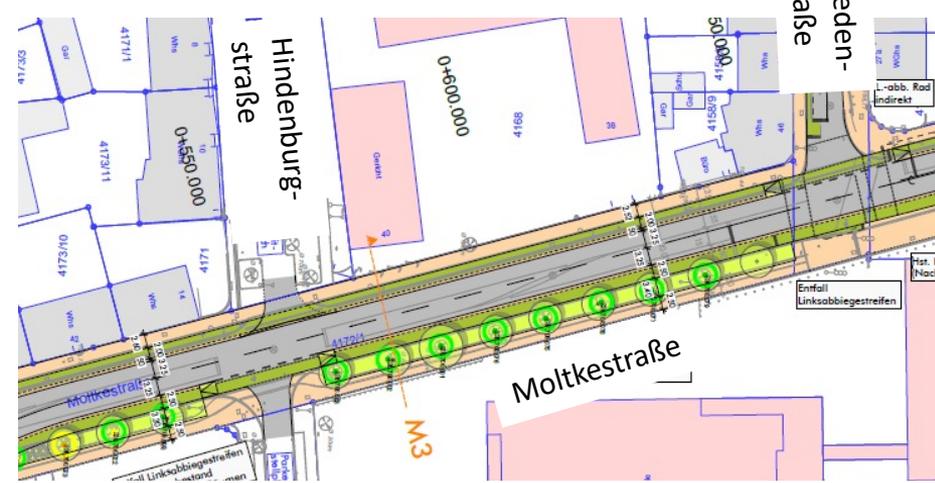


# Moltkestraße: Beispiel „Linksabbiegespuren weglassen“

## Variante mit Linksabbiegespur



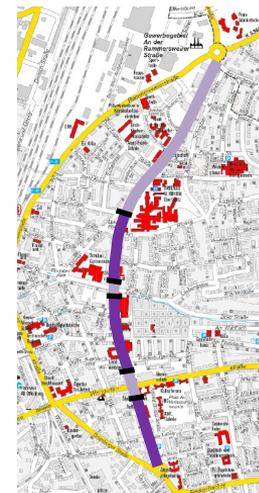
## Variante ohne Linksabbiegespur



- ⇒ Erhalt von 16 Bestandsbäumen
- ⇒ bei gleicher Qualitätsstufe wie im Bestand

# Bandbreite der Baumbilanz Moltkestraße ohne Einbahnstraßen (Stand heute)

	Variante		Variante
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• max. R+F-Sicherheit</li> <li>• max. Bestandsbäume</li> <li>• Reduktion Parken</li> <li>• Entfall Linksabbiegespuren</li> <li>• Entfall Linksabbiegen Kreuzung M/W</li> <li>• nur Bordsteinradwege</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• max. Parken</li> <li>• Erhalt Linksabbiegespuren</li> <li>• Erhalt Linksabbiegen Kreuzung M/W</li> <li>• teilweise Radfahrstreifen</li> </ul>
Bäume heute	166		166
Bäume, die gefällt werden müssten	7		60
Bäume, die stehen bleiben könnten	159		106
Nachpflanzungen *	8/35		70/20
Bäume nach Umbau	202		196
Bilanz	+ 36		+ 30



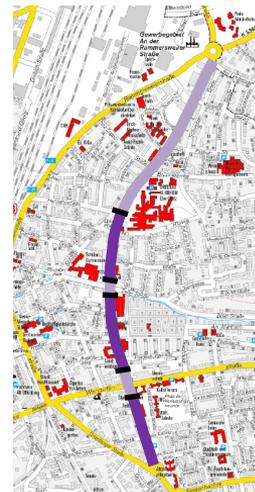
NB: keine qualitative Bewertung des Baumbestands

\* im 1. BA an bestehenden Baumstandorten 1. nach Fällung und 2. an leeren Baumstandorten/ zusätzliche Bäume

# Fokus der Varianten in der Moltkestraße ohne Einbahnstraßen (Stand heute)

	Variante
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• max. R+F-Sicherheit</li> <li>• max. Bestandsbäume</li> <li>• Reduktion Parken</li> <li>• Entfall Linksabbiegespuren</li> <li>• Entfall Linksabbiegen Kreuzung M/W</li> <li>• nur Bordsteinradwege</li> </ul>
Bäume heute	166
Bäume, die gefällt werden müssten	7
Bäume, die stehen bleiben könnten	159
Nachpflanzungen *	8/35
Bäume nach Umbau	202
Bilanz	+ 36

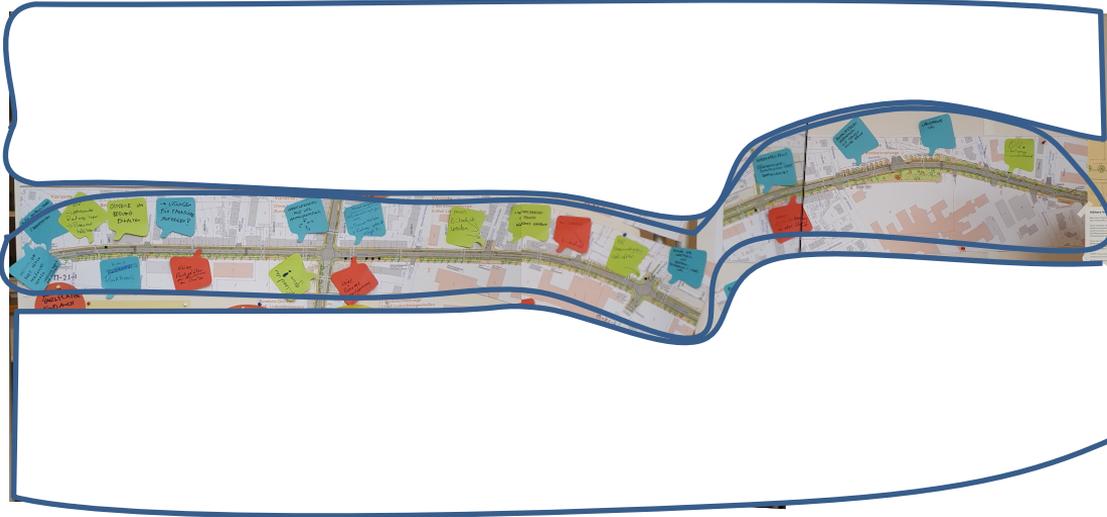
- => Fokus auf die Variante mit weitestgehendem Baumerhalt
- => Zielsetzung weniger als 7 Bäume
- => qualitative Bewertung der Bäume erforderlich



NB: keine qualitative Bewertung des Baumbestands

\* im 1. BA an bestehenden Baumstandorten 1. nach Fällung und 2. an leeren Baumstandorten/ zusätzliche Bäume

## Moltkestraße: zahlreiche Anregungen/Anmerkungen aus PBG



Hauptvariante mit den meisten Vorteilen  
in Verkehrssicherheit und Baumerhalt  
Grün/gelb = ja  
blau = ja, wenn ...  
rot = nein, weil...

bei der Hauptvariante hauptsächlich  
grün/gelb = ja und blau = ja, wenn ...,  
kaum rot = nein, weil...

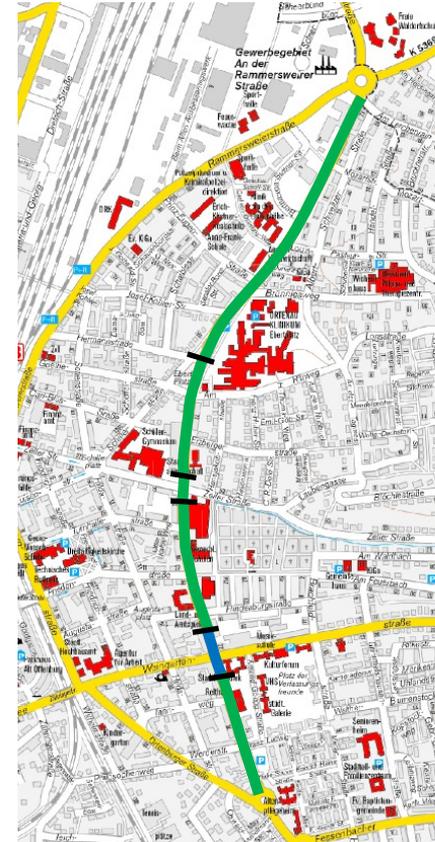
⇒ viel Zustimmung zu Priorisierung  
Verkehrssicherheit und Bäume

# Moltkestraße: Sachstand stark vereinfacht

Sachstand stark vereinfacht

⇒ große Übereinstimmung auf weiter Strecke

⇒ weiterer Untersuchungsbedarf bei Kreuzung  
Moltkestraße/Weingartenstraße



## Zwischenstand in der Weingartenstraße

# Maßnahmen mit größtem Erfolgspotenzial (ohne Einbahnstraßen) Weingartenstraße

Pflanzbeet  
vergrößern,  
versiegelte Fläche  
verkleinern

Umsetzung mit  
Zwischenstufe

Umsetzung in 2  
Bauabschnitten

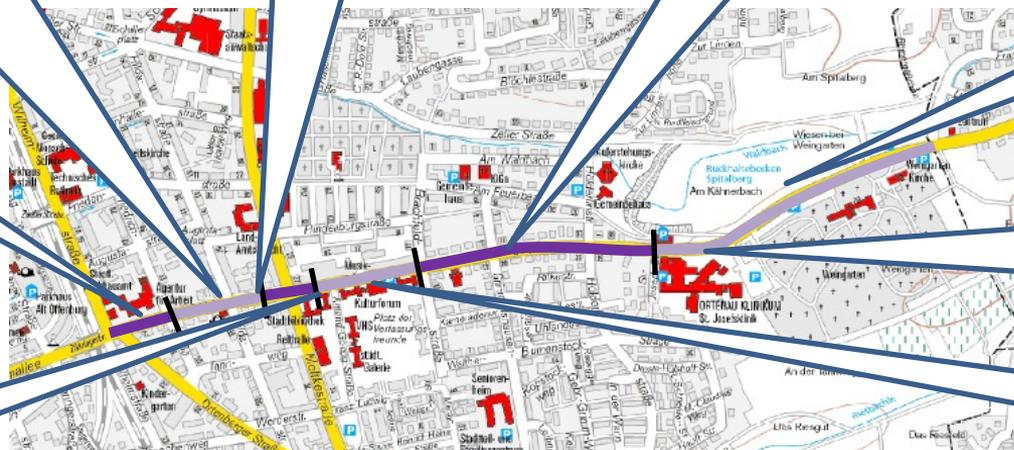
Nachpflanzungen  
in Lücken

Grunderwerb

Spurbreite  
optimiert  
(Kurve)

Nutzung  
Rasenfläche

„späte“  
Umsetzung



6 Abschnitte mit jeweils 2-3 Varianten

## Fokus der Varianten in der Weingartenstraße (Stand heute)

	Variante • Einbahnstraßen	Variante • haupts. Bordsteinradwege • Fußgängerampel • durchgehende Baumquartiere		Variante • teilweise Radfahrstreifen • Querungshilfe • Parkbuchten zwischen Bäumen
Bäume heute	140	140		140
Bäume, die gefällt werden müssten	weniger als 43	43 (Zeitraum ca. 10 J.)		43 (Zeitraum ca. 10 Jahre)
Bäume, die stehen bleiben könnten	mehr als 97	97		97
Nachpflanzungen *	---	47/36		45/23
Bäume nach Umbau	---	180		165
Bilanz	---	+ 40		+ 25

\* im 1. BA an bestehenden Baumstandorten 1 nach Fällung und 2. an leeren Baumstandorten/ zusätzliche Bäume

- ⇒ beide Varianten recht ähnlich und nicht zufriedenstellend
- ⇒ zu viele Baumfällungen
- ⇒ Potenzial bei Einbahnstraßen-Lösung

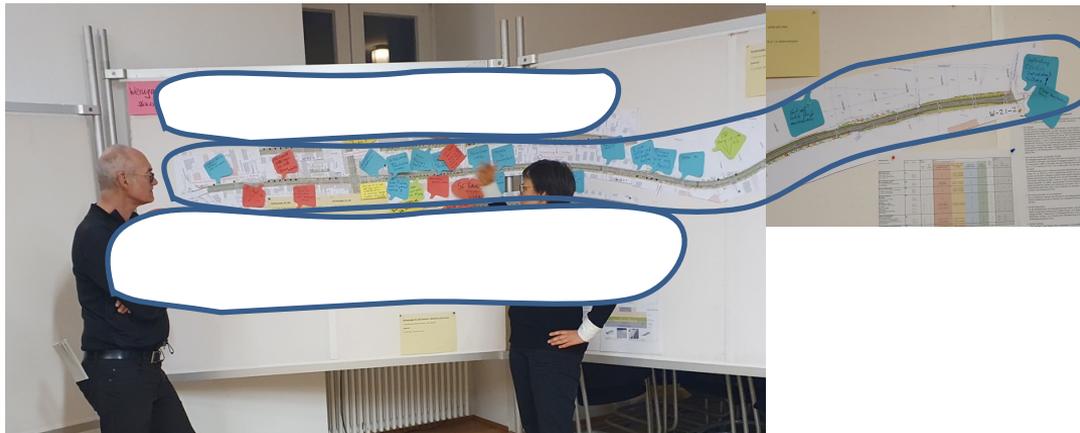
## Fokus der Varianten in der Weingartenstraße (Stand heute)

	Variante • Einbahnstraßen
Bäume heute	140
Bäume, die gefällt werden müssten	weniger als 43
Bäume, die stehen bleiben könnten	---
Nachpflanzungen *	---
Bäume nach Umbau	---
Bilanz	---

- => Fokus auf eine Variante mit weitergehendem Baumerhalt
- => Ausarbeitung einer Variante mit Einbahnstraßen/Umweltspur
- => wahrscheinlich deutlich mehr Baumerhalt möglich
- => qualitative Bewertung der Bäume erforderlich

\* im 1. BA an bestehenden Baumstandorten 1 nach Fällung und 2. an leeren Baumstandorten/ zusätzliche Bäume

## Weingartenstraße: zahlreiche Anregungen/Anmerkungen aus PBG



Hauptvariante mit den meisten Vorteilen  
in Verkehrssicherheit und Baumerhalt  
Grün/gelb = ja  
blau = ja, wenn ...  
rot = nein, weil...

bei der Hauptvariante hauptsächlich  
grün/gelb = ja und blau = ja, wenn ...,  
kaum rot = nein, weil...

⇒ viel Zustimmung zu Priorisierung  
Verkehrssicherheit und Bäume

viele Zettel zwischen Hildastraße und  
Bereich Kulturforum

⇒ weiterer Untersuchungsbedarf

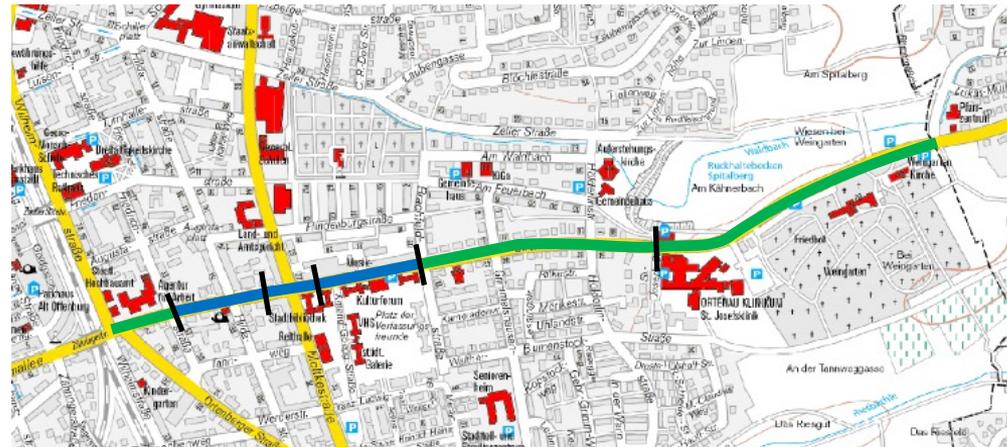
weniger Zettel auf übriger Strecke

⇒ große Übereinstimmung

# Weingartenstraße: Sachstand stark vereinfacht

Sachstand stark vereinfacht

- ⇒ große Übereinstimmung auf weiter Strecke
- ⇒ weiterer Untersuchungsbedarf bei Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße
- ⇒ weiteres Potenzial durch Einbahnstraßensystem

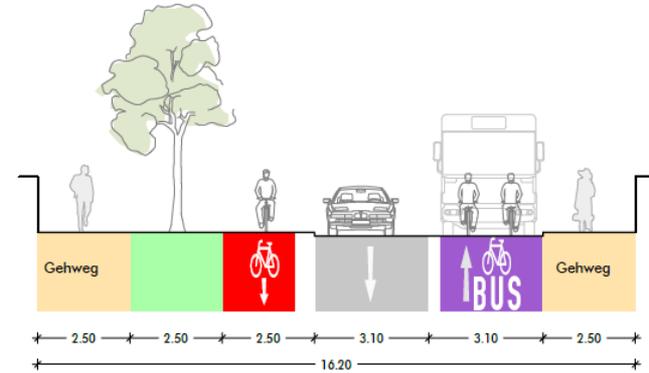


# Zwischenergebnisse zum Einbahnstraßensystem

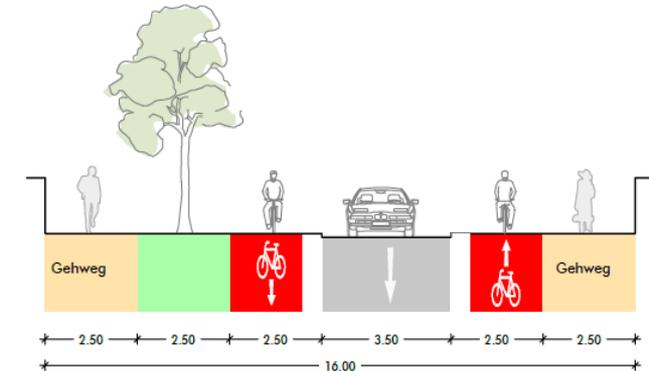
## Umweltspur oder Radweg in Gegenrichtung

- Fahrbahnbreite bei 1 Spur 3,50 m wegen Feuerwehr und Räumfahrzeug
- Radweg mit Sicherheitstrennstreifen 2,50 m
- Fahrspur und Umweltspur zusammen 6,20 m
- Differenz zwischen beiden Lösungen nur **0,20 m**
- keine vollständige Trennung von Bus- und Radverkehr bei Umweltspur

Regelquerschnitt mit Umweltspur

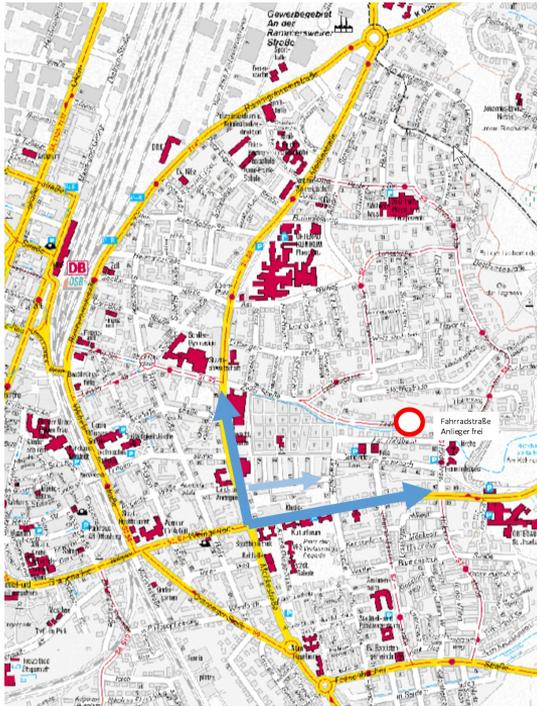


Regelquerschnitt mit nur 1 Fahrspur

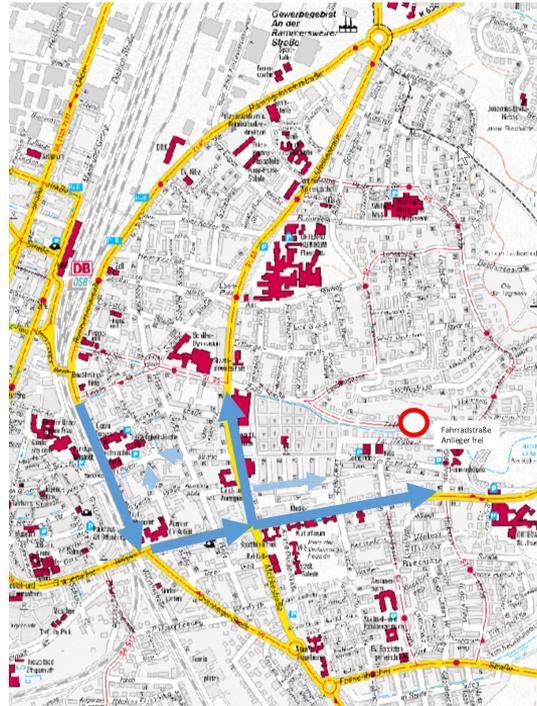


# Zwischenergebnisse Einbahnstraßenregelung

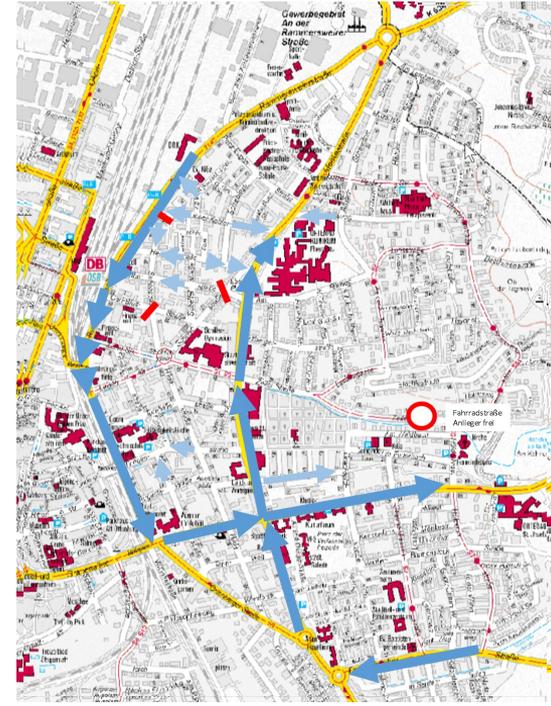
- ➔ Richtung Verkehr Einbahnstraße
- ➔ Begleitmaßnahmen zur Verkehrslenkung z.B. Einbahnstraße, Modalsperre



Variante 1:  
Wenige ausgewählte  
Straßen  
29.01.2024

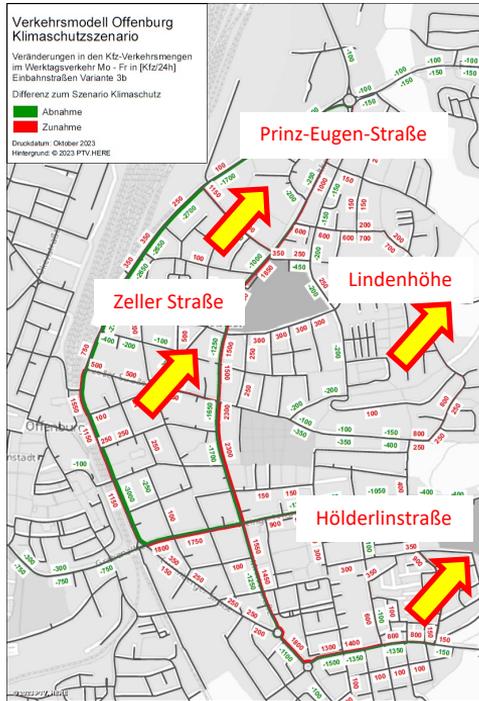


Variante 2:  
Größere Zahl mit  
Parallelstraßen

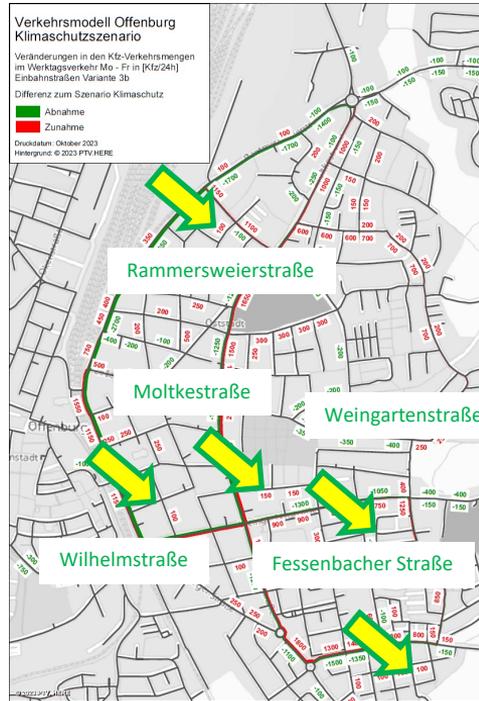


Variante 3:  
Konsequentes umfangreiches Einbahnstraßensystem  
→ Klinikum und Josefsklinik sind von beiden Seiten  
anfahrbar

## Mehrbelastungen, Entlastungen und Potentiale in Variante 3



Mehrbelastungen  
29.01.2024



Entlastungen und Potentiale

- In der **Weingartenstraße** kann der gewünschte Effekt Baumerhalt wahrscheinlich durch Einbahnstraßenregelungen stärker gefördert werden.
- Es ergeben sich erhebliche Mehrbelastungen auf der Lindenhöhe und in der Hölderlinstraße.
- In der **Moltkestraße** lässt sich der Baumerhalt voraussichtlich auch durch andere Maßnahmen weitestgehend umsetzen.
- Mehrbelastungen in der Zeller Straße steht anderen Zielen (Radachse) entgegen.
- Für die **Wilhelmstraße** und die **Rammersweier Straße** ergeben sich v.a. in Variante 3 große Potentiale.

## Ergebnisse PBG:

- Gemischtes Stimmungsbild, aber grundsätzlich Tendenz zur Einbahnstraße
- Tendenz zur Prüfung der „großen“ Variante mit weiträumigen Potentialen
- Tendenz ohne Moltkestraße

## Weiteres Vorgehen

- Es gilt grundsätzlich zu klären, ob Mehrbelastungen der/Umverteilungen in die **Wohnsammelstraßen** (Zur Lindenhöhe, Hölderlinstraße, Prinz-Eugen-Straße, westliche Zeller Straße) in Kauf genommen werden.
- Größtes Potential zum Baumerhalt in der Weingartenstraße, ggf. stufenweise Betrachtung/Umsetzung
- Zeller Straße, Wilhelmstraße und Rammersweierstraße sind detailliert zu betrachten.
- Akzeptanz Umweltspur als Alternative zu Radweg + Fahrspur muss vertieft untersucht werden.

**Und wenn wir alles einfach so lassen?**

## Rechtliche Rahmenbedingungen

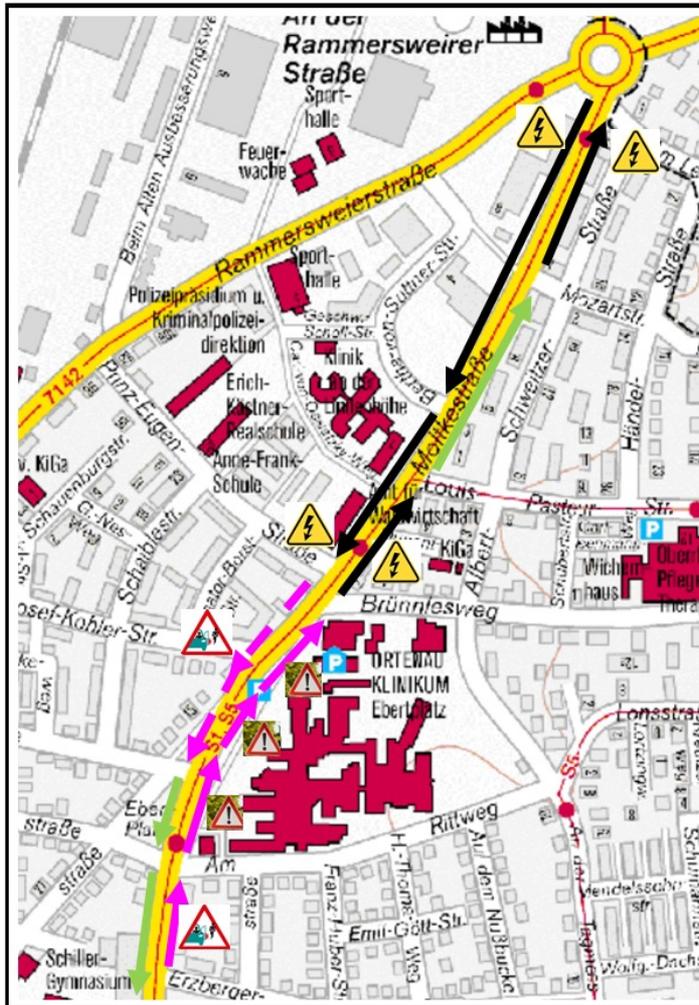
Seit 1998 regeln die Straßenverkehrsordnung und die zugehörige Verwaltungsvorschrift die Radwegebenutzungspflicht. Eine solche kann nur angeordnet werden, wenn folgende Voraussetzungen gegeben sind:

1. ... eine hohe KFZ-Belastung vorliegt - diese liegt vor, ... ✓
  2. ... es genügend Fläche für den Fußverkehr und einen qualitativ guten Radweg gibt (Mindestbreite 1,50m, guter Belag, ...) – das ist überwiegend nicht der Fall, ... ⚡
  3. ... oder diese geschaffen werden können. => **zeitliche Perspektive zur Änderung**
- Bei Aufgabe der Planung bzw. Planungsstopp kann Bestandsschutz nicht mehr gewährleistet werden!

## Folgen eines Planungsstopp

Wenn die Planung gestoppt wird, **müssen** wir in allen Bereichen ...

- ... in denen es nicht ausreichend Flächen für Fußverkehr und Radverkehr gibt, das Radfahren untersagen
  - => **betrifft einige Teilbereiche in beiden Straßen**
  - => **Radfahrende müssen auf die Straße ohne eigene Radverkehrsinfrastruktur**
- ... in denen es keinen qualitativ guten Radweg gibt, die Benutzungspflicht aufheben
  - => **betrifft viele Teilbereiche in beiden Straßen**
  - => **Radfahrende können entscheiden wo sie fahren (Mischverkehr/schlechter Radweg)**
  - => **führt eher zur Verschlechterung der Verkehrssicherheit**



**Moltkestraße - nördlicher Teil (Waldorfkreisel bis Erzberger Straße)**



Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich nicht aufgehoben werden muss.



Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht bereits aufgehoben wurde.



Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich aufgehoben werden muss.



Wegeabschnitt, bei dem das Radfahren voraussichtlich untersagt werden muss.

**Gründe für die Aufhebung der Benutzungspflicht**

Der Radweg ist einem zu schlechten Zustand.



Zu geringer Abstand zu parkenden Autos = „Dooring“-Gefahr



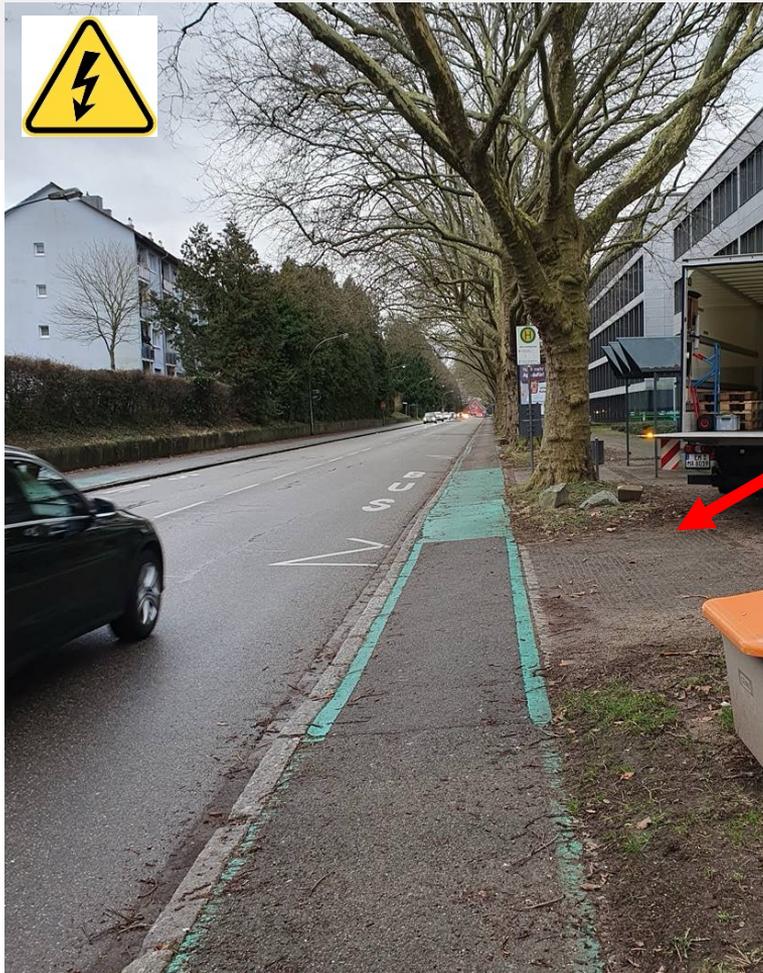
**Gründe für die Untersagung des Radfahrens**

Mit Radweg gäbe es zu wenig Platz für den Fußverkehr.

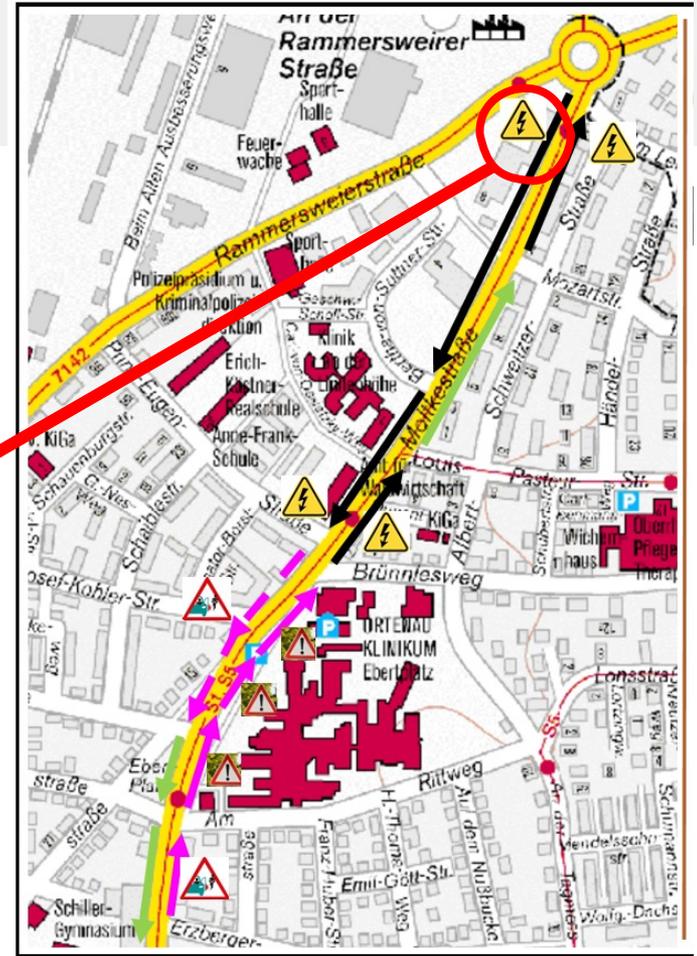


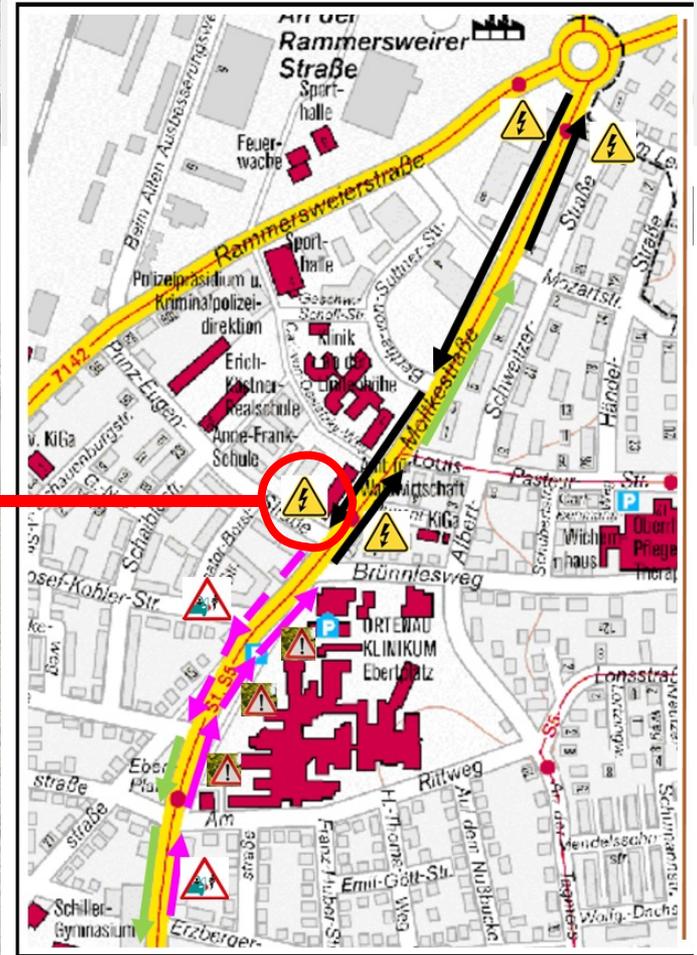
Die Fahrgäste der Busse müssten an der Haltestelle auf den Radweg aussteigen.





Bushaltestelle  
am  
Lerchenrain

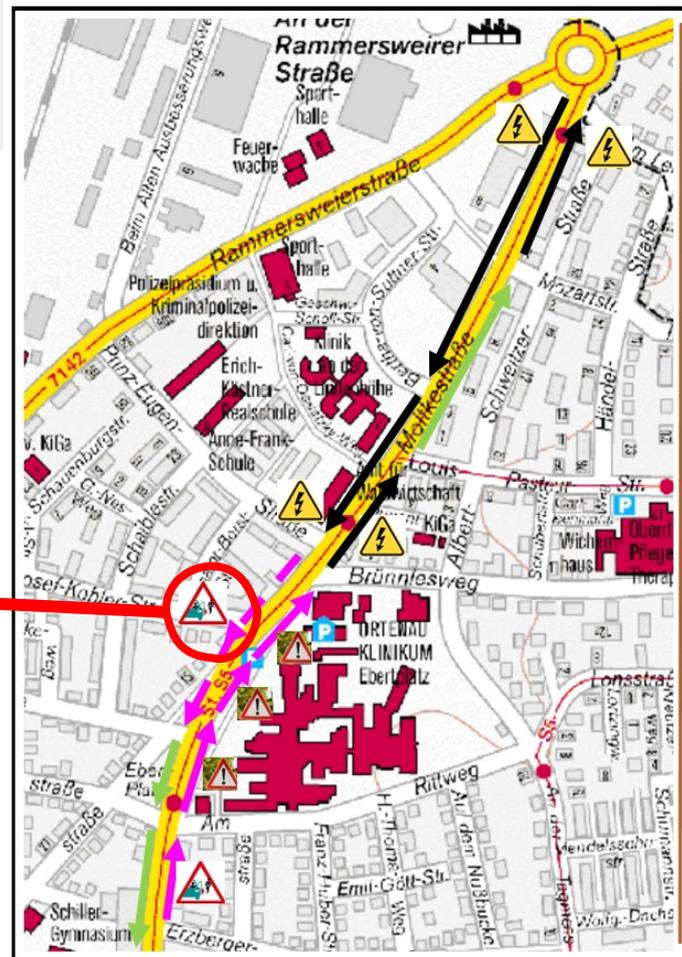


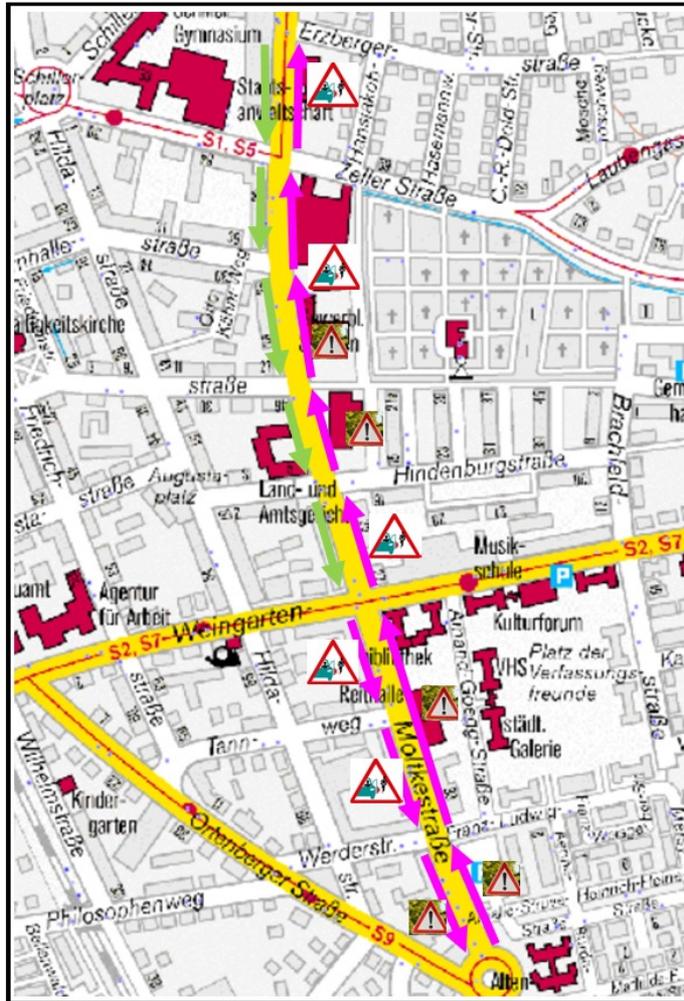


Bushaltestelle  
Louis-Pasteur-  
Straße



Dooring-  
Gefahr im  
Bereich  
Ebertplatz





**Moltkestraße - südlicher Teil (Erzberger Straße bis Kreisverkehr)**



Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich nicht aufgehoben werden muss.



Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht bereits aufgehoben wurde.



Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich aufgehoben werden muss.



Wegeabschnitt, bei dem das Radfahren voraussichtlich untersagt werden muss.

**Gründe für die Aufhebung der Benutzungspflicht**

Der Radweg ist einem schlechten Zustand. (< 1,50m, Radwegschäden)



Zu geringer Abstand zu parkenden Autos = „Dooring“-Gefahr



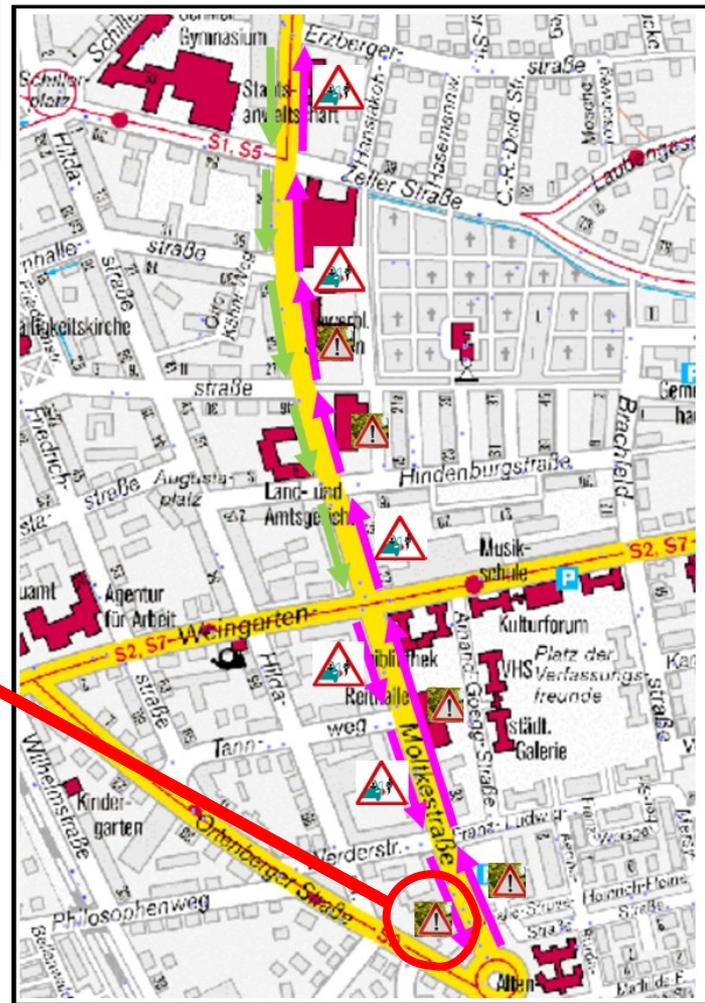
**Gründe für die Untersagung des Radfahrens**

Mit Radweg gäbe es zu wenig Platz für den Fußverkehr.



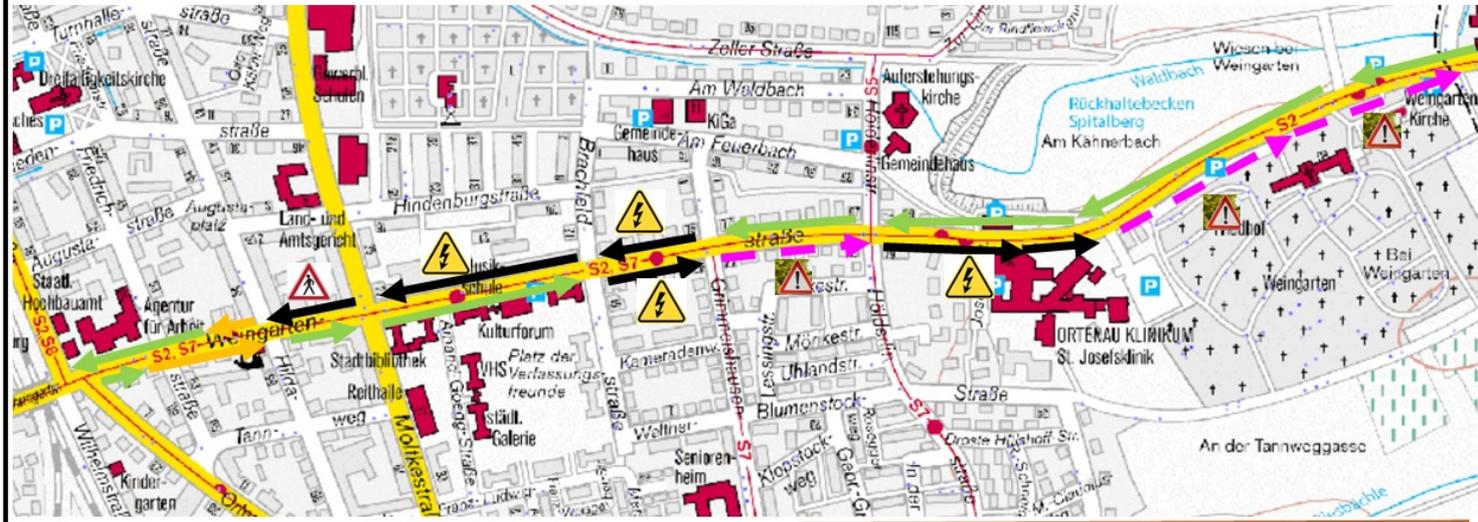
Die Fahrgäste der Busse müssten an der Haltestelle auf den Radweg aussteigen.





Bereich  
Kreisler zur  
Ortenberger  
Straße

## Weingartenstraße komplett



Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich nicht aufgehoben werden muss.



Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht bereits aufgehoben wurde.



Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich aufgehoben werden muss.



Wegeabschnitt, bei dem das Radfahren voraussichtlich untersagt werden muss.



Kein separater Radweg, sondern Radfahrstreifen oder Radschutzstreifen.

### Gründe für die Aufhebung der Benutzungspflicht

Der Radweg ist einem zu schlechten Zustand.



Zu geringer Abstand zu parkenden Autos



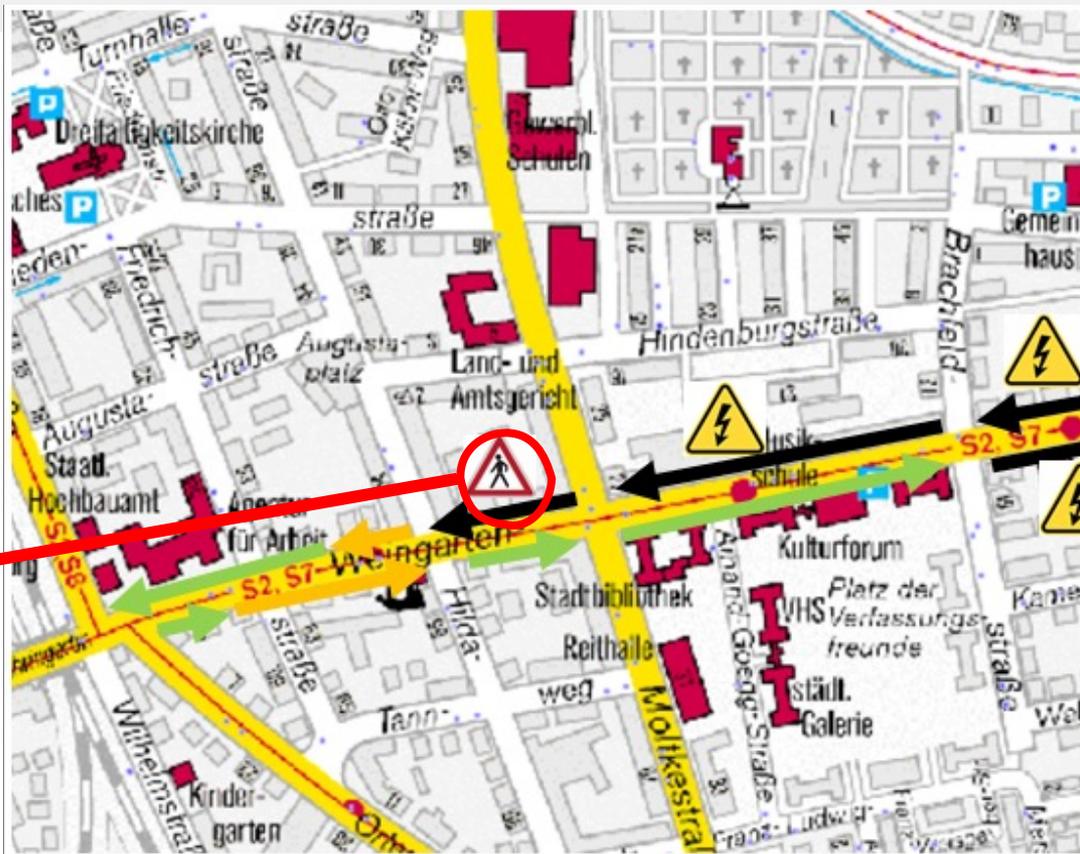
### Gründe für die Untersagung des Radfahrens

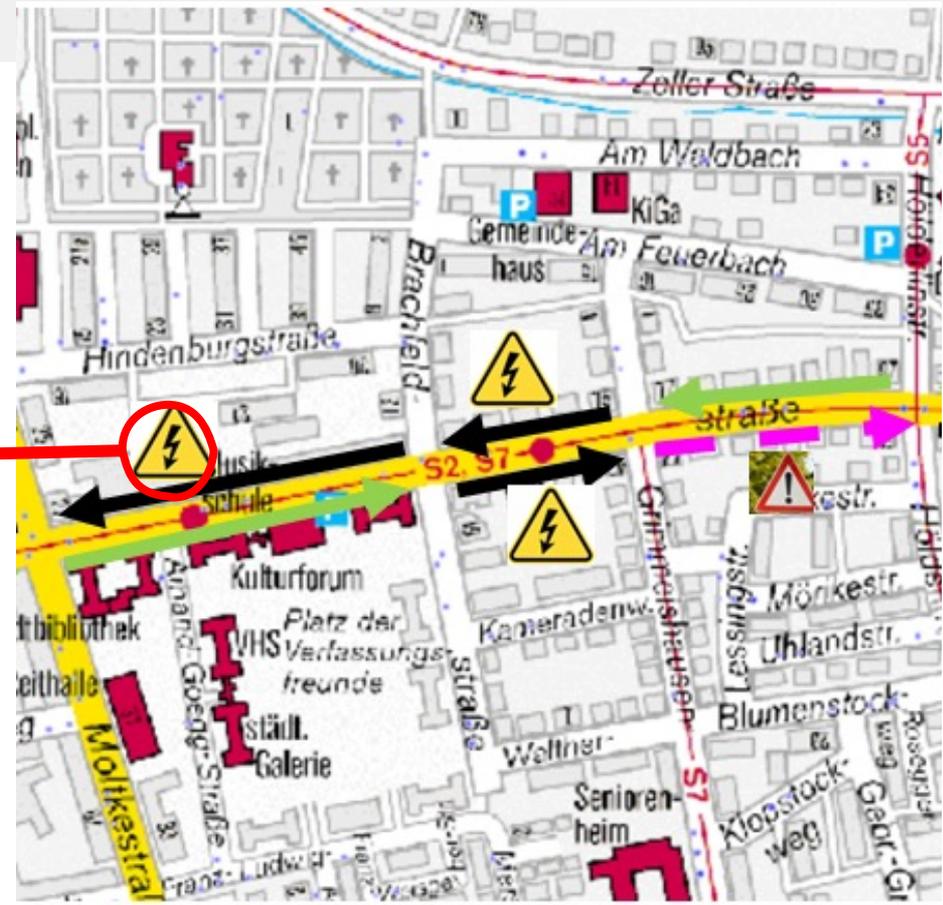
Mit Radweg gäbe es zu wenig Platz für den Fußverkehr.



Die Fahrgäste der Busse müssten an der Haltestelle auf den Radweg aussteigen.

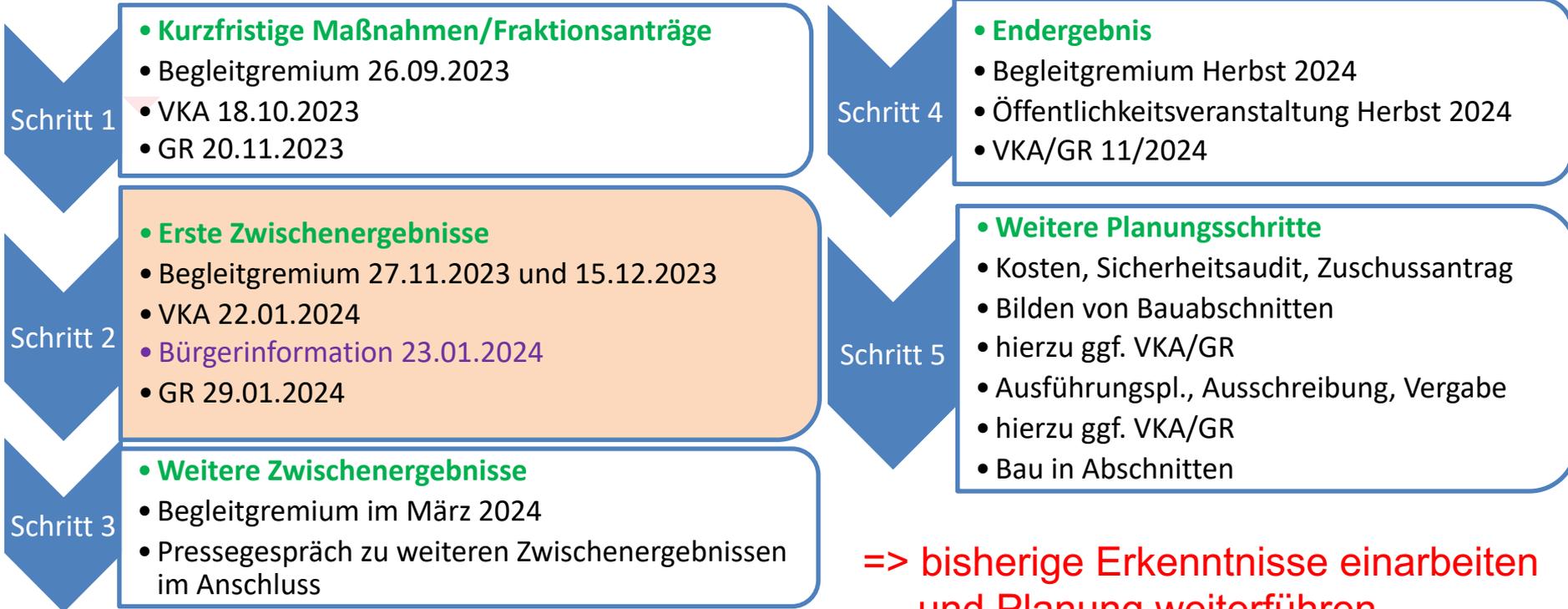






# Weiteres Vorgehen

# Wie geht es weiter?



=> **bisherige Erkenntnisse einarbeiten  
und Planung weiterführen**  
=> **zielführende Varianten vertiefen**

Schritt 0:	Definition der Aufgabenstellung	Beschluss zum Planungsauftrag	27.07.2020 / 01.02.2021
Schritt 1:	• Grundlagenermittlung	Beschluss der Ziele und Prioritäten	31.01.2022
Schritt 2:	Vorplanung und Variantenentwicklung	Beschluss einer Vorzugsvariante mit Prüfaufträgen	15.05.2023
Schritt 2a:	Vertiefende Planung mit ggf. ergänzender Variantenprüfung	Zwischen- und Ergebnisbericht	01/ und 09/2024
Schritt 3:	• Entwurfsplanung	Baubeschluss (ggf. in Abschnitten)	12/2024
Schritt 4:	Genehmigungsplanung (wenn nötig)	Abstimmung mit anderen Behörden	02/ bis 12/2024
Schritt 5:	• Ausführungsplanung		01/ bis 07/2025
Schritt 6:	Ausschreibung und Vergabe		04/ bis 11/2025
Schritt 7:	Bau und Umsetzung (in Abschnitten)		ab 2026