



# Moltke-/Weingartenstraße Antrag der SPD

11.03.2024

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:	• <b>Vorplanung und Variantenentwicklung</b>	Beschluss einer Vorzugsvariante mit Prüfaufträgen	<b>15.05.2023</b>
Schritt 2a:	• Vertiefende Planung mit ggf. ergänzender Variantenprüfung	Zwischen- und Ergebnisbericht	<b>01/ und 09/2024</b>
Schritt 3:	• Entwurfsplanung	Baubeschluss (ggf. in Abschnitten)	<b>12/2024</b>
Schritt 4:	• Genehmigungsplanung (wenn nötig)	Abstimmung mit anderen Behörden	<b>02/ bis 12/2024</b>
Schritt 5:	• Ausführungsplanung		<b>01/ bis 07/2025</b>
Schritt 6:	• Ausschreibung und Vergabe		<b>04/ bis 11/2025</b>
Schritt 7:	• Bau und Umsetzung (in Abschnitten)		<b>ab 2026</b>

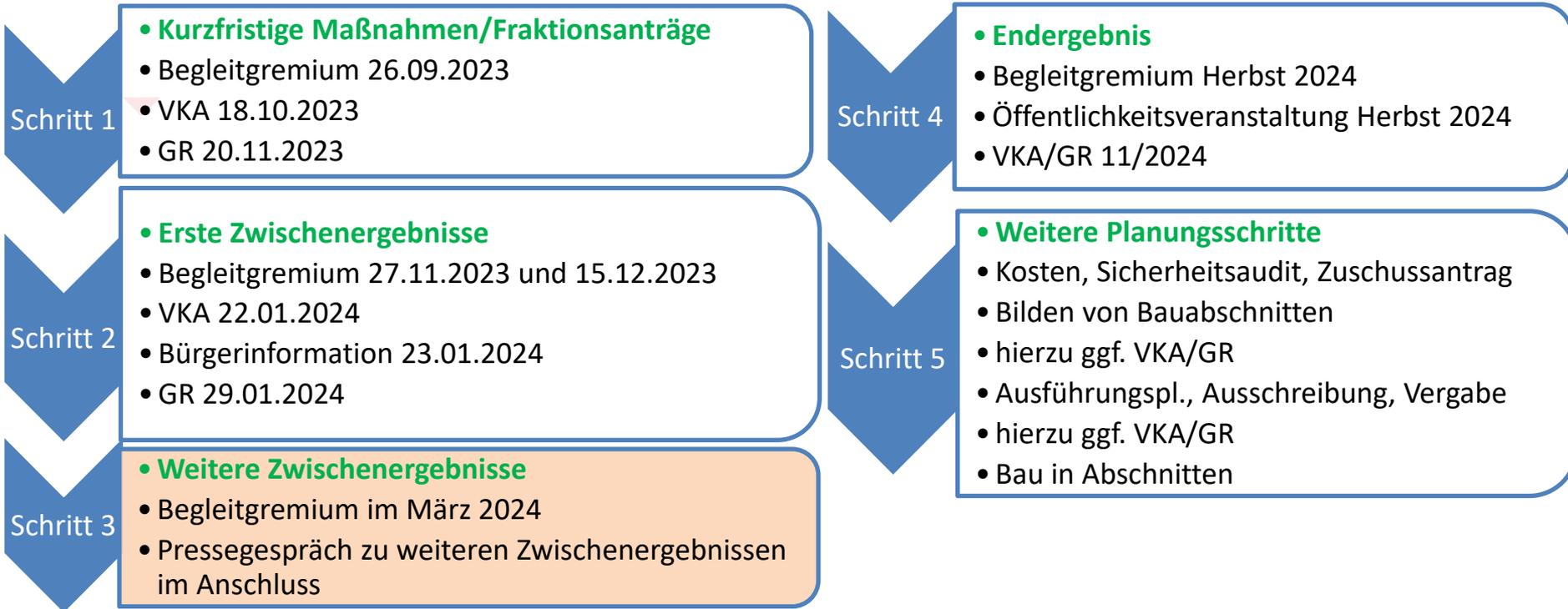
## Grundlagen und Rahmenbedingungen

### 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**

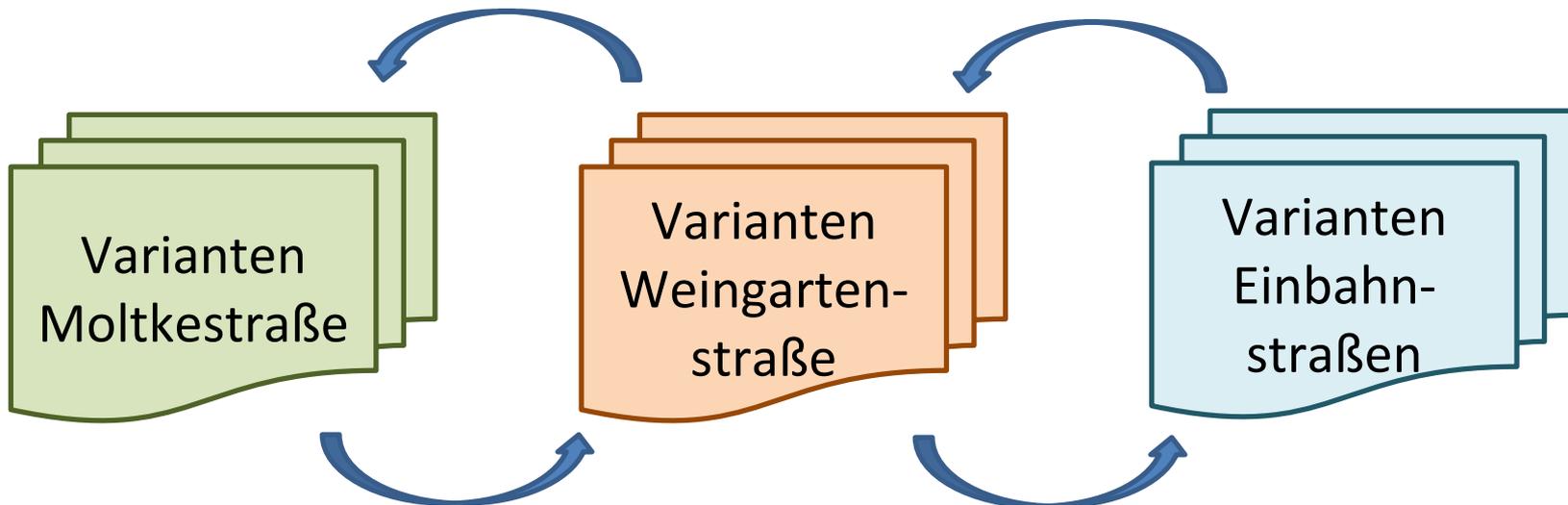
# Wo stehen wir im Zeitplan?



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

Zur Erinnerung: Auftrag aus GR

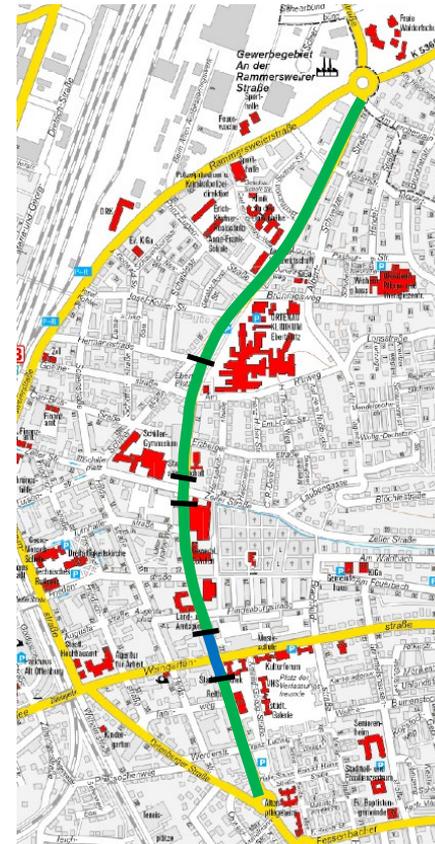
- Variantenpool durch **Einbahnstraßen** erweitern
- bei vertiefender Untersuchung der Varianten **Bestandsbaumerhalt** besonderen Augenmerk geben
- nach wie vor: **Verkehrssicherheit** hat oberste Priorität



## Zwischenstand in der Moltkestraße

Sachstand stark vereinfacht

- ⇒ große Übereinstimmung auf weiter Strecke
- ⇒ weiterer Untersuchungsbedarf bei Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße
- ⇒ Die bürgerschaftlichen Gruppierungen (ADFC, Bürgerinitiative und Petition) sehen diese Achse kurz vor der Umsetzbarkeit!



## Zwischenstand in der Weingartenstraße

Sachstand stark vereinfacht

- ⇒ große Übereinstimmung auf weiter Strecke
- ⇒ weiterer Untersuchungsbedarf bei Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße
- ⇒ augenblicklich noch zu viele Bäume potentiell betroffen.
- ⇒ weiteres Potenzial durch Einbahnstraßensystem



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

# Folgen eines Planungsstopps

## Ein Planungsstopp hätte gravierend Auswirkungen in zwei Bereichen

### 1. Rechtlicher Bereich – kurzfristige Folgen

- ⇒ Wir müssten die Radwegebenutzungspflicht in großen Teilen der beiden Achsen aufheben.
- ⇒ Wir müssten das Radfahren in weiteren Bereichen der beiden Achsen sogar untersagen!

### 2. Klimaschutz-Bereich – mittelfristige Folgen

- ⇒ Wenn wir die Infrastruktur in der Moltke- und Weingartenstraße nicht neu gestalten, wird es auf beiden Achsen keine Entwicklung in Richtung Verkehrswende geben!

## Folgen eines Planungsstopps

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

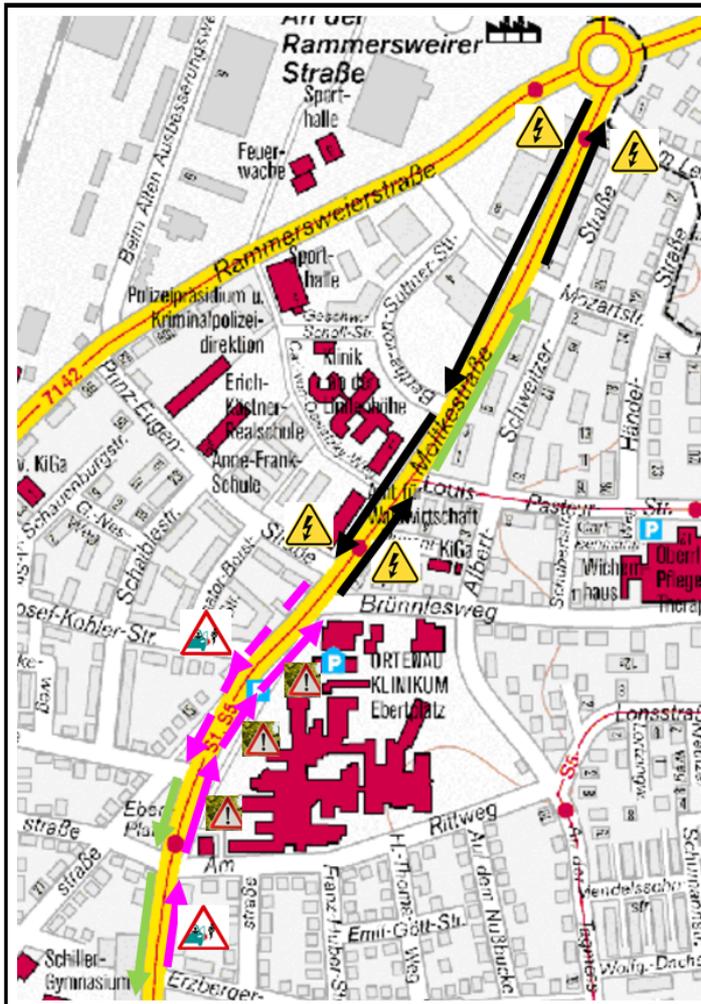
1. ... eine hohe KFZ-Belastung vorliegt - diese liegt vor, ... ✓
2. ... es genügend Fläche für den Fußverkehr und einen qualitativ guten Radweg gibt (Mindestbreite 1,50m, guter Belag, ...) – das ist überwiegend nicht der Fall, ... ⚡
3. ... oder diese geschaffen werden können. => **zeitliche Perspektive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

Im Augenblick dürfen wir die Benutzungspflicht in den meisten Bereich trotzdem noch angeordnet lassen, da wir eine zeitliche Perspektive zur Änderung des Mangels haben – wir planen ausreichend Fläche für den Fußverkehr und einen qualitativ guten Radweg herzustellen.

# Folgen eines Planungsstopps

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 (Waldorfkreisler bis Erzberger Straße)

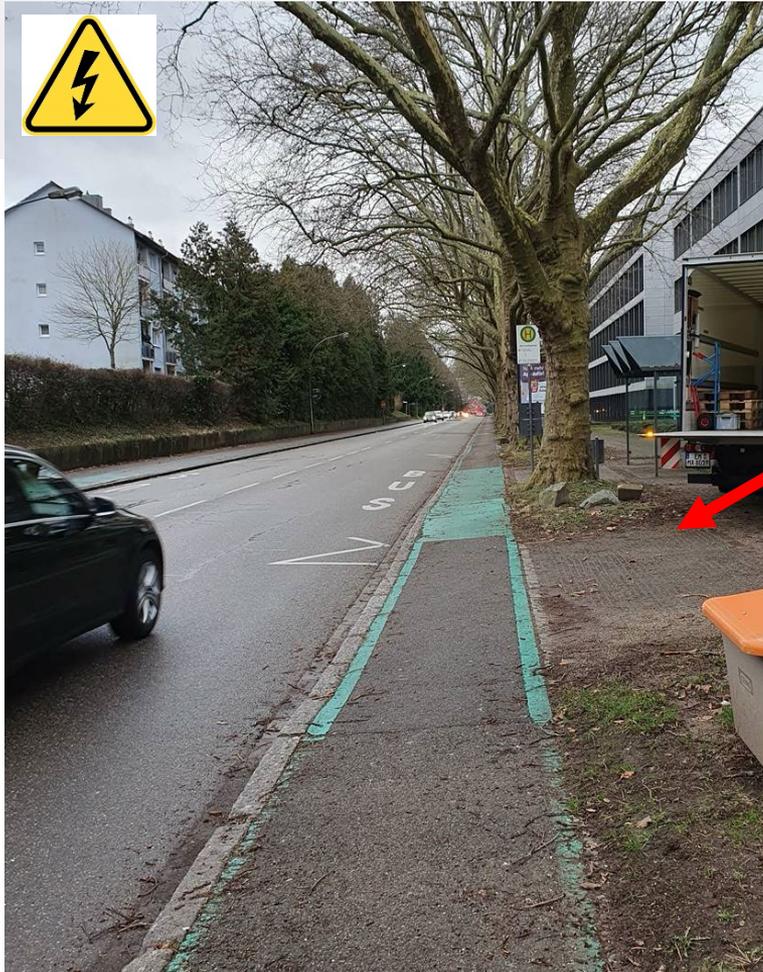
-  Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich nicht aufgehoben werden muss.
-  Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht bereits aufgehoben wurde.
-  Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich aufgehoben werden muss.
-  Wegeabschnitt, bei dem das Radfahren voraussichtlich untersagt werden muss.

Gründe für die Aufhebung der Benutzungspflicht

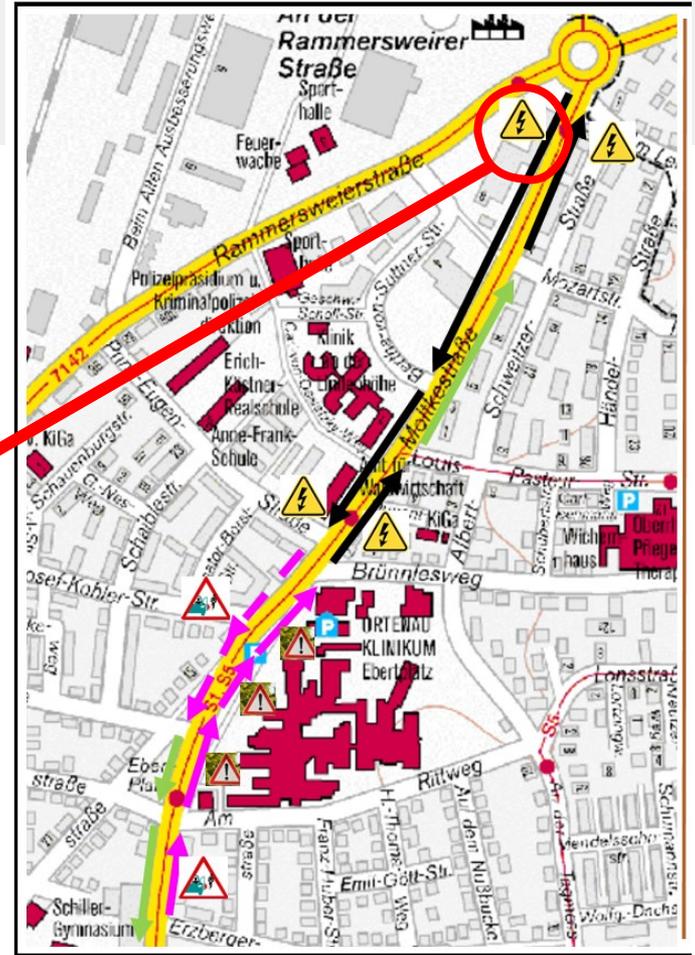
- Der Radweg ist einem zu schlechten Zustand. 
- Zu geringer Abstand zu parkenden Autos = „Dooring“-Gefahr 

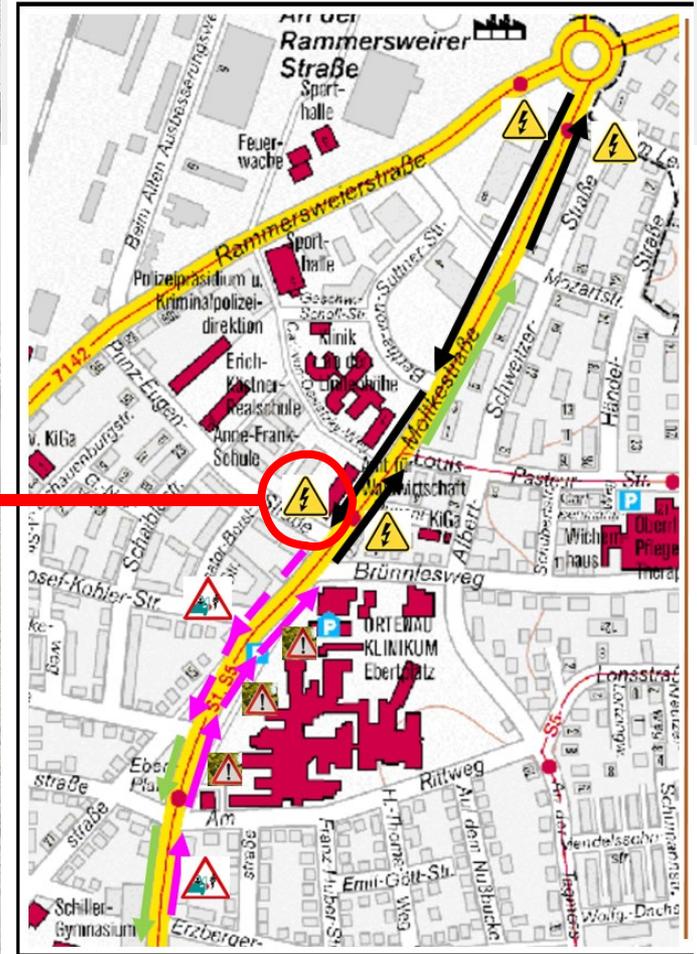
Gründe für die Untersagung des Radfahrens

- Mit Radweg gäbe es zuwenig Platz für den Fußverkehr. 
- Die Fahrgäste der Busse müssten an der Haltestelle auf den Radweg aussteigen. 



Bushaltestelle  
am  
Lerchenrain

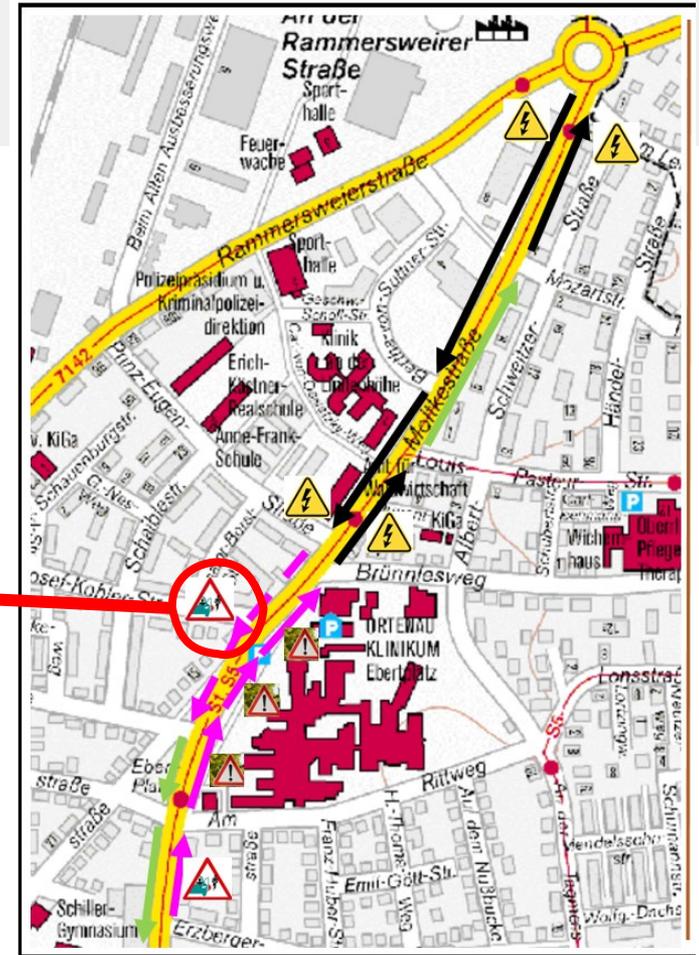


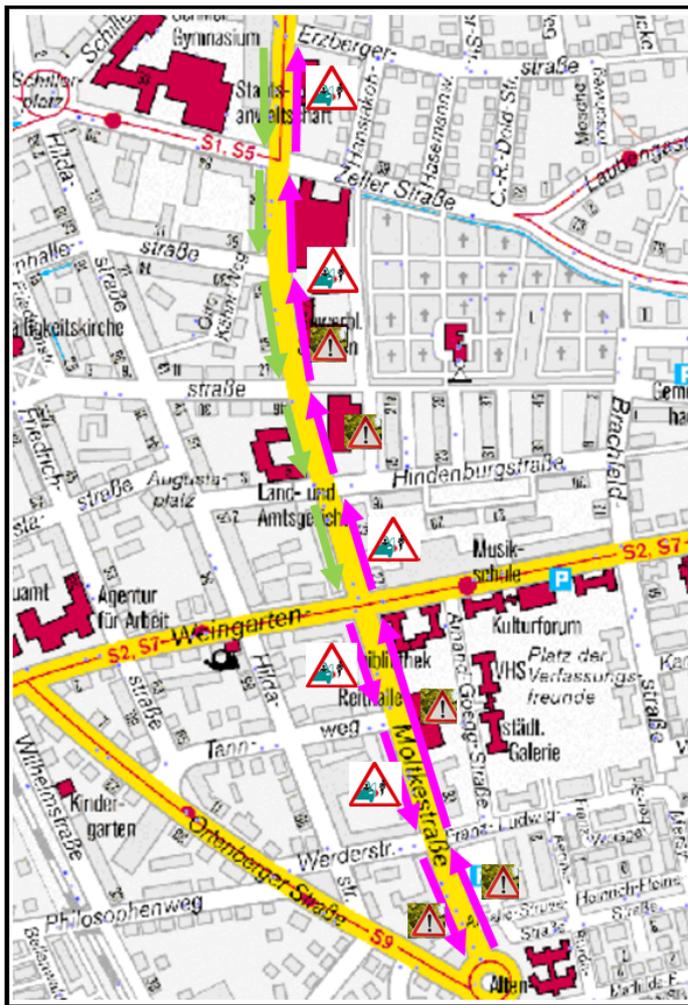


Bushaltestelle  
Louis-Pasteur-  
Straße



Dooring-  
Gefahr im  
Bereich  
Ebertplatz





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



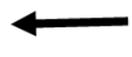
Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich nicht aufgehoben werden muss.



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



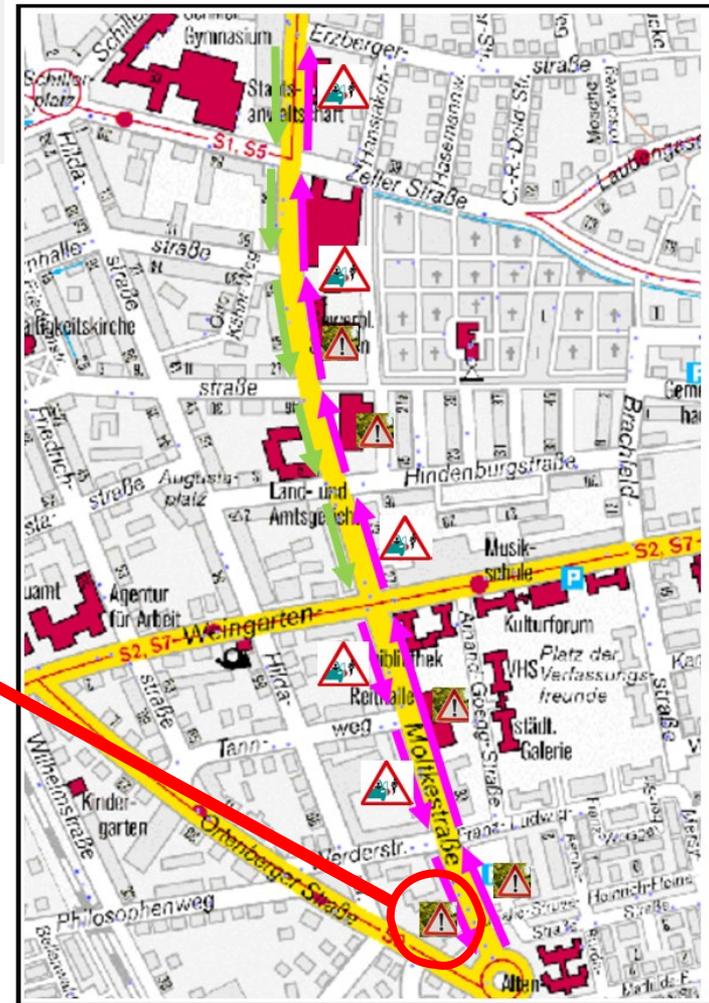
### Gründe für die Untersagung des Radfahrens

Mit Radweg gäbe es zu wenig Platz für den Fußverkehr.



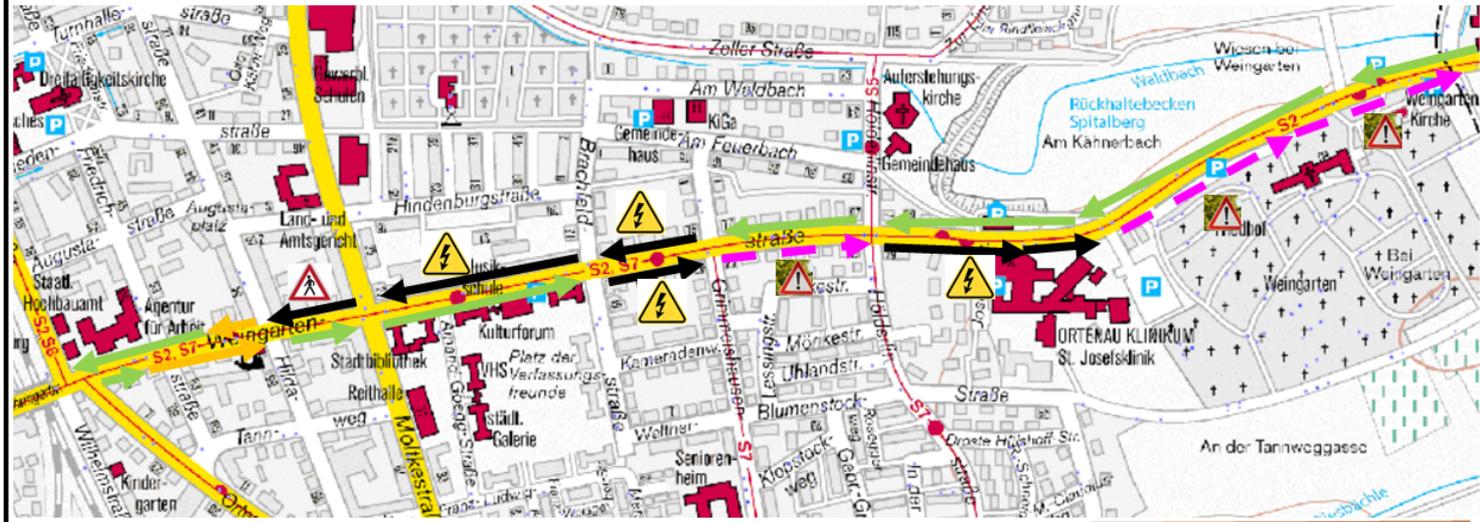
Die Fahrgäste der Busse müssten an der Haltestelle auf den Radweg aussteigen.





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



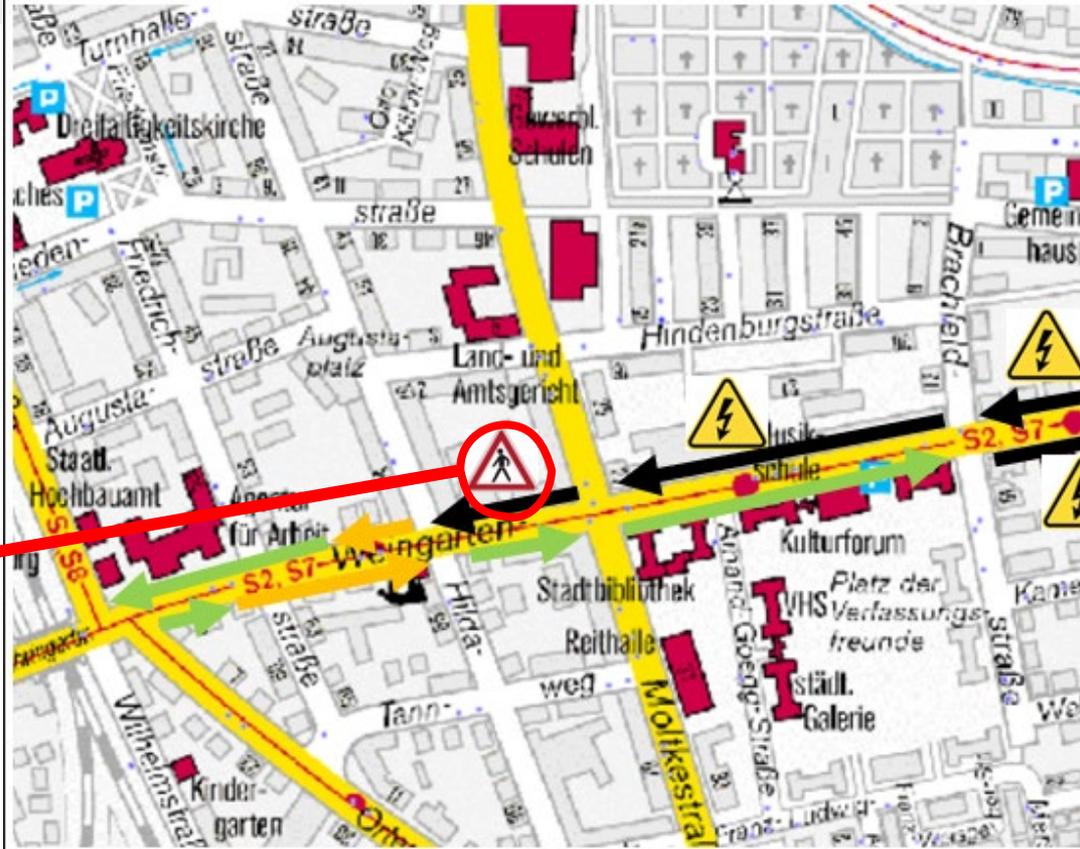
### Gründe für die Untersagung des Radfahrens

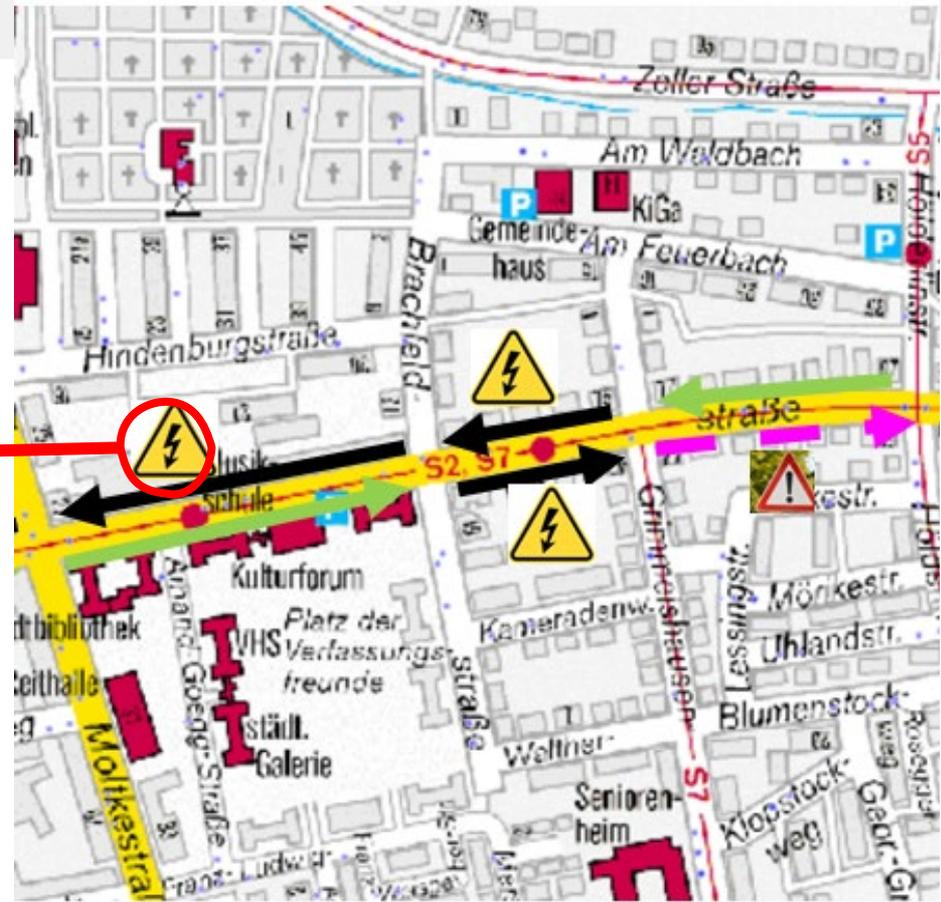
Mit Radweg gäbe es zu wenig Platz für den Fußverkehr.



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







# Darstellung der Kosten

- Im Haushaltsplanentwurf zum Doppelhaushalt 2024/2025 sind für die Moltkestraße insgesamt 8,5 Mio € und für die Weingartenstraße 6,1 Mio € eingeplant
- Es sind Zuschüsse in Höhe von zusammen 7,6 Mio € eingeplant
- Die Belastung verteilt sich auf die drei Stufen
  - Stufe I (2024 bis 2028): 1,7 Mio €
  - Stufe II: 9,7 Mio €
  - Stufe III: 2,8 Mio €
- **Kosten enthalten:**
  - Erneuerte Radverkehrsanlagen
  - Erneuerte Fahrbahnen für Fahrverkehr
  - Erneuerte Fußwege
  - Barrierefreie Bushaltestellen
  - Zusätzliche Querungsmöglichkeiten
  - Neue Baumquartiere
  - Verbesserungen an bestehenden Baumquartieren
  - Uvm.
- **Es entstehen auch Einsparungen im Betrieb, z.B.**
  - Unterhaltung Fahrbahnen und Radwege
  - Baumpflege

**Und warum machen wir das alles?**

# Defizite und Mängel ist das Eine...



viel zu schmal für  
zahlreiche Nutzungen



zu schmal und Gefahr  
Dooring



Keine Ausstiegsfläche  
für Busfahrgäste



auch ohne Bewuchs sowohl  
für zu Fuß Gehende als auch  
Radfahrende zu schmal

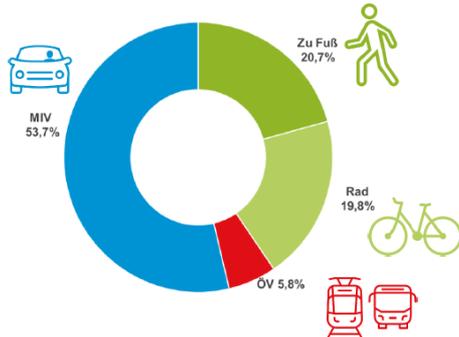


zu schmal

# Ziele und Ergebnisse im Sinne des Klimaschutzes

## Prognose-Nullfall 2035

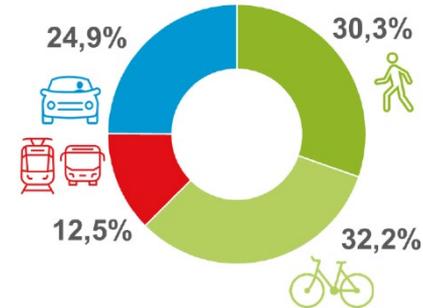
Verkehrsmittelnutzung der Offenburger\*innen  
bezogen auf alle Wege



Wenn wir „nichts“ tun!

## Klimaschutzszenario 2035

Verkehrsmittelnutzung der Offenburger\*innen  
bezogen auf alle Wege

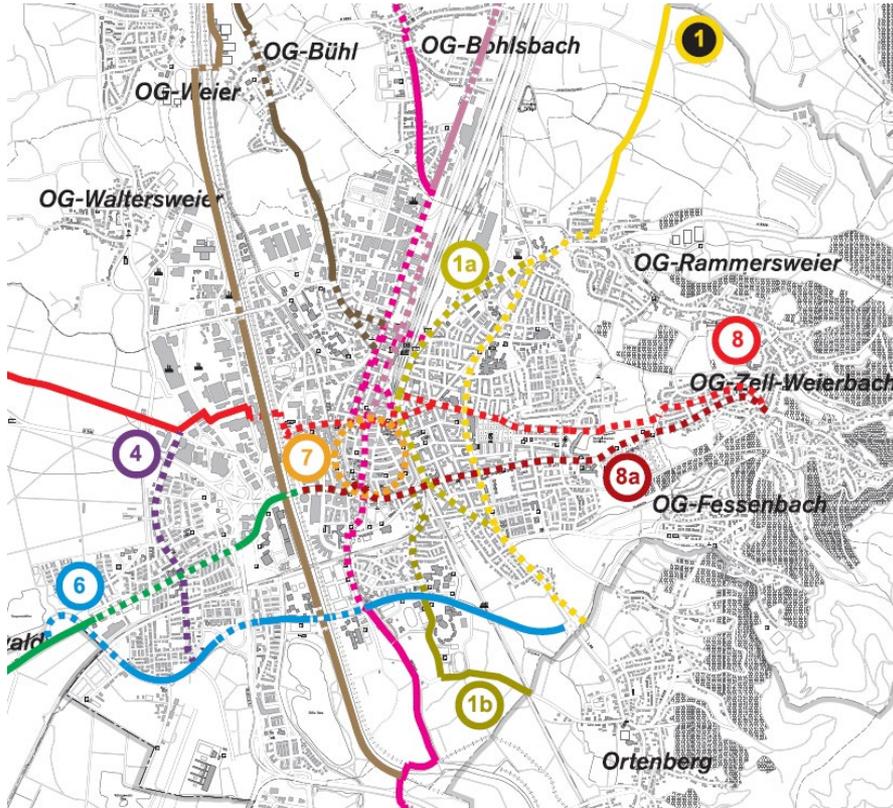


Wenn wir die Maßnahmen aus dem  
Masterplan Verkehr umsetzen!

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

=> Förderung der selbstaktiven Mobilität durch angebotsorientierte Planung

# Angebotsorientierte Planung für die Attraktivität der Fahrrad-Achsen



## → Ost-West-Verbindungen

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

## → Nord-Süd-Verbindung

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

→ **Ziel: Steigerung des Rad- und Fußverkehrsanteils!**  
durch attraktive, sichere Radverkehrsanlagen für den  
Radverkehr der Gegenwart und der Zukunft  
(Pedelecs, Lastenräder, Fahrradanhänger)

# **Das Fahrrad und sein Potential für die Verkehrswende**

# Das Fahrrad bietet viele Lösungsmöglichkeiten für Mobilitätsprobleme

Das Fahrrad bringt nicht nur einzelne Personen von A nach B sondern auch:



Gruppen von  
Menschen

Menschen, die etwas transportieren müssen



Eltern mit ihren Kindern

# Das Fahrrad bietet viele Lösungsmöglichkeiten für Mobilitätsprobleme

Das Fahrrad bietet neue Chancen für Handwerk, Dienstleistung und Logistik



z.B. für Postsendungen, ...



... öffentliche  
Versorgung, ...



... Lieferdienste, ...



... oder das Handwerk.

# Das Fahrrad bietet viele Lösungsmöglichkeiten für Mobilitätsprobleme

Die Motorisierung und stetige Weiterentwicklung des Fahrrads macht vieles möglich:



... oder „Taxi-Dienste“

Die Mobilität von  
Menschen mit  
Einschränkungen, ...



# Folgen eines Planungsstopps

## Fazit:

Beide Achsen haben schon jetzt eine sehr schlechte Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr. Ein Planungsstopp schreibt das nicht nur fest, sondern führt darüber hinaus dazu ...

... dass sich die aktuelle Situation nochmal deutlich verschlechtert, gerade für den Radverkehr.  
... dass es auf beiden Achsen keine Entwicklung in Richtung einer Verkehrswende geben wird.

- Beides können wir uns nicht leisten!**
- Um die Achsen neu und zukunftsfähig zu gestalten, braucht es eine Überplanung!**