



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

002/20

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Bär, Amrei

Tel. Nr.:

82-2526

Datum:

09.01.2020

1. **Betreff:** Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Planungsauftrag

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Eilentscheidung nach vorherigem Gremienvotum	08.05.2020	nicht öffentlich
2. Gemeinderat	25.05.2020	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)

5,4 Mio.€

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) \_\_\_\_\_ €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.. \_\_\_\_\_ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) \_\_\_\_\_ €

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.

002/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
09.01.2020

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Planungsauftrag

---

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

Der Gemeinderat beschließt,

1. die ersten Überlegungen zu den Maßnahmenachsen 1 Moltkestraße und 8a Ost Weingartenstraße zur Kenntnis zu nehmen.
2. die Planungsleistungen inkl. Variantenuntersuchung sowie Beteiligungs- und Kommunikationsprozess für die Maßnahmenachsen 1 Moltkestraße und 8a Ost Weingartenstraße europaweit auszuschreiben.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

002/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
09.01.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Planungsauftrag

## Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen den strategischen Zielen 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“ und E3 „Die Stadt betreibt eine aktive Klimaschutzpolitik und die Anpassung an den Klimawandel“.

### 1. Einleitung

Der Gemeinderat beschloss am 17.06.2013 das Fahrradförderprogramm V (Drucksache-Nr. 045/13). Die darin enthaltenden Maßnahmen an der Infrastruktur wurden großteils in 13 Maßnahmenachsen gebündelt (Drucksache-Nr. 148/13), die in der Anlage 1 dargestellt sind. Neben diesen Maßnahmen, auf die im Folgenden im Detail eingegangen wird, wurden auch vielfältige weitere Inhalte aus dem Fahrradförderprogramm V umgesetzt.

Die empfohlenen Maßnahmen auf den ersten beiden Maßnahmenachsen 1a (Rammersweierstraße und Ortenberger Straße) und 8 (Zell-Weierbach Franz-Schmidt-Str. – Waldbachsenke – Zeller Straße – Luisenstraße – Unionbrücke – Wasserstraße – Kinzigsteg – Max-Planck-Straße – Alte Marlene Straße) wurden vom Gemeinderat am 15.12.2014 (Drucksache-Nr. 144/14) zur Umsetzung beschlossen und sind bis auf die Maßnahmen an der Unionbrücke und in der Wasserstraße (Höhe Schlachthof) umgesetzt.

Die Maßnahmenachsen 2 bzw. 2a (Zunsweier – Elgersweier – Südstadt – Innenstadt – Nordweststadt – Bohlsbach – Windschlag) wurden in der Gemeinderatssitzung am 16.11.2015 (Drucksache-Nr. 033/15) beraten und deren Maßnahmen zur Umsetzung beschlossen. Bis auf die Radwegverbreiterung zwischen Zunsweier und Elgersweier und das Konzept im Bahnhofsbereich sind die Maßnahmen großteils umgesetzt.

Die Maßnahmenachsen 5 (Schutterwälder Straße vom Kreisel Am Kreuzschlag im Westen über den Kreisel bei der Platanenallee bis zur Kinzigbrücke) und die Maßnahmenachse 8a West (Hauptstraße von der Kinzigbrücke bis zum Stadtbuckel und weiter Grabenallee bis zur Pfefferlekreuzung) wurden am 21.11.16 beraten. Die Maßnahmen in der Schutterwälder Straße und im Bereich Stadtbuckel sind bereits umgesetzt, die in der Hauptstraße und Grabenallee folgen in den nächsten Jahren, da sie in Abhängigkeit zu anderen Baumaßnahmen in diesem Bereich stehen.

Die Maßnahmenachsen 3 (Kinzigdamm), 3a (Nordweststadt – Bühl – Griesheim), 4 (Wichernstraße – Hildboltsweier), 6 (Südring) und 7 (Innenstadtring) wurden noch nicht bearbeitet.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

002/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 09.01.2020
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Planungsauftrag

In der Anlage 1 ist der Streckenverlauf der Maßnahmenachse 1 Moltkestraße und 8a Ost Weingartenstraße zu entnehmen. In dieser Vorlage soll das weitere Vorgehen auf diesen beiden Maßnahmenachsen vorgestellt werden.

## 2. Handlungsbedarf

Es besteht aus mehreren Gründen die Notwendigkeit, die beiden Maßnahmenachsen Moltkestraße und Weingartenstraße zu überplanen.

### Breite der Radwege und heutige Nutzungsansprüche

Die bestehenden Radwege sind für die heutigen Nutzungsansprüche mit einer Breite von durchschnittlich 1,50 m deutlich zu schmal (heutiges Regelmaß 2,50-2,75 m), weil ...

- die Zahl der Radfahrer im Vergleich zu den 90er Jahren (Bau der Radwege) deutlich gestiegen ist. Dieser positive Trend sollte gefördert und nicht durch Radwege, die nicht mehr anspruchsgerecht sind, gebremst werden.
- dank der Pedelecs und auch sonst die Durchschnittsgeschwindigkeit der Radfahrer steigt und die Bandbreite der gefahrenen Geschwindigkeiten zunimmt.
- zusätzlich zu den Radfahrern die Radwege durch Kleinstfahrzeuge (z.B. E-Scooter) befahren werden dürfen.
- mit breiteren Fahrräder (z.B. Lastenräder, Räder mit Anhänger) gefahren wird.

### Änderung der StVO (Straßenverkehrsordnung) hinsichtlich der Benutzungspflicht

Es dürfen nicht mehr alle Radwegabschnitte mit einer Benutzungspflicht belegt werden und in besonderen Fällen muss die Nutzung unterbunden werden (z.B. durch Rückbau).

Auf beiden Maßnahmenachsen musste kurzfristig die Benutzungspflicht streckenweise bereits aufgehoben werden (Moltkestraße zwischen Prinz-Eugen-Straße und Ebertplatz; Weingartenstraße zwischen Brachfeldstraße und Ortsanfang Zell-Weierbach). In diesen Radwegabschnitten kommen mehrere ungünstige Faktoren zusammen: zu schmaler Radweg, Wurzelaufbrüche, fehlender Sicherheitstrennstreifen zu angrenzenden Parkständen und in kritischen Situationen keine Ausweichmöglichkeit für die Radfahrer auf eine angrenzende Fläche (z.B. Gehweg oder Rasenfläche, sondern Sträucher und Bäume).

### Baulicher Zustand der Verkehrswege

- 🚲 Der Belag der Radwege weist aufgrund zahlreicher Wurzelhebungen Risse und Aufwölbungen auf, die nicht wirtschaftlich saniert werden können.
- 🚲 Auch der Belag der Fahrbahn ist streckenweise sanierungsbedürftig und wird im Zuge der Umgestaltung der Moltkestraße und Weingartenstraße erneuert.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

002/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 09.01.2020
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Planungsauftrag

## Fehlender Sicherheitstrennstreifen

Zwischen dem Radweg und den Längsstellplätzen (insbesondere im Bereich des Klinikums) besteht **kein Sicherheitstrennstreifen**. Die Autotüren öffnen unmittelbar auf den ohnehin zu schmalen Radweg. Dies muss behoben werden.

## Wichtige Verbindungen in der Stadt

Die Moltkestraße ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen für den Radverkehr. Zudem werden über die Moltkestraße wichtige Ziele (z.B. Klinikum, Gewerbeschule und Schillergymnasium) erreicht. Die Weingartenstraße dient unter anderem der Anbindung des Kulturforums (z.B. Musikschule und Bibliothek) und der Josefsklinik. Die Bedeutung der beiden Straßenzüge wird sich künftig unter anderem durch den neuen Schulstandort in Zell-Weierbach erhöhen.

## Barrierefreier Ausbau der Haltestellen

Im Rahmen der Umgestaltung der Moltkestraße und der Weingartenstraße werden die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut.

## Verbesserung für den Fußverkehr

Auch der Fußverkehr profitiert je nach Variantenwahl von der Umgestaltung der beiden Straßen, da die Möglichkeit besteht, den Fußverkehr vom Radverkehr zu trennen und die Gehwege ausreichend breit zu gestalten. Die Querungshilfen können unter Umständen in Fußgängerüberwege umgewandelt werden. Es besteht auch die Möglichkeit, weitere Querungsmöglichkeiten anzubieten.

Durch die Vielzahl der notwendigen Handlungsschwerpunkte wird deutlich, dass eine Überplanung der kompletten Straßenzüge notwendig ist. Das Aneinanderreihen von Kleinst- bzw. Einzelmaßnahmen kann die lange Liste der Mängel nicht umfassend beheben.

### **3. Einstieg in die Überplanung der beiden Maßnahmenachsen**

Als erster Schritt wurden sämtliche Nutzungsansprüche zusammengestellt.

- Kfz-Verkehr (Lkw, Pkw, Motorrad, Krad, ...)
- Fußverkehr (mobilitätseingeschränkte Person, Eltern mit Kindern bzw. Kinderwagen, nebeneinander laufen, Gruppen, Entschleunigung, Erleben des Weges, direkte bzw. möglichst kurze Wege, ...)
- Radverkehr (Radanfänger, Freizeitradler, Berufspendler, Sportler, ...)
- ÖPNV
- Sonderfahrzeuge (Rettungsdienst, Polizei, Feuerwehr, Müllabfuhr, ...)
- Bäume, Pflanzen
- Bedürfnisse allgemein (Fortbewegung, Sicherheit, Parken, Aufenthalt, Spielen, Luftreinhaltung, Beschattung, ...)
- ...

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

002/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 09.01.2020
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Planungsauftrag

## Grundsätze für die weitere Planung

Vor dem Hintergrund der Nutzungsansprüche wurden alle grundsätzlichen Möglichkeiten der Radverkehrsführung (vgl. Anlage 2) in unterschiedlicher Tiefe vorgeprüft, abgeglichen und erste Möglichkeiten erarbeitet.

Folgende Grundsätze wurden angesetzt:

- 🚲 konsequente Anwendung der Richtlinien insbesondere bei den Radwegbreiten (objektive Sicherheit)
- 🚲 Sicherstellung eines hohen Sicherheitsgefühl (subjektive Sicherheit)
- 🚲 Erhalt möglichst vieler Bestandsbäume

## Bestandsaufnahme und erste Varianten

In der Anlage 3 sind die ersten Betrachtungen der Maßnahmenachse 1 (hauptsächlich Moltkestraße) und in der Anlage 4 die ersten Betrachtungen der Maßnahmenachse 8a Ost (Weingartenstraße) enthalten. Die Darstellungen zeigen anhand von beispielhaften Regelquerschnitten erste Ideen der Umgestaltung, die nicht als abschließend zu betrachten sind, auf. Sie stellen nicht die vorgeschlagene Lösung dar. Sie sind vielmehr als eine Bestandsaufnahme und erste Machbarkeitsüberlegungen zu sehen und dienen der Verdeutlichung bzw. des Erkennens von Zielkonflikten. Zudem sind diese Überlegungen wichtig, um eine fundierte Ausschreibung der Planungsleistungen verfassen zu können. Zum jetzigen Zeitpunkt stehen keine Entscheidungen bezüglich der Radverkehrsführung an.

## **4. Erste Einschätzungen zur Umsetzbarkeit und zu den Problemstellungen**

Bei beiden Maßnahmenachsen reicht der vorhandene Platz nicht aus, um allen Nutzungsansprüchen im vollen Umfang gerecht zu werden. Dies ist bei vielen Straßenplanungen nichts Außergewöhnliches. Es muss eine **Diskussion um die Verteilung der Flächen** geführt werden. Hierbei sind Prioritäten zu setzen und gegebenenfalls Kompromisse zu finden, die sich nur in der Einzelfallbetrachtung und einer gesamthaften Planung der Straßenachsen klären lassen.

Bei der Moltkestraße zeichnet sich ab, dass sich die Radverkehrsanlagen „Radweg“ und/oder „Radfahrstreifen“ entlang der Moltkestraße umsetzen lassen.

Bei der Weingartenstraße gibt es keine einfache, naheliegende Lösung. Es wird sich wohl auch keine Radverkehrsführungsform finden lassen, die auf der gesamten Strecke umzusetzen ist. Es muss somit modular diskutiert werden. Ebenso klar ist, dass auch in der Weingartenstraße nicht alle Nutzungsansprüche im vollen Umfang umgesetzt werden können.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

002/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
09.01.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Planungsauftrag

## Noch zu klärende Rahmenbedingungen

Folgende Rahmenbedingungen müssen noch bei beiden Straßenabschnitten im weiteren Verlauf geklärt werden:

- Radverkehrsführung an Haltestellen (Fahrgäste dürfen nicht unmittelbar auf den Radweg/Radfahrestreifen aussteigen)
- Radverkehrsführung an Querungshilfen bzw. Umwandlung in Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), wo möglich
- Wegfall von öffentlichen Parkplätzen
- Ungewissheit über die Entwicklung des Klinikgeländes sowohl in der Moltkestraße als auch in der Weingartenstraße bzw. Option, bei der Neuentwicklung des Klinikgeländes für ausreichend öffentliche Stellplätze zu sorgen
- Grunderwerb nötig, um Platzmangel entgegen zu wirken (in der Moltkestraße: z.B. Gelände Gewerbeschule, Gelände nordwestlich und südwestlich der Kreuzung Moltkestraße/Zeller Straße sowie Gelände nordöstlich und südöstlich der Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße; in der Weingartenstraße: im Bereich der Waldbachsenke)
- Überprüfung der Reduktion der Fahrspuranzahl in der Moltkestraße
- Überprüfung der Lichtsignalsteuerung (u.a. Leistungsfähigkeit, Rundum-Grün)
- Baumzustand, Baumerhalt und Ersatzpflanzung

## **5. Weiteres Vorgehen in Bezug auf die beiden genannten Maßnahmenachsen**

Es soll ein Planungsbüro mit der Überplanung der Maßnahmenachsen beauftragt werden. Im Planungsprozess wird der Variantendiskussion im Rahmen der Vorplanung eine besondere Bedeutung zukommen. Es wird eine ausführliche Analyse der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten inklusive Bewertung gefordert werden. Dieses Ergebnis wird in den politischen Gremien beraten werden, damit die Vorzugsvariante/n vertiefend untersucht werden kann/können.

Aufgrund der Größe der Maßnahmen sind die Planungsleistungen europaweit auszusprechen. Es handelt sich hierbei um ein zweistufiges Verfahren nach der Vergabeverordnung (VgV), das nach Zusammenstellung sämtlicher Unterlagen mindestens sechs Monate in Anspruch nimmt. Aus diesem Grund soll so schnell wie möglich mit den Vorarbeiten zu der Ausschreibung begonnen werden.

Im Planungsverfahren ist ein mehrteiliger Kommunikationsprozess als fester Bestandteil vorgesehen. Folgende Personen(gruppen) werden unter anderem beteiligt werden: Fraktionen, Polizei, SWEG, ADFC, ADAC, VCD, BUND, Klimabündnis, BI Rückenwind, BONO, interessierte Bürgerinnen und Bürger, Senioren, Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrer, Jugendliche.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

002/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
09.01.2020

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V - Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Planungsauftrag

---

Neben der reinen Information über die Notwendigkeit und der Inhalte der Umgestaltung sollen die Betroffenen in den Planungsprozess eingebunden werden. Wichtig hierbei ist die Abfrage der Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen.

## 6. Weiteres Vorgehen in der Fahrradförderung allgemein

Nach knapp sieben Jahren Bearbeitung seit dem Beschluss des Fahrradförderprogramms V am 09.12.2013 ist es sinnvoll, den aktuellen Sachstand der Fahrradförderung in Offenburg zu dokumentieren, die Ausrichtung zu hinterfragen und ggf. neue oder andere Schwerpunkte zu setzen. Hierzu gibt es zwei wesentliche Anlässe: zum einen wird voraussichtlich im Frühjahr 2020 die erneute Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) beschlossen und eingeführt. Zum anderen sollte überlegt werden, ob bzw. wie das Sicherheitsgefühl der Radfahrer stärker in den Fokus der Fahrradförderung gerückt werden soll.

Allerdings soll der Sachstandsbericht keine Vorwegnahme des Masterplans Verkehr darstellen. Daher ist jetzt eine Zusammenstellung der laufenden Maßnahmen und eine Nachjustierung der Ausrichtung vorgesehen. Das Fahrradförderprogramm VI folgt dann nach (oder am Ende) der Erarbeitung des Masterplans, sobald dessen Ergebnisse verfügbar sind.

Es ist vorgesehen, für die anstehende Überarbeitung unter anderem die Expertise des ADFC und weitere Erkenntnisse wie beispielsweise aus der Auftaktveranstaltung der BI Rückenwind einfließen zu lassen. Eine weitere offene und breite Bürgerbeteiligung ist dann vor allem für die Erarbeitung des Fahrradförderprogramms VI vorgesehen.

In einer der nächsten Verkehrsausschusssitzungen wird die Verwaltung einen entsprechenden Vorschlag zur Beratung stellen. In diesem Zusammenhang ist ein Sachstandsbericht zu den Maßnahmen aus dem Fahrradförderprogramm V außerhalb der Maßnahmenachsen vorgesehen.