



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

231/21

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:

06.12.2021

1. **Betreff:** Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Ziele und Prioritäten

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	19.01.2022	öffentlich
2. Gemeinderat	31.01.2022	öffentlich

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

Nein  Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein  Ja

in voller Höhe  teilweise  
(711 6100 70 129, 1000 4000 0183 sowie  
711 6100 70 130, 1000 4000 0184)

5,4 Mio €

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto)

5,4 Mio €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.. noch nicht bekannt €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto)

noch nicht bekannt €

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.

231/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
06.12.2021

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Ziele und Prioritäten

---

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

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen:

1. Der Sachstandsbericht zur Planung der Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die in der Vorlage beschriebenen Ziele und Prioritäten werden für die Planung der beiden Maßnahmenachsen zu Grunde gelegt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

231/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
06.12.2021

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Ziele und Prioritäten

## Sachverhalt/Begründung:

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

## 1. Einleitung

Der Gemeinderat beschloss am 27.07.2020 das Fahrradförderprogramm V+ (Drucksache-Nr. 024/20) und am 01.02.2021 die Vergabe der Planungsleistungen für die Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße) (Drucksache-Nr. 007/21).

In dieser Vorlage wird über die erfolgte erste Bürgerbeteiligung, die Erarbeitung der Planungsziele und deren Priorisierung sowie über das weitere Vorgehen berichtet.

## 2. Erste Bürgerbeteiligung

Die erste Bürgerbeteiligung fand am 21.07.2021 in der Offenburger Reithalle statt. Einladungen ergingen an 200 „Zufallsbürgerinnen und –bürger“ aus den betroffenen Straßenzügen (Adressen wurden aus dem städtischen Melderegister zufällig ausgewählt), interessierte Bürgerinnen und Bürger (via Presseaufruf) sowie an zahlreiche Multiplikatoren bzw. Schlüsselakteure wie zum Beispiel Gemeinderatsfraktionen, Bürgerverein Nordost, Stadtteil- und Familienzentrums Oststadt und Buntes Haus, Musikschule/VHS, Blindenverein Südbaden, Gehörlosenverein, Behindertenbeauftragten des Kreises, Schulen, Kitas, Ortenauklinikum, ADFC, BI Rückenwind, VCD, Polizei, ...

Es nahmen ca. 40 Personen an der Veranstaltung teil. Nachdem das Ziel der Bürgerbeteiligung – die Analyse der Bestandssituation sowie Erarbeitung und Priorisierung von Planungszielen jeweils aus Sicht der Nutzer – geklärt war, wurden in einer ersten Arbeitsrunde die Qualitäten und Defizite im Bestand durch die Teilnehmenden (Punkteabfrage und räumliche Einordnung) abgefragt und festgehalten. In einer darauffolgenden Kurzauswertung durch den Moderator wurde festgestellt, dass die Teilnehmenden viele Qualitäten (grüne Punkte) verteilt haben, und nicht überwiegend Defizite (rote Punkte) vergeben haben. Es wurde auch deutlich, dass die Defizite sich hauptsächlich um das große Thema „fehlende Sicherheit“ drehten (z.B. Trennen von Rad- und Fußverkehr, Trennen von Rad- und Kfz-Verkehr, Radweg mit Bordstein (weil dann nicht mehr darauf geparkt wird), Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h, sicherer Radschulweg, Dooring zone freihalten, Kreuzung sicherer gestalten).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

231/21

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	06.12.2021

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Ziele und Prioritäten

---

Es folgte ein kurzer Theorieblock, indem die rechtlichen Vorgaben bzw. die Rahmenbedingungen für eine Überplanung erläutert wurden. Der bestehende Platzmangel im zur Verfügung stehenden Straßenraum vor dem Hintergrund der zahlreichen Nutzungsansprüche ebenso wie die hieraus entstehende Notwendigkeit zu Kompromissen wurden bereits in dieser frühen Phase angesprochen.

In den folgenden zwei Bürgerdialogrunden wurden mögliche Planungsziele „Was ist mir wichtig?“ und die hieraus sich ergebenden Konflikte betrachtet. Die Teilnehmenden arbeiteten sehr konzentriert, praxis- und zielorientiert. Nicht zuletzt dank der guten Vorarbeit und Moderation durch das planende Büro konnte am Ende der Veranstaltung auf eine gut strukturierte Ziele- und Bewertungssammlung geblickt werden.

Die aufgearbeiteten Ergebnisse der Veranstaltung sowie sämtliche Arbeitspläne und Stichwortsammlungen wurden für alle sichtbar in das Portal [Mitmachen.Offenburg.de](https://mitmachen.offenburg.de) eingestellt.

### 3. Ziele und Prioritäten

Der Verkehrsraum in der Moltkestraße und der Weingartenstraße ist auch vor dem Hintergrund der zahlreichen Nutzungsansprüche nicht beliebig erweiterbar. Das grundsätzliche Ziel, für alle am Verkehr Teilnehmenden eine sichere und komfortable Verkehrssituation zu schaffen, erzeugt unterschiedliche Zielkonflikte.

Eine differenzierte Definition von Planungszielen in Verbindung mit Prioritäten hilft in Entscheidungssituationen und reduziert die Komplexität der Aufgabenstellung. Konkret formulierte Planungsziele mit Prioritäten ermöglichen, eine Planungsvariante zu bewerten und letzten Endes eine Vorzugs- bzw. Umsetzungsvariante zu erarbeiten.

Basierend auf den Ergebnissen der ersten Bürgerbeteiligung vom 21.07.2021 sind verschiedene Ober- und Unterziele (sowie eine Erläuterung hierzu) formuliert. Sie gehen zum einen aus den Aussagen der Bürgerschaft hervor und umfassen verschiedene Anforderungen an die Straßenraumgestaltung. Zum anderen basieren sie auf Anforderungen aus Richtlinien und Empfehlungen, die auf die Situation in Offenburg angepasst sind. Die Reihung der Ziele entspricht der Priorisierung.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

231/21

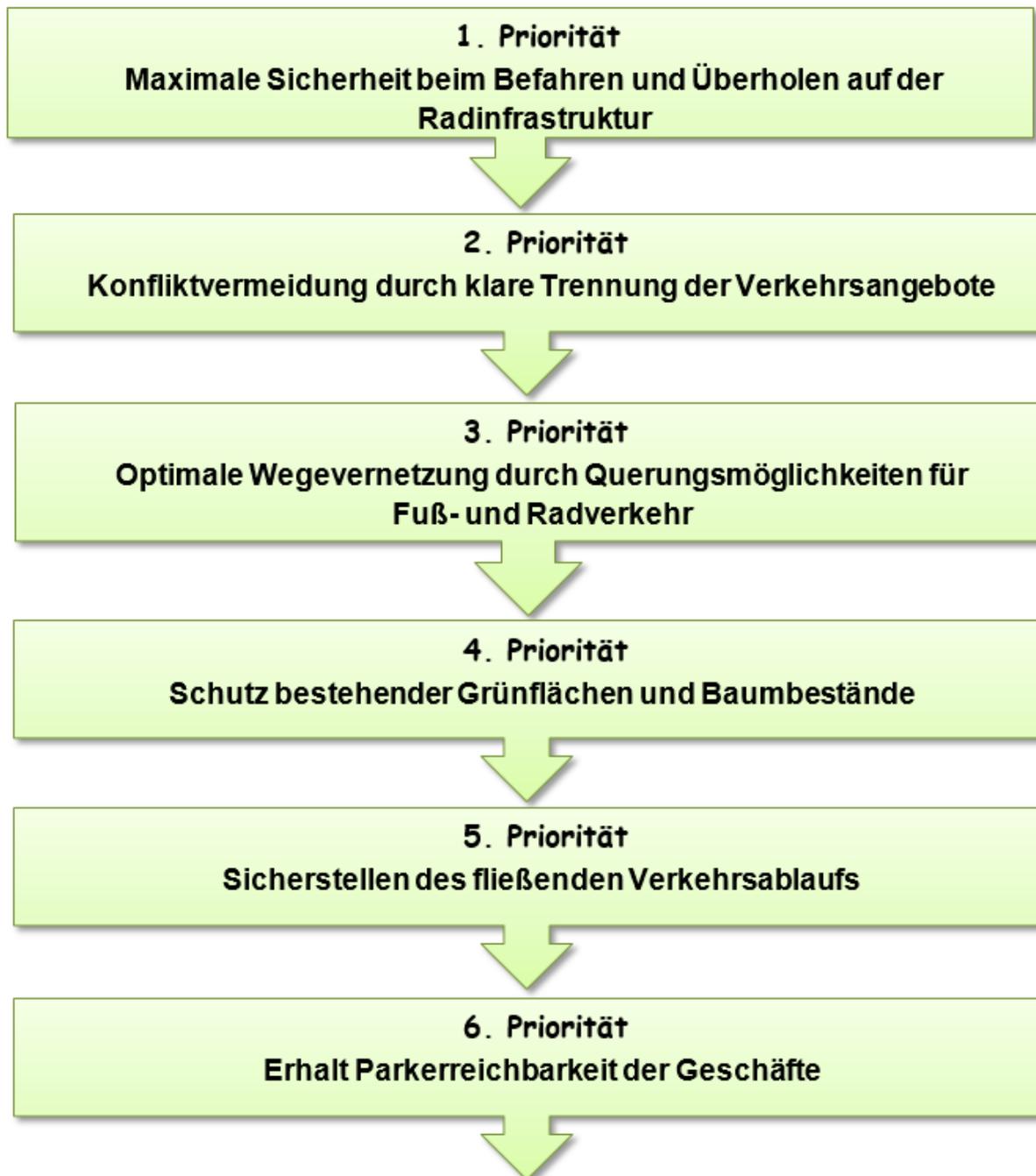
Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
06.12.2021

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Ziele und Prioritäten



Im Folgenden sind die einzelnen Ziele genauer erläutert.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

231/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
06.12.2021

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Ziele und Prioritäten

## 1. Priorität: maximale Sicherheit beim Befahren und Überholen auf der Radinfrastruktur

- Sicherheit für alle Altersgruppen
- ebene, griffige und kontrastreiche Beläge

Alle Altersgruppen, von Kindern bis Senioren, sollen in Deutschland sicher Fahrrad fahren. Das zeigt sich sowohl in der objektiven Sicherheit als auch durch das subjektive Sicherheitsempfinden. Alltagstauglichkeit und individueller Spaß am Radfahren werden ebenso gestärkt wie die Bedeutung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel (Vision Zero im Radverkehr - Leitziel aus dem nationalen Radverkehrsplan).

Radfahrende sind im Radverkehr besonders schutzbedürftig, da diese eine hohe Geschwindigkeit aufweisen und gleichzeitig nicht von einer Karosserie umgeben sind. Daher ist die Schaffung einer sicheren Radinfrastruktur wichtig. Um diese zu gewährleisten, sind die unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus der Radfahrenden zu beachten, welche sich vor allem durch die Zunahme des Anteils an Fahrrädern mit Elektromotor weiter differenzieren.

Damit ein sicherer Überholvorgang möglich ist, sind Breiten der Radinfrastruktur von mindestens 2,0m in einer Richtung oder 3,50 m im Gegenverkehr anzusetzen. Gleichzeitig kann die Radinfrastruktur dann auch von Lastenrädern genutzt werden, was für die steigende Anzahl an Lastenrädern in Zukunft benötigt wird.

Darüber hinaus ist die Beschaffenheit des Fahrbahnbelags ein wichtiger Faktor zur Beeinflussung der Verkehrssicherheit im Radverkehr. Unebenheiten durch Schlaglöcher oder Wurzelaufbrüche in der Radinfrastruktur können genauso wie Schnee oder Laub zu Stürzen und somit zu Verletzungen führen. Daher ist ein hochwertiger Fahrbahnbelag sicherzustellen und die Radwege zeitnah von Verschmutzungen durch Schnee oder Laub zu befreien.

## 2. Priorität: Konfliktvermeidung durch klare Trennung der Verkehrsangebote

- Verkehrsarten mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus durch Abstände sichern
- Platzbedarf und Sicherheitsanspruch im Einzelfall abwägen

Jede Verkehrsgruppe stellt Anforderungen an die Nutzung des Straßenraums, welche die eigenen Bedürfnisse und Ziele bestmöglich erfüllen. Die Nutzungen im Straßenverkehr unterscheiden sich nach den Verkehrsarten Fuß, Rad, ÖPNV und

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

231/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
06.12.2021

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Ziele und Prioritäten

Kfz. Um die Teilnahme am Straßenverkehr für diese verschiedenen Verkehrsarten funktional und attraktiv zu gestalten, ist eine räumliche Gliederung der Teilbereiche nach den funktionalen Ansprüchen erforderlich. Durch diese klare Struktur und Gliederung können die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden Beachtung finden und somit die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Für den Radverkehr ist eine Trennung zu den übrigen Verkehrsmitteln vor allem aufgrund der hohen Geschwindigkeitsdifferenzen besonders wichtig. Da sich der Kfz-Verkehr vor allem in Straßen mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h meist schneller fortbewegt als der Radverkehr, kann es zu engen Überholvorgängen und unsicheren Situationen für Radfahrende kommen. Gleichzeitig wird der Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs dadurch deutlich gestört.

Gleichzeitig bewegen sich Radfahrende schneller fort als der Fußverkehr, weswegen hier ebenfalls eine räumliche Trennung anzustreben ist, um enge Ausweichmanöver und somit ein Unsicherheitsgefühl von Fuß- und Radverkehr zu vermeiden. Diese Trennung ist vor allem auch im Bereich von Bushaltestellen erforderlich, da hier die wartenden Passagiere ausreichend Platz im Seitenraum benötigen, um weder andere zu Fuß Gehende, noch Radfahrende zu behindern. Dabei ist auch darauf zu achten, den wartenden Passagieren das direkte Einsteigen in den Bus zu ermöglichen, ohne zuvor einen Radweg queren zu müssen. Auch die aussteigenden Passagiere benötigen Platz, da ein direktes Betreten des Radweges aus dem Bus heraus Gefahren birgt.

Die klare Trennung der einzelnen Verkehrsteilnehmer erfordert jedoch einen hohen Platzbedarf, weshalb eine klare Abwägung der verschiedenen Möglichkeiten und Führungsformen erforderlich ist. Dabei sind die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände einzuhalten, um sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und so zu einer Vision Zero, also dem Vermeiden von Verkehrstoten, beizutragen. Daher dürfen auch bei geringer Platzverfügbarkeit die Sicherheitsabstände nicht unterschritten werden. Dies betrifft insbesondere die Abstände zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Radverkehr. Durch unachtsam geöffnete Autotüren kann es zu Konflikten mit dem angrenzend geführten Radverkehr kommen, was schwere Unfälle zur Folge haben kann.

### 3. Priorität: Optimale Wegevernetzung durch Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr

- Querungshilfen ermöglichen kurze und direkte Verbindungen
- Querungshilfen für Fahrräder auch mit Anhänger auslegen

Um sicher und ohne große Umwege die Fahrbahn zu queren, sind geeignete Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr herzustellen. Diese sind sowohl zur Überquerung von Knotenpunkten, als auch vor stark frequentierten Zielen wie Schulen

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

231/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
06.12.2021

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Ziele und Prioritäten

oder Krankhäusern einzurichten. Die Wahl der geeigneten Führungsform ist dabei abhängig vom Verkehrsstrom, sowohl in der Hauptrichtung als auch auf der querenden Richtung, und von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Werden Querungshilfen mit einer Mittelinsel hergestellt, ist auf eine ausreichende Breite zu achten, damit sich auch Radfahrende mit Anhänger sicher aufstellen können.

#### 4. Priorität: Schutz bestehender Grünflächen und Baumbestände

- Schutz alter vitaler Bäume
- Aufwertung durch Grünanlagen

Grünflächen und Bäume tragen in ihrer Funktion als Schattenspender oder Luftreiniger positiv zum Mikroklima von Straßen und Plätzen bei. Gleichzeitig erhöht das Vorhandensein von Pflanzen im Straßenraum die Aufenthaltsqualität und ermöglicht so eine natürliche und attraktive Straßenraumgestaltung und bietet gleichzeitig eine sichere räumliche Trennung zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Vor allem alte vitale Bäume sind bei der Umgestaltung des Straßenraums unbedingt zu schützen und in die neue Planung zu integrieren. Zum Schutz der Bäume sind dabei Eingriffe in den Wurzelraum zu vermeiden. In Folge mangelnden Platzes für den Wurzelraum können Schäden im Fahrbahnbelag auftreten. Daher ist auf die Auswahl qualitativ hochwertiger Fahrbahnbeläge zu achten und gleichzeitig den Erhalt der Bäume sicherzustellen.

Zudem muss darauf geachtet werden, dass Grünflächen nicht die benötigten Sichtfelder zwischen den Verkehrsteilnehmenden einschränken und so zu einer Gefahr im Straßenraum werden. Radfahrende, die beispielsweise entlang einer Baumreihe von der Fahrbahn abgewandt geführt werden, müssen vor einem Knotenpunkt wieder an die Fahrbahn herangeführt werden, um von den Kfz gesehen zu werden. Es ist abzuwägen, ob bestehende Grünflächen eine Einschränkung, beziehungsweise Gefahr darstellen und daher die Nutzung der Straßenräume beeinträchtigen.

#### 5. Priorität: Sicherstellen des fließenden Verkehrsablaufs

- ausreichende Fahrbahnbreite für Begegnungsfall Bus-Bus
- Ausnahmen prüfen und minimieren

Damit der Verkehrsfluss auf der Straße uneingeschränkt möglich ist, muss der Begegnungsfall von entgegenkommenden Fahrzeugen reibungslos ablaufen. Da sowohl die Moltkestraße als auch die Weingartenstraße in beide Richtungen von Buslinien bedient wird, kommt es immer wieder zum Begegnungsfall Bus-Bus, für welchen eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,50 Metern bei Tempo 50 notwendig

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

231/21

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
06.12.2021

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße), Ziele und Prioritäten

ist. Dies ermöglicht auch Begegnungsfälle mit allen anderen Fahrzeugen und hilft Störungen des Verkehrsflusses zu verhindern.

Eine Unterschreitung kann nur stellenweise und auf kurzen Strecken möglich sein, falls z.B. Sicherheitsabstände nicht mehr eingehalten werden können.

## 6. Priorität: Erhalt Parkerreichbarkeit der Geschäfte

- Platzbedarf und Platzverbrauch
- Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen

Anwohner, aber auch Dienstleistungen und Einzelhandel haben einen Bedarf an verfügbaren Stellplätzen für Pkw, Lieferdienste und Fahrräder. Das regelwidrige Abstellen von Fahrzeugen auf Geh- oder Radwegen muss verhindert und so ein sicheres Miteinander im Straßenraum gefördert werden. Gleichzeitig verursachen abgestellte Fahrzeuge einen enormen Platzverbrauch, weswegen die Möglichkeit zur Ausweisung von Parkflächen begrenzt ist und der Erhalt von Parkmöglichkeiten mit dem Flächenbedarf des fließenden Verkehrs der einzelnen Verkehrsmittel, mit Aufenthaltsflächen sowie mit Grünflächen sinnvoll abgewogen werden muss. Es ist abzusehen, dass die Anzahl der Langzeitstellplätze im öffentlichen Raum entlang der Moltke- und Weingartenstraße zu Gunsten der Verkehrssicherheit reduziert werden muss. Es ist vorgesehen, die Parkerreichbarkeit der Geschäfte und des Dienstleistungsgewerbes weiterhin zu gewährleisten. Dies kann zum Beispiel durch die Erweiterung des Parkraummanagements u.a. auch in den Nachbarstraßen und die bessere Auslastung von Parkhäusern/Parkdecks erreicht werden.

## 4. Weiteres Vorgehen

Zurzeit werden verschiedene Varianten erarbeitet, die im ersten Halbjahr 2022 im Rahmen einer zweiten Bürgerbeteiligung vorgestellt werden sollen. Anhand einer Matrix werden die Varianten vor dem Hintergrund der oben genannten Ziele bewertet. Danach werden die Ergebnisse den politischen Gremien zur Beratung vorgestellt.