

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

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: 25.11.2022

1. **Betreff:** Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	10.05.2023	öffentlich
2. Gemeinderat	15.05.2023	öffentlich

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

4. **Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:**      Nein       Ja

in voller Höhe     teilweise      5,4 Mio. €  
(711 6100 70 129, 1000 4000 0183 sowie  
711 6100 70 130, 1000 4000 0184)

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

1. **Investitionskosten**

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto)      5,4 Mio. €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.  
Kosten zu Lasten der Stadt (brutto)^      nicht bekannt  
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.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

---

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

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen:

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

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	25.11.2022

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

---

## 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“.

## Zusammenfassung

Auf der UN-Klimakonferenz in Paris haben am 12.12.2015 195 Staaten die zweite Ergänzung zur Klimarahmenkonvention als Nachfolge des Kyoto-Protokolls verabschiedet. Das Übereinkommen sieht vor, die globale Erwärmung auf „deutlich unter“ zwei Grad Celsius gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen und Anstrengungen für eine Begrenzung auf 1,5 Grad Celsius zu unternehmen. Das Land Baden-Württemberg hat darauf aufbauend Klimaschutzziele im Verkehr (55 % CO<sub>2</sub>-Einsparung 1990 – 2030) definiert. Dies bedeutet unter anderem, dass der Kfz-Verkehr um ein Fünftel sinken muss. Des Weiteren muss jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad durchgeführt werden.

Für Offenburg heißt dies, dass bis 2030 55% der Wege der Offenburger Bevölkerung selbstaktiv zurückgelegt werden (vgl. Drucksache 064/22, Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035). Für 2035 strebt die Stadt 60% an (30% Fußverkehr, 30% Radverkehr; Stand 2018: Fußverkehr 22 %, Radverkehr 22 %).

Um diese ehrgeizigen Ziele erreichen zu können, ist es dringend notwendig, dass die Offenburger Bevölkerung ihr Mobilitätsverhalten hin zur selbstaktiven Wegefindung verändert. Von Seiten der Verwaltung wird dies durch die Planung und Bereitstellung von attraktiver Infrastruktur zum Radfahren und zu Fuß gehen unterstützt.

Die Planung zur Umgestaltung der Moltkestraße und Weingartenstraße basiert nicht nur auf den aktuellen Regelwerken, sondern berücksichtigt insbesondere die noch nicht veröffentlichte ERA 2023 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und die neu veröffentlichte, verbindliche Richtlinie E-Klima 2022 (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele), in dem FGSV-Schriftreihen übergreifend sämtliche für die Mobilität betreffende Richtlinien und Empfehlungen dorthin gehend überprüft wurden, welche Änderungen und Anpassungen aufgrund des Klimawandels in den nächsten Jahren eingearbeitet werden. Mit dieser Vorgehensweise stellt die Verwaltung sicher, dass die Planungen für die Moltkestraße und Weingartenstraße auch in ein paar Jahren weiterhin aktuell sind.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 25.11.2022
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

In einem iterativen Prozess wurden zusammen mit der Bürgerschaft zunächst Ziele und Prioritäten für die Umgestaltung der Weingartenstraße und Moltkestraße formuliert, die vom Gemeinderat beschlossen wurden. Es folgte die Erarbeitung von zahlreichen Varianten, der Darstellung von Vor- und Nachteilen, deren Bewertung und aufbauend auf einer Zielmatrix ein Vorschlag einer Vorzugsvariante.

Die Auswahl der Vorzugsvariante erfolgte anhand der vom Gemeinderat beschlossenen Ziele und Prioritäten

1. Maximale Sicherheit beim Befahren und Überholen auf der Radinfrastruktur
2. Konfliktvermeidung durch klare Trennung der Verkehrsangebote
3. Optimale Wegevernetzung durch Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr
4. Schutz bestehender Grünflächen und Baumbestände
5. Sicherstellen des fließenden Verkehrsablaufs
6. Erhalt Parkerreichbarkeit der Geschäfte

Die Vorzugsvariante der Moltkestraße führt den Radverkehr in beiden Richtungen auf gesamter Länge (2 x 2 km) als Bordsteinradweg (Breite 2,50 m). In der Weingartenstraße sieht die Vorzugsvariante ebenso Bordsteinradwege (2,50 m) oder streckenweise gemeinsame Geh- und Radwege (83,50 m) auf der gesamten Länge (2 x 1,8 km) vor. Die Vorzugsvariante gewährleistet nicht nur eine gute Rad- und Fußwegeinfrastruktur, sondern stellt auch die für die erforderliche Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Stichwort Hitze) die optimierte Lösung dar.

In dieser Vorlage wird über die erfolgte zweite Bürgerbeteiligung, die Variantendiskussion, die Bewertung der Varianten anhand der bereits beschlossenen Ziele und Prioritäten, die Empfehlung einer Vorzugsvariante für die vertiefende Bearbeitung sowie über das weitere Vorgehen berichtet.

## 1. Ausgangslage

Die Moltke- und Weingartenstraße weisen im Bestand große Mängel sowohl in der Breite und im Belag der Radverkehrsanlagen auf. Hinzukommen fehlende Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkstreifen und Radweg, was ein hohes Sicherheitsdefizit darstellt.

Der Gemeinderat beschloss am 27.07.2020 das Fahrradförderprogramm V+ (Drucksache-Nr. 024/20), am 01.02.2021 die Vergabe der Planungsleistungen für die Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße) (Drucksache-Nr. 007/21) und am 31.01.2022 die Ziele und Prioritäten, die der Planung zugrunde gelegt werden sollen (Drucksache 231/21 und Anlage 1).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 25.11.2022
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

In der Zwischenzeit wurden für 13 Querschnitte im Straßenverlauf der Moltke- und Weingartenstraße jeweils bis zu 6 denkbare Alternativen (u. a. Radweg, Radfahrstreifen, gemeinsamer Geh- und Radweg, Gegenläufigkeit) aufgezeigt. Anhand der vom Gemeinderat festgelegten Ziele und Prioritäten wurden die über 70 Querschnitte für die unterschiedlichen Straßenabschnitte bewertet und eine Vorauswahl getroffen. Für die zweite Bürgerveranstaltung am 17.05.2022 wurden diese kategorisiert und nach Grundsätzen zusammengefasst. So konnten der Bürgerschaft zwei grundsätzliche Varianten (Bordsteinradweg und Radfahrstreifen) in Lageplänen vorgestellt werden. Die Darstellung der grundsätzlichen Varianten diente der Visualisierung. Anhand dieser grundsätzlichen Varianten konnte zu einem sehr frühen Planungszeitpunkt konstruktiv diskutiert werden. Die Ergebnisse hieraus gingen in die weitere Planung ein.

## 2. Informationen aus der zweiten Bürgerbeteiligung

Die zweite Bürgerbeteiligung fand am 17.05.2022 in der Offenburger Reithalle statt. Einladungen ergingen an die Personen, die bereits bei der ersten Bürgerbeteiligung aktiv waren, an die interessierten Bürgerinnen und Bürger (via Presseaufruf) sowie an zahlreiche Multiplikatoren bzw. Schlüsselakteure wie zum Beispiel Gemeinderatsfraktionen, Bürgerverein Nordost, Stadtteil- und Familienzentrum Oststadt und Buntes Haus, Musikschule/VHS, Blindenverein Südbaden, Gehörlosenverein, Behindertenbeauftragten des Kreises, Schulen, Kitas, Ortenauklinikum, ADFC, BI Rückenwind, VCD, Polizei, ...

Das Ziel der Bürgerbeteiligung war, zwei grundsätzlich verschiedene Variantenskizzen mit Hilfe der Ortskenntnisse der Bürgerinnen und Bürger sowie vor dem Hintergrund der beschlossenen Planungsziele zu bewerten. Es nahmen ca. 45 Personen an der Veranstaltung teil. Das Büro Modus Consult erläuterte die Querschnittsuntersuchungen mit verschiedenen Radverkehrsführungsformen (Hochbordradweg oder Radfahrstreifen) und wies auf besondere Detailspekte wie das Abbiegen bei den einzelnen Führungsformen und auf Risiken beim Baumbestand hin. Anhand von Bewertungstabellen begutachteten die Anwesenden in einer ersten Bürgerdialogrunde die einzelnen Varianten und unterbreiteten Verbesserungsvorschläge. Es folgte eine Sensibilisierung der Teilnehmenden für die Belange der Blinden- und Sehbehinderten vor dem Hintergrund einer Planung. In einer weiteren Bürgerdialogrunde wurden unter anderem folgende Schwerpunkte beraten: Geschwindigkeitsreduktion, Protected Bike Lanes, Rundumgrün/indirektes Linksabbiegen, Entwicklung Mobilitätskonzept, Einbahnstraßenregelung/Ringverkehr, besondere Beachtung von Schülerverkehr auch bei Abbiegesituationen, Erreichbarkeit von Lieferverkehr und stellenweise Parkzeitregelung bei Betrieben. Die Themengebiete wurden kontrovers und ergebnisoffen diskutiert.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 25.11.2022
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Die Ergebnisse der Veranstaltung sowie sämtliche Arbeitspläne und Stichwortsammlungen wurden für alle sichtbar in das Portal Mitmachen.Offenburg.de eingestellt.

Im Nachtrag der Bürgerbeteiligung am 17.05.2022 gingen zahlreiche weitere Ideen und Anregungen aus der Bürgerschaft ein.

Sämtliche Anmerkungen aus der Bürgerschaft – ob während der Veranstaltungen oder danach – wurden in diese Vorlage aufgenommen, geprüft, bewertet, ggf. in Varianten eingearbeitet, sowie die Vor- und Nachteile benannt. In diesem Zusammenhang ist die intensive Arbeit der BI Moltkestraße/Weingartenstraße zu nennen, die 50 Anregungen ausgearbeitet hat. In den Kapiteln 4 und 5 bzw. 6 sind die Anmerkungen passend zu dem jeweiligen Thema aufgeführt.

### 3. Grundsätzliches Vorgehen und Bewertungsmatrix der Varianten

Nach der zweiten Bürgerbeteiligung kamen weitere wichtige Aspekte zur Planung hinzu:

- Optimierung der Planung,
- Bewertung der Vitalität und der Standzeitperspektive und Baufolgeabschätzung bei allen Bäumen,
- städtebauliche Aspekte (insbesondere Klimaanpassungskonzept),
- Ergebnisse aus der Unfallschwerpunkt Betrachtung,
- systematische Bewertung der Varianten. Hierzu mussten einige Ziele noch näher ausformuliert und skalierbar gemacht sowie eine Bewertungsmatrix erstellt werden.

#### Optimierung der Planung

Hierbei wurden in erster Linie die Linienführung verbessert, die Querschnitte optimiert, Eckausrundungen eingefügt und spezielle Methoden bzw. Vorgehensweisen während der Baumaßnahme erarbeitet (z. B. Wurzelbrücken, Stellplätze mit Rasenfugenpflaster). Hierbei ist hervorzuheben, dass während der Baumaßnahme sämtliche Bäume, die bestehen bleiben, einen besonderen Wurzel- und Baumschutz erhalten.

#### Bewertung der Vitalität und der Standzeitperspektive der Bäume und Baufolgeabschätzung

Viele Bestandsbäume weisen teilweise Vorschädigungen aufgrund ihres Alters, der Standortbedingungen und/oder der Klimaveränderung auf. Nach einer ersten Einschätzung durch die Baumfachleute der TBO erfolgte die Erstellung eines Baumgutachtens durch den externen Baumgutachter, Herrn Dr. Herdt. Hierbei ist anzumerken, dass das Gutachten, im Mai 2022 erstellt wurde und somit vor dem trockenen Sommer 2022. Es zeigt die Vitalität und die Standzeitperspektive der Bestandsbäume

Vitalität

- 0
- 1
- 2
- 3

Standzeitperspektive

- > 15 Jahre
- 11 - 15 Jahre
- 6 - 10 Jahre
- 0 - 5 Jahre

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	25.11.2022

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

---

ohne die Betrachtung eines zusätzlichen Stresses durch die Baumaßnahme. Die Einordnung der Bestandsbäume entsprechend der nebenstehenden 4 Kategorien in Bezug auf die Vitalität und der Standzeitperspektive sind in den Plänen der Anlagen 2 und 3 enthalten.

Bedenkt man, dass der Umsetzungshorizont der Baumaßnahme voraussichtlich 3-7 Jahre beträgt (2025-2029), muss davon ausgegangen werden, dass die Bäume mit rotem Ring zum Zeitpunkt des Baus bereits abgängig sind und die Bäume mit orangem Ring nur noch eine Standzeitperspektive von 1-5 Jahren haben. Diese Bewertungen treffen auf 82 von 297 Bewertungen zu.

Daraus folgt, dass die Bäume mit gelbem und grünem Ring besonders zu schützen sind. Die Bäume mit rotem und orangem Ring haben nur noch eine schlechte Standzeitperspektive.

Es ist wichtig, dass vor der Umsetzung der Baumaßnahme die Baufolgeabschätzung auf der Grundlage der aktuellen Standzeitperspektive der Bäume überprüft und aktualisiert wird. Dies soll analog zu anderen Projekten im Rahmen einer Begehung im weiteren Planungsverlauf erfolgen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass es, trotz vieler Nachpflanzungen und einer positiven Baumbilanz in den ersten 5-10 Jahren große Auswirkungen zum einen auf das baumbestandene Straßenbild, als auch auf die Schattenwirkung der Baumkronen in den Bereichen mit Fällungen geben wird und somit auf das Kleinklima.

## Städtebauliche Aspekte/ Klimawandelanpassung

Um das Stadtgebiet an die zunehmende Hitzebelastung, hervorgerufen durch den Klimawandel, anzupassen, wird derzeit das „Klimaanpassungskonzept – Planungsgrundlage Hitze“ für die Stadt Offenburg erarbeitet (vgl. Drucksache 142/22). Das Konzept wird sich in erster Linie an die planenden und bauenden Fachbereiche innerhalb der Stadtverwaltung richten (Stadtplanung, Tiefbau und Verkehr, Grünplanung, Hochbau) und hier Leitlinien für eine klimawandelangepasste Planung mit dem Schwerpunkt Hitze zu formulieren.

Im Rahmen der Bearbeitung des Konzepts wird erkennbar, dass im öffentlichen Straßenraum die Entsiegelung von Flächen und Verschattungen durch Bäume einen maßgeblichen Anteil dazu leisten können, den Effekt der Hitzeentwicklung zu reduzieren und den Aufenthalt in den Sommermonaten für den Fuß- und Radverkehr möglichst angenehm bzw. erträglich zu machen.

Betrachtet man die Varianten für die weiterführenden Untersuchungen zur Planung der Moltkestraße und der Weingartenstraße unter dem Gesichtspunkt ausreichender Verschattung und geringer Versiegelung, kann man feststellen, dass es Varianten gibt (insb. Moltkestraße im Bereich von Ortenberger Straße bis südlich Weingartenstraße, Variante Bordsteinradwege, Parken und neue Bäume; Weingartenstraße im

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 25.11.2022
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Bereich Kulturforum Südseite Variante Bäume und Parken; Weingartenstraße im Bereich zwischen Brachfeldstraße und Hölderlinstraße), die hinsichtlich dieses Aspektes negativ zu bewerten sind. Dies insbesondere deshalb, weil hier Bäume gefällt werden und teilweise zugunsten von Stellplätzen entfallen. Hier ist also zukünftig in den entsprechenden Straßenabschnitten nur wenig oder punktuelle Verschattung durch Bäume möglich und darüber hinaus werden Flächen zusätzlich versiegelt. Auch werden in diesen Planvarianten Bäume gefällt und durch junge Bäume ersetzt, so dass recht lange Straßenabschnitte aufgrund der jungen Bäume für mehrere Jahre nicht oder nur wenig verschattet werden und die Verdunstungsleistung deutlich geringer als im Bestand ist. Das heißt, in diesem Zeitraum ist in bestimmten Straßenabschnitten mit starken Aufheizungen und geringen Abkühlungen im Straßenraum zu rechnen. Hier wäre bei einer vertiefenden Planung zu prüfen, ob einzelne vitale Altbäume in bestimmten Abständen vorerst erhalten bleiben und erst nach und nach ersetzt werden können, wenn die neu gepflanzten Bäume angewachsen sind und eine schattenspendende Krone ausgebildet haben. Der Austausch der Bäume sollte so gestaltet werden, dass sich schattenspendende Bäume und neugepflanzte Bäume abwechseln, um den Aufenthalt für den Fuß- und Radverkehr in den Hitzeperioden erträglich zu gestalten.

Auch ist aus Sicht der Klimawandelanpassung zu hinterfragen, ob die Flächen für Parkplätze entsiegelt werden können, so dass insbesondere zwischen den einzelnen Baumstandorten zusammenhängende entsiegelte Grünflächen entstünden, die die Verdunstung und Versickerung ermöglichen und damit positive Aspekte auf das Kleinklima auslösen. Aus Sicht der Klimaanpassung besteht hier auch bei der Vorzugsvariante noch weiteres Optimierungspotenzial, das in der vertiefenden Planung der Vorzugsvariante ausgeschöpft werden kann.

Es ist vorgesehen, das „Klimaanpassungskonzept – Planungsgrundlage Hitze“ im Herbst den gemeinderätlichen Gremien vorzustellen. Den planenden Disziplinen steht es dann als Grundlage zur klimaangepassten Planung hinsichtlich des Themas Hitze zur Verfügung. Für die weitere Planung der Vorzugsvariante zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur in der Weingarten- und Moltkestraße ist es ebenfalls heranzuziehen.

## Ergebnisse aus der Unfallschwerpunktbetrachtung

Auf dieses Thema wird im Kapitel 4.1.2 gesondert eingegangen.

## Systematik der Bewertungsmatrix

Anhand der vom Gemeinderat beschlossenen Ziele und Prioritäten (vgl. Anlage 1) wurden die Varianten mittels ++ (deutlich besser als die anderen Varianten), + (besser), 0 (ähnlich, mit Vor- und Nachteilen) und - (weniger gut) bewertet. Wichtig hierbei ist zu wissen, dass die Bewertung in erster Linie ein Vergleich zu den anderen Varianten darstellt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 25.11.2022
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Im Detail heißt dies für ausgewählte Ziele:

- Ziel 1: objektive und subjektive Sicherheit in Bezug auf Längsverkehr
  - ++ Bordsteinradweg, objektive und subjektive Sicherheit gegeben
  - + Radfahrstreifen, objektive Sicherheit gegeben, subjektive Sicherheit teilweise
  - Ziel objektive und subjektive Sicherheit in Bezug auf Kreuzungen
  - ++ Rundumgrün, objektive und subjektive Sicherheit gegeben
  - + direktes Linksabbiegen, objektive Sicherheit gegeben, subjektive Sicherheit teilweise
  - 0 indirektes Linksabbiegen, objektive Sicherheit gegeben, subjektive Sicherheit teilweise, weniger als beim direkten Linksabbiegen
- Ziel 4: Schutz Grün/Bäume  
Hier fließen neben der reinen Baumbilanz auch Frage ein, ob zum Großteil die Bestandsbäume beibehalten werden, ob teils Bestandsbäume durch Neupflanzungen mit großem Baumquartier ersetzt werden oder kaum/wenig neue Bäume gepflanzt werden können.

In die Bewertung ist zudem eingegangen, dass ein Baum als Neupflanzung nicht mit einem älteren Bestandsbaum in der Bewertung gleichzusetzen ist, da der Bestandsbaum aktuell viel größer ist und mehr Schatten spendet. Eine Neupflanzung wird erst in 5-10 Jahren den „Nutzen“ eines aktuellen Bestandsbaumes haben. Allerdings wird er dank der dabei geschaffenen sehr guten Standortbedingungen in der Regel vitaler und klimaresistenter sein, und so einen Beitrag zu einem deutlich nachhaltigeren Baumbestand schaffen.

Die Baumbilanz basiert auf der Annahme, dass die Neupflanzungen in dem gleichen Baumabstand (in der Regel 10 m) erfolgen wie im Bestand. Wahrscheinlicher ist, dass künftig die Bäume vor dem Hintergrund der Klimaanpassung dichter gepflanzt werden, damit ein Schattenteppich und nicht nur Schatteninseln entstehen. Somit wird die Baumbilanz günstiger ausfallen. Die Baumart und die Baumabstände werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. Die Anzahl und Lage der Bäume wird entsprechend in der weiteren Planung optimiert. Zum jetzigen Zeitpunkt soll die Vorzugsvariante, die vertiefend untersucht werden soll, festgelegt werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Baumbilanz	Pflanzung	Bewertungs- matrix
positiv bis leicht negativ	Großteil der Bestandsbäume bleiben bestehen	++
deutlich positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>• teils Bestandsbäume, teils Neupflanzung</li> <li>• hauptsächlich Neupflanzung</li> </ul>	++ +
leicht positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>• teils Bestandsbäume, teils Neupflanzung</li> <li>• hauptsächlich Neupflanzung</li> </ul>	+ 0
ausgeglichen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• teils Bestandsbäume, teils Neupflanzung</li> <li>• hauptsächlich Neupflanzung</li> </ul>	0 0
leicht negativ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• teils Bestandsbäume, teils Neupflanzung</li> <li>• hauptsächlich Neupflanzung</li> </ul>	0 -
deutlich negativ		-

- Ziel 5: Verkehrsfluss  
Hier muss beachtet werden, dass das Ein- und Ausparken den Verkehrsfluss stört.
  - + Der Verkehrsfluss ist besser als im Bestand/ bei anderen Varianten.
  - 0 Der Verkehrsfluss ist vergleichbar mit dem Bestand/ anderen Varianten.
  - Der Verkehrsfluss ist schlechter als im Bestand/ bei anderen Varianten.
  
- Ziel 6: Erhalt der Parkerreichbarkeit der Geschäfte  
Bei sämtlichen Varianten ist die Erreichbarkeit der Geschäfte entweder über die privaten Stellplätze der Geschäfte oder durch Parkmöglichkeiten im Seitenraum der angrenzenden Straßen weitestgehend gewährleistet. Deshalb wurde bei diesem Ziel untergeordnet die Parkbilanz der öffentlichen Stellplätze in die Bewertung einbezogen.
  - 0 Parkerreichbarkeit der Geschäfte erhalten und Anzahl der öffentlichen Stellplätze leicht schlechter als im Bestand
  - Parkerreichbarkeit der Geschäfte erhalten und Anzahl der öffentlichen Stellplätze deutlich schlechter als im Bestand

Neben der Bewertung (++, +, 0 und -) der Varianten darf die Priorität der Ziele nicht aus dem Auge verloren werden. Deshalb wurde neben dem Zählen der Plus und Minus hinsichtlich der Priorität auch eine Gewichtung vorgenommen (für Priorität 1: Faktor 6, für Priorität 2: Faktor 5, ...) erfasst.

Neben dem Wert „Gesamt mit Gewichtung“ wurde auch ein Wert „Gesamt ohne Gewichtung“ ermittelt. Somit ist leicht nachvollziehbar, welche Bedeutung die Priorisierung bei den einzelnen Variantenbewertungen einnimmt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 25.11.2022
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Sämtliche Ergebnisse wurden zusammengetragen, die bestehenden beiden grundsätzlichen Varianten überarbeitet und neue Varianten erstellt. Es entstanden die in der Anlage 2 und 3 dargestellten Variantenvorschläge.

## 4. Variantendiskussion, Bewertung, Vorzugsvariante

Im folgenden Kapitel werden zunächst für die Moltkestraße dann für die Weingartenstraße die wesentlichen Merkmale bzw. Unterschiede der Varianten dargestellt. Eine ausführliche Aufstellung der Baum- und Parkplatzbilanz ist in der Anlage 4 enthalten. Es folgt eine Bewertung mittels Matrix anhand der vom Gemeinderat beschlossenen Ziele und Prioritäten. Hieraus leitet sich eine Vorzugsvariante ab.

### 4.1 Moltkestraße

Anlage 2 zeigt die jeweiligen Vorzugsvarianten im Gesamtplan sowie als Einzelpläne die jeweiligen Alternativen in den Abschnitten.

#### 4.1.1 Moltkestraße von Ortenberger Straße bis südlich Weingartenstraße

In diesem Bereich wurden zahlreiche Varianten erarbeitet, von denen 2 Stück die meisten Vorteile aufweisen. Bei beiden Varianten ist eine zusätzliche Querungsmöglichkeit auf der Höhe der Einmündung Tannweg vorgesehen.

##### Variante: Bordsteinradwege und Bestandsbäume (Vorzugsvariante)

Es sind zwei 2 m breite Bordsteinradwege (plus jeweils 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn) vorgesehen. Die Verkehrsarten (Kfz, Rad und Fuß) sind getrennt. Fast alle Bäume können stehen bleiben. Auf das öffentliche Parken muss aufgrund des Platzmangels verzichtet werden. Dafür sind die Geh- und Radwege dem starken Fuß- und Radverkehrsaufkommen angemessen breit ausgebildet.

Von den 25 Bestandsbäumen haben 2 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 1 Baum wird gefällt und 22 Bäume bleiben stehen. Die Baumbilanz beträgt somit minus 3. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 45.

##### Variante: Bordsteinradwege, Parken und neue Bäume (Alternativvariante)

Bei dieser Variante wurde versucht, beidseitig das öffentliche Parken zuzulassen. Es müssen alle Bestandsbäume gefällt werden. Die Bäume sind stadtbildprägend und großteils vital. Der Verlust zugunsten der Parkplätze ist aus städtebaulicher Sicht wie auch Gründen der Klimawandelanpassung nicht zu vertreten. Die Bäume würden durch neue Baumquartiere, die das Parken optimieren (2 x Parken + 1 Baum, anstatt heute 1 x Parken + 1 Baum), ersetzt werden. Es bleibt Platz für 2 Bordsteinradwege, die von den Parkständen mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m abgetrennt sind. Die Breiten der Geh- und Radwege sind zum Wohl des Parkens recht schmal gehalten.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Von den 25 Bestandsbäumen haben 2 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 23 Bäume werden gefällt und 23 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit minus 2. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 7.

## Bewertung der Varianten

Planungsziele	Priorität (Gewichtung)	Bordsteinradwege und Bestands- bäume (gewichtet)	Bordsteinradwege, Parken und neue Bäume (gewichtet)
obj.+subj. Sicherheit	1 (6)	++ (12)	++ (12)
Trennung Verkehrsarten	2 (5)	+ (5)	+ (5)
Vernetzung & Querung Fuß/Rad	3 (4)	+ (4)	+ (4)
Schutz Grün/Bäume/Klimawandelanpassung	4 (3)	++ (6)	- (-3)
Verkehrsfluss (Kfz)	5 (2)	+ (2)	0 (0)
Parkerreichbarkeit	6 (1)	- (-1)	0 (0)
<b>Gesamt mit Gewichtung</b>		<b>28</b>	<b>18</b>
Gesamt ohne Gewichtung		<b>6</b>	<b>3</b>

Somit ergibt sich die Variante „**Bordsteinradwege und Bestandsbäume**“ als Vorzugsvariante.

### 4.1.2 Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße

Der Verkehrsausschuss nahm in seiner Sitzung am 25.01.2023 (Drucksache-Nr. 195/22) die Notwendigkeit einer getrennten Signalisierung der Linksabbiegeströme am Knotenpunkt Moltkestraße/Weingartenstraße aufgrund der Unfallhäufung zur Kenntnis. In der gleichen Sitzung sprach sich der Verkehrsausschuss für eine Steuerung mit Beibehaltung von Rundum-Grün, zumindest bis zur Umplanung der Radachsen Moltkestraße und Weingartenstraße, aus. Eine geringere Qualitätsstufe bei der Leistungsfähigkeit des Knotens und eine längere Umlaufzeit wurde ausdrücklich in Kauf genommen.

An den Randbedingungen hat sich seit der Verkehrsausschussberatung nichts verändert.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 25.11.2022
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

In diesem Bereich wurden zahlreiche Varianten erarbeitet, von denen 3 Stück die meisten Vorteile aufweisen.

## Variante: Rundum-Grün (Vorzugsvariante)

Ähnlich wie im Bestand wurde eine Variante mit Fußgänger- und Radfahrer-Rundum-Grün entwickelt. Aufgrund der Notwendigkeit der getrennten Signalisierung der Linksabbiegeströme aufgrund der Unfallhäufung wird sich im Vergleich zur Bestands-signalisierung eine geringere Qualitätsstufe bei der Leistungsfähigkeit des Knotens und eine längere Umlaufzeit einstellen, was in der Ausschusssitzung am 25.01.2023 ausdrücklich in Kauf genommen wurde.

Von den 8 Bestandsbäumen hat 1 Baum unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 6 Bäume werden gefällt und 1 Baum kann stehen bleiben. Die Baumbilanz beträgt somit minus 7. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 4.

## Variante: direktes Linksabbiegen (Alternativvariante)

Beim direkten Linksabbiegen ordnet sich der Radverkehr auf die Linksabbiegespur ein. Die Linksabbiegespur teilt sich in eine Spur für den Kfz-Verkehr und eine Spur für den Radverkehr (Schutzstreifen) auf. Die vorgezogenen Radspuren können auch vor der Kfz-Spur aufgeweitet werden (vgl. Zauberflötebrücke). Der Radverkehr biegt zusammen mit dem Kfz-Verkehr links ab.

Von den 8 Bestandsbäumen hat 1 Baum unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 7 Bäume werden gefällt und 1 Baum wird nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit minus 7. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 4.

## Variante: indirektes Linksabbiegen (Alternativvariante)

Beim indirekten Linksabbiegen überquert der Radverkehr zunächst die Querstraße und stellt sich dann so auf, dass er mit dem Verkehrsstrom aus der Querstraße bei der nächsten Grünphase quert.

Von den 8 Bestandsbäumen hat 1 Baum unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 7 Bäume werden gefällt und 7 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit minus 1. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 4.

Einschub: Es wurde auch die Variante geschützte Kreuzung“ untersucht. Da sie aus Platzgründen nicht realisierbar ist, wird sie nicht gezeigt. Details hierzu sind in der Anlage 5 Themenfeld Knotenpunkte Unterpunkt 5 sowie Anlage 6 zu entnehmen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

## Bewertung der Varianten

Planungsziele	Priorität (Gewichtung)	Rundum- Grün (gewichtet)	direktes Links- abbiegen (gewichtet)	indirektes Linksabbiegen (gewichtet)
obj.+subj. Sicherheit	1 (6)	++ (12)	+ (6)	0 (0)
Trennung Verkehrsarten	2 (5)	+ (5)	+ (5)	+ (5)
Vernetzung & Querung Fuß/Rad	3 (4)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Schutz Grün/Bäume/Klimawandelanpassung	4 (3)	- (-3)	- (-3)	0 (0)
Verkehrsfluss (Kfz)	5 (2)	- (-2)	0 (0)	0 (0)
Parkerreichbarkeit	6 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
<b>Gesamt mit Gewichtung</b>		<b>12</b>	<b>8</b>	<b>5</b>
Gesamt ohne Gewichtung		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Somit ergibt sich die Variante „**Rundumgrün**“ als Vorzugsvariante.

### 4.1.3 Moltkestraße von nördlich Weingartenstraße bis südlich Zeller Straße

In diesem Bereich wurden 2 Varianten erarbeitet. Bei beiden Varianten wurde eine zusätzliche Querungshilfe nördlich der Einmündung Turnhallestraße vorgesehen.

#### Variante: Bordsteinradwege (Vorzugsvariante)

Es sind zwei 2 m breite Bordsteinradwege (plus jeweils 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn) vorgesehen. Die Verkehrsarten (Kfz, Rad und Fuß) sind getrennt. Von den 20 Bestandsbäumen haben 3 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 16 Bäume werden gefällt, 3 Bäume bleiben stehen, 30 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit plus 13. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 9.

#### Variante: Radfahrstreifen (Alternativvariante)

Es sind zwei Radfahrstreifen (Regelbreite 1,85 m) vorgesehen. Die Verkehrsarten (Kfz, Rad und Fuß) sind getrennt. Bei den Einmündungen Friedenstraße und Turnhallestraße wurden aufgeweitete Fahrspuren (im Gegensatz zu separaten Linksabbiegespuren) zum Schutz der Bäume vorgesehen. Dies birgt in Verbindung mit Radfahrstreifen die Gefahr, dass der Radfahrstreifen im Fall eines wartenden abbiegenden Kfz von dem geradeaus fahrenden Kfz regelwidrig mitbenutzt wird.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Von den 20 Bestandsbäumen haben 3 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 6 Bäume werden gefällt, 13 Bäume bleiben stehen, 18 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit plus 11. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 9.

## Bewertung der Varianten

Planungsziele	Priorität (Gewichtung)	Bordsteinradwege (gewichtet)	Radfahrstreifen (gewichtet)
<b>obj.+subj. Sicherheit</b>	1 (6)	++ (12)	+ (6)
<b>Trennung Verkehrsarten</b>	2 (5)	+ (5)	+ (5)
<b>Vernetzung &amp; Querung Fuß/Rad</b>	3 (4)	+ (4)	+ (4)
<b>Schutz Grün/Bäume/ Klimawandelanpassung</b>	4 (3)	+ (3)	++ (6)
<b>Verkehrsfluss (Kfz)</b>	5 (2)	+ (2)	+ (2)
<b>Parkerreichbarkeit</b>	6 (1)	- (-1)	- (-1)
<b>Gesamt mit Gewichtung</b>		25	22
Gesamt ohne Gewichtung		5	5

Somit ergibt sich die Variante „**Bordsteinradweg**“ als Vorzugsvariante.

### 4.1.4 Kreuzung Moltkestraße/Zeller Straße

Die Kreuzung Moltkestraße /Zeller Straße ähnelt vom Aufbau her der Kreuzung Moltkestraße /Weingartenstraße. Die Kreuzung wird im Bestand ebenso mittels Rundum-Grün für Fuß- und Radverkehr signalisiert. Die Nutzergruppen im Fuß- und Radverkehr verschieben sich bei der Zeller Straße etwas mehr in Richtung Schülerinnen und Schüler aufgrund der Nähe des Schillergymnasiums und der Gewerbeschule. Die Unfallstatistik weist keinen Unfallschwerpunkt auf.

Die Diskussion über die Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße, die im Verkehrsausschuss am 25.01.2023 (Drucksache-Nr. 195/22) geführt wurde, kann in ihren Grundzügen auf die Kreuzung Moltkestraße/Zeller Straße übertragen werden. Allerdings besteht hier nicht die Notwendigkeit einer getrennten Signalisierung der Linksabbiegeströme.

Vergleichbar mit der Kreuzung im Süden wurden auch hier zahlreiche Varianten erarbeitet, von denen 2 Stück die meisten Vorteile aufweisen. Die Variante indirektes Linksabbiegen wurde aufgrund der Nähe zu den beiden Schulen Schillergymnasium und Gewerbliche Schulen verworfen. Die Gefahr von Rotlichtquerungen wurde hier als zu groß eingestuft.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Je nachdem, welche Variante vertiefend als Vorzugsvariante untersucht werden soll, muss der Übergang in die westliche Zeller Straße (Tempo 30-Zone, Regelfall Radverkehr auf Fahrbahn) angepasst werden.

## Variante: Rundum-Grün (Vorzugsvariante)

Ähnlich wie im Bestand wurde eine Variante mit Fußgänger- und Radfahrer-Rundum-Grün entwickelt.

Von den 11 Bestandsbäumen haben 2 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 5 Bäume werden gefällt, 4 Bäume bleiben stehen und 8 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit plus 1. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 4.

## Variante: direktes Linksabbiegen (Alternativvariante)

Beim direkten Linksabbiegen ordnet sich der Radverkehr auf die Linksabbiegespur ein. Die Linksabbiegespur teilt sich in eine Spur für den Kfz-Verkehr und eine Spur für den Radverkehr (Schutzstreifen) auf. Die vorgezogenen Radspuren können auch vor der Kfz-Spur aufgeweitet werden (vgl. Zauberflötebrücke). Der Radverkehr biegt zusammen mit dem Kfz-Verkehr links ab.

Von den 11 Bestandsbäumen haben 2 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 2 Bäume werden gefällt, 7 Bäume bleiben stehen und 5 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit plus 1. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 4.

Einschub: Es wurde auch die Variante „geschützte Kreuzung“ untersucht. Da sie aus Platzgründen nicht realisierbar ist, soll sie nicht gezeigt werden. Details hierzu sind in der Anlage 5 Themenfeld Knotenpunkte Unterpunkt 5 sowie Anlage 6 zu entnehmen.

## Bewertung der Varianten

Planungsziele	Priorität (Gewichtung)	Rundum-Grün (gewichtet)	direktes Linksabbiegen (gewichtet)
<b>obj.+subj. Sicherheit</b>	1 (6)	++ (12)	+ (6)
<b>Trennung Verkehrsarten</b>	2 (5)	+ (5)	+ (5)
<b>Vernetzung &amp; Querung Fuß/Rad</b>	3 (4)	0 (0)	0 (0)
<b>Schutz Grün/Bäume/ Klimawandelanpassung</b>	4 (3)	+ (3)	+ (3)
<b>Verkehrsfluss (Kfz)</b>	5 (2)	- (-2)	0 (0)
<b>Parkerreichbarkeit</b>	6 (1)	0 (0)	0 (0)
<b>Gesamt mit Gewichtung</b>		18	14
Gesamt ohne Gewichtung		3	3

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Somit ergibt sich die Variante „**Rundumgrün**“ als Vorzugsvariante.

## 4.1.5 Moltkestraße von nördlich Zeller Straße bis beschränkte Klinikumzufahrt

In diesem Bereich wurden 2 Varianten erarbeitet.

### Variante: Bordsteinradweg (Vorzugsvariante)

Es sind zwei 2 m breite Bordsteinradwege (plus jeweils 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn) vorgesehen. Die Verkehrsarten (Kfz, Rad und Fuß) sind getrennt. Von den 50 Bestandsbäumen haben 15 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 2 Bäume werden gefällt, 33 Bäume bleiben stehen, 28 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit plus 11. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 10.

### Variante: Radfahrstreifen (Alternativvariante)

Es sind zwei mit 2 m komfortabel breite Radfahrstreifen (Regelbreite 1,85 m) vorgesehen. Zum ruhenden Verkehr, der sich jeweils rechts neben dem Radfahrstreifen befindet und somit den Radfahrstreifen queren muss, ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m angeordnet. Die Verkehrsarten (Kfz, Rad und Fuß) sind getrennt. Von den 50 Bestandsbäumen haben 15 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 14 Bäume werden gefällt, 21 Bäume bleiben stehen, 40 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit plus 11. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt plus 1.

### Bewertung der Varianten

Planungsziele	Priorität (Gewichtung)	Bordsteinradwege (gewichtet)	Radfahrstreifen (gewichtet)
<b>obj.+subj. Sicherheit</b>	1 (6)	++ (12)	+ (6)
<b>Trennung Verkehrsarten</b>	2 (5)	+ (5)	+ (5)
<b>Vernetzung &amp; Querung Fuß/Rad</b>	3 (4)	+ (4)	+ (4)
<b>Schutz Grün/Bäume/ Klimawandelanpassung</b>	4 (3)	++ (6)	+ (3)
<b>Verkehrsfluss (Kfz)</b>	5 (2)	+ (2)	- (-2)
<b>Parkerreichbarkeit</b>	6 (1)	- (-1)	+ (1)
<b>Gesamt mit Gewichtung</b>		28	17
Gesamt ohne Gewichtung		6	4

Somit ergibt sich die Variante „**Bordsteinradweg**“ als Vorzugsvariante.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 25.11.2022
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

## 4.1.6 Moltkestr. von nördlich beschränkte Klinikumzufahrt bis Durbacher Str.

Aufgrund der komfortablen Platzverhältnisse bietet sich die Variante mit 2 m breiten Bordsteinradwegen (plus jeweils 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn) und Erhalt der Bäume an. Der Gehweg auf der Westseite jenseits der Platanen soll zum Schutz der Bäume weiterhin unbefestigt bleiben.

Von den 69 Bestandsbäumen haben 2 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 2 Bäume werden gefällt, 65 Bäume bleiben stehen, 7 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit plus 5. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 16.

## 4.2 Weingartenstraße

Anlage 3 zeigt die jeweiligen Vorzugsvarianten im Gesamtplan sowie als Einzelpläne die jeweiligen Alternativen in den Abschnitten.

### 4.2.1 Weingartenstraße von Ortenberger Straße bis östlich Friedrichstraße

Auf der Nordseite der Weingartenstraße hat die Stadt auf Höhe des Arbeitsamts einen Geländestreifen von 1,80 m Breite erworben. Damit konnten drei sichere Knotenpunktführungen erarbeitet werden. Im Bereich der Hausnummern 7 und 9 (Nordseite) bzw. 4 und 6 (Südseite) weist die Weingartenstraße eine Engstelle auf. Aufgrund der bestehenden Gebäude bzw. des Privatbesitzes konnte kein durchgehender Grunderwerb getätigt werden.

Für die drei Varianten gilt: In diesem Abschnitt befinden sich 3 Bäume. 2 Bäume auf dem Gelände des Arbeitsamtes werden durch Neupflanzungen ersetzt. Parken ist in diesem Bereich nicht zulässig.

#### Variante: getrennte Signalisierung und gemeinsamer Geh- und Radweg (Vorzugsvariante)

Diese Variante ähnelt im Kreuzungsbereich dem Bestand. Auf der Nordseite fährt der geradeaus und rechtsabbiegende Radverkehr auf einem Radweg rechts neben dem Kfz-Rechtsabbiegestreifen und wird getrennt von dem Kfz-Rechtsabbieger signalisiert. Auf der Südseite bleibt nur Platz für einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Die Trennung der Verkehrsarten zwischen Rad- und Fußverkehr kann somit auf der Südseite nicht abgebildet werden. Die Sichtverhältnisse für die zwei Grundstückszufahrten, die in diesem Bereich regelmäßig benutzt werden, sind durch den gemeinsamen Geh- und Radweg schlechter.

Auch bei der Engstelle (Hausnummern 7 und 9 auf der Nordseite bzw. 4 und 6 auf der Südseite) sind auf einer Länge von ca. 40 m gemeinsame Geh- und Radwege mit einer Breite von jeweils 3,55 m vorgesehen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

## Variante: getrennte Signalisierung und Radfahrstreifen (Alternativvariante)

Diese Variante ähnelt hinsichtlich der Signalisierung der obigen Variante. Der geradeaus und rechtsabbiegende Radverkehr fährt allerdings auf einem Radfahrstreifen (nicht Bordsteinradweg) rechts neben dem Kfz-Rechtsabbiegestreifen und wird getrennt von dem Kfz-Rechtsabbieger signalisiert. Die Trennung der Verkehrsarten wird somit für alle Verkehrsarten abgebildet. An der Engstelle (Hausnummern 7 und 9 auf der Nordseite bzw. 4 und 6 auf der Südseite) sind auf einer Länge von ca. 40 m für beide Richtungen überbreite Radschutzstreifen (Breite 1,90 m bzw. 2 m; im Vergleich Durbacher Straße 1,25 m) vorgesehen. Die Kfz-Kernfahrbahn wurde auf 5,50 m (ansonsten 6,20 m) verschmälert. Für diesen relativ kurzen Bereich (ca. 40 m) ist dies vertretbar.

## Variante: Fahrradweiche (Alternativvariante)

Diese Variante ist eine typische Radverkehrsführung für signalisierte Knoten, so wie sie derzeit in den Richtlinien zu finden ist. Der geradeaus fahrende Radfahrende erhält einen Radfahrstreifen. Der rechtsabbiegende Radverkehr wird an der Stelle der Trennung vom Geradeausverkehr nach rechts mittels Radfahrstreifen geführt. Die Aufteilung (Weiche) wird flächig farbig markiert, so dass der Kfz-Verkehr optisch auf den Radverkehr aufmerksam wird. Die Trennung der Verkehrsarten wird somit für alle Verkehrsarten abgebildet. An der Engstelle (Hausnummern 7 und 9 auf der Nordseite bzw. 4 und 6 auf der Südseite) sind auf einer Länge von ca. 40 m für beide Richtungen überbreite Radschutzstreifen (Breite 1,90 m bzw. 2 m; im Vergleich Durbacher Straße 1,25 m) vorgesehen. Die Kfz-Spuren wurden auf 2,75 m verschmälert. Für diesen relativ kurzen Bereich (ca. 40 m) ist dies vertretbar.

## Bewertung der Varianten

Planungsziele	Priorität (Gewichtung)	Getrennte Signalisierung und gem. Geh- und Radweg (gewichtet)	Getrennte Signalisierung und Radfahr- streifen (gewichtet)	Fahrrad- Weiche (gewichtet)
<b>obj.+subj. Sicherheit</b>	1 (6)	++ (12)	+ (6)	+ (6)
<b>Trennung Verkehrsarten</b>	2 (5)	0 (0)	+ (5)	+ (5)
<b>Vernetzung &amp; Querung Fuß/Rad</b>	3 (4)	+ (4)	+ (4)	+ (4)
<b>Schutz Grün/Bäume/ Klimawandelanpassung</b>	4 (3)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
<b>Verkehrsfluss (Kfz)</b>	5 (2)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
<b>Parkerreichbarkeit</b>	6 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
<b>Gesamt mit Gewichtung</b>		16	15	15
Gesamt ohne Gewichtung		3	3	3

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Somit ergibt sich die Variante „**Getrennte Signalisierung und gemeinsamer Geh- und Radweg**“ als Vorzugsvariante.

## 4.2.2 Weingartenstraße von östlich Friedrichstraße bis westlich Kreuzung Moltkestraße

Auch dieser Bereich ist von sehr großen Platzmangel in Bezug auf die zahlreichen Nutzungsansprüche geprägt. Im Gegensatz zu dem Bereich vor dem Arbeitsamt kann hier kein Grunderwerb getätigt werden.

In diesem Bereich wurden 2 Varianten erarbeitet.

### Variante: Fußgängerrampel (Vorzugsvariante)

In dieser Variante wurde die heutige Querungshilfe durch eine Fußgängerrampel ersetzt. Somit ist ein Radweg auf der Nordseite (ohne Unterbrechung für die Haltestelle und Aufstellfläche für die Fahrgäste) und ein Radweg auf der Südseite (mit Unterbrechung für die Haltestelle und Aufstellfläche für die Fahrgäste) möglich. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 16.

### Variante: Querungshilfe (Alternativvariante)

Diese Variante beinhaltet wie im Bestand eine Querungshilfe. Der Radweg auf der Nordseite auf der Höhe der Querungshilfe aus Platzgründen auf einen Radfahrstreifen reduziert. Auf der Südseite kann ebenso aus Platzgründen nur ein Radfahrstreifen, der von der Haltestelle unterbrochen wird, angeboten werden.

Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 17.

### Bewertung der Varianten

Planungsziele	Priorität (Gewichtung)	Fußgängerrampel (gewichtet)	Querungshilfe (gewichtet)
<b>obj.+subj. Sicherheit</b>	1 (6)	++ (12)	+ (6)
<b>Trennung Verkehrsarten</b>	2 (5)	+ (5)	+ (5)
<b>Vernetzung &amp; Querung Fuß/Rad</b>	3 (4)	+ (4)	+ (4)
<b>Schutz Grün/Bäume/ Klimawandelanpassung</b>	4 (3)	0 (0)	- (-1)
<b>Verkehrsfluss (Kfz)</b>	5 (2)	+ (2)	+ (2)
<b>Parkerreichbarkeit</b>	6 (1)	- (-1)	- (-1)
<b>Gesamt mit Gewichtung</b>		22	15
Gesamt ohne Gewichtung		4	2

Somit ergibt sich die Variante „**Fußgängerrampel**“ als Vorzugsvariante.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

## 4.2.3 Kreuzung Weingartenstraße/Moltkestraße

Diese Kreuzung wurde bereits im Kapitel 4.1.2 behandelt (direktes und indirektes Linksabbiegen, sowie Rundum-Grün). Die Argumente für die Moltkestraße gelten sinngemäß auch für die Weingartenstraße. In Bezug auf die Baum- und Parkbilanz in der Weingartenstraße unterscheiden sich die Varianten nicht wesentlich. Die Variante Rundum-Grün hat eine leicht schlechtere Baumbilanz. Alle Bilanzen könnten erhöht werden, wenn entlang des Kulturforums weitere Bäume gepflanzt werden. Hier unterscheiden sich die Varianten nicht.

### Bewertung der Varianten

Planungsziele	Priorität (Gewichtung)	Rundum- Grün (gewichtet)	direktes Links- abbiegen (gewichtet)	indirektes Linksabbiegen (gewichtet)
obj.+subj. Sicherheit	1 (6)	++ (12)	+ (6)	0 (0)
Trennung Verkehrsarten	2 (5)	+ (5)	+ (5)	+ (5)
Vernetzung & Querung Fuß/Rad	3 (4)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Schutz Grün/Bäume/ Klimawandelanpassung	4 (3)	- (-3)	0 (0)	0 (0)
Verkehrsfluss (Kfz)	5 (2)	- (-2)	0 (0)	0 (0)
Parkerreichbarkeit	6 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
<b>Gesamt mit Gewichtung</b>		12	11	5
Gesamt ohne Gewichtung		1	2	1

Somit ergibt sich unter Berücksichtigung der Gewichtung knapp die Variante „Rundum-Grün“ als Vorzugsvariante.

## 4.2.4 Weingartenstraße Bereich Kulturforum

Dieser Abschnitt ist von engen Platzverhältnissen geprägt. Die stadtbildprägende dreireihige Baumallee soll in jedem Fall beibehalten werden. Sämtliche Bäume befinden sich auf der Südseite, einer straßenzugewandten inneren Reihe, die im Bestand durch Längsparkstände unterbrochen ist, einer mittleren Reihe, die südlich des Geh- und Radwegs steht, und einer Baumreihe in Richtung Kulturforum, die durch Schrägstellplätze unterbrochen wird.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 25.11.2022
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Die Baumreihe zum Kulturforum, die von Schrägstellplätzen unterbrochen wird, ist nicht von der Planung betroffen. Auch die vorhandenen nicht bewirtschafteten 32 Stellplätze (Parkscheinregelung 1,5 Stunden von 9-17 Uhr) werden nicht überplant.

Bei der mittleren Baumreihe können alle Bäume erhalten bleiben. Sie werden, sobald sie abgängig sind, durch Neupflanzungen mit einem artgerecht großen Wurzelsubstrat ersetzt. Zu diesem Zeitpunkt wird der Baumstandort um 50 cm in Richtung Kulturforum versetzt. In der Zwischenzeit, bis alle Bäume nach und nach neu gepflanzt wurden, mäandriert der äußeren Rand des Gehwegs etwas, was in der Abwägung zu einer sofortigen Fällung als sinnvoll bewertet wird.

Bei der inneren Baumreihe (straßenseitig) haben 10 von den 19 Bäume eine schlechte Standzeitprognose, zwei Baumbeete sind bereits leer. Um auf der Nordseite einen Gehweg und einen Radfahrstreifen (oder gemeinsamen Geh- und Radweg) anlegen zu können, muss die Fahrbahn um 0,50 m nach Süden verschoben werden. Dies bedeutet, dass die Baumbeete auf der Südseite um 0,50 m verschmälert werden, was die Bäume nicht vertragen werden. Sie haben bereits heute viel zu wenig Wurzelsubstrat, was man unter anderem daran erkennt, dass so viele Bäume eine schlechte Standzeitperspektive haben. Es ist sinnvoller, die Bestandsbäume zu entnehmen und neue Bäume mit richtig großen Baumbeeten zu pflanzen. Wenn ohnehin alle Bäume in der inneren Reihe entnommen werden müssen, liegt es nahe, das Parken (heute nur 1,80 m breit, Mindestmaß 2 m) und die Baumstandorte neu zu sortieren.

Hierbei gibt es 2 Möglichkeiten für die Südseite, die sich nur bezüglich der inneren Baumreihe unterscheiden. Der übrige südliche Straßenquerschnitt ist vergleichbar mit dem Bestand.

## Südseite Variante: zusammenhängendes Baumquartier (Vorzugsvariante)

Bei dieser Variante ist ein zusammenhängendes Baumquartier (ohne Längsstellplätze) für die innere Baumreihe vorgesehen. Dadurch wird eine zusammenhängende entsiegelte Grünfläche geschaffen, die durch ein hohes Maß an Verdunstungs- und Versickerungsmöglichkeiten gerade für die kleinklimatische Situation in den Hitzeperioden für den Fuß- und Radverkehr optimal ist. Die angrenzenden Schrägparkplätze auf dem Grundstück des Kulturforums bieten hier weiterhin Parkraum in der unmittelbaren Nähe.

Von den 19 Bestandsbäumen haben 10 Baum unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 9 Bäume werden gefällt, 19 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz ist somit ausgeglichen. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 14.

## Südseite Variante: Bäume und Parken (Alternativvariante)

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Bei dieser Variante folgt jeweils ein Längsstellplatz (Breite 2 m) einem Baumquartier. Es wurde darauf geachtet, dass der Sicherheitstrennstreifen vom Parken zum Radweg eingehalten wird. Die neuen Bäume erhalten ein ausreichend großes Baumquartier.

Von den 19 Bestandsbäumen haben 10 Baum unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 9 Bäume werden gefällt, 13 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit minus 6. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 4.

## Bewertung der Varianten

Planungsziele	Priorität (Gewichtung)	Südseite: Zusammenhängendes Baumquartier (gewichtet)	Südseite: Bäume und Parken (gewichtet)
<b>obj.+subj. Sicherheit</b>	1 (6)	+ (6)	+ (6)
<b>Trennung Verkehrsarten</b>	2 (5)	+ (5)	+ (5)
<b>Vernetzung &amp; Querung Fuß/Rad</b>	3 (4)	+ (4)	+ (4)
<b>Schutz Grün/Bäume/ Klimawandelanpassung</b>	4 (3)	0 (0)	- (-3)
<b>Verkehrsfluss (Kfz)</b>	5 (2)	0 (0)	- (-2)
<b>Parkerreichbarkeit</b>	6 (1)	- (-1)	- (-1)
<b>Gesamt mit Gewichtung</b>		14	9
Gesamt ohne Gewichtung		2	0

Somit ergibt sich auf der Südseite die Variante „**zusammenhängendes Baumquartier**“ als Vorzugsvariante.

Für die Nordseite wurden 2 Varianten ausgearbeitet, die sich in Bezug der Baum- und Parkbilanz nicht unterscheiden.

### Nordseite Variante: gemeinsamer Geh- und Radweg (Vorzugsvariante)

Die zur Verfügung stehenden 4 m Breite werden für einen gemeinsamen Geh- und Radweg (3,50 m breit) mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m zur Fahrbahn genutzt. Die Trennung der Verkehrsart Rad und Fuß kann nicht dargestellt werden. An den zahlreichen Hauszugängen könnte es zu Konflikten zwischen Radfahrenden und aus dem Haus kommenden Personen kommen, ebenso bei den Grundstückszufahrten.

### Nordseite Variante: Radfahrstreifen (Alternativvariante)

Es ist ein 2 m breiter Radfahrstreifen und ein ebenso breiter Gehweg vorgesehen. Die Trennung der Verkehrsarten Rad und Fuß ist gegeben.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
25.11.2022

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Über den gesamten Querschnitt und für alle Varianten gilt: Von den insgesamt 44 Bäumen haben 18 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 12 Bäume werden gefällt, 14 Bäume bleiben stehen, 24 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit minus 6. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze beträgt minus 4.

Planungsziele	Priorität (Gewichtung)	Nordseite: gemeinsamer Geh- und Radweg (gewichtet)	Nordseite: Radfahrstreifen (gewichtet)
<b>obj.+subj. Sicherheit</b>	1 (6)	++ (12)	+ (6)
<b>Trennung Verkehrsarten</b>	2 (5)	0 (0)	+ (5)
<b>Vernetzung &amp; Querung Fuß/Rad</b>	3 (4)	+ (4)	+ (4)
<b>Schutz Grün/Bäume/ Klimawandelanpassung</b>	4 (3)	0 (0)	0 (0)
<b>Verkehrsfluss (Kfz)</b>	5 (2)	- (-2)	- (-2)
<b>Parkerreichbarkeit</b>	6 (1)	- (-1)	- (-1)
<b>Gesamt mit Gewichtung</b>		13	12
Gesamt ohne Gewichtung		1	1

Somit ergibt sich die Variante „**gemeinsamer Geh- und Radweg**“ als Vorzugsvariante.

## 4.2.5 Weingartenstraße von Brachfeldstraße bis St.-Joseph-Straße

Für diesen Bereich wurden zahlreiche Varianten erarbeitet: Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen – jeweils in verschiedenen Kombinationen je Richtung – gemeinsame und gegenläufige Radwegführung, mit/ohne Parken, Parken neben/zwischen Bäume. Keine der Varianten, bei der der Baumerhalt priorisiert wurde, war aus Verkehrssicherheitsgründen akzeptabel. Dies hängt hauptsächlich daran, dass die Bestandsbäume aufgrund der damals viel zu klein dimensionierten Baumquartiere in der Zwischenzeit sehr flach und nicht in die Tiefe gewurzelt haben (Wurzelaufbrüche im heutigen Radweg- und Gehwegbereich). Sobald Baumaßnahmen im Wurzelbereich durchgeführt werden, werden auch bei Handgrabungen oder bei Grabungen mit einem Saugbagger wichtige Wurzeln (u.a. Kleinwurzeln, die primär für die Nährstoffaufnahme zuständig sind) beschädigt, so dass die Standzeitperspektive der Bäume deutlich verringert wird. Von den 25 Bestandsbäumen (8 Baumstandorte sind leer) haben bereits heute 14 Bäume eine schlechte Standzeitperspektive.

In der Gesamtabwägung ist Stand heute das Entnehmen aller Bäume und eine gesamthafte Neuordnung des Straßenquerschnitts mit ausreichend dimensionierten Baumquartieren inkl. großen Wurzelsubstraten zu bevorzugen. Vor der Umsetzung der Baumaßnahme wird die Baufolgeabschätzung auf der Grundlage der aktuellen

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 25.11.2022
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

Standzeitperspektive der Bäume nochmal im Rahmen einer Begehung überprüft und aktualisiert.

Die erarbeitete Variante weist beidseitig Radwege mit Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m zur Fahrbahn bzw. 0,75 m zum Parken auf. Die Fahrbahnbreite ist wie in den angrenzenden Bereichen mit 6,20 m vorgesehen. Der Baumstreifen (2,25 m – 2,45 m) wird durch Längsparkstände unterbrochen.

Von den insgesamt 25 Bäumen haben 14 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 8 Baumstandorte sind bereits leer, 11 Bäume werden gefällt, 29 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit plus 4. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze ist ausgeglichen.

#### 4.2.6 Weingartenstraße Bereich Josefsklinik bis Ortsanfang Zell-Weierbach

In diesem Bereich hat nur eine der zahlreich erarbeiteten Varianten deutliche Vorteile: Führung an der Fahrbahn. Es sind beidseitig Bordsteinradwege vorgesehen. Im Bereich der Haltestellen wird ein Aufstellbereich für die Fahrgäste und dahinter ein gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet. Jeweils vor und hinter den Haltestellen werden die Fußgänger und Radfahrer wieder getrennt geführt. Auch die Gehwegführung entspricht weitestgehend dem Bestand.

Von den 50 Bäumen haben 29 Bäume unabhängig von der Baumaßnahme eine schlechte Standzeitprognose, 8 Bäume werden gefällt, 13 Bäume bleiben stehen, 50 Bäume werden nachgepflanzt. Die Baumbilanz beträgt somit plus 13. Die Bilanz der öffentlichen Stellplätze ist ausgeglichen.

Einschub: Es wurde auch die Variante „abgesetzte Führung“ untersucht. Da sie deutliche Nachteile aufweist, soll sie nicht gezeigt werden. Details hierzu sind in der Anlage 5 Themenfeld: groß- und kleinräumige Führung des Radverkehrs Unterpunkt 3 zu entnehmen.

#### 5. Kurzdarstellung der diskutierten variantenunabhängigen Themenbereiche

Es wurden zusätzlich zahlreiche Themen u.a. in den Bürgerbeteiligungen und in weiteren Gruppen u.a. BI Moltkestraße und Weingartenstraße sowie Telefonaten angesprochen und diskutiert. Ein Großteil der Anmerkungen, insbesondere der BI Moltkestraße und Weingartenstraße, decken sich mit den weiteren Planungsständen. Die Inhalte der Diskussionen in den oben genannten Gruppen, der Prüfung und das weitere Vorgehen zu den einzelnen Anmerkungen wurden den Themenfeldern „groß- und kleinräumige Führung des Radverkehrs“, „Knotenpunkte“, „Strecke“, „Parken“ sowie „Einzelanmerkungen“ zugeordnet und können in der Anlage 5 nachgelesen werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

162/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 25.11.2022
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Variantendiskussion und Vorzugsvariante

## 6. Kosten

Die Kosten der einzelnen Varianten unterscheiden sich nicht wesentlich, da die Unterschiede zwischen einem Komplettumbau und einem Teilumbau der Seitenräume mit besonderem Wurzelschutz inklusiv Anpassungen im Fahrbahnbereich nicht groß ins Gewicht fallen. Sobald die Vorzugsvariante, die vertiefend untersucht werden soll, feststeht, werden die Baukosten geschätzt. Bis zum Baubeschluss (voraussichtlich 10/2023) werden belastbare Kosten vorliegen.

Es ist damit zu rechnen, dass die im Haushalt angemeldeten Kosten aufgrund der allgemeinen Preissteigerung und insbesondere die im Baugewerbe, nicht ausreichen werden.

## 7. Weiteres Vorgehen

Sobald eine Vorzugsvariante beschlossen ist, wird diese im Detail ausgearbeitet, ein Sicherheitsaudit erstellt, die Kosten berechnet und der L-GVFG-Zuschussantrag gestellt. Mit diesen Informationen wird der Sachstand erneut in den politischen Gremien beraten und ein Baubeschluss (voraussichtlich 01/2024) gefasst. Nach der Genehmigung der Zuschussgelder folgt die Ausschreibung und die abschnittsweise Umsetzung.

### Anlagen:

Anlage 1: Ziele und Prioritäten (Gemeinderatsbeschluss am 31.01.2022 Drucksache-Nr. 007/21)

Anlage 2: Varianten Moltkestraße (Übersicht Querschnitte und Lagepläne)

Anlage 3: Varianten Weingartenstraße (Übersicht Querschnitte und Lagepläne)

Anlage 4: ausführliche Baum- und Parkplatzbilanz

Anlage 5: Kurzdarstellung der diskutierten varianten unabhängigen Themenbereiche

Anlage 6: Ausgewählte Auszüge aus dem Ad-hoc-Arbeitspapier zu sogenannten „geschützten Kreuzungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Juni 2021