

Kurzdarstellung der diskutierten varianten unabhängigen Themenbereiche

Themenfeld: groß- und kleinräumige Führung des Radverkehrs

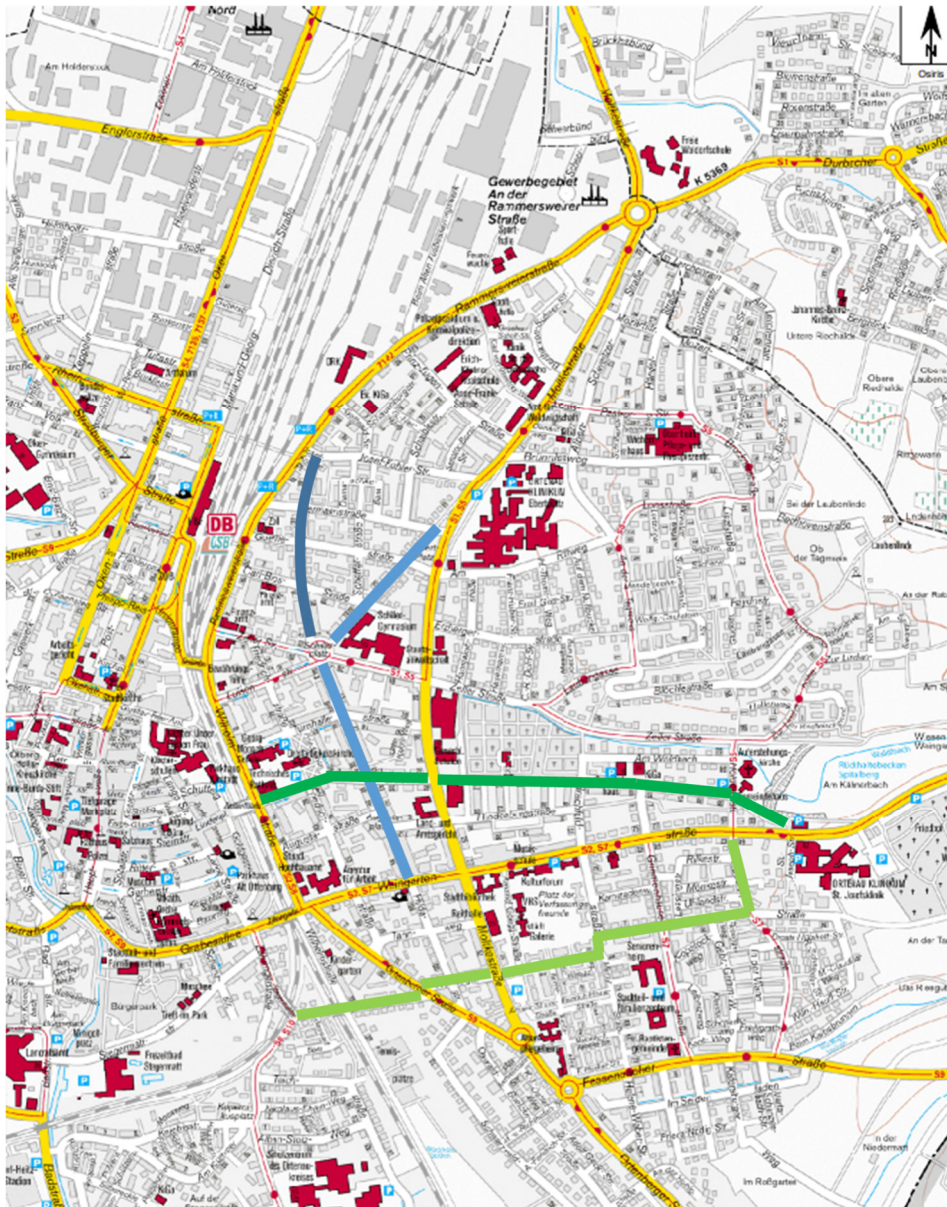
1. Hauptradrouten trennen von Haupt-Kfz-Routen

Der Vorschlag basiert auf dem Grundgedanken „Trennung der Verkehrsarten“, um Konflikte zu vermeiden, und verlagert die Radfahrenden von der Hauptstraße auf Nebenstraßen. Um ein zügiges Fahren mit dem Rad sicher zu stellen, müssten diese Radrouten bevorrechtigt geführt werden.

Als Parallelführung anstatt entlang der Moltkestraße für Radfahrende bietet sich für den südlichen Bereich die Hildastraße an. Die Weiterführung nach Norden ist nicht mehr geradlinig möglich. Sie müsste nach Westen über die Sofienstraße auf die Rammersweierstraße oder nach Osten über die Schillerstraße auf die Moltkestraße abweichen (vgl. Skizze unten blaue Linien).

Die Hildastraße und die südliche Sofienstraße sind Verkehrsberuhigte Bereiche (Schrittgeschwindigkeit). Sie müssten aufgehoben und durchgehend Vorfahrt berechtigt werden. Dies bedeutete eine Geschwindigkeitserhöhung, was für dieses Wohngebiet nicht wünschenswert ist. Das Einhalten der Bevorrechtigung der Radroute müsste baulich gesichert werden.

- Zusammenfassend ist zu bewerten, dass eine solche parallele Führung des Radverkehrs kein Ersatz für die Führung entlang der Moltkestraße sein kann. Sie ist nicht durchgängig und weist eine geringere Reisegeschwindigkeit für Radfahrende auf.
- Trotzdem sollte diese alternative Radroute für Radfahrende, die lieber abseits der Hauptstraßen fahren wollen, nicht vernachlässigt werden. Diese Route stellt ein zusätzliches Angebot für Radfahrende im südlichen und mittleren Bereich der Moltkestraße dar. Dieses zusätzliche Angebot hat keine Auswirkung auf die Planung des Querschnitts der Moltkestraße.
- Ähnlich sieht es bei der parallelen Führung zur Weingartenstraße aus. Weder nördlich noch südlich der Weingartenstraße gibt es eine durchgehende Verbindung, die nahezu gleich attraktiv und bevorrechtigt ausgebaut werden kann. Auch hier gilt: diese Verbindungen sollen als zusätzlichen Angebot gesehen werden, die ebenso Verbesserungspotenzial haben, aber nicht als ausschließliche Route dienen können.



2. Einbahnstraßensystem/Ringsystem

Hier wird vorgeschlagen, einen großen Ringverkehr bestehend aus Einbahnstraßen zu errichten. Der Ring bestünde aus: Moltkestraße – Kreiselpark – Rammersweier Straße – Wilhelmstraße – westl. Weingartenstraße (vgl. Skizze unten; hier wurde eine Verkehrsrichtung gegen den Uhrzeiger exemplarisch dargestellt. Eine umgekehrte Richtung ist selbstverständlich auch denkbar).

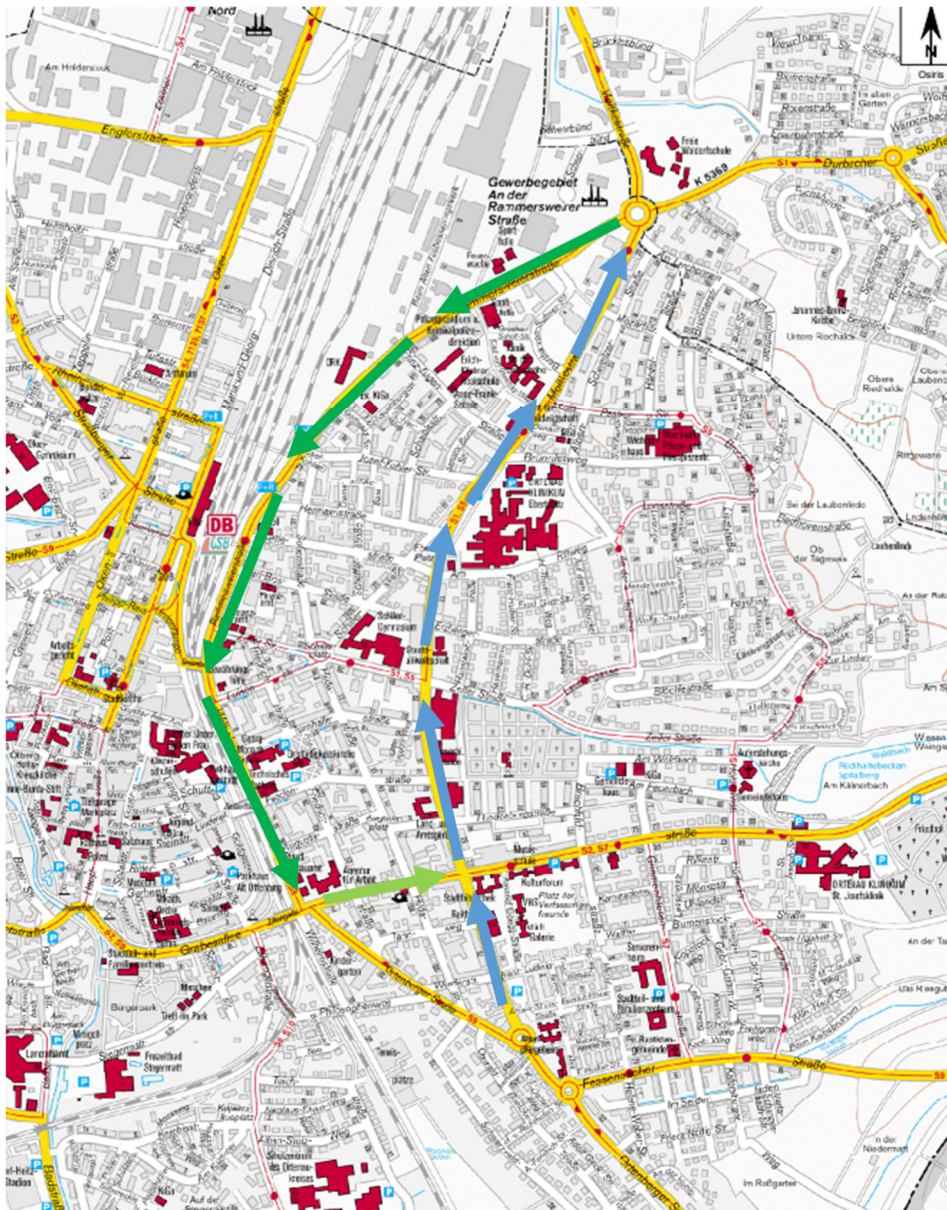
Sobald das Verkehrsmodell, das derzeit für den Masterplan Verkehr erarbeitet wird vorliegt, wird geprüft, welche Auswirkungen dies hat.

Nur eine einspurige Führung im Ringverkehr hätte Platzvorteile, die zugunsten des Rad- und Fußverkehrs sowie für die Grüngestaltung gewinnbringend genutzt werden könnten. Allerdings ist es sehr unwahrscheinlich, dass eine einspurige Führung der heute zweispurigen Hauptverkehrsstraßen annähernd leistungsfähig genug ist. Wenn eine zweispurige Führung notwendig ist, ergeben sich flächenmäßig keine Vorteile, nur Nachteile wegen des Einbahnstraßensystems. Schon heute kann überschlägig abgeschätzt werden, dass ein Ringsystem mehr Nachteile als Vorteile für alle Verkehrsteilnehmer haben wird.

- Es würden deutlich mehr Umwege entstehen, was zu Mehrverkehre durch die Wohngebiete führt (Beispiel: Anfahrt Klinikum über Goethestraße). Dies sollte

auf jeden Fall vermieden werden. Da der „Ring“ sehr groß ist (Nord-Süd-Achse 2 km), werden Querverbindungen stärker belastet werden.

- Bedingt durch die zusätzlichen Umwege werden mehr Treibhausgase (unter anderem CO₂) ausgestoßen. Die Größenordnung des zusätzlichen Ausstoßes wird im Verkehrsmodell des Masterplan Verkehrs ermittelt.
- Auch der Busverkehr würde sich verschlechtern, da auch die Busse nur in einer Richtung fahren dürften. Die Bedienung einzelner Quartiere würde stark leiden.
- Die Nachteile eines Einbahnstraßensystems in dieser Größenordnung beziehen sich sowohl auf einspurige als auch zweispurige Systeme.



3. Abgesetzte Führung auf der Höhe des Waldbachfriedhofs auf der Nordseite

Bei dieser Idee bezieht sich auf den Streckenabschnitt zwischen Parkdeck Josefsklinik bis Ortsanfang Zell-Weierbach auf der Nordseite. Angedacht ist eine auf weiten Strecken von der Fahrbahn abgesetzte in Richtung Norden in die Richtung Waldbachschenke verschobene Führung als gegenläufiger Geh- und Radweg. Dies bedeutet allerdings einen höheren Versiegelungsgrad, Konflikte zwischen Radfahrern und Erholung suchenden Fußgängern (viele Joggende und Gassi

Gehende), sowie Konflikte durch die Gegenläufigkeit und eine doppelte Wegeföhrung in Richtung Osten für Radfahrende. Zudem ist die Auflösung der Gegenläufigkeit des Radwegs am Ortseingang von Zell-Weierbach vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit nicht unproblematisch. Deshalb wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.

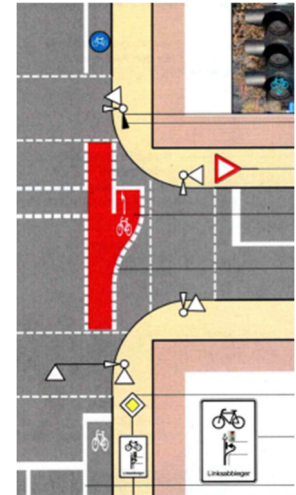
Themenfeld: Knotenpunkte

1. Indirektes Linksabbiegen

Beim indirekten Linksabbiegen überquert der Radverkehr zunächst die von rechts kreuzende Straße und stellt sich dann so auf, dass er mit dem kreuzenden Verkehrsstrom (also dem von rechts kommenden Verkehr) bei der nächsten Grünphase die Straße quert.

Diese Art des Linksabbiegens wird als weniger komfortabel als das direkte Linksabbiegen bewertet. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl ist meist geringer.

- Eine Variante unter der Verwendung des indirekten Linksabbiegens wurde am Knoten Moltkestraße/ Weingartenstraße aufgezeigt.

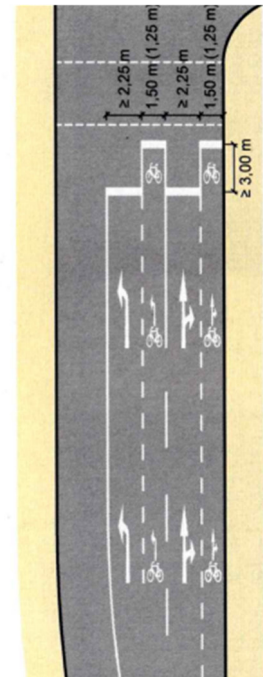


2. Direktes Linksabbiegen

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).

Dieses direkte Linksabbiegen ist deutlich verbreiteter und bekannter als das indirekte Linksabbiegen. Das Einfahren in die Kreuzung und das eigentliche Abbiegen erfolgt signalgesichert. Es wird mehr Platz als beim indirekten Linksabbiegen benötigt. Diese Art des Linksabbiegens wird von den Radfahrenden, die sich selbstbewusst im Verkehr bewegen und zügig voran kommen wollen, bevorzugt, da innerhalb einer Ampelphase abgebogen werden kann. Unsicherere Radfahrer haben die Möglichkeit, zu Fuß mittels Fußgängerquerung die Kreuzung zu passieren.

- Eine Variante unter der Verwendung des direkten Linksabbiegens wurde aufgezeigt.



3. Führung im Seitenraum

Bei der Führung des Radverkehrs im Seitenraum (oder auch Linksabbiegen hinter der Kreuzung nach §9 (2) StVO genannt) überqueren die Radfahrenden zunächst geradeaus die Kreuzung.

Nach der Kreuzung muss der Radverkehr absteigen und wechselt die Straßenseite mittels Fußgängerquerung, bevor er weiterradelt.

Diese Art des Linksabbiegens ist bei signalisierten Knotenpunkten immer möglich und ist für besonders unsichere Radfahrende anzuraten. Allerdings stellt dies keine akzeptable Lösung für den Großteil der Radfahrenden dar, da zum einen abgestiegen werden muss und zum anderen meist 2 Ampelphasen benötigt werden.

- Zwei Varianten unter der Verwendung der Führung im Seitenraum wurden aufgezeigt.

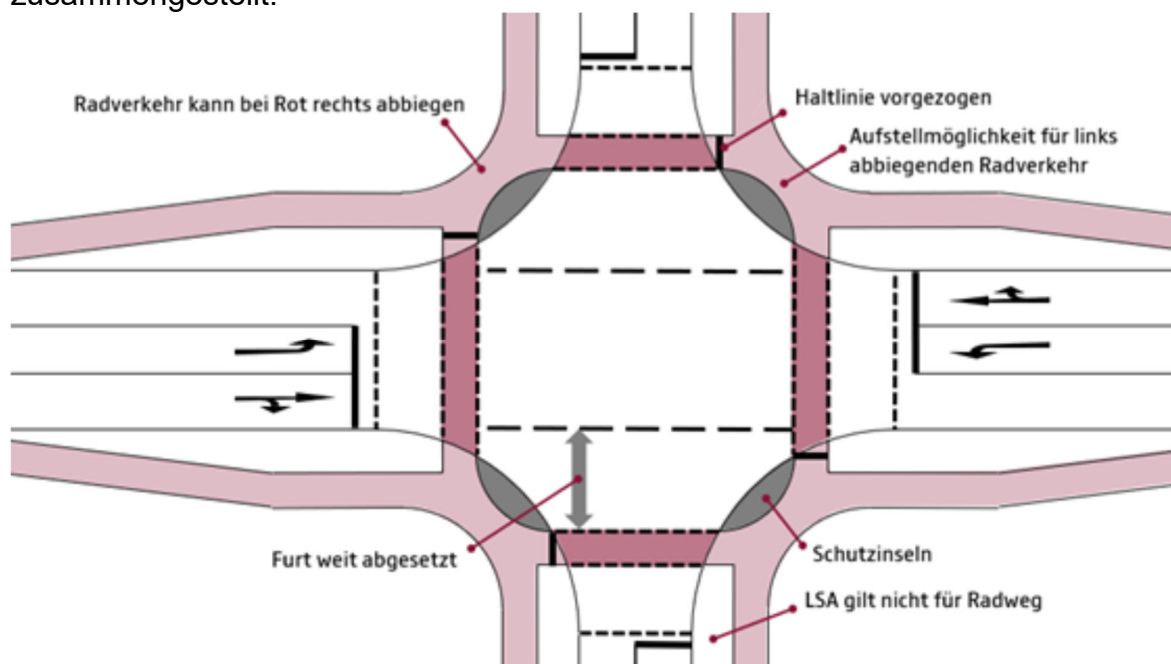
4. Rundum-Grün

Das Rundum-Grün ist eine Variante der Führung des Radverkehrs im Seitenraum. Alle Kfz-Ströme werden für das Queren des Fuß- und/oder Radverkehrs gesperrt. Der Verkehrsausschuss nahm in seiner Sitzung am 25.01.2023 (Drucksache-Nr. 195/22) die Notwendigkeit einer gesonderten Signalisierung der Linksabbiegeströme am Knotenpunkt Moltkestraße/Weingartenstraße zur Kenntnis. In der gleichen Sitzung sprach sich der Verkehrsausschuss für eine Steuerung mit Beibehaltung von Rundum-Grün aus. Eine geringere Qualitätsstufe bei der Leistungsfähigkeit des Knotens und eine längere Umlaufzeit wurde ausdrücklich in Kauf genommen.

- Eine Variante unter der Verwendung des Rundumgrüns wurde aufgezeigt.

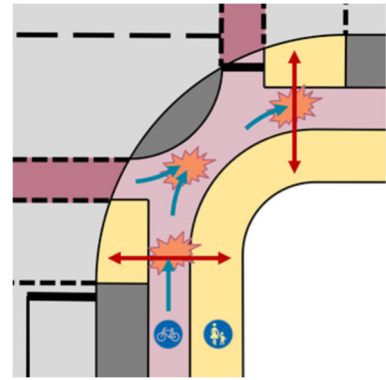
5. Sogenannte „geschützte Kreuzungen“

Unter den Namen „geschützte Kreuzung“, „niederländische Kreuzung“ oder „Protected Intersection“ versteht man i.d.R. Kreuzungen, bei denen der Rad- und Fußverkehr im Seitenraum mindestens 5 m von der Fahrbahn abgesetzt geführt wird. Dies verbessert die Sichtbeziehungen. Diese Knotenpunktsführungsform sieht das deutsche Regelwerk bisher nicht vor. Es gibt allerdings ein Ad-hoc-Arbeitspapier zu diesem Thema von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Juni 2021), indem die Vor- und Nachteile vom aktuellen Wissensstand heraus dargestellt sind. In der Anlage 6 sind Auszüge aus diesem Papier vor dem Hintergrund der Umplanung der Moltkestraße und Weingartenstraße zusammengestellt.



Aus diesem Papier, sowie auch aus anderen Publikationen wie z. B. aus dem ADFC-Papier „So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr“ sowie Fachbeitrag „Geschützte Kreuzungen nach niederländischem Vorbild“ aus der Zeitschrift Straßenverkehrstechnik 5.2020, geht hervor, dass für diese Knotenpunktsform sehr viel Platz benötigt wird. Selbst unter Verwendung von Mindestmaßen werden mindestens 7 m im Seitenraum benötigt. Im bebauten Gebiet der Kreuzungen Moltkestraße/Weingartenstraße und Moltkestraße/Zeller Straße steht dieser Platz nicht zur Verfügung.

Hervorzuheben ist, dass es bei diesen Kreuzungsformen der Fußverkehr erhebliche Nachteile verzeichnen muss. Es entstehen zahlreiche neue Konfliktpunkte, an denen der Fußverkehr den Radverkehr kreuzt. Im Gegensatz zum Bestand mit gemeinsamen Flächen für den Rad- und Fußverkehr, bei denen die Verkehrsteilnehmer klar auf die Mischform hingewiesen werden, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Radfahrenden die Überwege für die Fußgänger auf „ihren“ Radfläche nicht wahrnehmen.



Besonders interessant sind auch die zahlreichen offenen Fragen, die in dem Ad hoc Papier der FGSV aufgeworfen werden (vgl. Anlage 6).

- Vor dem Hintergrund der Nachteile für den Fußverkehr in Verbindung mit der Tatsache, dass kein Platz für die breiten Seitenräume (abgesetzte Führung des Radverkehrs und Aufstellflächen für den Fußverkehr) zur Verfügung steht, wurde diese Knotenpunktsführungsform nicht weiter verfolgt.

6. Kreisel

Sowohl bei der Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße als auch Moltkestraße/Zeller Straße können aus Platzgründen keine Kreisverkehre angeordnet werden.

Die zur Verfügung stehende Diagonale an der Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße beträgt nur 26 m und ist somit deutlich zu klein für einen einspurigen kleinen Kreisverkehr plus Fuß- und Radverkehr im Seitenraum.

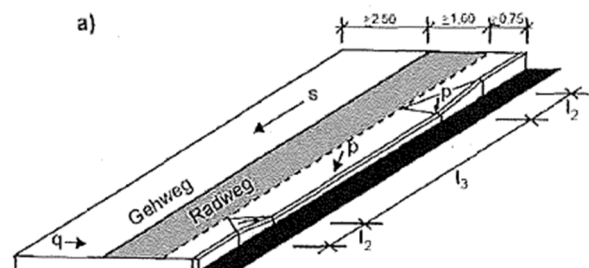
Wenn man bei der Kreuzung Moltkestraße/Zeller Straße einen Teil des Parkplatzes mit dazu nimmt, beträgt die zur Verfügung stehende Diagonale immerhin 34 m. Allerdings wären 39 m nötig, da selbst bei einem (kleinen) Außendurchmesser des Fahrbahnkreisels von 30 m auf beiden Seiten getrennte Geh- und Radwege (hohes zeitgleiches Fuß- und Radverkehrsaufkommen) von jeweils mindestens 4,50 m vorgesehen werden müssten.

- Deshalb wurde keine Kreisvariante aufgezeigt.

7. Anrampungen bei privaten Ein- und Ausfahrten sowie Einmündungen

Bisher werden bei privaten Ein- und Ausfahrten der Höhenunterschied zwischen dem Kfz-Fahrbahnniveau und des privaten Geländes durch eine Rampe, die über die gesamte Breite des Geh- und Radweg verläuft, überwunden. Im Zuge des Geh- und Radwegs entsteht somit neben der Querneigung eine Absenkung in der Längsachse und danach wieder eine Anrampung. Der Fuß- und Radverkehr hat das Gefühl von runter und hoch, sowie schräg. Bei Straßeneinmündungen entfällt die Querneigung; der Fuß- und Radverkehr wird auf Fahrbahnniveau herunter geführt, quert die Fahrbahn und wird auf der gegenüber liegenden Seite wieder hochgeführt.

Die RAST (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) spricht sich im Regelfall für eine Anrampung (mittels Formsteinen) innerhalb des 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifens zwischen Fahrbahn und Radweg aus (vgl. Systemskizze nebenan). Im Kapitel 6.3.7.1 der RAST steht: „[...] Wegen der Vorteile hinsichtlich Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, Fahrkomfort für Radfahrer sowie



bautechnische Herstellung sollen in der Regel Abschrägungen im Bereich des Sicherheitstrennstreifens angewendet werden. [...]“.

Für den Fuß- und Radverkehr in Längsrichtung ist die von der RAST vorgeschlagene Lösung deutlich angenehmer. Der Einbiegende Verkehr muss aus fahrgeometrischer Sicht mit einer deutlich reduzierten Geschwindigkeit abbiegen. Diese reduzierte Geschwindigkeit ist ohnehin zum Schutz des Fuß- und Radverkehrs in den meisten Fällen nötig; für größere Fahrzeuge ist dies sogar gesetzlich vorgeschrieben. Ein weiterer Vorteil der kurzen Anrampungen ist, dass der Kfz-Fahrer durch die „Schwelle“ zusätzlich zu dem durchgezogenen Bordstein einen weiteren optischen Hinweis für die Vorfahrt des Längsverkehr erhält, was die Gefahr der Rechtsabbiegeunfälle verringert.

Bei privaten Ein- und Ausfahrten ist die von der RAST vorgeschlagene kurze Anrampung wegen der geringen Nutzerfrequenz der Abbiegenden naheliegend. Auch bei Einmündungen sieht die RAST diese kurze Anrampung für Straßen mit sehr geringer Verkehrsbelastung vor. Als Kriterien für die Anwendung könnten sein:

- Verkehrsbelastung: sehr gering (RAST)
- Funktion der einmündenden Straße: Wohnweg bzw. deutlich geringer als Haupterschließungsstraße (RAST)
- kein Busverkehr (mögliches zusätzliches Kriterium in Offenburg)
- kein regelmäßiger Krankentransportverkehr (mögliches zusätzliches Kriterium in Offenburg)
- kein örtlicher Lieferverkehr (mögliches zusätzliches Kriterium in Offenburg)

Die Verwaltung stellt folgende Örtlichkeiten für eine Ausführung mit kurzen Rampen und durchgehendem Bordstein zur Diskussion:

- private Grundstücksein- und -ausfahrten
- Moltkestraße/westliche Hindenburgstraße (im weiteren Verlauf schließt sich ein verkehrsberuhigter Bereich an)
- Moltkestraße/Dunantweg
- Moltkestraße/Am Lerchenrain
- Weingartenstraße/Friedrichstraße (bereits heute durchgehender Bord)
- Weingartenstraße/Hildastraße (bereits heute durchgehender Bord)

Die Entscheidung, wo eine kurze Anrampung und wo Anrampungen über den Geh- und Radweg vorgesehen werden sollen, muss nicht zum jetzigen Zeitpunkt getroffen werden. Mittels dieser Vorlage soll eine Vorzugsvariante für die Moltkestraße und die Weingartenstraße festgelegt werden. Im Rahmen der vertiefenden Untersuchung wird die Art der Anrampung festgelegt, die dann im Baubeschluss fixiert wird.

In der kommenden Vorlage (voraussichtlich 10/2023) wird die Verwaltung einen Vorschlag für eine konstruktive Umsetzung der kurzen Anrampungen in Offenburg vorstellen. Diese wird zusammen mit Fallbeispielen und Vorschlägen, wo diese umgesetzt werden können, den politischen Gremien zur Entscheidung vorlegen

Themenfeld: Strecke

1. Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

Die Fragestellung, ob nach einer Änderung der Gesetzeslage die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Moltkestraße möglich ist, hat keine Auswirkung auf die aktuelle Planung. Alle maßgeblichen Parameter wie Sichtdreiecke und Kurvenradien werden auf 50 km/h ausgelegt.

Exkurs: Das Thema „30 km/h in Hauptverkehrsstraßen“ hat Auswirkungen auf gesamtes Stadtgebiet. Es muss großräumig betrachtet werden, da davon auszugehen ist, dass sich hierdurch Verlagerungen von Verkehrsströmen einstellen

wird. Deshalb wird dieses Thema in der übergeordneten Planung, sprich im Masterplan Verkehr aufgegriffen.

- Für die Umplanung der Moltkestraße und Weingartenstraße ist die spätere zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht von Bedeutung.

2. Frühzeitiges Heranführen des Radwegs an Fahrbahn bei Einmündungen

Hiermit ist gemeint, dass ein Bordsteinradweg, der im Längsverkehr durch einen Grünstreifen zur Fahrbahn abgesetzt ist, vor einer Einmündung/Kreuzung frühzeitig vor an die Fahrbahnkante und mittels Radfahrstreifen niveaugleich zum Kfz-Verkehr bis zum Kreuzungspunkt geführt wird, damit sich der Radverkehr im Aufmerksamkeitsfeld des Kfz-Verkehrs befindet. Dies soll auch geschehen, wenn hierdurch der eine oder andere Baum zusätzlich gefällt werden muss.

- Dies wird grundsätzlich bei allen städtischen Neuplanungen umgesetzt, da dies ein wesentlicher Beitrag zu Erhöhung der Radverkehrssicherheit ist. Das frühzeitige Heranführen des Radverkehrs an die Fahrbahn ist in den aktuellen Richtlinien enthalten. Das Einhalten der Vorgaben der Richtlinien ist wesentliche Voraussetzung zum Erhalt von Fördergeldern.

3. Protected Bikelane

Der Hauptvorteil eines Protected Bikelanes ist, dass er schnell und kostengünstig umgesetzt werden kann, sofern eine vorhandene Kfz-Spur entfallen kann. In der Moltkestraße und Weingartenstraßen handelt es sich aber um eine Neugestaltung eines Querschnitts.

Ein weiterer Vorteil der Protected Bikelanes ist, dass bei einem hohen Fußverkehrsanteil der Radverkehr durch einen Bordstein getrennt vom Fußverkehr geführt wird. Dies ist insbesondere bei Einkaufsstraßen der Fall – nicht aber bei der Moltkestraße und Weingartenstraße.

Bei Protected Bikelanes wird der Radfahrstreifen physische z. B. durch Baken vom Kfz-Verkehr getrennt. In der neuen ERA, die voraussichtlich im Sommer 2023 erscheinen wird, wird das Element „Sicherheitstrennstreifen mit Trennelement“ enthalten sein. Dieser Sicherheitstrennstreifen soll mindestens 0,75 m plus Breite des Trennelements breit sein. Somit erscheint ein Maß von 1 m realistisch. In der Summe ist also ein Platzbedarf von mindestens 2,85 - 3 m nötig (1,85 - 2 m Radfahrstreifen plus 1 m Sicherheitstrennstreifen inkl. Trennelement). Wenn der Platz von 3 m zur Verfügung steht, ist es u.a. aus dem subjektivem Sicherheitsgefühl vorteilhafter, einen Bordsteinradweg mit 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Verkehr anzulegen. Bei dieser Variante steht dem Radverkehr die gesamte Bordsteinradwegbreite zur Verfügung. Bei der Protected Bikelane-Variante sind in den 1,85 – 2 m Radfahrstreifenbreite Straßeneinläufe und die Entwässerungsrinne enthalten.

- Bei der Umplanung der Moltkestraße und Weingartenstraße werden Bordsteinradwege den Protected Bikelanes vorgezogen.

Themenfeld: Parken

1. Elektroladesäulen an öffentlichen Stellplätzen

Ob, wo, wann, wie und durch wen Elektroladesäulen an öffentlichen Stellplätzen vorgesehen werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorausgesagt werden.

- Sobald hierzu Entscheidungen gefallen sind, kann die Realisierung in den beiden Straßenzügen geprüft werden.

2. Parkflächen als Anwohnerparken ausweisen

Das Ausweisen von Anwohnerparkflächen wird in einem separaten Projekt bearbeitet (vgl. Drucksache-Nr. 225/21). Das Ergebnis hat keine Auswirkungen auf die aktuelle Planung.

- Ein Ausweisen von Anwohnerparkflächen kann zu jeder Zeit durchgeführt werden.

3. Parkflächen für Lieferverkehr vorsehen (insbesondere nordöstlich der Kreuzung Moltkestr./Weingartenstr.)

Die heutige Nutzung nordöstlich der Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße benötigt keine separat ausgewiesenen Lieferflächen. Eine solche Maßnahme wird nur sehr selten und nur dann ergriffen, wenn der Bedarf einer Stellfläche für Lieferverkehr täglich mehrmals auftritt (z.B. östlich vom Rée-Carré) und nicht anderweitig befriedigt werden kann.

- In den gesamten Straßenzügen der Moltkestraße und der Weingartenstraße treten keine Situationen auf, die ein dauerhaftes Freihalten von Flächen für den Lieferverkehr rechtfertigen würden.

4. Grundstückszufahrten großzügig von öffentlichen Stellplätzen freihalten

- Vor dem Hintergrund der engen Platzverhältnisse im Vergleich zu den zahlreichen Nutzungsansprüchen werden ausreichend breite Flächen zum Befahren der Grundstückszufahrten von öffentlichen Stellplätzen freigehalten werden.

5. Zu wenig öffentliche Stellplätze

Vor dem Hintergrund, dass aktuell zahlreiche private Stellplätze und Garagen in den Hinterhöfen nicht genutzt werden, in Verbindung mit den engen Platzverhältnissen erscheint ein großzügiges Angebot an öffentlichen Stellplätzen nicht hilfreich. Betrachtet man zudem die Prioritäten der Ziele, die von der Bürgerschaft erarbeitet und vom Gemeinderat beschlossen wurden, müssen vorrangig die Ziele Sicherheit, Trennung der Verkehrsangebote, Querungsmöglichkeiten, Schutz bestehender Grünflächen und Baumbestände, fließender Verkehrsablauf und dann erst die Parkerreichbarkeit der Geschäfte erfüllt werden. Es wurden Varianten erarbeitet, die mehr öffentliche Stellplätze enthalten. Die Abwägung mehr Bäume oder mehr Parken führte zu der vorgeschlagenen Vorzugsvariante.

- Es wurden Varianten mit unterschiedlicher Anzahl an öffentlichen Stellplätzen erarbeitet.

6. Dooringsgefahr

Hiermit ist die Gefahr gemeint, die für Radfahrende besteht, wenn eine Autotür in das Lichtprofil des Radverkehrs geöffnet wird.

- An allen öffentlichen Stellplätzen, die an Radverkehrsanlagen grenzen, ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m vorgesehen.

7. Kurzzeitstellplätze mit max. 30 Minuten schaffen (Weingartenstraße Bereich Drogeriemarkt)

- Der Vorschlag wird umgesetzt.

8. Möglichkeit zum Be- und Entladen (Weingartenstraße westlich der Moltkestraße)

Insbesondere in diesem Bereich herrschen sehr beengte Platzverhältnisse, so dass die höher priorisierten Ziele (Sicherheit, Trennung der Verkehrsangebote, Querungsmöglichkeiten, Schutz bestehender Grünflächen und Baumbestände, fließender Verkehrsablauf) nur mit Mühe befriedigt werden können.

- Es erscheint aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht sinnvoll, dauerhaft Be- und Entladeflächen freizuhalten. Diese Flächen werden besser dem Fuß- und Radverkehr sowie den Grünflächen zugeordnet.

Themenfeld: Einzelanmerkungen

1. Warnschild bei Penny-Ausfahrt (südl. Moltkestr.)

- Es ist ein Schild „Achtung Radfahrer“ vorgesehen.

2. Berücksichtigung der Bedürfnisse der Nutzergruppe Kinder

Sowohl die Moltkestraße als auch die Weingartenstraße wird viel von Kindern im Längsverkehr und zum Queren benutzt.

- Die besonderen Bedürfnisse von Kindern wird in der Planung unter anderem darin berücksichtigt, dass der Rad- und Fußverkehr getrennt wird und die benötigten Flächen in ausreichenden Breiten vorgesehen sind. Ebenso ist eine Trennung zum Kfz-Verkehr vorgesehen. Zudem wird das Queren durch zusätzliche Fußgängerüberwege und eine Fußgängerampel vorgeschlagen. Die Belange der Fußgänger werden in den Bewertungen berücksichtigt.

3. Konflikte zwischen Fuß und Radverkehr an Haltestellen

- An den Haltestellen ist eine Aufstellfläche für die Fahrgäste vorgesehen, so dass aus- und einsteigende Fahrgäste nicht in Konflikt mit Radfahrenden kommen.

4. Bordsteinabsenkungen gegenüber von Einmündungen

- Soweit es möglich und sinnvoll ist, werden gegenüber von Einmündungen Bordsteinabsenkungen vorgesehen, damit das Einbiegen für Radfahrende und mobilitätseingeschränkte Personen erleichtert wird.

5. Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) an Mittelinseln

Ein Großteil der bestehenden Querungshilfen in der Moltkestraße wird durch Fußgängerüberwege ersetzt.

- Soweit es möglich und sinnvoll ist, werden Fußgängerüberwege an Querungshilfen angeordnet.

6. Haltebucht für Kfz-Fahrer am Briefkasten

- Aufgrund der engen Platzverhältnisse wird auf das Vorhalten einer Haltebucht für Kfz-Fahrer am Briefkasten zum Wohl von breiteren Flächen für den Fuß- bzw. Radverkehr oder eines Grünstreifens verzichtet.