

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Fachbereich 6

Tel. Nr.:

82-2526

Datum:

15.06.2023

1. **Betreff:** Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Gemeinderat	24.07.2023	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.) ./.

nicht bekannt €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto)

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.

111/23

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Fachbereich 6

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
15.06.2023

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

---

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

### Beschlusspunkt 1:

Der Gemeinderat befasst sich mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich „164 Bäume fallen für den Klimaschutz und breitere Radwege“ und nimmt diese zur Kenntnis.

### Beschlusspunkt 2:

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung mit einer vertiefenden Prüfung insbesondere in Bezug auf den Erhalt der bestehenden Bäume. Darüber hinaus sind die weiteren, genannten Prüfungsaspekte (Kapitel 2), die auch wesentliche Inhalte der Petition darstellen, aufzugreifen.

### Beschlusspunkt 3:

Der Gemeinderat beschließt, die Ausweitung des Planungsprozesses über die bereits diskutierten Vorzugsvarianten hinaus. Die Verwaltung wird damit beauftragt, die Ausgestaltung der Maßnahmenachsen unter Berücksichtigung weiterer möglicher Varianten und Lösungsansätze aufzubereiten.

### Beschlusspunkt 4:

Der Gemeinderat hält an der Grundannahme fest, dass die Verkehrssicherheit und damit der Schutz des Lebens von Radfahrenden und zu Fußgehenden priorisiert wird.

### Beschlusspunkt 5:

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Beschlusspunkte erklärt der Gemeinderat die Petition für erledigt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Fachbereich 6	82-2526	15.06.2023

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

---

## Sachverhalt/Begründung:

### Zusammenfassung

Das Land Baden-Württemberg hat Klimaschutzziele im Verkehr definiert, was unter anderem bedeutet, dass der Kfz-Verkehr um ein Fünftel sinken muss. Des Weiteren muss jeder zweite Weg 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 Offenburg 60% an, also 30% zu Fuß und 30% per Rad.

Um diese ehrgeizigen Ziele erreichen zu können, ist es dringend notwendig, dass die Offenburger:innen ihr Mobilitätsverhalten verändern. Von Seiten der Verwaltung wird dies unter anderem durch die Planung und Bereitstellung attraktiver Infrastruktur zum Radfahren und zu Fuß gehen unterstützt.

Im Rahmen der Diskussion im Verkehrsausschuss am 10.05.2023 über die Vorlage (Drucksache-Nr. 162/22), die zu einem Beschluss des Gemeinderats zur weiteren vertiefenden Planung auf Grundlage der Vorzugsvariante führte, nahm die Verwaltung mehrere Prüfaspekte auf (siehe Kapitel 2). Diese wird die Verwaltung bei der vertiefenden Untersuchung und Optimierung der beiden Vorzugsvarianten berücksichtigen.

Mit diesem der Verwaltung vom Gemeinderat aufgegebenen Vorgehen wird der Baumschutz als zentrales Thema bei der Umplanung der Radwegeachsen festgehalten. Der nächste Schritt ist also, die Prüfaufträge zum Baumschutz, zum Baumerhalt und zur Verbesserung der Baumbilanz zu bearbeiten und das Ergebnis den Gremien sowie der Öffentlichkeit vorzustellen.

Die Befassung des Gemeinderats mit der Petition des Herrn Ralph Fröhlich ergibt, dass die vom Verkehrsausschuss in seiner Sitzung vom 10.05.2023 formulierten Aspekte, die in der vertiefenden Planung zu berücksichtigen sind (vgl. Kapitel 2), abdeckt. Beide Hauptforderungen, A) Erhalt der Bäume und B) gesunder Kompromiss der Nutzungsansprüche werden damit aufgegriffen und geprüft. Zudem wird die Verwaltung im Rahmen der vertiefenden Untersuchung die Belange der Petition besonders berücksichtigen und die Ergebnisse der Untersuchung den politischen Gremien erneut zur Beschlussfassung vorstellen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

## 1. Ausgangslage

Das System von Maßnahmenachsen im Radverkehr wurde im Rahmen der Umsetzung des Fahrradförderprogramms V entwickelt (Drucksache-Nr. 148/13). Dabei wurde zahlreiche Maßnahmen entlang von Radverkehrsachsen gebündelt, um diese gemeinsam und durchgängig zu planen, zu diskutieren und auch soweit möglich in einem zeitlichen Zusammenhang zu realisieren. Diese Maßnahmenachsen, zu denen auch die Moltkestraße und die Weingartenstraße zählen, bilden das Grundgerüst des Radwegenetzes der Stadt Offenburg. Sie werden ergänzt durch Radverbindungen im „Nebennetz“ (siehe Anlage 1).

Die beiden Achsen haben im Radverkehrsachsen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Funktion des Radverkehrsnetzes. Diese können auch nicht durch andere Straßen kompensiert werden, da diese alleinig ebenfalls erhebliche Netzdefizite aufweisen würden. So ist die Weingartenstraße die einzige durchgängige Ost-West-Achse im Offenburger Radwegenetz. Die Zeller Straße übernimmt zwar eine sehr wichtige Funktion zur Erschließung der Schulstandorte und des Bahnhofs, kann aber als Achse im Weiteren aufgrund der umwegigen Führung und der Durchquerung der Innenstadt mit Schrittgeschwindigkeit keine attraktiven Reisezeiten bieten.

Die Moltke- und Weingartenstraße weisen im Bestand große verkehrssicherheitsrelevante Mängel unter anderem in der Breite und im Belag der Radverkehrsanlagen auf. Ein besonders hohes Sicherheitsdefizit stellen die fehlenden Sicherheitstrennstreifen zwischen parkenden Kfz und Radweg (entlang Moltkestraße ca. 460m und entlang Weingartenstraße ca. 370m) dar. Zudem ist nach dem vom Gemeinderat aufgestellten Masterplan Verkehr die Notwendigkeit eines attraktiven Ausbaus der Radinfrastruktur in Offenburg Teil einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Der zur Verfügung stehende Platz in den beiden Straßenzügen Moltkestraße und Weingartenstraße muss somit neu aufgeteilt werden.

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). Am 31.01.2022 wurden die Ziele und Prioritäten, die der Planung zugrunde gelegt werden sollen (Drucksache 231/21 und Anlage 2), beraten und beschlossen. Bei der Formulierung der Ziele und deren Prioritäten wurde die Bürgerschaft eng eingebunden.

Am 15.05.2023 nahm der Gemeinderat mit 32 Ja- und 6 Nein-Stimmen zum einen die ausführliche Variantendiskussion zur Planung der beiden Maßnahmenachsen zur Kenntnis. Zum anderen wurde beschlossen, die in der Vorlage (Drucksache-Nr. 162/22) beschriebenen Vorzugsvarianten für die weitere vertiefende Planung und unter Berücksichtigung weiterer Prüfaufträge zu Grunde zu legen. Für die vertiefende

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Fachbereich 6	82-2526	15.06.2023

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

---

Untersuchung wurden der Verwaltung spezielle Prüfaspekte, die im Kapitel nochmals ausführlich dargestellt werden (vgl. Kapitel 2).

Mit diesem der Verwaltung vom Gemeinderat aufgegebenen Vorgehen wird der Baumschutz als zentrales Thema bei der Umplanung der Radwegeachsen festgehalten. Der nächste Schritt ist also, die Prüfaufträge zum Baumschutz, zum Baumerhalt und zur Verbesserung der Baumbilanz zu bearbeiten und das Ergebnis den Gremien sowie der Öffentlichkeit vorzustellen.

Die Auswahl der beiden Vorzugsvarianten erfolgte aus zahlreichen Varianten. Es 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 (vgl. Drucksache 162/22, Anlage 2 und 3). Anhand der vom Gemeinderat festgelegten Ziele und Prioritäten wurden die über 70 Querschnitte für die unterschiedlichen Straßenabschnitte bewertet. Bei der Ausarbeitung der Varianten, bei der Variantendiskussion und bei der anschließenden Bewertung wurden die Bürgerschaft und unterschiedliche Interessensgruppen eingebunden.

Die Auswahl einer Vorzugsvariante vor dem für 2024 vorgesehenen Baubeschluss war nötig, weil nicht alle Varianten vertiefend untersucht werden können. Da die grundsätzlichen Straßenquerschnitte festgelegt wurden, kann vertiefend und optimierend geplant werden, um dann zu einem späteren Zeitpunkt den erforderlichen Baubeschluss herbeizuführen.

Nach den Sitzungen des Verkehrsausschusses und des Gemeinderats wurden in den Printmedien und in den sozialen Netzwerken intensiv über die Frage einer sinnvollen neuen Verteilung des begrenzten Platzes diskutiert. Neben Zustimmung zu den geplanten Bordsteinradwegen und der Trennung der Verkehrsarten (insbesondere Kfz – Rad) wurde die Bedeutung und der Erhalt der Bestandsbäume betont. Ebenso wurden die angesetzten Breiten für die einzelnen Verkehrsarten, insbesondere für den Kfz-Verkehr, kritisiert.

Mit Mail vom 29.05.2023 hat Herr Ralph Fröhlich eine an den Gemeinderat gerichtete Petition an den Oberbürgermeister adressiert. Der Eingang wurde Herrn Fröhlich bestätigt und die Petition durch den Sitzungsdienst an den gesamten Gemeinderat weitergeleitet. Auf die in der Petition formulierten Forderungen wird im weiteren Verlauf dieser Vorlage eingegangen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

## 2. Verkehrsausschusssitzung am 10.05.2023

Das Ziel des Verkehrsausschusses am 10.05.2023 war es, aus der Vielzahl der erarbeiteten grundsätzlichen Varianten eine Vorzugsvariante pro Straßenzug auszuwählen, die vertiefend ausgearbeitet werden soll. Im Rahmen der Variantendiskussion sicherte die Verwaltung zu, dass folgende Aspekte in der weiteren vertiefenden Untersuchung geprüft und möglichst berücksichtigt werden:

- Die objektive und subjektive Verkehrssicherheit bleibt weiterhin das oberste Ziel.
- Die Vorzugsvarianten werden dahingegen optimiert, dass möglichst viele Bestandsbäume erhalten bleiben können. Dies wird zum Beispiel dadurch erreicht, dass geprüft wird, ob die Linksabbiegespuren im Zuge der Moltkestraße nötig sind (Platzgewinn, der den Bäumen zu Gute kommt). Des Weiteren werden besondere Bauweisen (z.B. Wurzelbrücken) geprüft. Ein weiteres Werkzeug könnte die punktuelle Einengung z.B. an besonders großen und vitalen Bestandsbäumen darstellen.
- Es werden zusätzliche Baumpflanzungen auf der langen Mittelinsel im Zuge der Moltkestraße vor dem Kirschareal auf der Höhe der Einmündung Erzberger Straße geprüft.
- Es wird die Ausweitung und Begrünung der Baumbeete im Zuge der Weingartenstraße bei der Einmündung der nördlichen Hildastraße geprüft.
- Es wird geprüft, ob die öffentlichen Stellplätze vereinzelt zum Wohl der Bäume und eines durchgehenden Grünstreifens entfallen können.
- Es wird geprüft, ob und wie die entfallenden öffentlichen Stellplätze im Bereich des Klinikums, des Kulturforums und der Reithalle ausgeglichen werden können (z.B. angepasste Regelungen, Randbereiche, Umorganisation).
- Es wird geprüft, wie die Bordsteinabsenkungen an Zufahrten und untergeordneten Einmündungen baulich ausgebildet werden (z.B. Querneigung im Zuge des Geh- bzw. Radwegs über gesamte Breite oder über einen kürzeren Teilbereich).
- Es wird geprüft, ob die geplante Baumbilanz von bisher „+30“ noch weiter erhöht werden kann. Hierbei hat der Erhalt von Bestandsbäumen grundsätzlich Vorrang, insgesamt werden aber mehr Bäume nachgepflanzt als entnommen werden.
- Es werden Kriterien erarbeitet, welche Mindestanforderungen an Baumbeete bei Neupflanzungen gestellt werden.
- Es werden Kriterien erarbeitet, wie Bestandsbäume im Zuge der Moltkestraße und Weingartenstraße, die erhalten bleiben, während der Baumaßnahme geschont werden (Stichwort besonderer Wurzel- und Baumschutz).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

- Es wird geprüft, ob einzelne besonders vitale „Alt-Bäume“ 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.
- Es wird geprüft, wo Sitzbänke zum Ausruhen im Zuge der Moltkestraße und Weingartenstraße aufgestellt werden können (Anfrage aus Runder Tisch behindertenfreundliches Offenburg).
- Zur Verbesserung der Bewässerungssituation und des Mikroklimas wird geprüft, ob die Flächen für Parkplätze entsiegelt werden können, so dass insbesondere zwischen den einzelnen Baumstandorten zusammenhängende entsiegelte Grünflächen entstehen, die die Verdunstung und Versickerung ermöglichen und damit positive Aspekte auf das Kleinklima auslösen.
- Das „Klimaanpassungskonzept – Planungsgrundlage Hitze“, das voraussichtlich im Herbst 2023 den politischen Gremien vorgestellt wird, soll als Grundlage bei der vertiefenden Untersuchung herangezogen werden.
- Die grundsätzliche Notwendigkeit einer attraktiven Radverkehrsanlage in der Weingartenstraße und Moltkestraße wird noch einmal vor dem Hintergrund der Annahmen aus dem Masterplan Verkehr zur Förderung des Radverkehrs aufbereitet.
- Ebenso wird die grundsätzliche Frage nach einem Einbahnstraßensystem/ Ringsystem im Großraum Moltkestraße – Rammersweierstraße – Wilhelmstraße – Weingartenstraße – Ortenberger Straße – Fessenbacher Straße beleuchtet und die wichtigsten Vor- und Nachteile aufbereitet, sowie eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen erarbeitet. Dazu sollen im neu erstellten Verkehrsmodell der Stadt Offenburg verschiedene Varianten von Einbahnstraßensystemen im Osten der Stadt untersucht werden, die sich im Wesentlichen im Umfang der Straßen unterscheiden. Die Varianten beinhalten dabei sowohl ein Konzept mit punktuell eingerichteten Einbahnstraßen als auch ein Konzept mit einem netzweiten Ansatz. Weitere Informationen zur geplanten Vorgehensweise sind in der Anlage 3 enthalten.
- Es wird geprüft, welche Bauabschnitte in welcher Reihenfolge umgesetzt werden sollen. Dabei werden u.a. folgende Aspekte berücksichtigt: Sicherheitsmängel im Bestand, Entnahme von Bäumen, Kostenbelastung für die Stadt, Bauablauf, Frequenz der Radfahrenden.

Für den Baubeschluss wird festgehalten, dass dieser abschnittsweise erfolgen wird.

Auch der Umbau der beiden Straßenzüge wird abschnittsweise erfolgen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

**Der Baumschutz wurde damit als zentrales Thema bei der Umplanung der Radwegeachsen festgehalten. Der nächste Schritt ist also, die Prüfaufträge zum Baumschutz, zum Baumerhalt und zur Verbesserung der Baumbilanz zu bearbeiten und das Ergebnis den Gremien sowie der Öffentlichkeit vorzustellen.**

### **3. Petition „164 Bäume fallen für den Klimaschutz und breitere Radwege“, gestartet von Ralph Fröhlich am 22.05.2023 und weitere Forderungen an die Verwaltung bzw. Gemeinderäte auf der Grundlage der Petition**

Die per Mail vom 29.05.2023 übersandte Petition ist unter dem Link <https://www.change.org/p/164-b%C3%A4ume-f%C3%A4llen-f%C3%BCr-den-klimaschutz-und-breitere-radwege?redirect=false> abrufbar. Da die Petition fortlaufend ergänzt wird, kann kein aktueller Stand dieser Vorlage angehängt werden. Die genannten zentralen Forderungen der Petition bleiben hingegen unverändert.

Im Folgenden sind die beiden Hauptforderungen der Petition als Zitate zusammengefasst:

- A) „Wir fordern den Erhalt der Bäume und die Anpassung der aktuellen Planungsaufträge. Ein Austausch und Nachpflanzung der Bäume ist für die nächsten zwei Generationen in der Stadt nicht tragbar, zumal die Sommer immer heißer werden und der Schatten von großen Bäumen dringend benötigt wird.“
- B) „Es braucht gesunde Kompromisse für alle. Dabei ist genug Raum vorhanden, um Fußgänger\*innen, schnellen und langsamen Radfahrer\*innen wie auch den Autofahrerinnen einen guten Kompromiss zu bieten, der den Erhalt der Bäume sichert.“

Im Nachgang zur Einreichung der Petition formuliert Herr Fröhlich in verschiedenen Mails weitere Forderungen an die Verwaltung und an den Gemeinderat. Sämtliche Forderungen basieren auf der Petition, so Herr Fröhlich.

Im Folgenden wurden die Forderungen zusammengefasst, kommentiert, beantwortet und/oder ein weiteres Vorgehen vorgeschlagen.

- a) Unsere Fragen an die Stadtverwaltung (welche Annahmen und Vorgaben liegen den aktuellen Planungen zugrunde) können Sie bereits im Rahmen des Transparenzgesetzes beantworten. Hierzu liegen Ihnen bereits technische und fachliche Fragen vor, welche die Stadtverwaltung an den Gemeinderat verweist. Das ist nicht Sinn der Sache.



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

Vor dem Hintergrund eines effektiven Arbeitens ist es bei dem komplexen Thema des Umbaus der Moltkestraße und Weingartenstraße nicht hilfreich, Teilaspekte separat zu diskutieren. Die Frage der Umverteilung des Platzes auf die verschiedenen Nutzungsansprüche muss in der Gesamtheit beraten werden. Die Verwaltung räumt der Petition und den dahinterstehenden Forderungen sehr großen Raum ein und berät in der nächst möglichen Gemeinderatssitzung (24.07.23) die Thematik.

- b) Bei unserer Petition erwarten wir keine Erklärungen von der Stadtverwaltung. Wir erwarten eine Entscheidung der Gemeinderäte als Volksvertretung zum Baumerhalt in unseren Straßen und in unserer Stadt.

Aus Art. 17 GG folgt, dass der Gemeinderat verpflichtet ist, sich mit der Petition auseinanderzusetzen, in welcher Form er dies tut, bleibt ihm überlassen, die Auseinandersetzung mit der Petition muss dabei nachvollziehbar sein und das Ergebnis dem Petenten mitgeteilt werden (so der Städtetag BW in Abstimmung mit dem Innenministerium BW). Die Behandlung der Petition im Rahmen einer Vorlage an den Gemeinderat stellt eine sinnvolle Möglichkeit dar, den Gemeinderat mit der Petition zu befassen, das Vorgehen garantiert zudem eine transparente und öffentliche Vorgehensweise.

- c) Wir erwarten, dass die Stadtverwaltung den Auftrag aus dem Gemeinderat annimmt, die vorliegenden Pläne mit neuen Prioritäten zu überarbeiten. Bisher rangieren unsere Bäume bei Ihnen in der Prioritätenliste sehr weit unten auf Rang 4. Setzen Sie deren Priorität ganz nach oben.

Die vom Gemeinderat in seiner Sitzung am 31.01.2022 beschlossenen Ziele und Prioritäten (Drucksache 231/21) wurden der Planung zugrunde gelegt. Die grafische Darstellung der Ziele und Prioritäten sind in der Anlage 2 dieser Vorlage enthalten. Die ausführliche Beschreibung der Ziele ist in der oben genannten Vorlage beschrieben.

Im Folgenden sind die Ziele stichwortartig und Ihre Prioritäten verkürzt dargestellt (Der ausführlicher Wortlaut befindet sich in der Anlage 2):

1. Objektive und subjektive Sicherheit
2. Trennung der Verkehrsarten
3. Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr
4. Schutz bestehender Grünflächen und Baumbestände
5. fließender Verkehrsablauf
6. Erhalt Parkerreichbarkeit der Geschäfte

In der bisherigen Diskussion, insbesondere bei der ersten Bürgerbeteiligung und den weiteren Gesprächen mit der Bürgerschaft, wurde die Verkehrssicherheit immer an die oberste Stelle gesetzt. **Die ersten drei Ziele umfassen das große Gebiet der**

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

**Verkehrssicherheit und differenzieren diese aus.** Es geht um die objektive Sicherheit (messbar z.B. in Unfallraten) und subjektive Sicherheit (wahrgenommene, gefühlte Sicherheit bei Nutzung der Anlage), im Detail um die Trennung der Verkehrsarten (Bordsteinradwege und kein Mischverkehr) und das gefahrlose Überqueren der Hauptverkehrsstraßen.

**Nach der Sicherheit und dem Schutz der Menschen – also einer sicheren Verkehrsinfrastruktur mit ihren dargelegten Teilaspekten – steht der Schutz der Bäume und Grünflächen mit zweithöchster Priorität.**

Es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass die Ziele und Prioritäten auf Basis der ersten Bürgerbeteiligung sowie weiterer Bürgeranmerkungen ausgearbeitet wurden. Würde die Bewertung der verschiedenen Varianten ohne Priorisierung bzw. Gewichtung erfolgen, so kämen (mit einer Ausnahme) die gleichen Vorzugsvarianten heraus (vgl. Drucksache-Nr. 162/22).

Die Ausnahme stellt die Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße dar. Hier erhalte die Variante „direktes Linksabbiegen“ einen Punkt Vorsprung vor der Variante „Rundum-Grün“. Unter Berücksichtigung der „subjektiven Sicherheit“ fällt es allerdings zu Gunsten des „Rundum-Grün“ aus und wirkt sich negativ auf das Bewertungskriterium des fließenden Verkehrs aus (siehe Ziel Nr. 5).

**Zusammenfassend** lässt sich festhalten, dass die beiden Ziele Verkehrssicherheit (mit ihren Teilaspekten) und der Schutz der Bäume inkl. Grünflächen eine sehr hohe Bedeutung haben. Weiter ist festzuhalten, dass, wenn aufgrund des Platzmangels entschieden werden muss und keine Alternativen zur Verfügung stehen, der Aspekt der Verkehrssicherheit etwas höher gewichtet wird als der Baumerhalt. Es ist dringend eine vertiefende Planung nötig, um erarbeiten zu können, in wie weit die einzelnen Ziele gleichberechtigt oder abgeschichtet umgesetzt werden können. Hierfür wurden der Verwaltung in der Verkehrsausschusssitzung mehrere Prüfaspekte mitgegeben (siehe Kapitel 2).

- d) Sie planen aktuell eine breitere Weingartenstraße als bisher, den Rest bekommen Fußgänger und Radfahrer und zuletzt die Bäume. Das macht nicht nur den Verkehr in unserem Quartier noch schneller als vorher, sondern sendet klimapolitische völlig falsche Signale für eine Verkehrswende.

Der Petent spricht den Bereich der Weingartenstraße vor dem Kulturforum (zwischen Kreuzung Moltkestraße und Brachfeldstraße) an, der ca. 200 m lang ist und ca. 10% der Länge der Weingartenstraße darstellt, an. Die Fahrbahn weist heute einen Querschnitt von 6m auf. Dieser wird um 20 cm auf 6,20 m verbreitert. Die Verbreiterung dient der Förderung des Stadtbusverkehrs, der ebenso wie der Rad- und Fußverkehr zum Umweltverbund zählt. Der Begegnungsverkehr Bus-Bus oder Bus-Lkw benötigt

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

6,50 m bzw. 6,35 m. Bei der Planung wurde dieses Maß bereits auf 6,20 m vermindert. Heute müssen Busse im oben genannten Begegnungsfall deutlich abbremesen. Wenn der Straßenquerschnitt neu aufgeteilt wird, soll der Busverkehr ebenso wie der Rad- und Fußverkehr gefördert werden. Dies ist im Ziel 5 „Sicherstellen des fließenden Verkehrsablaufs“ (im Detail: ausreichende Fahrbahnbreite für Begegnungsfall Bus-Bus sowie Ausnahmen prüfen und minimieren) formuliert.

Auch im Bereich des Friedhofs bis nach Zell-Weierbach wurde die heutige Fahrbahn verbreitert. Hierbei handelt es sich um eine Länge von ca. 450 m, auf der der Straßenquerschnitt von heute 5,75 m um 45 cm auf 6,20 m. Auf diesem Abschnitt sind keine Bäume betroffen. Diese Verbreiterung dient der Förderung des Busverkehrs. Zusammengefasst sieht die Vorzugsvariante der Weingartenstraße auf 64 % der Länge eine Reduktion der Fahrbahn im Vergleich zum Bestand vor, auf 11 % der Länge eine Verbreiterung um 20 cm (mit Wechselwirkungen zum Baumbestand) und auf 25% der Länge eine Verbreiterung um 45 cm (ohne Beeinträchtigung von Bäumen).

Entlang der Moltkestraße wird durchgehend die Fahrbahn verschmälert.

- e) Der Gesetzgeber erwartet von Ihnen eine Verkehrsplanung von außen nach innen. Erst die Fußgänger, dann die Radfahrer, zuletzt der Autoverkehr. Der bekommt den Rest. Aber bitte nicht die Bäume, die im Wirken gegen eine immer heißere Stadt, in der niemand mehr leben mag unser wichtigstes Gut sind.

Die über 70 untersuchten Querschnitte belegen eindrücklich, dass zahlreiche Varianten mit unterschiedlichsten Elementen und Ansätzen geprüft wurden. Dabei wurde auch nach dem Planungsgrundsatz „von außen nach innen“ vorgegangen.

- f) Die Stadtverwaltung glaubt laut BZ nicht das so viele Bäume betroffen sind. Zählen Sie die gelben Kreuze in den Ihnen vorliegenden Plänen. Warum lassen Sie sich erzählen, es wären nur 50 Bäume betroffen, wenn klar 111 bzw. 136 Bäume als zu fällen markiert sind?

Bei dieser Behauptung wird außer Acht gelassen, dass die markierten Bäume auch solche beinhalten, die aufgrund Ihrer schlechten Vitalität und begrenzten Standzeitprognose in den nächsten Jahren entnommen werden müssen. Nur ein Teil der markierten Bäume müssen aufgrund der Radwegplanung entnommen werden. Bei diesen wird noch speziell in jedem Einzelfall untersucht werden müssen, ob sie nicht doch erhalten bleiben können. In dem vorliegenden frühen Vorplanungsstadium sieht es so aus, als ob sie eventuell gefährdet sind. Es wurde mehrfach betont, dass die vertiefende Untersuchung durchaus ergeben mag, dass zahlreiche Bäume erhalten bleiben können. Eine genaue Zahl kann aber erst seriös genannt werden, wenn die

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

vertiefende Untersuchung abgeschlossen ist. Insofern ist die Darstellung eine Abschätzung zur ungünstigen Seite hin, von der aber auch die Verwaltung erwartet, dass diese sich so nicht realisieren wird.

Unbestritten ist aber auch, dass der ein oder andere Baum aus Gründen der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer nicht gehalten werden kann. Es müssen zunächst die Ergebnisse der vertiefenden Untersuchung abgewartet werden, bevor belastbare Aussagen getroffen werden und Entscheidungen getroffen werden können.

Die Gemeinderäte werden speziell aufgefordert,

- g) Stellen Sie den Antrag und beschließen Sie, die Bäume auf Priorität 1 statt 4 zu setzen. Fordern Sie das Maximum für den Baumbestand in unserer Stadt!

Siehe hierzu Punkt c), der Baumerhalt folgt **unmittelbar** der Forderung nach sicherer Verkehrsinfrastruktur mit all ihren Facetten. Insofern steht er lediglich aufgrund der feingliedrigen Ausdifferenzierung der Verkehrssicherheit auf Platz 4 und nicht auf Platz 2. Das Gremium hat aber nie einen Zweifel daran gelassen, dass auf dem Erhalt möglichst vieler Bäume sein Hauptaugenmerk liegt; dies zeigen insbesondere die Diskussion im Verkehrsausschuss vom 10.05.2023 und die daraus resultierenden Prüfaufträge für die weitere Planung.

- h) Stellen Sie den Antrag und beschließen Sie, die Südseite der Weingartenstraße von der Moltkestraße bis zur Brachfeldstraße nicht zu verändern, sondern nur den Belag des Radweges / Gehweges zu erneuern. Der Bordstein zu Straße und Parkbuchten bleibt unverändert. Verringern Sie die geplante Straßenbreite, um auf der Nordseite einen Bordsteinradweg zu ermöglichen.

An diesem Streckenabschnitt wurde besonders intensiv gearbeitet, bis eine Vorzugsvariante vorgeschlagen werden konnte. Die verschiedenen Nutzungsansprüche müssen gesamthaft betrachtet werden. Eine ausführliche Herleitung ist in der Vorlage (Drucksache-Nr. 162/22) enthalten. Kurz gesagt muss der Straßenabschnitt umgebaut werden, weil auf der Nordseite zu wenig Platz für die Fußgänger, die Radfahrenden, die Haltestelle und die Gebäudeein- und -ausgänge zur Verfügung steht. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg direkt an der Hauskante birgt Gefahren. Die Forderung, die Fahrbahnen zu Lasten des öffentlichen Nahverkehrs zu verschmälern ist vor dem Hintergrund der Verkehrswende und der Stärkung des Umweltverbundes (Busverkehr, Radverkehr, Fußverkehr) nicht sinnvoll. Im Rahmen der vertiefenden Untersuchung wird auch hier noch einmal intensiv nach Lösungen vor dem Hintergrund des Baumerhalts gesucht und die Ergebnisse den politischen Gremien vorgelegt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

- i) Stellen Sie den Antrag und beschließen Sie, die Südseite der Weingartenstraße von der Brachfeldstraße bis zur Hölderinstraße entsprechend wie vor dem Kulturforum zu führen. Auch dies verhindert Eingriffe in den Bereich der Bäume. Den frei werdenden Radweg können Sie entsiegeln, oder zum Parken nutzen. Lassen Sie den Bordstein im Boden sitzen, dann schädigen Sie die Bäume nicht. Verringern Sie die geplante Straßenbreite, um auf der Nordseite einen Bordsteinradweg zu ermöglichen.

Auch in diesem Abschnitt ist eine gesamthafte Betrachtung von Nöten. Eine Führung wie auf der Südseite vor dem Kulturforum, sprich getrennter Geh- und Radweg gefolgt von einem Baumstreifen ggf. Parkstreifen, Fahrbahn und Geh- und Radweg (Aufzählung von Süden nach Norden) hat deutliche Nachteile.

Zum Beispiel reichen die vorhandenen 3,50 m nicht für einen getrennten Geh- und Radweg, es müsste ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen werden. Dieser birgt die Gefahr, dass Radfahrende nicht von den aus den zahlreichen Grundstücken ausfahrenden Kfz gesehen werden. Zudem müsste an jeder Einmündung aus Grün- den der Verkehrssicherheit der gemeinsame Geh- und Radweg in einen getrennten Geh- und Radweg aufgelöst werden, damit der Radverkehr bevorrechtigt fahrbahn- nah über die Einmündung geführt werden kann. Danach wird wieder ein gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet.

Dieser ständige Wechsel mit Verschwenk der Radverkehrsanlage dient weder der Radförderung noch einer klaren Verständlichkeit. Die Anzahl der Fehlnutzungen (v.a. Nutzung des Gehwegs durch Radfahrende im Einmündungsbereich) und damit die Unfallträchtigkeit der Strecke wird deutlich zunehmen. Im Rahmen der vertiefenden Untersuchung wird auch hier noch einmal intensiv nach Lösungen vor dem Hintergrund des Baumerhalts gesucht und die Ergebnisse den politischen Gremien vorgelegt.

- j) Stellen Sie den Antrag und beschließen Sie, die Südseite der Weingartenstraße im Bereich des Klinikums so zu überarbeiten, dass die Bäume erhalten werden. Platz genug ist vorhanden.

Auch hier muss eine gesamtheitliche Lösung gefunden werden, zu der allerdings erst die vertiefende Untersuchung Erkenntnisse bringen kann. Im Rahmen der vertiefenden Untersuchung wird auch hier noch einmal intensiv nach Lösungen vor dem Hintergrund des Baumerhalts gesucht und die Ergebnisse den politischen Gremien vorgelegt.

- k) Stellen Sie den Antrag und beschließen Sie, die Moltkestraße auf der Ostseite vom Kreisel nach Ortenberg bis zur Zellerstraße nicht zu verändern, sondern nur den Belag des Radweges / Gehweges zu erneuern. Der Bordstein zu

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

Straße und Parkbuchten bleibt unverändert. Verringern Sie die geplante Straßenbreite, um auf der Nordseite einen Bordsteinradweg zu ermöglichen.

Auch hier muss eine gesamtheitliche Lösung gefunden werden. Eine reine Belagserneuerung entschärft nicht das Problem des fehlenden Sicherheitstrennstreifens zum Parkstreifen (Dooring-Gefahr). Die zu schmalen Bereiche für den Fuß- und Radverkehr werden zudem nicht verbreitert. Zudem helfen Belagserneuerungen nur temporär.

Problematisch ist hier vor allem die Dimensionierung der Baumquartiere. Zur Zeit der Pflanzung der Bäume wurde ihnen ein zu kleines Volumen durchwurzelbaren Raumes zur Verfügung gestellt. Daher haben sich die Bäume mit ihren Wurzeln in die angrenzenden Unter- und Oberbauten der Belagsflächen ausgebreitet. Eine reine Belagserneuerung würde daher nicht nur potenziell dennoch zur Schäden an den Wurzeln führen, sondern wäre nur zudem nur eine temporäre Lösung. Mit weiteren Anhebungen muss gerechnet werden. Dies zeigt noch einmal die Notwendigkeit eines ausreichend groß dimensionierten und gut ausgestatteten Baumquartieres. Um ein nachhaltiges Wachstum der Bäume zu ermöglichen benötigen sie genug Wurzelraum der erschlossen werden kann ohne, dass in die angrenzenden Bodenschichten vorgedrungen werden muss. Zudem kann eine Wurzelschutzbahn bei einer Neuanlage eines Quartieres ein Eindringen der Wurzeln in den Oberbau von Belagsflächen verhindern und somit die Aufwerfungen minimieren oder ganz verhindern. Eine Neupflanzung der bestehenden Quartiere, ohne diese saniert zu haben, würde die Situation weder für die Bäume noch für die Radwegführung verbessern.

Da die Bäume zu kleine Baumbeete haben, werden sie ihre Wurzeln wieder in Richtung Radweg wachsen lassen und eine erneute Wurzelhebung ist die Folge. Ein Anheben des Radwegs, damit die Wurzeln mehr Platz erhalten, ist aufgrund der Bestandssituation nur selten möglich.

Im Rahmen der vertiefenden Untersuchung wird auch hier noch einmal intensiv nach Lösungen vor dem Hintergrund des Baumerhalts gesucht und die Ergebnisse den politischen Gremien vorgelegt. Im südlichen Bereich von dem Kreisel Ortenberger Straße bis Kreuzung Weingartenstraße sieht die Vorzugsvariante den Erhalt fast aller Bäume vor (Ausnahme Kreuzungsbereich, da Aufweitung wegen Rundum-Grün). Im weiteren Bereich bis zur Zeller Straße wird unter anderem geprüft werden, ob durch den Wegfall der Linksabbiegespuren die Bäume gehalten werden können.

- l) Hinterfragen Sie die Annahmen der Stadtplanung. Stellen Sie den Antrag und beschließen Sie, die Klassifizierung nach ERA und weiteren gesetzlichen Vorgaben zu überprüfen. Aus unserer Wahrnehmung sind sowohl die Radwege, wie auch die Straßen zu hoch bewertet.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

Die Moltkestraße und die Weingartenstraße sind entsprechend der RAST (Richtlinie für die Anlage als Stadtstraßen eindeutig in die Kategorie HSIII (angebaute Hauptverkehrsstraße) aufgrund ihrer Funktion und Verkehrsbedeutung einzuordnen. In der künftigen ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) wird es drei Ausbildungsstandards geben, die sich an der tatsächlichen und an der künftigen Bedeutung der Radverkehrsverbindung anlehnen, geben.

Der geringste Standard wird bei ganz gering frequentierten untergeordneten Radverkehrsverbindungen angesetzt. Der höchste Standard gilt für Radschnellverbindungen, der mittlere Standard für das breite Feld dazwischen. Die Radverkehrsverbindungen entlang der Moltkestraße und Weingartenstraße sind „in der Mitte“ und künftig „in der oberen Mitte“ anzusiedeln. Die Ausbildung der Radverkehrsanlagen in der Vorzugsvariante entsprechen den Vorgaben der künftigen ERA im mittleren Ausbildungsstandard. Weitere Ausführungen hierzu sind im Kapitel 4 enthalten.

- m) Wenn Sie mutig sind und wirklich zukunftsweisende Entscheidungen für unsere Stadt treffen möchten, die uns fit für die Zukunft machen, dann stellen Sie den Antrag die Geschwindigkeit der Straßen auf Tempo 40 oder 30 zu reduzieren. Alle Dörfer und Städte um uns herum machen Ihnen hier vor, wie das geht. Dort werden Hauptverkehrsstraßen / Durchgangsstraßen (auch die B3) konsequent auf 30 oder 40 reduziert. Warum sollte dies in einem überwiegenden Wohnquartier nicht möglich sein?

Die Frage der maximalen Höchstgeschwindigkeit hat keine Auswirkung auf die Vorzugsvarianten. Wie unter d) beschrieben, verwenden wir nicht das Regelmaß von 6,35 m bzw. 6,50 m für die Abwicklung des Begegnungsverkehr Bus-Lkw bzw. Bus-Bus empfohlen wird, sondern vermindern dieses Maß auf 6,20 m, was breiter ist als der Bestand von 6 m, bei dem die Busse deutlich abbremsen müssen.

Das Maß von 6,20 m ist ein akzeptabler Kompromiss aus der Notwendigkeit des physikalischen Aneinander-Vorbeifahrens von Bussen, das in der Moltkestraße und Weingartenstraße häufig auftritt, und der Busförderung, damit die Busse nicht zu stark abbremsen müssen. Die zulässige maximale Höchstgeschwindigkeit spielt bei dieser Betrachtung nur eine untergeordnete Rolle. Somit kann die Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung separat von der baulichen Ausprägung diskutiert werden.

- n) Und zu guter Letzt: Nehmen Sie die Petition und den Willen von bereits über 11.000 Menschen ernst. Diese Menschen wollen ihre Bäume behalten! Beschließen Sie, alle Bäume der Weingartenstraße und der Moltkestraße zu erhalten.

Der Erhalt aller Bäume wird nicht möglich sein. Selbst wenn keine weiteren baulichen Veränderungen erfolgen werden einzelne Bäume entnommen werden müssen. Viele

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

Bäume haben bereits eine schlechte Vitalitäts- und Standzeitprognose. Diverse Vorschäden sind dabei durch schlechte Standortbedingungen wie zu kleine Baumquartiere begünstigt. Zudem müssen zum Beispiel ein Bestandsbaum entfernt werden, wenn sie die Sicht derart behindern dass die Verkehrssicherheit gefährdet ist und keine anderen Alternativen tragbar sind.

## Zusammenfassung dieses Kapitels

Die Befassung des Gemeinderats mit der Petition des Herrn Ralph Fröhlich ergibt, dass die vom Verkehrsausschuss in seiner Sitzung vom 10.05.2023 formulierten Aspekte, die in der vertiefenden Planung zu berücksichtigen sind (vgl. Kapitel 2), abdeckt. Beide Hauptforderungen, A) Erhalt der Bäume und B) gesunder Kompromiss der Nutzungsansprüche werden damit aufgegriffen und geprüft. Zudem wird die Verwaltung im Rahmen der vertiefenden Untersuchung die Belange der Petition besonders berücksichtigen und die Ergebnisse der Untersuchung den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorstellen.

Allerdings wird ein Erhalt **aller** Bäume, wie die Petition es an einigen Stellen formuliert, aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich sein.

## 4. Status quo beibehalten?

Das Beibehalten des Status-quo ist aufgrund der großen Defizite im Bestand weder zulässig noch sinnvoll. Die notwendige Verkehrssicherheit insbesondere der Radwege kann die Stadt so weder dauerhaft darstellen, noch wird die bestehende Infrastruktur heute noch dem durchschnittlichem Nutzerverhalten der Radwege gerecht.

Die Radwege entlang der Moltkestraße und Weingartenstraße wurden in den 1980er-Jahren gebaut. Damals galten andere Richtlinien, das Verkehrsaufkommen war sowohl auf Seiten des Rad- als auch Kfz-Verkehrs deutlich geringer, die Reisegeschwindigkeit der Radfahrenden war niedriger und Lastenräder oder Räder mit Anhänger gab es noch nicht.

In der Zwischenzeit wird deutlich schneller geradelt. Zudem benötigten Lastenräder und Räder mit Anhänger mehr Platz. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) wurde bereits 1997 grundlegend in Bezug auf die Radverkehrsführung geändert (vgl. Fahrradförderprogramm V, Drucksache-Nr. 045/13). Auch die weiteren Änderungen der StVO haben den Schwerpunkt der Verbreiterung der Radverkehrsanlagen fortgeführt. Die entsprechenden Richtlinien, die gemäß einem Bundeserlass einzuhalten sind und für die Verwaltung bindend sind, wurden seit dem Bau der Radverkehrsanlagen in der Moltkestraße und Weingartenstraße mehrfach fortgeschrieben.



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

Die heutigen Anlagen sind veraltet und entsprechen nicht mehr den Anforderungen der Praxis. Auf einen „quasi Bestandschutz“ kann sich die Verwaltung nicht mehr berufen, da die Änderungen der Gesetze und Richtlinien zu weit in der Vergangenheit liegen. Die Stadt Offenburg ist gezwungen, tätig zu werden, um im Fall eines Unfalls nicht Gefahr zu laufen, in haftungsrechtlicher Sicht vor Gericht erklären zu müssen, warum trotz der langen Vorlaufzeit die Radverkehrsanlagen nicht den Richtlinien und heutigen Anforderungen angepasst wurden.

Die vorliegenden Sicherheitsmängel im Bestand der Radverkehrsanlagen in den Straßenzügen der Moltkestraße und Weingartenstraße sind in der Zwischenzeit von so großer Bedeutung, dass gehandelt werden muss. Die gravierendsten Sicherheitsmängel sind:

- fehlender Sicherheitstrennstreifen (Risiko Dooring)
- schlechter Belag wegen Wurzelanhebungen  
(Ein einfaches Ausbessern hilft nicht, da die Bäume aufgrund von viel zu kleinen Baumbeeten ihre Wurzeln in den oberen Radwegbereich verlegt haben. Nur ein Entfernen der Wurzeln würde Abhilfe schaffen, was die Bäume stark schädigen würde. Alle bisherigen Versuche mit Wurzelbrücken oder Unterbrechung der Asphaltsschicht sowie Auffüllen mit einer Schotterdecke führte nicht zu dem erwünschten Erfolg.) und
- zu schmale Radwege für das heutige und künftige Radverkehrsaufkommen (Verkehrswende) sowie für die „neue“ Radtechnologie (Pedelec).

Es können nicht alle Sicherheitsmängel im Bestand behoben werden. Ein erster Ansatz wäre, wenn eine Umverteilung des beengten Platzes nicht durchgeführt werden soll, die Sperrung/ der Rückbau der Radwege und Fahrbahnbenutzungspflicht für Radfahrende im Mischverkehr.

Des Weiteren ist die Stadt gehalten, folgende Programme im weitesten Sinne umzusetzen:

- Übergeordnete Vorgaben z.B. aus dem Kyoto-Protokoll bzw. des Landes Baden-Württemberg, 55 % CO<sub>2</sub>-Einsparung 1990 – 2030
- eigene Vorgabe des Offenburger Gemeinderats (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 %).
- Fahrradförderprogramme, die seit Jahren die Verbesserung der Radinfrastruktur in den beiden Straßenzügen beinhalten

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

111/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Fachbereich 6	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 15.06.2023
---	----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße); Befassung des Gemeinderates mit der Petition von Herrn Ralph Fröhlich

## 5. Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen

Im Rahmen der Diskussion im Verkehrsausschuss am 10.05.2023 über die Vorlage (Drucksache-Nr. 162/22), die zu einem Beschluss des Gemeinderats zur weiteren vertiefenden Planung auf Grundlage der Vorzugsvariante führte, nahm die Verwaltung eine Vielzahl von Prüfungsaspekte auf (siehe Kapitel 2), die überwiegend eine deutlich geringere planungsbedingte Entnahme von Bäumen zum Ziel haben. Diese wird die Verwaltung bei der vertiefenden Untersuchung und Optimierung der beiden Vorzugsvarianten berücksichtigen. Die Vertreter der Interessengruppen (ADFC, BI sichere Radwege, Petitionsvertreter) werden dabei in die Untersuchung eingebunden. Die Untersuchung beinhaltet auch die Prüfung weiterer denkbarer Varianten und Lösungen.

Die Untersuchungen sollen bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Mit diesen Informationen wird der Sachstand erneut in den politischen Gremien beraten.

Beschlüsse zur Umsetzung bzw. Baubeschlüsse werden abschnittsweise gefasst werden. Die Umsetzung erfolgt entsprechend ebenso abschnittsweise.

Das in der Verkehrsausschusssitzung am 10.05.2023 beschlossene Vorgehen (Fortführung der Planung in Form einer vertiefenden Untersuchung unter besonderer Beachtung der unter Kapitel 2 und 3 genannten Aspekte) greift das zentrale Anliegen der Petition nach einem Erhalt der Bäume soweit als möglich auf. Die Verwaltung empfiehlt daher, die beiden Vorzugsvarianten unter Berücksichtigung der im Kapitel 2 und 3 benannten Prüfungsaspekte vertiefend zu untersuchen und zu optimieren.

Herr Fröhlich wurde zur Sitzung des Gemeinderates am 24.07. eingeladen. Ihm wird im Einvernehmen mit dem Gemeinderat die Gelegenheit gegeben, sich zur Petition zu äußern. In der Einladung wurde Herr Fröhlich um die Begrenzung seines Redebeitrages gebeten.

Anlage 1: Maßnahmenachsen aus dem Umsetzungskonzept des Fahrradförderprogramms V

Anlage 2: Ziele und Prioritäten (Gemeinderatsbeschluss vom 31.01.2022 Drucksache-Nr. 231/21)

Anlage 3: Prüfauftrag Einbahnstraßensystem/Ringsystem