



Im Folgenden sind die einzelnen Ziele genauer erläutert.

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

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

Alle Altersgruppen, von Kindern bis Senioren, sollen in Deutschland sicher Fahrrad fahren. Das zeigt sich sowohl in der objektiven Sicherheit als auch durch das subjektive Sicherheitsempfinden. Alltagstauglichkeit und individueller Spaß am Radfahren werden ebenso gestärkt wie die Bedeutung des Fahrrads als alltägliches

Verkehrsmittel (Vision Zero im Radverkehr - Leitziel aus dem nationalen Radverkehrsplan).

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

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

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

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

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

Jede Verkehrsgruppe stellt Anforderungen an die Nutzung des Straßenraums, welche die eigenen Bedürfnisse und Ziele bestmöglich erfüllen. Die Nutzungen im Straßenverkehr unterscheiden sich nach den Verkehrsarten Fuß, Rad, ÖPNV und Kfz. Um die Teilnahme am Straßenverkehr für diese verschiedenen Verkehrsarten funktional und attraktiv zu gestalten, ist eine räumliche Gliederung der Teilbereiche nach den funktionalen Ansprüchen erforderlich. Durch diese klare Struktur und Gliederung können die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden Beachtung finden und somit die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Für den Radverkehr ist eine Trennung zu den übrigen Verkehrsmitteln vor allem aufgrund der hohen Geschwindigkeitsdifferenzen besonders wichtig. Da sich der Kfz-Verkehr vor allem in Straßen mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h meist schneller fortbewegt als der Radverkehr, kann es zu engen Überholvorgängen und unsicheren Situationen für Radfahrende kommen. Gleichzeitig wird der Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs dadurch deutlich gestört. Gleichzeitig bewegen sich Radfahrende schneller fort als der Fußverkehr, weswegen hier ebenfalls eine räumliche Trennung anzustreben ist, um enge Ausweichmanöver und somit ein Unsicherheitsgefühl von Fuß- und Radverkehr zu vermeiden. Diese Trennung ist vor allem auch im Bereich von Bushaltestellen erforderlich, da hier die wartenden Passagiere ausreichend Platz im Seitenraum benötigen, um weder andere zu Fuß Gehende, noch Radfahrende zu behindern. Dabei ist auch darauf zu achten, den wartenden Passagieren das direkte Einsteigen in den Bus zu

ermöglichen, ohne zuvor einen Radweg queren zu müssen. Auch die aussteigenden Passagiere benötigen Platz, da ein direktes Betreten des Radweges aus dem Bus heraus Gefahren birgt.

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

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

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

Um sicher und ohne große Umwege die Fahrbahn zu queren, sind geeignete Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr herzustellen. Diese sind sowohl zur Überquerung von Knotenpunkten, als auch vor stark frequentierten Zielen wie Schulen oder Krankenhäusern einzurichten. Die Wahl der geeigneten Führungsform ist dabei abhängig vom Verkehrsstrom, sowohl in der Hauptrichtung als auch auf der querenden Richtung, und von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Werden Querungshilfen mit einer Mittelinsel hergestellt, ist auf eine ausreichende Breite zu achten, damit sich auch Radfahrende mit Anhänger sicher aufstellen können.

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

- Schutz alter vitaler Bäume
- Aufwertung durch Grünanlagen

Grünflächen und Bäume tragen in ihrer Funktion als Schattenspender oder Luftreiniger positiv zum Mikroklima von Straßen und Plätzen bei. Gleichzeitig erhöht das

Vorhandensein von Pflanzen im Straßenraum die Aufenthaltsqualität und ermöglicht so eine natürliche und attraktive Straßenraumgestaltung und bietet gleichzeitig eine sichere räumliche Trennung zwischen den Verkehrsteilnehmern.

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

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

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

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

Damit der Verkehrsfluss auf der Straße uneingeschränkt möglich ist, muss der Begegnungsfall von entgegenkommenden Fahrzeugen reibungslos ablaufen. Da sowohl die Moltkestraße als auch die Weingartenstraße in beide Richtungen von Buslinien bedient wird, kommt es immer wieder zum Begegnungsfall Bus-Bus, für welchen eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,50 Metern bei Tempo 50 notwendig ist. Dies ermöglicht auch Begegnungsfälle mit allen anderen Fahrzeugen und hilft Störungen des Verkehrsflusses zu verhindern.

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

#### **6. Priorität: Erhalt Parkerreichbarkeit der Geschäfte**

- Platzbedarf und Platzverbrauch
- Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen

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