

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

1. **Betreff:** Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	03.07.2024	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)

8,5 Mio. €

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 8,5 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.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller
Stand Prüfaufträge

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

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“.

Die Maßnahme ist Bestandteil des Masterplan Verkehr Offenburg 2035 (Drucksache-Nr. 081/23). Sie ist ...

- im Handlungsfeld Radverkehr, speziell im Maßnahmenfeld R.1 „Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr“
- im Handlungsfeld Fußverkehr, speziell in den Maßnahmenfeldern F.2 „Fußverkehrsfreundliche Querungen“, F.3 „Interessen von Menschen mit Behinderungen stärker einbinden“, F.4 „Barriere- und hindernisfreie Gestaltung öffentlicher Räume“, F.5 „Fußverkehrsfreundliche Straßenräume“, F.6 „Trennung von Fuß- und Radverkehr“ und F.7 „Erhöhung der Aufenthaltsqualität“
- im Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr, speziell im Maßnahmenfeld ÖV.9 „Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV“
- im Handlungsfeld Ruhender Verkehr, speziell im Maßnahmenfeld RV.3 „Verlagerung und Umnutzung von Parkraum“
- im Handlungsfeld Verkehrssicherheit, speziell im Maßnahmenfeld VS.1 „Weiterentwicklung der Infrastruktur“

verortet.

Es besteht folgender Zielbezug:

- Eigenständige Mobilität für alle ermöglichen – starker Einfluss
- Klima- und umweltschonende Mobilität fördern –indirekter/mittlerer Einfluss
- Neue Mobilitätskultur schaffen – indirekter/mittlerer Einfluss
- Verkehrssicherheit erhöhen – starker Einfluss
- Verkehrsräume als Lebensräume gestalten – starker Einfluss

Zusammenfassung

Nach einem langen und ausführlichen Planungsprozess um die Umgestaltung der Moltkestraße und Weingartenstraße beschloss der Gemeinderat in seiner Sitzung am 29.01.2024 (Drucksache 027/24), dass bei der weiteren Planung die Bearbeitung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

der Moltkestraße bevorzugt werden soll. In dieser Vorlage wird der aktuelle Planungsstand vorgestellt. Zudem werden die noch offenen Fragestellungen benannt, die bis zum Umsetzungsbeschluss im Herbst bearbeitet werden.

1. Ausgangslage

Das Land Baden-Württemberg hat aufbauend auf den UN-Klimakonferenzen Klimaschutzziele im Verkehr (55 % CO₂-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 sowie ein gutes Busangebot unterstützt.

Der Gemeinderat beschloss am 24.07.2023 den Masterplan Verkehr OB 2035 (Drucksache 081/23). Ein wesentlicher Bestandteil des Masterplans ist die Förderung des Rad-, Bus- und Fußverkehrs. Der Ausbau der Moltkestraße und Weingartenstraße untermauert dieses Ziel. 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.

Folgende Meilensteine sind in der Zwischenzeit zu vermerken:

- Gemeinderat am 01.02.2021: Vergabe der Planungsleistungen für die Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße) und 8a Ost (Weingartenstraße) (Drucksache-Nr. 007/21)
- Bürgerbeteiligung am 21.07.2021
- Gemeinderat am 31.01.2022: Beschluss der Ziele und Prioritäten, die der Planung zugrunde gelegt werden sollen (Drucksache 231/21)
- Bürgerbeteiligung am 17.05.2022
- Gemeinderat am 15.05.2023: Kenntnisnahme der Variantendiskussion zu den grundsätzlichen Führungsformen und Beschluss, Vorzugsvarianten für die weitere Planung zugrunde zu legen (Drucksache 162/22)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

- Gemeinderat 24.07.2023: Befassung mit der Petition von Ralph Fröhlich (Drucksache 111/23)
- Projektbegleitgremium am 26.09.2023
- Gemeinderat 20.11.2023: Beratung kurzfristiger Maßnahmen zur Verbesserung der Bestandssituation für Fußgänger und Radfahrer (Drucksache 181/23)
- Projektbegleitgremium am 27.11.2023, Hauptthema erste Zwischenergebnisse Einbahnstraßen
- Projektbegleitgremium am 15.12.2023, Hauptthema erste Zwischenergebnisse Einbahnstraßen und vertiefende Untersuchung
- Bürgerinformationsveranstaltung am 23.01.2024, Hauptthema erste Zwischenergebnisse Einbahnstraßen und vertiefende Untersuchung
- Gemeinderat am 29.01.2024: Ablehnung des SPD-Antrags eines Planungsstopps, Beschluss bevorzugte Bearbeitung der Planung Moltkestraße (Drucksache 027/24)

Es ist wichtig zu beachten, dass aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses vom 29.01.2024 zunächst die Planung der Moltkestraße bevorzugt bearbeitet wird. Die Trennung der Bearbeitung ist möglich, da der Knoten Moltkestraße/Weingartenstraße und damit alle Fragestellungen, die die Weingartenstraße betreffen, zunächst ausgespart werden können.

2. Ziel dieser Vorlage

Um im Herbst einen Beschluss für die Umgestaltung der Moltkestraße (ohne Kreuzungsbereich Weingartenstraße) fassen zu können, werden in dieser Vorlage sämtliche Prüf- und Arbeitsaufträge in Bezug auf die Moltkestraße aufgeführt und deren aktueller Bearbeitungsstand bzw. deren Ergebnis zur Vorbereitung auf den Beschluss im Herbst dargestellt.

3. Prüf- und Arbeitsaufträge aus der Gemeinderatssitzung vom 15.05.2023 (Drucksache 162/22) bzw. vom 24.07.2023 (Drucksache 111/23)

Aus den oben genannten Gemeinderatssitzungen sind noch folgende Prüf- und Arbeitsaufträge offen:

- erneuter Variantensuchlauf
- Vorgehen bei der vertiefenden Untersuchung und
- wesentliche Ergebnisse aus der vertiefenden Untersuchung
- Untersuchung eines Einbahnstraßensystems

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

Erneuter Variantensuchlauf

Hierbei ging es um die Überprüfung, ob eine grundsätzliche Radverkehrsführungsform (z.B. Radweg, Radfahrstreifen, Radschutzstreifen, gemeinsamer Geh- und Radweg, gegenläufige Führung des Radverkehrs, ...) außer Acht gelassen wurde. Der erneute Variantensuchlauf wurde über alle Abschnitte der Moltkestraße und Weingartenstraße anhand von Querschnittsuntersuchungen durchgeführt. Es stellt sich heraus, dass im Vergleich zur Vorlage 162/22 keine grundsätzlichen Radverkehrsführungsformen übersehen wurden.

Vorgehen bei der vertiefenden Untersuchung

Insbesondere im Hinblick auf die eingesetzten Ressourcen war es nicht sinnvoll, alle Varianten, die in den oben genannten Plänen als Querschnitte angedacht wurden, vertiefend zu untersuchen. Deshalb wurde eine Auswahl getroffen. Es wurden die Varianten vertiefend untersucht, die in Bezug auf die beschlossenen Ziele Verkehrssicherheit und Baumerhalt die meisten Vorteile aufweisen. Hierbei wurden die beiden weiteren Ziele (Sicherstellen des fließenden Verkehrsablaufs und Erhalt Parke reichbarkeit der Geschäfte, vgl. Drucksache 231/21) ebenso – allerdings nachrangiger – berücksichtigt.

Die Aspekte, die bei der vertiefenden Untersuchung geprüft wurden, sind in der Anlage 1 aufgeführt. Die Ergebnisse sind in die weitere Planung eingeflossen.

Überblick über die wesentlichen Ergebnisse der vertiefenden Untersuchung in der Moltkestraße

In der folgenden Grafik sind die wichtigsten wesentlichen Zwischenergebnisse der vertiefenden Untersuchung in der Moltkestraße dargestellt. Erläuterungen hierzu sind ebenso in der Anlage 1 aufgeführt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

Bereich: Prinz-Eugen-Straße – Kreisel Durbacher Straße

Wurzelschonende Bauweise mit individueller Lösung für jeden Baum

Bereich: Ebertplatz

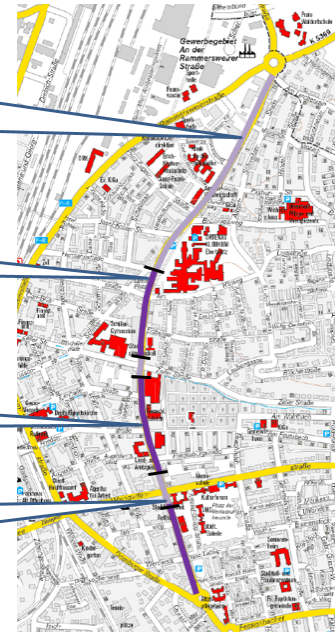
Umsetzung in 2 Bauabschnitten

Bereich: Hindenburgstraße - Turnhallestraße

Verzicht auf Linksabbiegespuren

Bereich: Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße

Verzicht auf südl. Linksabbiegespur und Linksabbiegen



Auf der Grundlage dieser ersten Zwischenergebnisse müssten von den bestehenden 166 Bäumen 7 Bäume entnommen werden. Wie im Kapitel 4.2 beschrieben wird, kann sich eventuell die Anzahl der zu entnehmenden Bäume um 3-4 verringern, sofern im Bereich der Gebäude Moltkestraße 25a und 27 (vor der Volksbank) Grunderwerb getätigt werden kann. Wenn der gesamte Straßenzug umgestaltet ist, stehen 30 Bäume mehr in der Moltkestraße im Vergleich zu heute.

Diese Baumbilanz stellt lediglich einen Zwischenstand der Planung dar.

Untersuchung eines Einbahnstraßensystems

Es wurde ein 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. Mittels Verkehrsmodell wurden verschiedene Varianten von Einbahnstraßensystemen im Osten der Stadt untersucht, die sich im Wesentlichen im Umfang der Straßen unterschieden. Die Varianten beinhalteten dabei sowohl ein Konzept mit punktuell eingerichteten Einbahnstraßen als auch ein Konzept mit einem großräumigeren bzw. netzweiten Ansatz.

Es zeigte sich, dass alle Einbahnstraßensysteme große Vorteile, aber auch Nachteile mit sich bringen. Aufgrund der Erkenntnis aus der vertiefenden Untersuchung der Moltkestraße (siehe oben), dass auch ohne ein Einbahnstraßensystem in der Moltkestraße nahezu alle Bestandsbäume erhalten bleiben können, wird in der weiteren

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 19.04.2024
--	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

Betrachtung die Moltkestraße als Einbahnstraße nicht weiterverfolgt. Dies schwächt die Nachteile eines Einbahnstraßensystems ab.

Zudem bedeutet dies, dass noch vor der Entscheidung zu einem Einbahnstraßensystem die Planung der Umgestaltung der Moltkestraße weitergeführt werden kann, sofern der Kreuzungsbereich Moltkestraße/Weingartenstraße ausgespart wird. Die weitere Planung in der Weingartenstraße wird voraussichtlich ab Herbst dieses Jahres in Verbindung mit der Untersuchung von Einbahnstraßenregelungen fortgeführt (vgl. Gemeinderatsbeschluss vom 29.01.2024 mit Drucksache 027/24).

4. Weitere Anregungen/Vorschläge zur Planung

Im weiteren Verlauf gingen zahlreiche weitere Anregungen und Vorschläge zur Planung insbesondere aus dem Begleitgremium und aus der Bürgerschaft ein. Diese wurden inhaltlich zusammengefasst, gruppiert und dem Begleitgremium vorgestellt.

Das Begleitgremium folgte dem Vorschlag der Verwaltung, sich künftig auf die Variante(n) zu beschränken, die die meisten Vorteile in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den Erhalt der Bestandsbäume hat. Dies ist nicht zuletzt aufgrund des Grundsatzes der ressourcenschonenden Planung sinnvoll und nötig.

Folgende Anregungen sollen weiterverfolgt werden:

1. Optimierung der beiden Kreisverkehrszu- und -ausfahrten am Anfang und Ende des Planungsbereiches
2. Möglichkeiten zum Erhalt der Bestandsbäume vor der Volksbank (z.B. Grunderwerb)
3. Optimierung der Ampelschaltung Moltkestraße/Weingartenstraße
4. Optimierung des Kreuzungsarms westliche Zeller Straße an der Kreuzung Moltkestraße/Zeller Straße mit dem Ziel des Baumerhalts in der Südwestecke
5. Prüfung eines Radfahrstreifens im nördlichen Plangebiets mit dem Ziel der Schonung des Wurzelbereichs durch verringerten Eingriff
6. Parkbilanz und weiteres Vorgehen
7. Prüfung des Einbaus von durchgehenden Bordsteinen an Einmündungen zur Reduktion der Gefahr von Rechtsabbiegeunfällen
8. Prüfung einer abschnittswisen Umsetzung

Im Folgenden werden die einzelnen Prüfaspekte mit ihren Ergebnissen beleuchtet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

4.1 Optimierung der beiden Kreisverkehrszu- und -ausfahrten am Anfang und Ende des Planungsbereiches

Prüfauftrag: Die Zufahrten und die Ausfahrten an den beiden Kreisverkehren Moltkestraße/Ortenberger Straße und Moltkestraße/Durbacher Straße sollen in Bezug auf die Radverkehrssicherheit noch einmal überprüft werden. So soll zum Beispiel wie in den Richtlinien beschrieben die Kreisverkehrszufahrt baulich so gestaltet sein, dass nur ein Verkehrsteilnehmer in den Kreisverkehr einfahren kann. Das Nebeneinander von Kfz und Rad soll aus Gründen der Sicherheit baulich nicht möglich sein. Der Einsatz von Piktogrammketten soll ebenso geprüft werden.

Prüfergebnis: Die Prüfung dauert noch an.

4.2 Möglichkeiten zum Erhalt der Bestandsbäume vor der Volksbank (z.B. Grunderwerb)

Prüfauftrag: Der Erhalt der Bestandsbäume an der nordöstlichen Ecke der Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße soll noch einmal geprüft werden. Idealerweise wäre dies durch Inanspruchnahme privater Grundstücke möglich.

Prüfergebnis: Die erste Rückmeldung des Eigentümers, ob eine grundsätzliche Bereitschaft für Grunderwerb besteht, fiel positiv aus. Es werden nun Varianten erarbeitet und in die Verhandlungen eingestiegen.

4.3 Optimierung der Ampelschaltung Moltkestraße/Weingartenstraße

Prüfauftrag: Die Ampelschaltung Moltkestraße/Weingartenstraße soll optimiert werden.

Prüfergebnis: Die Optimierung wurde im Frühjahr 2024 durchgeführt. Die Ampelphasen wurden dorthingehend verändert, dass alle Linksabbiegenden getrennt zu dem Geradeaus-Verkehr signalisiert werden.

Der Umbau der Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße kann erst mit der Umgestaltung der Weingartenstraße erfolgen. In diesem Zuge erfolgt eine Anpassung der Ampelschaltung an die dann vorliegende Verkehrssituation bzw. Verkehrsregelung in der Moltke- und Weingartenstraße.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

4.4 Optimierung des Kreuzungsarms westliche Zeller Straße an der Kreuzung Moltkestraße/Zeller Straße mit dem Ziel des Baumerhalts in der Südwestecke

Prüfauftrag: Die Zufahrt zur Kreuzung Moltkestraße/Zeller Straße aus Richtung westlicher Zeller Straße soll mit dem Ziel überprüft werden, den Bestandsbaum an der südwestlichen Ecke zu erhalten.

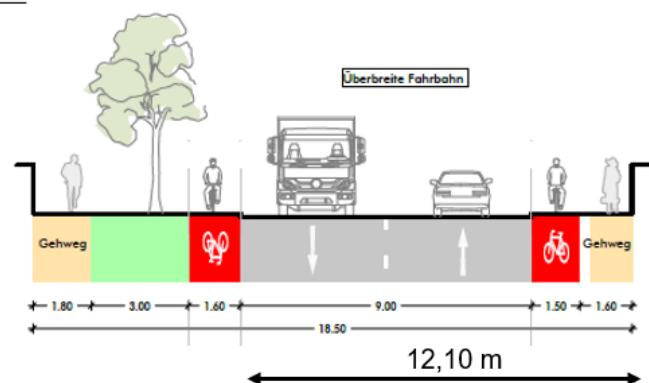
Prüfergebnis: Die Prüfung dauert noch an.

4.5 Prüfung eines Radfahrstreifens im nördlichen Plangebiets mit dem Ziel eines besseren Schutzes der Wurzelräume

Prüfauftrag: Es soll erneut geprüft werden, ob eine Variante unter Einsatz von Radfahrstreifen erarbeitet werden kann, bei der der westliche Bordstein zum besseren Schutz der Wurzelräume der Bestandsbäume stehen bleibt.

Prüfergebnis: In der nebenstehenden Skizze ist der Bestandsquerschnitt dargestellt. Soll der westliche Bestandsbordstein zwischen westlichem Radweg und Fahrbahn beibehalten werden, wird die Fläche des heutigen zu schmalen Radwegs dem Baumbet zugeschlagen. Es stehen für die Nutzungsansprüche Radverkehr (beide Richtungen), Kfz-Verkehr, Fußverkehr und Bushaltestelle (Richtung Norden) noch 12,10 m zur Verfügung.

Bestand



Radfahrstreifen haben aktuell eine Mindestbreite von 2 m inkl. Markierung. Es ist abzusehen, dass die Änderung der ERA (Empfehlungen für die Radverkehrsanlagen), die dieses Jahr verbindlich eingeführt werden soll, eine Mindestbreite von 2,50 m inkl. Markierung für Radvorrangrouten vorschreibt. Bei der Moltkestraße handelt es sich um eine Radvorrangroute in Nord-Süd-Richtung in der Oststadt. Werden nun die Breite der Radfahrstreifen (2 x 2,50 m) mit der Breite des Gehwegs (2 m) addiert, verbleibt eine Fahrbahnbreite von 5,10 m, die für den Bus/Bus- oder Bus/Lkw-Begegnungsverkehr nicht ausreicht (Regelmaß 6,50 m). Diese Variante ist somit nicht umsetzbar.

Selbst bei der Anwendung der noch gültigen Regelwerke mit schmaleren Radfahrstreifen wären die Platzverhältnisse für eine regelkonforme Anlage nicht möglich. Der erhöhte Platzbedarf im Bereich der Bushaltestelle ist hierbei noch nicht berücksichtigt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

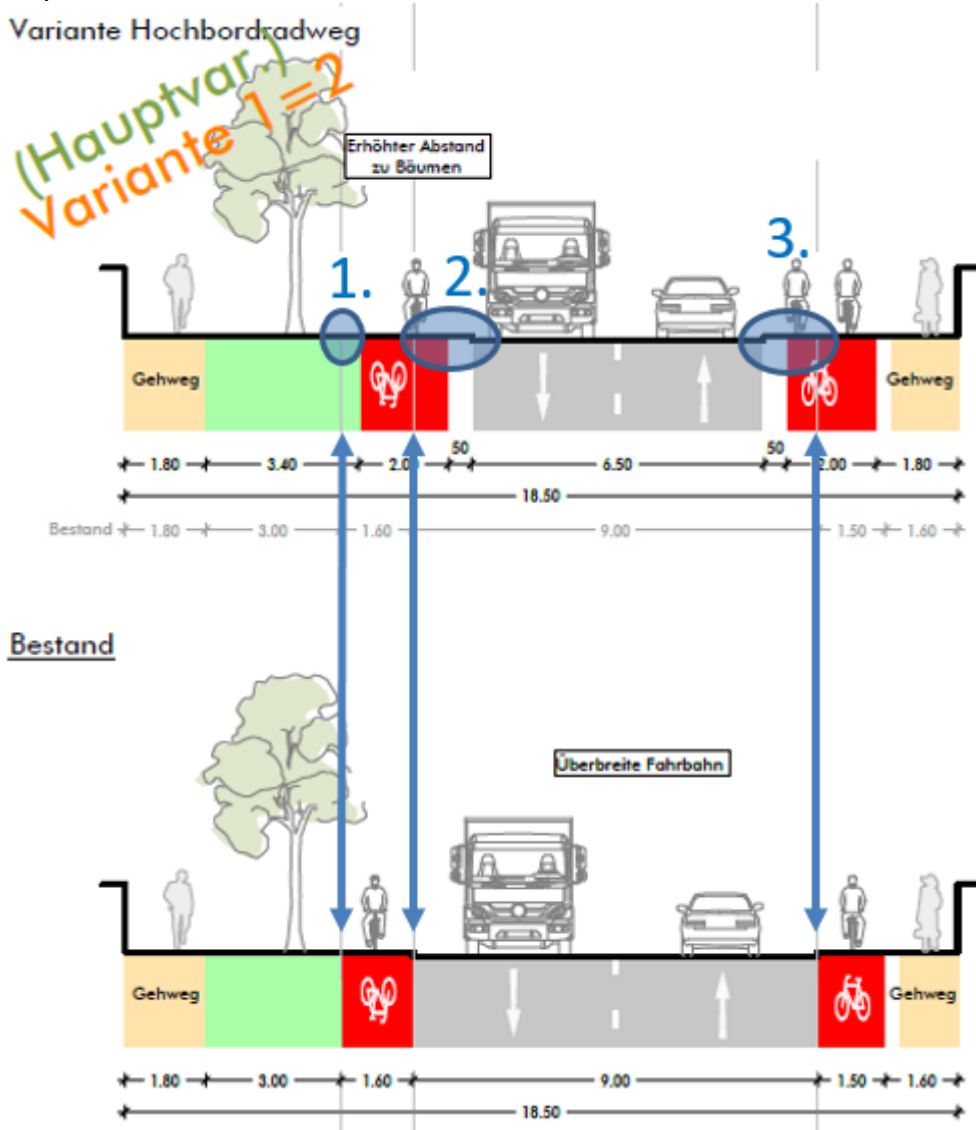
Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

Eine Variante mit Radfahrstreifen und gleichzeitigem Erhalt des westlichen Bestandsbordsteins ist somit nicht umsetzbar.

Im Folgenden wird aufgezeigt, wie mit der aktuellen Planung (2 Bordsteinradwege) ebenfalls ein weitgehender Schutz der Bestandsbäume und deren Wurzeln bei gleichzeitig hoher Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der weiteren Nutzungsansprüche erreicht wird.



Zum Vergleich zeigt die untere Skizze noch einmal den Bestand. Die grauen senkrechten Linien stellen die Lage der Bordsteine im Bestand dar.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

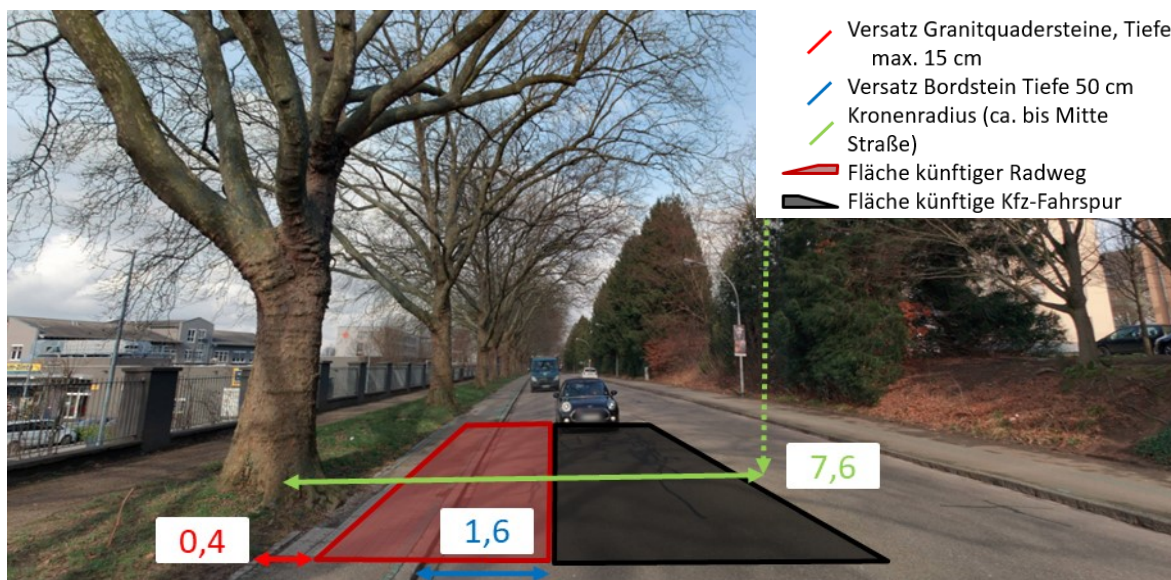
Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

Aus den Regelquerschnitten ist Folgendes ersichtlich:

1. Die ca. 20 cm tiefen Pflastersteine im Bestand zwischen Baum und Bestandsradweg werden um 40 cm nach Osten versetzt. Diese 40 cm werden den Baumbeeten zugeschlagen. Wenn es dem Baumbestand nützt, dass die Bestandspflastersteine im Boden verbleiben, wird dies so realisiert. Vor der Umsetzung wird dies geprüft. Bereits vor dem Entfernen der bestehenden Pflastersteine muss eine eingehende Untersuchung der Wurzeln erfolgen, da Stark- und auch Feinwurzeln oftmals um Bauteile wie Bordsteine oder Pflastersteine herum wachsen und bei deren Abriss oft beschädigt werden. Dies bedeutet allerdings auch Mehrkosten.
2. Der ca. 50 cm tiefe westliche Bordstein im Bestand zwischen Bestandsradweg und Fahrbahn wird um 1,60 m nach Osten versetzt. Die Fahrspur von Norden nach Süden verschmälert sich auf 3,25 m. Wenn es dem Baumbestand nützt, dass der Bestandsbordstein verbleibt und der Umbau als Hocheinbau umgesetzt wird, wird dies so realisiert. Dies bedeutet allerdings auch Mehrkosten. Vor der Umsetzung wird dies geprüft.
3. Der östliche Bordstein wird um 1,20m nach Westen versetzt, so dass sowohl der Radweg als auch der Gehweg verbreitert und die Haltestelle barrierefreie ausgebaut werden können.

In der unten stehenden Fotomontage ist auf dem Hintergrund eines Bestandsbildes die neue Situation dargestellt.



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

Bestandsbäume bilden i.d.R. wenig Wurzeln (keine Starkwurzeln, allenfalls Feinwurzelteppich) in Richtung Fahrbahn aus, da der Fahrbahnuntergrund stark verdichtet wurde und keinen so nährstoffhaltigen Boden darstellt. Zudem ist der Untergrund unter den Fahrbahnen erfahrungsgemäß sehr trocken, da kein Regenwasser durch die versiegelte Oberfläche versickern kann. Wenn Bäume die Möglichkeit haben, treiben sie ihre Starkwurzeln in der Regel in die Richtung, die nährstoffreich und lockerer sind. Im Fall der Platanen in der nördlichen Moltkestraße sind dies die Richtungen Nord, West und Süd. Selbstverständlich wird es auch Wurzeln in Richtung Osten geben. Hier ist es zwingend erforderlich, dass eine wurzelschonende Bauweise angewandt wird.

Unter wurzelschonende Bauweise wird in diesem Zusammenhang verstanden, dass vor der Baumaßnahme jeder Baum einzeln betrachtet und für ihn eine individuelle Lösung erarbeitet wird. Noch vor der Baumaßnahme werden die Wurzelstöcke und Wurzelhebungen aufgesucht und aufgemessen. Zur Schonung von Baum- und Wurzelbestand bestehen vielfältige Möglichkeiten, von denen jeweils die passende angewandt werden soll: Verzicht auf die hintere Stellkante, Anwendung von Großpflaster anstelle von Asphalt, Verlegung in Sand anstelle von Beton, Verlegung im Hocheinbau, Erstellung von Wurzelbrücken, Verwendung von Saugbaggern, Handaushub u.v.m.

Mit dem oben beschriebenen Vorgehen kann ein maximaler Schutz der Wurzeln und somit der Bestandsbäume gesichert werden.

4.6 Parkbilanz in Bereichen mit hohem Parkdruck und weiteres Vorgehen

Prüfauftrag: Der Parkdruck entlang der Moltkestraße ist unterschiedlich. In dem Bereich zwischen Weingartenstraße und Ortenberger Straße sowie im Bereich des Klinikums soll eine Parkbilanz aufgestellt und das weitere Vorgehen dargestellt werden.

Prüfergebnis für den Bereich der Moltkestraße zwischen Weingartenstraße und Ortenberger Straße:

Die Parkerreichbarkeit der Geschäfte bleibt erhalten, da die Geschäfte wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben über eigene Stellplätze verfügen. Die wegfallenden Stellplätze sind öffentlich.

Bei der aktuellen Planung, die die meisten Vorteile im Bereich Verkehrssicherheit und Baumerhalt hat, entfallen im Bereich der Moltkestraße zwischen Weingartenstraße und Ortenberger Straße 60 Stellplätze (Westseite 28, Ostseite 32).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

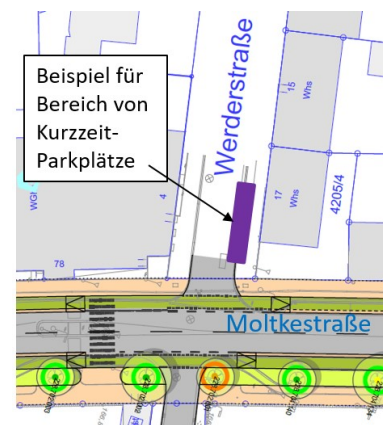
Im Bereich der Moltkestraße zwischen Weingartenstraße und Werderstraße besteht ein höherer Parkdruck als im Bereich zwischen Werderstraße und Ortenberger Straße. Im nördlichen Bereich sind meist nur 1 bis 2 öffentliche Stellplätze frei, im südlichen Bereich meist 3 bis 4 Stellplätze.

Die Thematik des engen Parkraums wurde in den Vorlagen zur Parkraumbewirtschaftung (Drucksachen 080/23 und 152/23) aufgearbeitet. Der Gemeinderat beschloss in seiner Sitzung am 20.11.2023 wegweisende Vorgaben unter anderem für den Bereich der Moltkestraße zwischen Weingartenstraße und Ortenberger Straße als auch für den Bereich der Moltkestraße am Klinikum.

Das beschlossene Parkraumkonzept sieht für den Bereich der Moltkestraße zwischen Weingartenstraße und Ortenberger Straße drei Maßnahmen vor:

- Ausweitung der Bewirtschaftung
- 20 Parkplätze im Mischprinzip (mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis) für das Betrachtungsgebiet 8, das auch den Tannweg, die Werderstraße und die Hildastraße umfasst
- Ausweisung von 6 Kurzzeit-Parkplätzen (mit Parkscheibe max. 1 Stunde, 9-19 Uhr)

Bei der Ausweisung der Kurzzeit-Parkplätze soll darauf geachtet werden, dass diese insbesondere im Tannweg und in der Werderstraße an den Einmündungen zur Moltkestraße lokalisiert werden. Diese stünden dann insbesondere den Bewohnern der Moltkestraße zur Verfügung, damit schwere Einkäufe auf kurzem Weg in die Wohnung gebracht werden können.



Die Umsetzung einer Parkgarage z.B. auf dem Gelände des bestehenden Parkplatzes südlich der Reithalle wird nicht im Rahmen der Umgestaltung der Moltkestraße behandelt werden können. Dies ist ein eigenes Projekt.

Der Masterplan Verkehr sieht solche Quartiersgaragen vor, um wertvolle Flächen im Straßenraum zu Gunsten des Umweltverbunds und der Aufenthaltsqualität verfügbar zu machen.

Die Ausweitung des Parkraumkonzeptes soll und wird den positiven Effekt haben, dass zahlreiche vorhandene Garagen und Carports in den Hinterhöfen reaktiviert und ihrer eigentlichen Bestimmung zugeführt werden.

Augenscheinlich ist in den Hinterhöfen zudem häufig Platz, um bei Bedarf zusätzliche private Stellplätze anzulegen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

Prüfungsergebnis für den Bereich der Moltkestraße Höhe Klinikum:

Die Parkerreichbarkeit des Klinikums und der Gastronomie bleiben erhalten, da diese wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben über eigene Stellplätze verfügen. Die wegfallenden Stellplätze sind öffentlich.

Bei der aktuellen Planung, die die meisten Vorteile im Bereich Verkehrssicherheit und Baumerhalt hat, verbleiben im Bereich der Moltkestraße auf der Höhe des Klinikums zwischen Rittweg und Brünnesweg 6 Stellplätze (Bestand 18). Zudem fasst das Parkhaus Klinikum 239 Stellplätze.

Auch vor dem Hintergrund einer noch unbekanntem Nachnutzung des Klinikareals, ist davon auszugehen, dass sich mit dem Umzug des Klinikums der Parkdruck deutlich reduziert.

Das beschlossene Parkraumkonzept sieht für den Bereich der Moltkestraße auf der Höhe des Klinikums drei Maßnahmen vor (Betrachtungsgebiete 1 bis 3):

- Ausweitung der Bewirtschaftung
- Erhöhung der Parkplatzanzahl im Mischprinzip (mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis), in Doppelnutzung (mit Parkscheibe, Bewohnerparken, Beschäftigtenparken) und der reinen Bewohnerparkplätze
- Ausweisung von Kurzzeit-Parkplätzen (mit Parkscheibe max. 1 Stunde, 9-19 Uhr)

Die bereits beschlossenen Maßnahmen im Rahmen des Parkraumkonzeptes sollen zeitgleich mit der Realisierung der entsprechenden Bauabschnitte der Moltkestraße umgesetzt werden.

4.7 Prüfung des Einbaus von durchgehenden Bordsteinen an Einmündungen, sowie Querneigung des Geh- und Radwegs an Grundstückszufahrten

Prüfauftrag: Um die Gefahr von Rechtsabbiegeunfällen zu reduzieren, soll geprüft werden, an welchen Einmündungen/Kreuzungen ein durchgehender Bordstein helfen kann. In diesem Zuge soll auch die Querneigung des Geh- und Radwegs an (privaten) Grundstückszufahrten geprüft werden.

Prüfergebnis:

Das Regelwerk RAS (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) empfiehlt für Einmündungen von Wohnstraßen und Straßen mit deutlich geringerer Bedeutung durchgehende Bordsteine in Verbindung mit Teilaufpflasterungen oder durchgehenden Rad- und Gehwegen (vgl. folgende Prinzipskizze). Der Hintergrund hierfür ist, dass

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

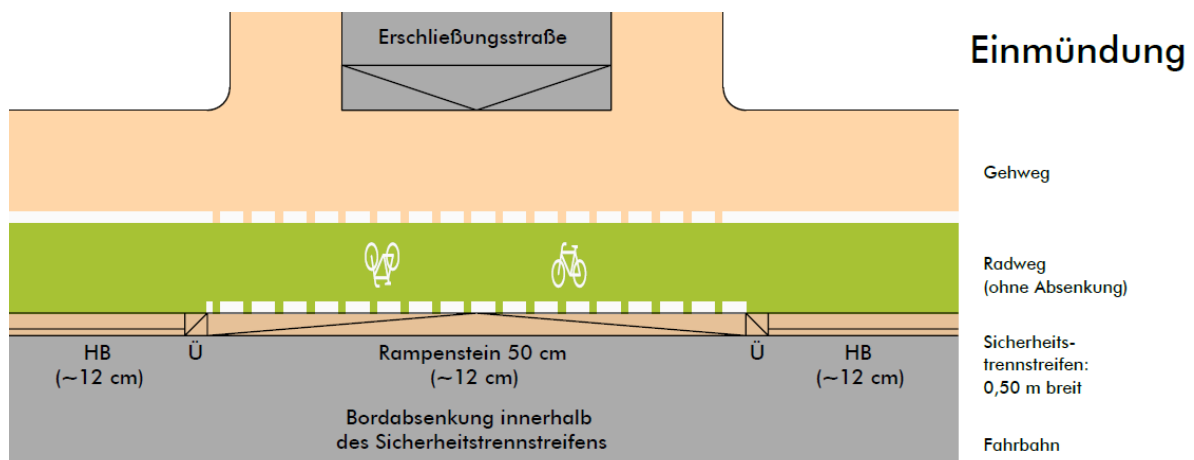
Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

rechtsabbiegende Kfz-Fahrer den vorfahrtsberechtigten geradeaus fahrenden Radverkehr auf einem Radweg eher beachten, wenn ein durchgehender Bordstein an der Einmündung angeordnet ist, als wenn kein Bordstein vorhanden ist.



Die Einmündung der Wilhelm-Bauer-Straße oder der Angelgasse in die Hauptstraße sind grundsätzliche Beispiele diese Einmündungsform.



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

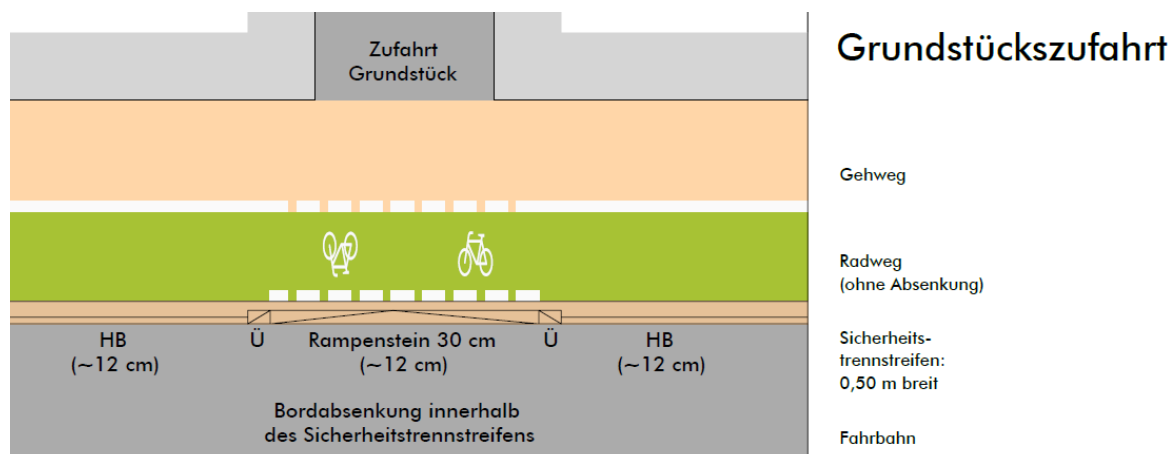
Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

Die Vorteile für die Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fußgehende sind insbesondere auf die Verdeutlichung des Vorrangs des Fuß- und Radverkehrs, der geringeren Geschwindigkeit der abbiegenden Kfz sowie der erhöhten Wahrnehmung des Fuß- und Radverkehrs zurückzuführen. Hinzu kommt die Erhöhung des Komforts für den Fuß- und Radverkehr durch die Reduzierung der Querneigung. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist die Reduzierung der Querneigung von großer Bedeutung (Barrierefreiheit). Die Herstellung dieser kurzen Anrampungen ist mittels Fertigbauteile gut darstellbar.

Bei (privaten) Grundstückszufahrten gilt sinngemäß das Gleiche (vgl. folgende Prinzipskizze).



Im Folgenden sind Kriterien aufgelistet, wann durchgehenden Borde mit kurzen Anrampungen sowohl bei Ein- und Ausfahrten, als auch bei Einmündungen sinnvoll sind:

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

Die oben genannten Kriterien sind mit Ausnahme der Kreuzungen Moltkestraße/Weingartenstraße und Moltkestraße/Zeller Straße an allen Einmündungen/Kreuzungen bzw. Ein- und Ausfahrten mit Ausnahme des Klinikums gegeben.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße); aktueller Stand Prüfaufträge

Deshalb ist es sinnvoll und im Sinne der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, an den Einmündungen Franz-Ludwig-Mersy-Str., Tannweg, Werderstr., Hindenburgstr. (im Westen verkehrsberuhigter Bereich), Friedenstr., Turnhallestr., Erzberger Str., Am Rittweg, Goethestr., Herrmannstr., Josef-Kohler-Str., Prinz-Eugen-Str., Brünnesweg, Dunantweg und Am Lerchenrain sowie bei allen Ein- und Ausfahrten mit Ausnahme des Klinikums durchgehende Borde auszubilden.

4.8 Festlegung der abschnittswisen Umsetzung

Prüfauftrag: Aufgrund der Länge der Moltkestraße muss der Umbau der Moltkestraße in mehreren Abschnitten erfolgen. Es sollen Bauabschnitte definiert und die Reihenfolge der Umsetzung der Bauabschnitte festgelegt werden.

Prüfergebnis: Die Bildung von Bauabschnitten und deren zeitliche Umsetzung wird noch erarbeitet.

5. Weiteres Vorgehen

Für den Herbst 2024 ist der Beschluss vorgesehen, wie die Moltkestraße umgebaut werden soll. Bis dahin sind die oben genannten Prüfaspekte abzuarbeiten. Danach folgen die weiteren Planungsschritte wie Sicherheitsaudit, Zuschussantrag, Ausführungsplanung, Ausschreibung und Umsetzung.