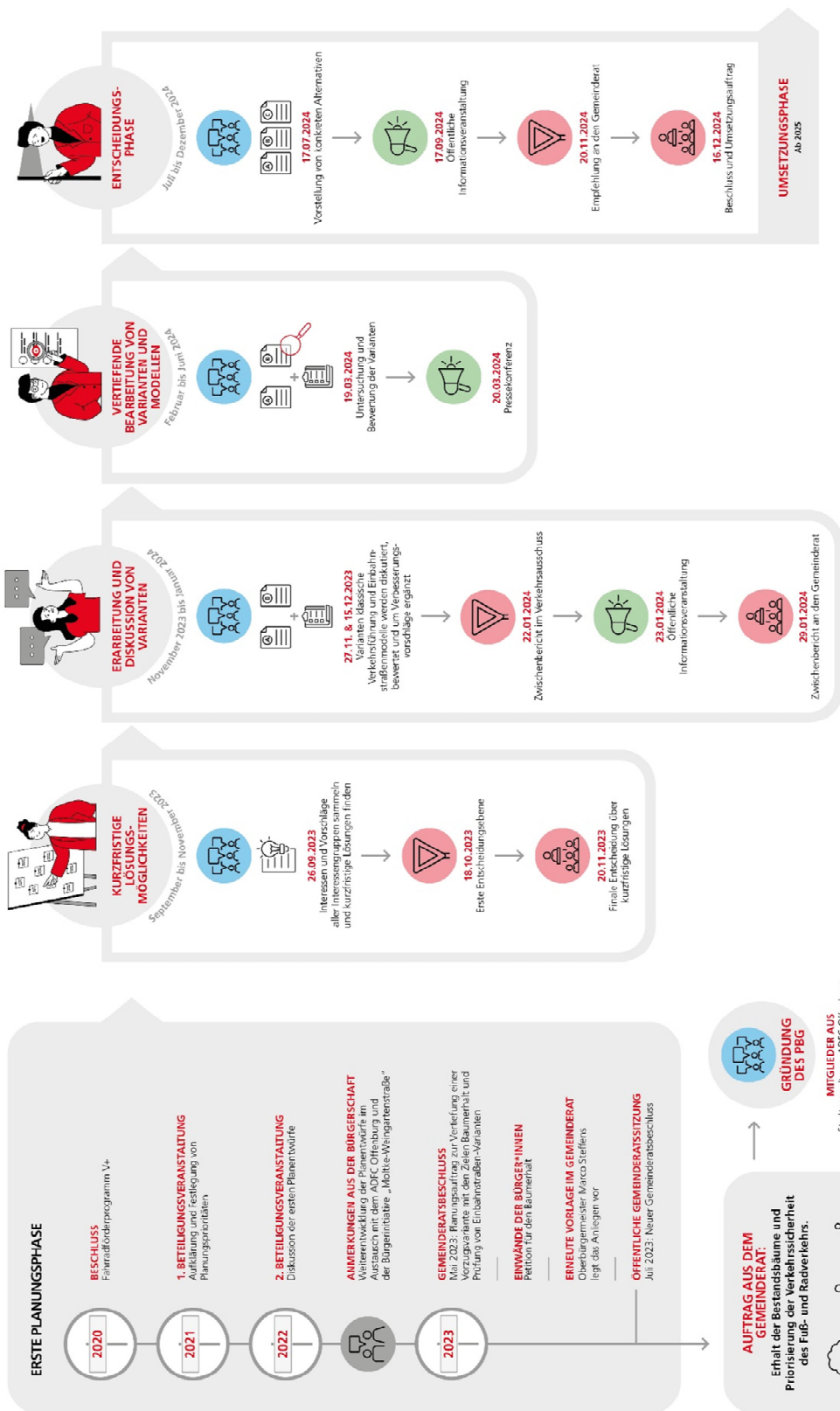


Anlage 1: Infografik zum Ablauf des Planungsprozesses

UNSER PROZESS ERKLÄRT NEUE WEGE MITGESTALTEN

Neugestaltung der Moltke- und Weingartenstraße



Beraten Projektbeiratsgremium

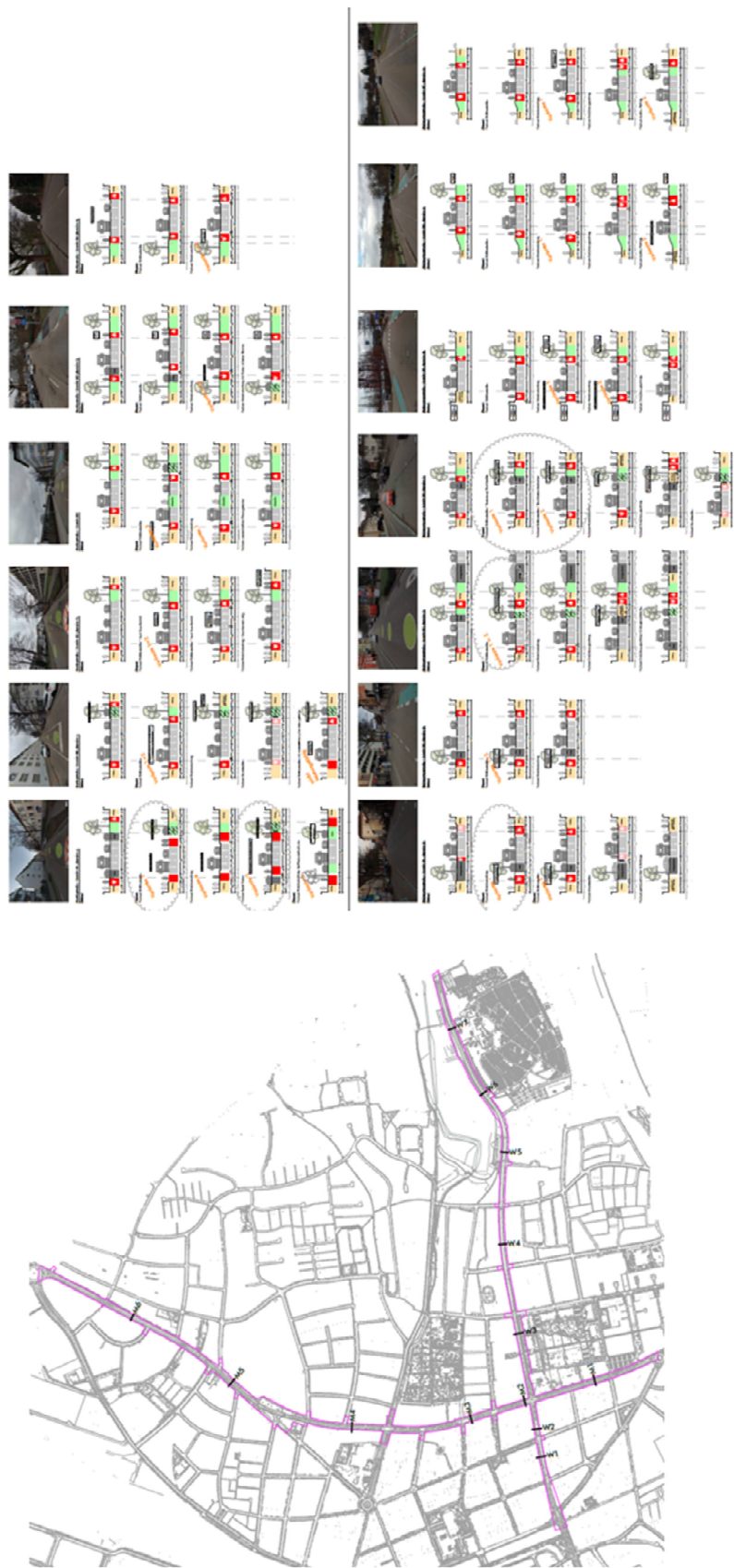
Entscheiden oder Beraten Verkehrsausschuss Gemeinderat

Informieren Öffentliche Veranstaltungen

Anlage 2: Varianten und Querschnitte

Variantenentwicklung: 13 Planungsabschnitte auf knapp 4 km

OFFENBURG
UNSERE STADT



Anlage 3: Beispiele für Mängel im Bestand

1. Konzeptionelle Defizite im Bestand mit Auswirkungen auf die Sicherheit
 - zu schmale Gehwege und Radwege
 - fehlender Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Parkstreifen (Dooring-Gefahr, Gefahr durch unvermittelt geöffnete Autotüren)
 - fehlende Ausstiegsfläche für Busfahrgäste (im Bestand steigen die Fahrgäste teilweise direkt auf den Radweg aus)
 - fehlende Trennung von Rad- und Fußverkehr (Gefahr für Gehbehinderte Personen, Personen mit Kindern, Senioren), in Verbindung mit der Forderung, dass der Radverkehr weiterhin vom Kfz-Verkehr getrennt bleibt

Beispiel für fehlender Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Parkstreifen im Bereich des Ebertplatzes



Beispiele für fehlende Ausstiegsfläche für Busfahrgäste an der Bushaltestelle Am Lerchenrain und Louis-Pasteur-Straße



Beispiel für zu schmale Geh- und Radwege im Bereich des Kreisels Moltkestraße/ Ortenberger Straße bzw. in der nördlichen Moltkestraße



Anlage 4: Folgen eines Planungsstopps

Sollte der Planungsprozess abgebrochen werden und die Mängel nicht behoben werden, kann der Bestand nicht einfach beibehalten werden. Die Stadt Offenburg ist grundsätzlich verpflichtet, die mittlerweile bekannten Defizite sowohl des Zustands als auch der Sicherheit abzustellen. Würde dies nicht über die Umplanung erfolgen, wären zwingend verkehrsregulatorische Maßnahmen zu ergreifen

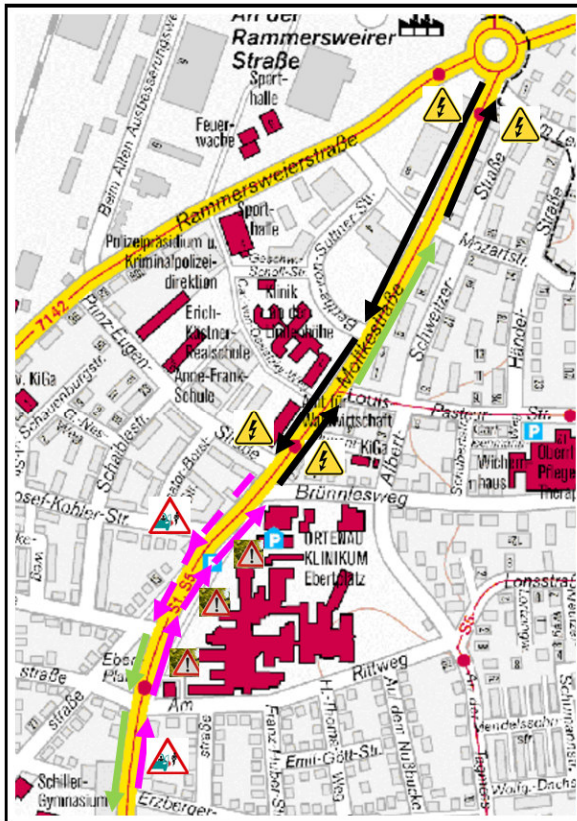
Folgen eines Planungsstopps:

- An den Stellen, an denen Dooring-Gefahr besteht, müsste entweder das Parken baulich verboten werden oder die Radwege müssten gesperrt und zurück gebaut werden. Die Radfahrenden würden auf der Fahrbahn fahren und unfreiwillig die Geschwindigkeit des fließenden Kfz-Verkehrs reduzieren.
- An den Bushaltestellen müssten die Radfahrenden auf die Fahrbahn geleitet werden. Hier müssten die Radfahrenden gegenüber dem Kfz-Verkehr Vorfahrt achten, was eine Gefahrenstelle darstellt.
- An der Situation, dass die Radwege zu schmal für die steigende Anzahl der Radfahrenden sind, würde sich nichts ändern. Auch der Trend zu Lastenbikes und schnelleren Rädern würde behindert werden.
- Auf weiten Teilen müssten die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben werden. Die Radfahrenden würden auf der Fahrbahn fahren.
- Ein Zwang für die Radfahrenden, die Fahrbahn zu benutzen, kann rechtlich nicht zu einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit herangezogen werden.
- An der Situation, dass die Gehwege zu schmal für die steigende Anzahl an gehbehinderten Personen, Personen mit Kindern, Senioren, Aufenthalt suchende Personen etc., würde sich nichts ändern.





Ein Beheben aller verkehrlichen Mängel ohne eine Umgestaltung der Moltkestraße ist nicht möglich.

Hinzu käme noch, dass die bestehenden baulichen Mängel an den Belägen und der Verkehrseinrichtungen trotzdem zeitnah über Sanierungsmaßnahmen beseitigt werden müssten.

In den beiden folgenden Skizzen sind die voraussichtlichen Auswirkungen eines Planungsstopps grafisch dargestellt.





Moltkestraße - nördlicher Teil (Waldorfkreisel bis Erzberger Straße)

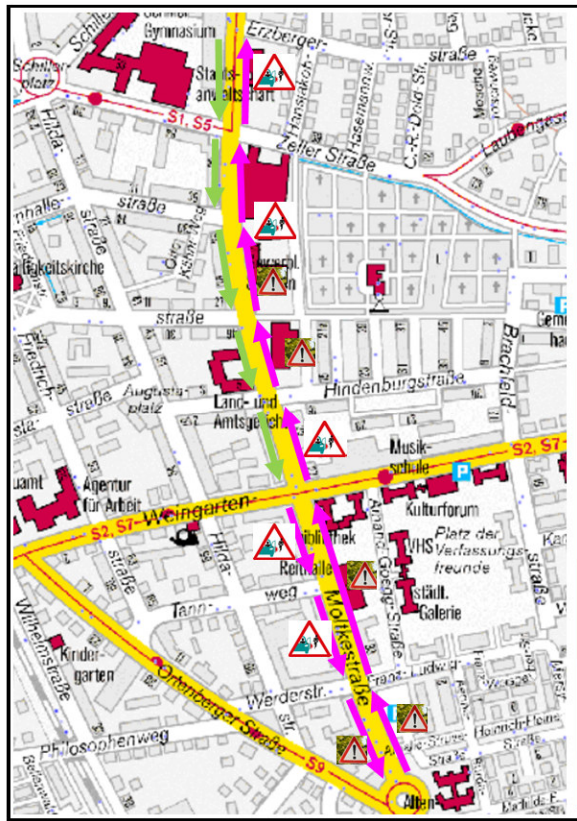
-  Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich nicht aufgehoben werden muss.
-  Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht bereits aufgehoben wurde.
-  Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich aufgehoben werden muss.
-  Wegeabschnitt, bei dem das Radfahren voraussichtlich untersagt werden muss.

Gründe für die Aufhebung der Benutzungspflicht





- Der Radweg ist einem zu schlechten Zustand. 
- Zu geringer Abstand zu parkenden Autos = „Dooring“-Gefahr 

Gründe für die Untersagung des Radfahrens

- Mit Radweg gäbe es zu wenig Platz für den Fußverkehr. 
- Die Fahrgäste der Busse müssten an der Haltestelle auf den Radweg aussteigen. 




Moltkestraße - südlicher Teil (Erzberger Straße bis Kreisverkehr)

-  Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich nicht aufgehoben werden muss.
-  Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht bereits aufgehoben wurde.
-  Radwegabschnitt, bei dem die Benutzungspflicht voraussichtlich aufgehoben werden muss.
-  Wegeabschnitt, bei dem das Radfahren voraussichtlich untersagt werden muss.

Gründe für die Aufhebung der Benutzungspflicht

- Der Radweg ist einem schlechten Zustand. (< 1,50m, Radwegschäden) 
- Zu geringer Abstand zu parkenden Autos = „Dooring“-Gefahr 

Gründe für die Untersagung des Radfahrens

- Mit Radweg gäbe es zu wenig Platz für den Fußverkehr. 
- Die Fahrgäste der Busse müssten an der Haltestelle auf den Radweg aussteigen. 

Die folgende Rad- und Fußverkehrsentwicklung würde durch einen Planungsstopp verhindert oder zumindest massiv erschwert werden.

Das Fahrrad bringt nicht nur einzelne Personen von A nach B sondern auch:



Gruppen von Menschen

Menschen, die etwas transportieren müssen



Eltern mit ihren Kindern

Das Fahrrad bietet neue Chancen für Handwerk, Dienstleistung und Logistik



z.B. für Postsendungen, ...



... öffentliche Versorgung, ...



... oder das Handwerk.



... Lieferdienste, ...

Die Motorisierung und stetige Weiterentwicklung des Fahrrads macht vieles möglich:



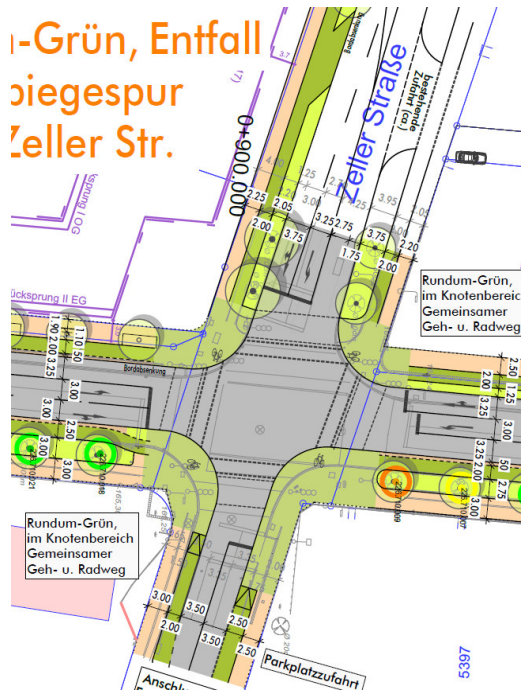
Die Mobilität von Menschen mit Einschränkungen, ...

... oder „Taxi-Dienste“

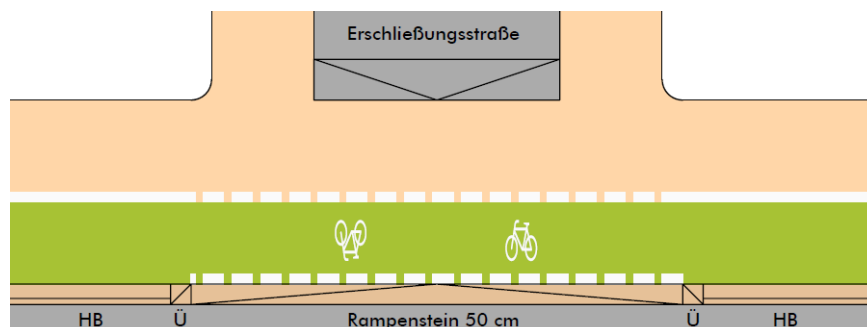


Anlage 5: Exemplarische konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Ziele

Ziel	Maximale Sicherheit
konkretes Beispiel	klare und eindeutige Radverkehrsführung an der Kreuzung Moltkestraße/Zeller Straße
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Rundum-Grün ↪ im Kreuzungsbereich gemeinsamer Geh- und Radweg ↪ deshalb konsequent keine RV-Führung mit Aufstellfläche auf Fahrbahn



Ziel	Maximale Sicherheit
konkretes Beispiel	typische Unfallmuster entgegenwirken mittels durchgehenden Bordsteins mit Rampenstein an Einmündungen
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen ↪ Verdeutlichung des Vorrangs des Radverkehrs ↪ erhöhte Wahrnehmung des Radverkehrs ↪ geringere Kfz-Geschwindigkeit beim Abbiegen ↪ Erhöhung der Rad- und Fußverkehrssicherheit





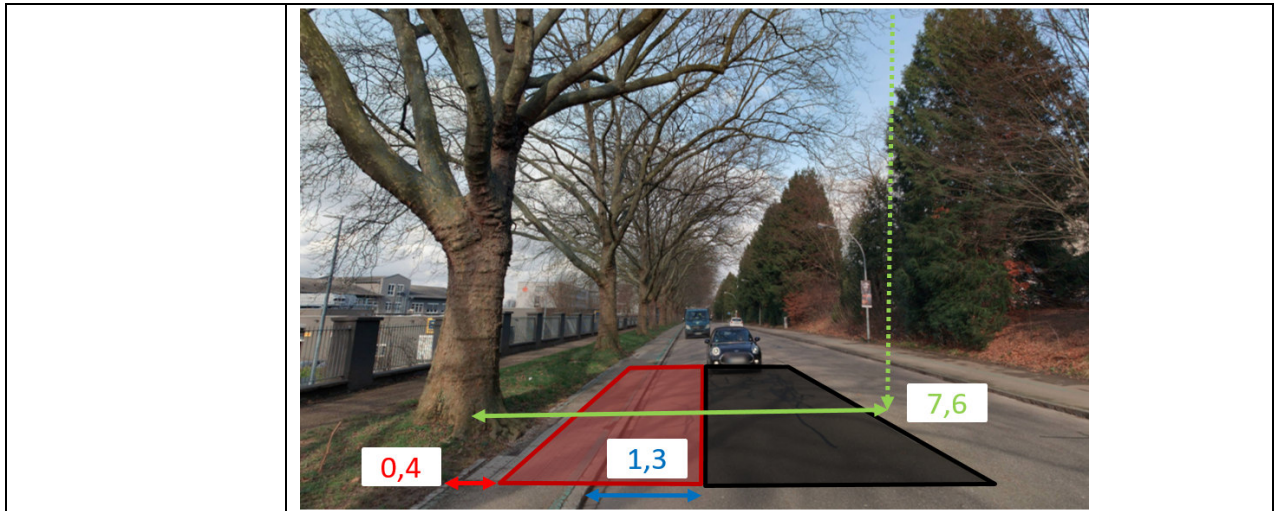
Hauptstr./Wilhelm-Bauer-Str.

Ziel	Trennung der Verkehrsarten
konkretes Beispiel	fast durchgehend Trennung Kfz, Rad u. Fuß
Erläuterung	<p>Regelquerschnitt: Variante Hochbordradweg mit Bestandsbäumen</p>

Ziel	Querungsmöglichkeiten
konkretes Beispiel	Zusätzliche Querungsmöglichkeit nördlich der Einmündung Tannweg
Erläuterung	

Ziel	Schutz Bestandsgrün
konkretes Beispiel	zwischen Hindenburgstraße und Friedenstraße durch Entfall der Linksabbiegespur muss nicht in den Wurzelraum eingegriffen werden und die 8 Bestandsbäume können erhalten bleiben.
Erläuterung	<p>aktuelle Planung (zur Umsetzung empfohlen)</p> <p>alter Planungsstand (verworfen)</p>

Ziel	Schutz Bestandsgrün
konkretes Beispiel	überall, insbesondere zwischen Kreisell Rammerweier Straße und Carl-von-Ossietzky-Weg wurzelschonende Bauweise
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsfläche rückt von den Bäumen ab • Bordstein wird um 1,30m weg vom Baum neu gesetzt. • ggf. Hocheinbau (kein/weniger Material wird ausgehoben) <p>↪ hohe Sensibilität bei Bauüberwachung</p>



Ziel	Schutz Bestandsgrün
konkretes Beispiel	im Bereich des Ebertplatzes Bau in Bauabschnitten
Erläuterung	<p>↪ Umsetzung des 2. Bauabschnitts (lila umrandete Flächen) erst nach natürlichem Abgang der Bestandsbäume</p>

Einschub: Im folgenden Bild ist der einzige Baum, der nicht gehalten werden kann, dargestellt. Alle anderen Bäume bleiben erhalten.



Ziel	Flüssigkeit des Verkehrs
konkretes Beispiel	ausreichend breite Verkehrsflächen
Erläuterung	<p>Regelquerschnitt: Variante Hochbordradweg mit Bestandsbäumen</p>

Ziel	Parkerreichbarkeit der Geschäfte
konkretes Beispiel	<ul style="list-style-type: none"> • bessere Ausnutzung des bestehenden Parkraums • neue Priorisierung der Benutzung
Erläuterung	<p>↪ Umsetzung des bereits vom Gemeinderat beschlossenen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes</p> <p>↪ u.a. durch Ausweitung der Bewirtschaftung</p> <p>↪ u.a. durch Ausweisung von Parkplätzen im Mischprinzip (Parkschein oder Bewohnerparkausweis), von reinen Bewohnerparkplätzen sowie von Kurzzeitparkplätzen (Parkscheibe max. 1h, 9-19 Uhr Parkscheibe)</p>

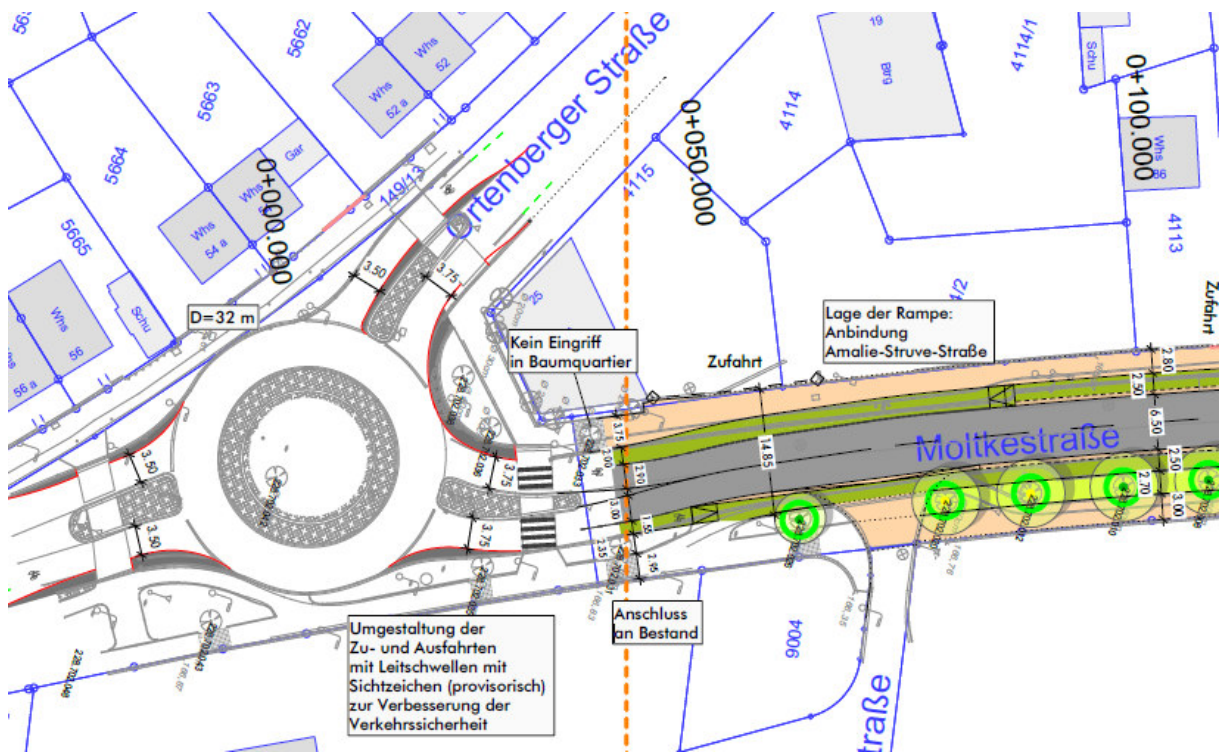
Ziel	Parkerreichbarkeit der Geschäfte
konkretes Beispiel	<ul style="list-style-type: none"> • Kompensation durch Quartiersgaragen
Erläuterung	<p>↪ eigenständiges Projekt, mit dem bereits begonnen wurde</p> <p>↪ eigene Beratung in politischen Gremien, erste Beratung voraussichtlich Ende 2024) (vgl. Anlage 6.5)</p>

Anlage 6: Beleuchtung von Einzelaspekten zur Erreichung der Ziele

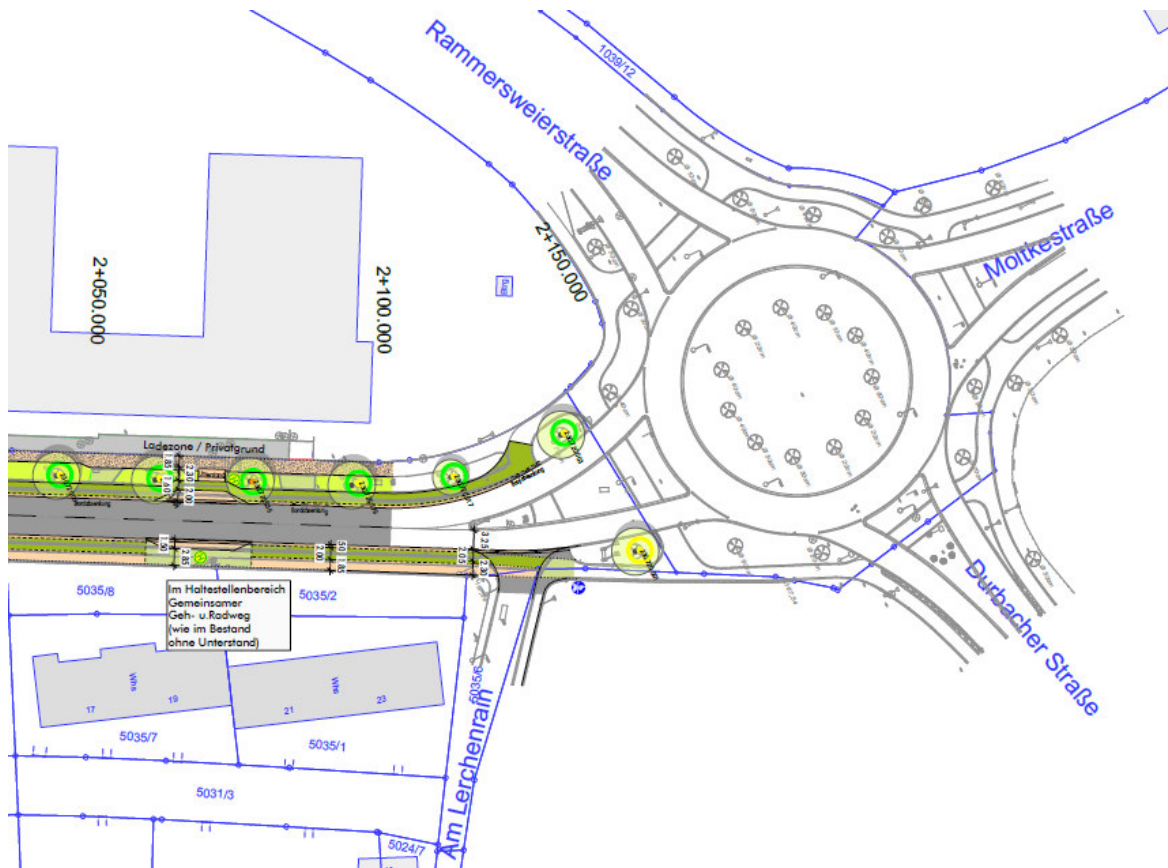
Einzelaspekt	Ergebnis, Lösung
<u>Optimierung am Kreisel</u> Moltkestraße/Ortenberger Straße	provisorisch: Verschmälerung der Ein- und Ausfahrt im Zuge der Moltkestraße mittels Markierung und Baken mittelfristig: Überplanung des gesamten Kreisels; in diesem Zuge wird geprüft, ob und in wie weit der Radverkehr auch künftig „außenherum“ (im Seitenraum, nicht auf der Kreisfahrbahn) geführt werden kann. Die heutige Radverkehrsführung im Seitenraum (von Ortenberg in Richtung Moltkestraße) wird bis zur Überplanung weiterhin möglich sein. vgl. Anlage 6.1
<u>Optimierung am Kreisel</u> Moltkestraße/Rammersweier Straße/ Durbacher Straße	provisorisch: Anpassung an Bestand mittelfristig: Überplanung des gesamten Kreisels, da die Zu- und Abführenden Kreiseläste zu tangential (Gefahr hohe Geschwindigkeit) geführt sind. In diesem Zuge wird geprüft, ob der Radverkehr über die Kreiseläste bevorrechtigt geführt werden kann. vgl. Anlage 6.2
<u>Erhalt der Bestandsbäume</u> vor der Volksbank	Aktuell laufen Gespräche mit dem Eigentümer. Es wurde eine Variante unter Erhalt der Bestandsbäume aufgezeigt. Das Ergebnis der Gespräche steht noch aus.
<u>Einbahnstraßensystem</u>	Baumerhalt auch ohne Einbahnstraße in der Moltkestraße möglich, deshalb Moltkestraße weiterhin im Zweirichtungsverkehr befahrbar. Dies schwächt mögliche Nachteile eines eventuellen Einbahnstraßensystems in anderen Straßen der Oststadt ab.
<u>Tempo 30</u>	Bereits überall umgesetzt, soweit der aktuelle Rechtsrahmen dies zulässt; sobald neue gesetzliche Voraussetzungen vorliegen, wird erneut geprüft. Details in Drucksache 136/23
<u>Hauptradrouten von Haupt-Kfz-Routen trennen</u>	keine durchgehende Alternativstrecke zur Moltkestraße möglich vgl. Anlage 6.3

<p><u>Führung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten</u></p>	<p>an den Kreuzungen der Moltkestraße mit der Weingartenstraße (Umsetzung, sobald Entscheidung über Umgestaltung der Weingartenstraße erfolgt ist) und der Zeller Straße: jeweils Rundum-Grün; an der Kreuzung der Moltkestraße mit der Friedenstraße: Führung im Seitenraum gemeinsam mit Fußgängern Anlage 6.4</p>
<p><u>Quartiersgaragen</u></p>	<p>Bestandteil des Masterplan Verkehrs (Kfz.4 und RV.3); eigenes Projekt; Verweis auf entsprechende Vorlage; mögliche Standorte: u.a. Parkplatz hinter der Reithalle, Brachfläche/ Parkplatz Moltkestraße/Zeller Straße, Nachnutzung Parkhaus Klinikum; weitere Analysen/Planungen nötig</p>

Anlage 6.1: Kreisverkehr Moltkestraße/Ortenberger Straße



Anlage 6.2: Kreisverkehr Moltkestraße/Rammersweier Straße/Durbacher Straße



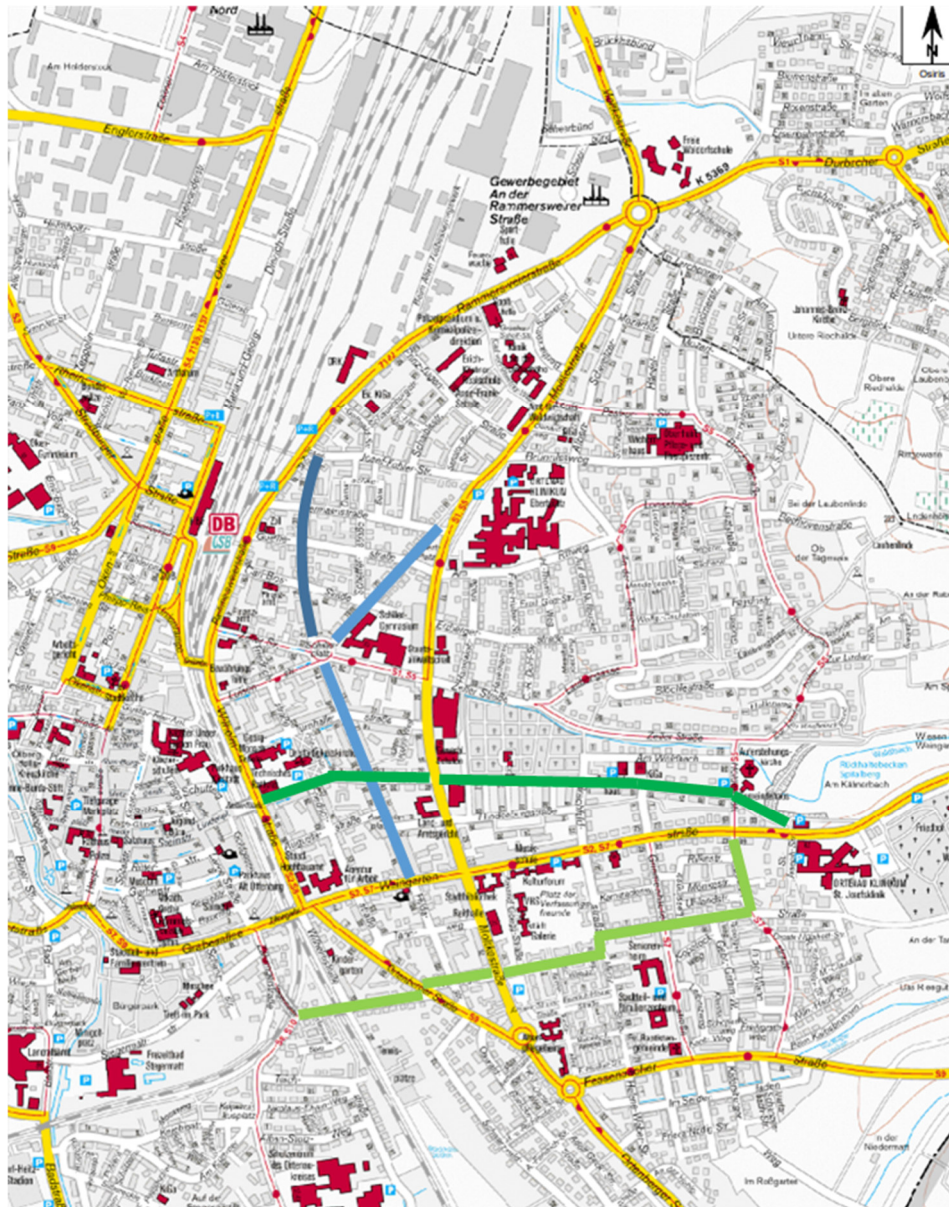
Anlage 6.3: Hauptradrouten von Haupt-Kfz-Routen trennen

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

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

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

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



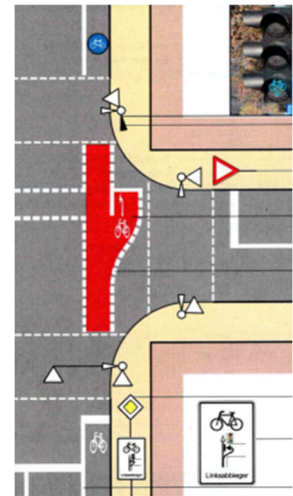
Anlage 6.4: Führung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten

A. Indirektes Linksabbiegen

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

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

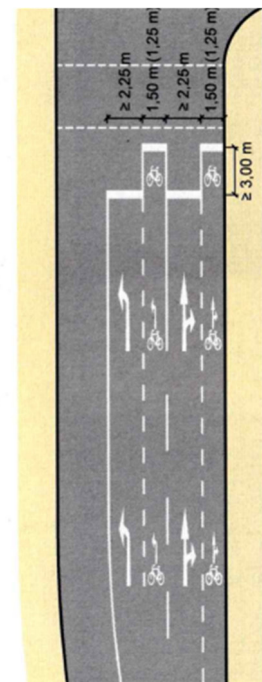
- Eine Variante unter der Verwendung des indirekten Linksabbiegens wurde am Konten Moltkestraße/ Weingartenstraße aufgezeigt.
- Es wurde sich aus Gründen der subjektiven Verkehrssicherheit gegen diese Führungsform entschieden



B. Direktes Linksabbiegen

Beim direkten Linksabbiegen ordnet sich der Radverkehr auf die Linksabbiegespur ein. Die Linksabbiegespur teilt sich in eine Spur für den Kfz-Verkehr und eine Spur für den Radverkehr (Schutzstreifen) auf. Die vorgezogenen Radspuren können auch vor der Kfz-Spur aufgeweitet werden (vgl. Zauberflötebrücke). Dieses direkte Linksabbiegen ist deutlich verbreiteter und bekannter als das indirekte Linksabbiegen. Das Einfahren in die Kreuzung und das eigentliche Abbiegen erfolgt signalgesichert. Es wird mehr Platz als beim indirekten Linksabbiegen benötigt. Diese Art des Linksabbiegens wird von den Radfahrenden, die sich selbstbewusst im Verkehr bewegen und zügig voran kommen wollen, bevorzugt, da innerhalb einer Ampelphase abgebogen werden kann. Unsicherere Radfahrer haben die Möglichkeit, zu Fuß mittels Fußgängerquerung die Kreuzung zu passieren.

- Eine Variante unter der Verwendung des direkten Linksabbiegens wurde aufgezeigt.
- Es wurde sich aus Gründen der subjektiven Verkehrssicherheit gegen diese Führungsform entschieden

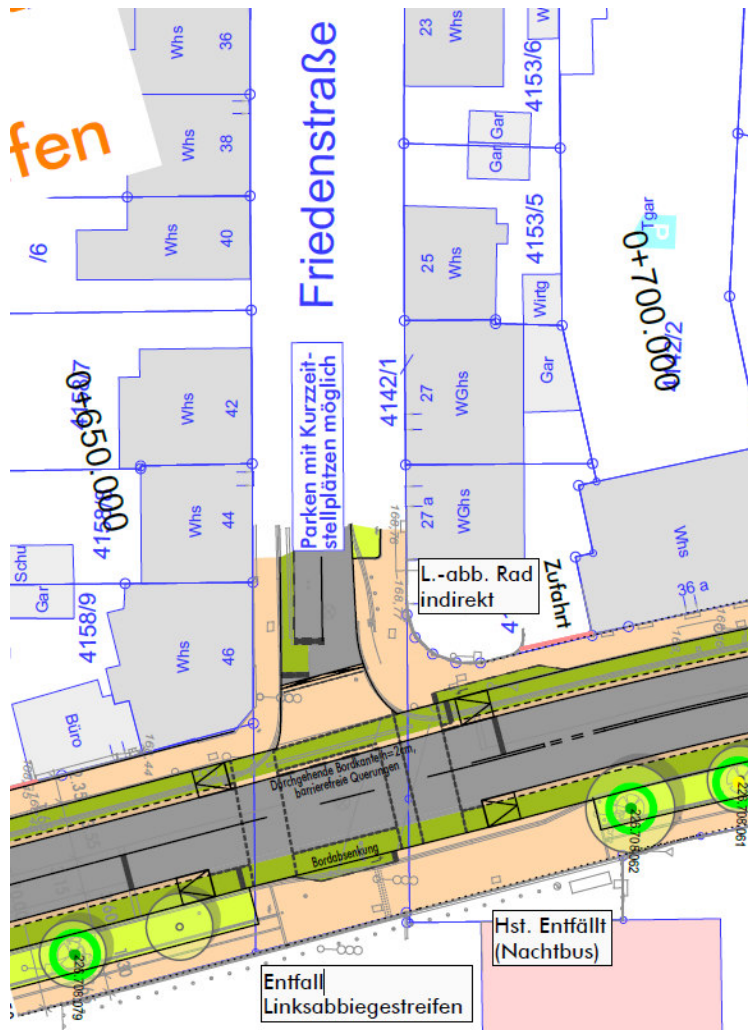


C. Führung im Seitenraum gemeinsam mit Fußverkehr

Bei der Führung des Radverkehrs im Seitenraum (oder auch Linksabbiegen hinter der Kreuzung nach §9 (2) StVO) genannt) überqueren die Radfahrenden zunächst geradeaus die Kreuzung. Nach der Kreuzung erhält der Radverkehr eine Aufstellfläche und wird gemeinsam mit dem Fußverkehr über die Kreuzung signalisiert geleitet.

Diese Art des Linksabbiegens ist bei signalisierten Knotenpunkten immer möglich und ist für besonders unsichere Radfahrende anzuraten. Allerdings werden zum Abbiegen meist 2 Ampelphasen benötigt werden.

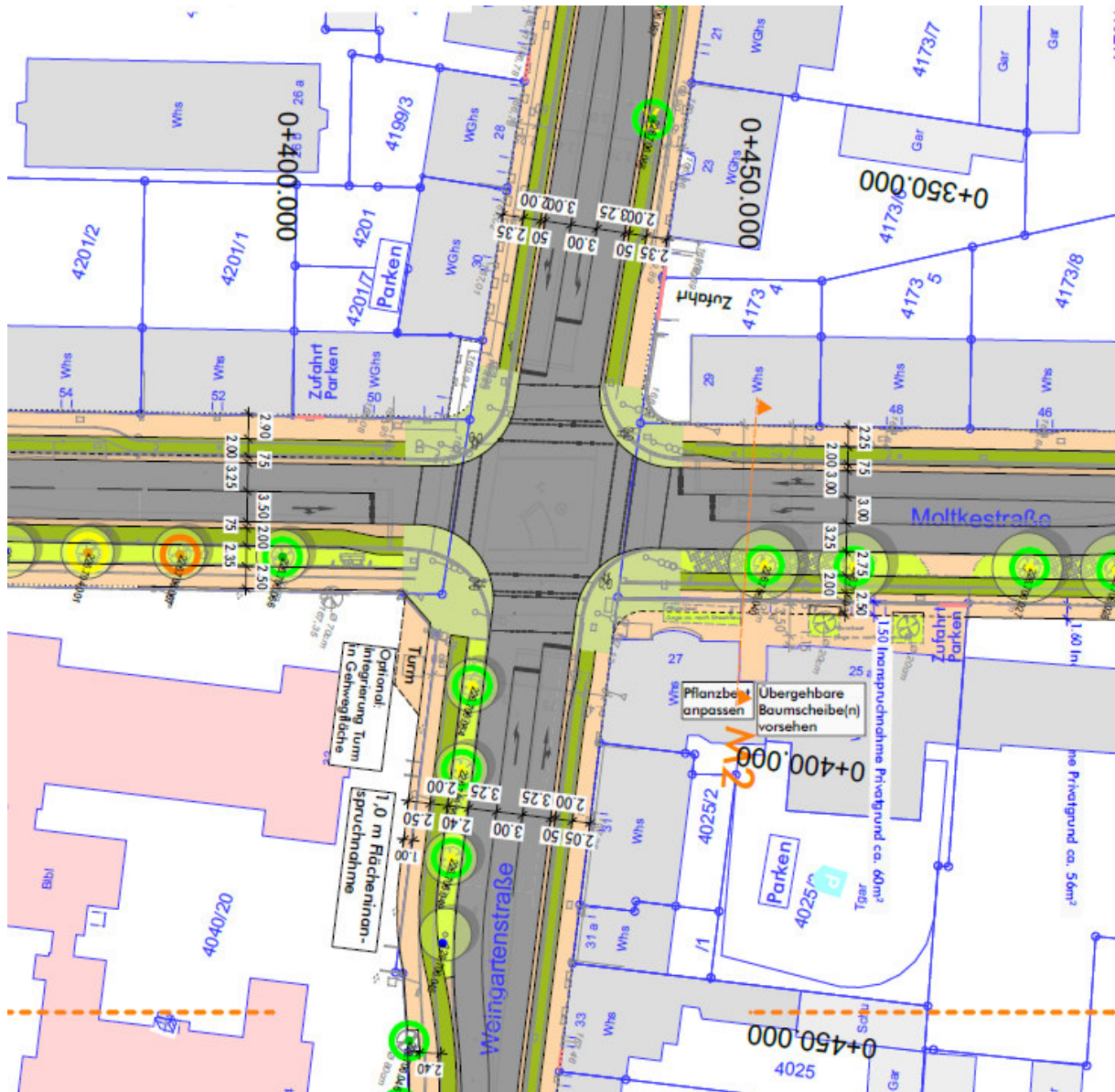
- Zwei Varianten unter der Verwendung der Führung im Seitenraum wurden aufgezeigt.
- An der Kreuzung Moltkestraße/Friedenstraße wurde sich für diese Variante entschieden.



D. Rundum-Grün

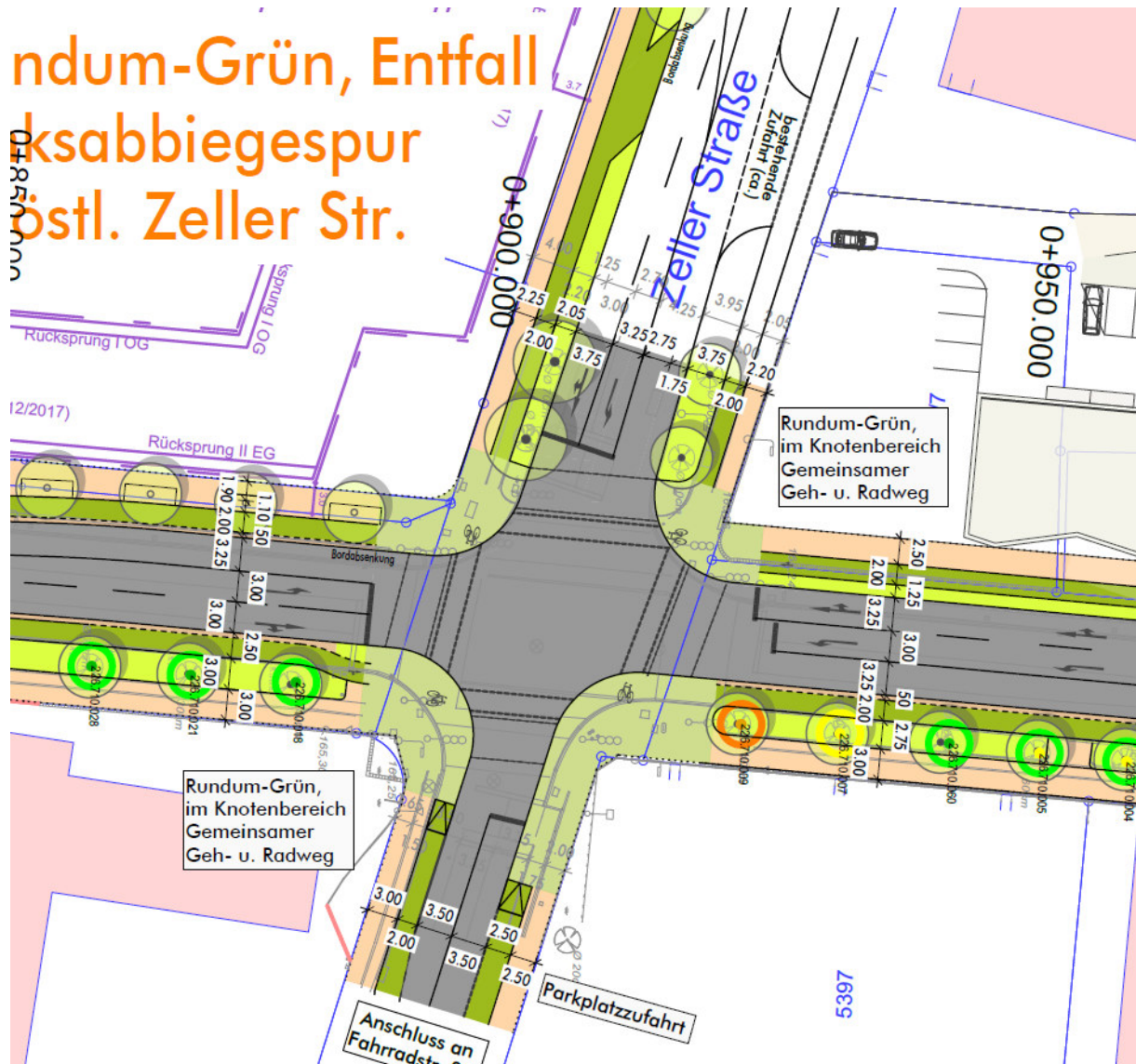
Das Rundum-Grün ist eine Variante der Führung des Radverkehrs im Seitenraum. Alle Kfz-Ströme werden für das Queren des Fuß- und/oder Radverkehrs gesperrt. Der Verkehrsausschuss nahm in seiner Sitzung am 25.01.2023 (Drucksache-Nr. 195/22) die Notwendigkeit einer gesonderten Signalisierung der Linksabbiegeströme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

- Eine Variante unter der Verwendung des Rundumgrüns wurde aufgezeigt.
- An den Kreuzungen Moltkestraße/Weingartenstraße (Umsetzung, sobald Entscheidung über Umgestaltung der Weingartenstraße erfolgt ist) und Moltkestraße/Zeller Straße wurde sich aus Gründen der Verkehrssicherheit für diese Variante entschieden.



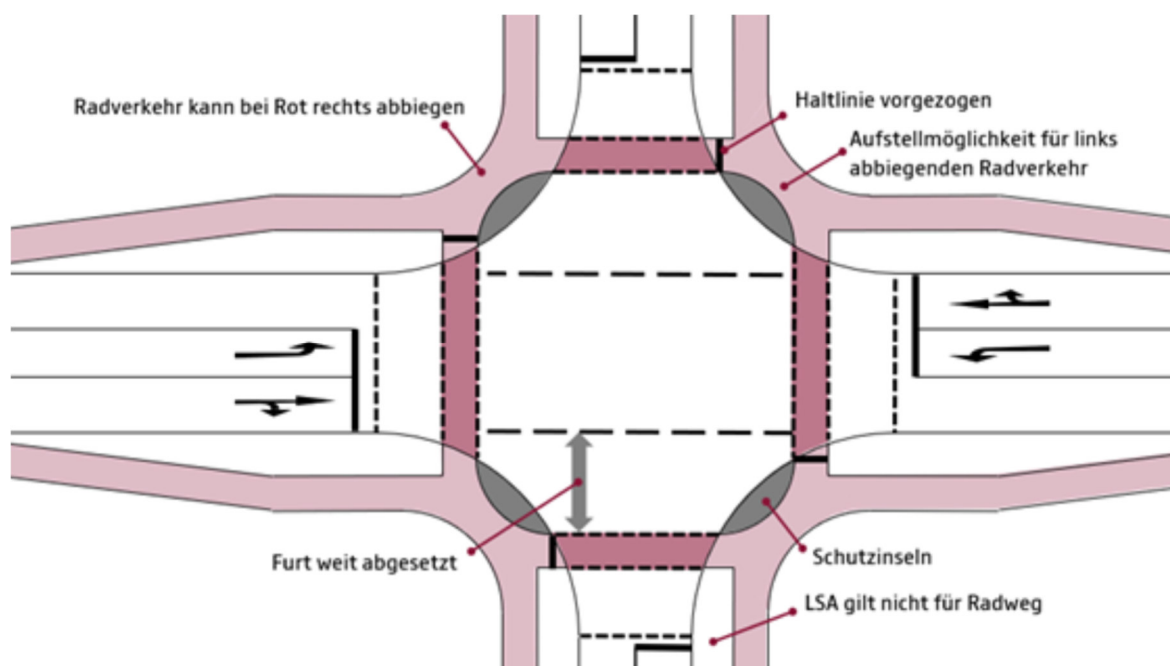
Achtung: Umsetzung erst zu dem Zeitpunkt, wenn die Entscheidung über Umgestaltung der Weingartenstraße erfolgt ist! Die Gestaltung der Weingartenstraße kann sich noch ändern.

ndum-Grün, Entfall ksabbiegespur östl. Zeller Str.



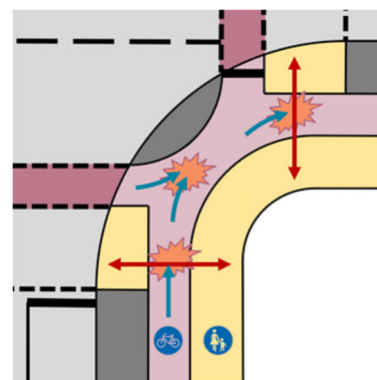
E. Sogenannte „geschützte Kreuzungen“

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



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

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



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

- Vor dem Hintergrund der Nachteile für den Fußverkehr in Verbindung mit der Tatsache, dass kein Platz für die breiten Seitenräume (abgesetzte Führung des Radverkehrs und Aufstellflächen für den Fußverkehr) zur Verfügung steht, wurde diese Knotenpunktsführungsform nicht weiterverfolgt.
- Es wurde sich aus Gründen der Verkehrssicherheit gegen diese Variante entschieden.