

Stellungnahme zu TOP Ö 2 des Gemeinderats am 24.07.2023

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

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Steffens, sehr geehrter Herr Bürgermeister Martini, meine Damen und Herren,

seit Wochen diskutiert Offenburg über den geplanten Ausbau der Fahrradwege und über die Bäume in der Moltke- und Weingartenstraße.

Unsere Fraktion hat sich sowohl mit Vertretern der Fahrrad-Initiativen als auch mehrfach mit dem Petenten Herrn Fröhlich getroffen und wir haben uns in den politischen Gremien, bei Informationsrunden der Verwaltung und parteiinternen Veranstaltungen immer wieder mit dem Thema befasst.

Manch einer hier im Gremium würde nun am liebsten „einen Knopf dran machen“, eine endgültige Entscheidung treffen oder treffen lassen – in welche Richtung und auf welche Art auch immer.

Aber es ist wichtig, dass wir alle uns weiter intensiv mit der Herausforderung beschäftigen, Radwege – wo nötig - zu verbessern und dort gleichzeitig große alte Bäume zu erhalten.

Wir stehen hier vor einem echten Zielkonflikt, der sich so oder so ähnlich noch in vielen deutschen Städten abspielen wird. Denn neben Bund und Land sind auch die Kommunen dringend aufgefordert, sich auf den Weg zur Klimaneutralität zu machen. Und zwar in allen Bereichen!

Der Verkehrssektor ist dabei bekanntermaßen aufgrund sehr hoher schädlicher Emissionen besonders wichtig und es wäre geradezu fahrlässig, ihn auszusparen, so wie es unser Bundesverkehrsminister Wissing propagiert. Das Motto „Einsparungen erzielen müssen nur die anderen“ kann nicht funktionieren!

Andererseits muss aber auch die Stadtplanung ihren Beitrag zum Klimaschutz und zur immer wichtiger werdenden Klimaanpassung leisten. Und dazu gehört eben nicht nur das Anpflanzen neuer Bäume und die Ausweitung von Grünflächen, sondern vor allem auch der Erhalt von großen und alten Bestandsbäumen, die besonders wichtig für unser Stadtklima sind.

Letztlich befinden wir uns aber hier nicht nur im Zielkonflikt zwischen Klimaschutzmaßnahmen der Bereiche Mobilität einerseits und Stadtplanung andererseits, sondern die widerstreitenden Interessen werden sogar schon **innerhalb** des Verkehrssektors deutlich.

So sind in dem nachher zu verabschiedenden Masterplan Verkehr nicht nur umfangreiche Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur enthalten, sondern eben auch das wichtige Maßnahmenfeld „Fußgängerfreundliche Straßenräume“.

Mit der Einzelmaßnahme „Klimaangepasste Straßenräume“¹ soll das Wohlbefinden der Fußgänger unter anderem gestärkt werden, indem Wege und Ruhebereiche durch Baumalleen beschattet und dadurch die Temperaturen dort gesenkt werden.

Man will die Offenburger durch eine höhere Aufenthaltsqualität zum Laufen animieren, was ebenfalls wieder zur Vermeidung von CO₂-Emissionen führen würde. Natürlich profitieren aber nicht nur Fußgänger, sondern auch Radfahrer von einer natürlichen und attraktiven Straßenraumgestaltung durch gut beschattete Wege.

Wir müssen daher den Anspruch haben und das Ziel verfolgen, die Klimaschutzfaktoren Radwege **und** Bäume miteinander zu vereinbaren.

Die Baumalleen zu erhalten und daneben eine sichere Radinfrastruktur anzulegen – ja, das hört sich ein bisschen an wie die Quadratur des Kreises.

Wenn wir sie schaffen wollen, wird es mehr Platz für beides brauchen. Platz, der zumindest dann nicht da ist, wenn man auch noch zwei auf insgesamt über sechs Meter verbreiterte Spuren für den motorisierten Verkehr einrichten möchte.

Viel zitiert wurden in den letzten Wochen die Reihenfolge der Ziele für die Moltke- und Weingartenstraße. Diese hat der Gemeinderat Anfang 2022 beschlossen² und auch heute finden sie sich unter Beschlusspunkt Nr. 4 wieder, wonach die Verkehrssicherheit weiterhin priorisiert werden soll.

Aber es ist mitnichten so, dass wir damals nur entschieden hätten, dass die Verkehrssicherheit Vorrang vor dem Schutz bestehender Grünflächen und Baumbestände hat. Genau mit dem gleichen Beschluss haben wir nämlich auch festgelegt, dass der Verkehrsfluss auf den Straßen und der Erhalt von Parkplätzen dem Schutz von Baumbeständen nachrangig sind.

Mit der Priorität „Schutz bestehender Grünflächen und Baumbestände“ haben wir entschieden, dass vor allem alte Bäume bei der Umgestaltung des Straßenraums unbedingt zu schützen, in die Planung zu integrieren und Eingriffe in den Wurzelraum zu vermeiden sind³.

¹ Siehe Seite 98 des Abschlussberichts

² Vgl. die Beschlussvorlage zur Gemeinderatssitzung am 31.1.2022, Drucksache 231/21

³ Siehe Seite 3 der Anlage 2 zur Beschlussvorlage.

Erst **danach** folgen die zwei Ziele „Sicherstellen des fließenden Verkehrsablaufs“ und „Erhalt von Parkerreichbarkeit“.

Deren nachrangigen Einordnung entsprechend, haben wir im letzten Verkehrsausschuss bereits umfangreiche Prüfaufträge erteilt, die unter anderem zum Ziel hatten, den zur Verfügung stehenden Raum für Radverkehr und für die Bäume zu erweitern, indem Straßen- und Parkraum verringert wird.

Die Verwaltung wird daher nun zum Beispiel zu klären haben, ob auf Linksabbiegespuren verzichtet und ob zusätzliche öffentliche Stellplätze entfallen können.

Außerdem wird ein Einbahnstraßensystem untersucht, das mittlerweile übrigens auch der ADFC laut offenem Brief vom 21.7. bevorzugt. Wir begrüßen, dass die Verwaltung dabei drei verschiedene Varianten, d.h. Einbahnstraßen in unterschiedlichem Ausmaß, prüfen wird⁴. Eine solche Differenzierung erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass letztlich zumindest eines dieser Einbahnstraßensysteme realisiert und mehr Platz für Radwege **und** Bäume geschaffen werden kann.

Bevor die Planer in die komplexe Untersuchung einsteigen, möchte unsere Fraktion Bündnis 90/Die Grünen jedoch noch einen weiteren Antrag stellen.

Dieser gilt bedingt für den Fall, dass die Verwaltung zu dem Ergebnis kommt, uns - aus welchen Gründen auch immer – kein die Moltke- und Weingartenstraße umfassendes, großes Einbahnstraßensystem empfehlen zu wollen.

Wir beantragen schon heute, dann hilfsweise ein isoliertes Einbahn-Ringsystem für den Linienbusverkehr zu prüfen.

Hintergrund unseres Antrags ist, dass allein der Begegnungsverkehr der Stadtbusse die Fahrbahnverbreiterung auf 6,50 m notwendig macht. Selbst wenn man sie im Rahmen eines Kompromisses auf 6,20 m minimierte, bliebe immer noch zu wenig Straßenraum, um die beiden – wir erinnern uns – dem Verkehrsfluss **vorgehenden** Ziele „sichere Radwege“ und „Erhalt der Bestandsbäume“ zu realisieren.

Wäre also ein Einbahnstraßensystem für den gesamten motorisierten Verkehr nach Ansicht der Verwaltung nicht zu empfehlen, müsste zumindest ein Einbahn-Ringsystem für die Busse untersucht werden, mit dem die Straßenbreite auch bei ansonsten gegenläufiger Verkehrsführung deutlich minimiert werden könnte.

Des Weiteren möchten wir rein vorsorglich schon jetzt auch darauf hinweisen, dass die für den Busverkehr erforderliche Straßenbreite von 6,50 m sowieso nur bei Tempo 50 besteht.⁵

⁴ Vgl. Anlage 3 der Beschlussvorlage

⁵ Vgl. hierzu Anlage 2 der Beschlussvorlage.

Die im Masterplan Verkehr enthaltene Entwicklung eines Netzes mit reduzierten Geschwindigkeiten⁶ ist uns ein wichtiges Anliegen, weil es nicht nur Emissionen senken, sondern auch für eine verbesserte Verkehrssicherheit sorgen wird. Auch im Rahmen Offenburger Bürgerbeteiligungen wurde mehrfach der Wunsch nach Tempo 30 in der Stadt geäußert.

Die Grüne Fraktion hat daher bereits jüngst mit ihrem Antrag zur Entschärfung von Gefahrenstellen für Fußgänger und Radfahrer dargelegt, wo die Stadt schon nach heute geltender Rechtslage die Geschwindigkeiten auch in der Moltke- und Weingartenstraße reduzieren darf.

Die Kreuzung Weingarten-/Moltkestraße stellt einen sog. Unfallschwerpunkt dar, weil linksabbiegende Autofahrer die Vorfahrt der anderen Verkehrsteilnehmenden in der Vergangenheit immer wieder missachteten. An solchen Unfallschwerpunkten kann Tempo 30 unproblematisch angeordnet werden.

Schon mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung 2016⁷ wurde zudem die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Nahbereich von sozialen Einrichtungen, wie Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern deutlich erleichtert.

In der Weingartenstraße ist somit nicht nur auf Höhe der Kita „Haus der Sonnenkinder“, sondern auch an der St. Josefs-Klinik Tempo 30 möglich.

Außerdem können nach den Plänen der Bundesregierung⁸ bald noch weitere Geschwindigkeitslimits innerorts eingerichtet werden, z.B. an hochfrequentierten Schulwegen, Fußgängerüberwegen und aber, dies käme für unsere beiden Straßen besonders zum Tragen, auch an Strecken zwischen zwei Tempo-30-Abschnitten. Wenn diese Neuerungen demnächst verabschiedet sind, werden wir Grünen einen weiteren Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierungen auch in der Moltke- und Weingartenstraße stellen, soweit die Verwaltung nicht von sich aus tätig werden sollte.

Außerdem sollte die Stadt endlich den seit zehn Jahren überfälligen⁹ Lärmaktionsplan aufstellen, der großflächige Tempolimits verbindlich möglich machen würde.¹⁰

Gilt dann Tempo 30 auf den beiden Achsen, bräuchte es die Straßenverbreiterung schon allein deshalb nicht mehr, weil sie im Busbegegnungsverkehr nur bei Tempo 50 erforderlich ist.

⁶ Siehe Seite 165 des Abschlussberichts.

⁷ Siehe erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung vom 30.11.2016, BGBl. I Seite 2448

⁸ Das Bundeskabinett hat bereits im Juni den Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und den Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beschlossen.

Das StVG muss noch den Bundestag und Bundesrat passieren und die neue StVO als Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der konkreten Maßnahmen durch die Behörden vor Ort mit den Ländern abgestimmt werden, vgl. [BMDV - Kabinett beschließt Änderung des Straßenverkehrsgesetzes \(bund.de\)](#).

⁹ Der letzte Lärmaktionsplan wurde 2008 aufgestellt, eigentlich muss es aber alle fünf Jahre einen neuen geben.

¹⁰ Ein Lärmaktionsplan gilt direkt und es bedarf dann keines weiteren Gemeinderatsbeschlusses mehr.

Auch die FDP hat bereits einige sinnvolle Vorschläge unterbreitet, wie man die Bäume in den beiden Straßen erhalten könnte. Wir hoffen nun, dass sich auch die anderen Fraktionen noch konstruktiv mit Ergänzungsanträgen zu den erteilten Prüfaufträgen einbringen. Alle Ideen und Vorschläge zum Baumerhalt müssen jetzt auf den Tisch, damit sie dann vor der weiteren Planung gründlich und vollumfänglich untersucht und abgewogen werden können.

Sollte unser Prüfauftrag hinsichtlich des Einbahn-Ringbussystems angenommen werden, nehmen wir nicht nur die Petition im Rahmen des Beschlusspunkts 1 zur Kenntnis, sondern stimmen dann auch den Beschlusspunkten 2 bis 4 zu. Ablehnen werden wir jedoch Beschlusspunkt Nr. 5, wonach wir die Petition für erledigt erklären sollen.

Wie mehrfach auch seitens der Verwaltung festgestellt, befinden wir uns derzeit noch nicht in der Phase der Baubeschlüsse, sondern es beginnt jetzt erst die Prüfung der von uns gemachten Vorschläge. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse und hoffen, dass wir dann in eine gute Feinplanung einsteigen können!

Erst nach dieser können wir auch beurteilen, inwieweit der Petition durch eine gründliche Untersuchung angemessen Genüge getan wurde. Zum jetzigen Zeitpunkt bereits das Anliegen als abschließend geklärt zu betrachten, ist nicht möglich.

Hinzu kommt auch, dass die Petitionsvertreter in die kommende Untersuchung, die die Prüfung weiterer denkbarer Lösungen und Varianten beinhaltet, eingebunden werden sollen. Dass der Petent und seine Mitstreiter dabei gleichzeitig die Ziele der Petition weiterfolgen, ist naheliegend. Sie hat sich also mit der Beteiligung am vertiefenden Planungsprozess gerade noch nicht erledigt.

Auch die Öffentlichkeit wird dann nach Vorliegen der Ergebnisse noch informiert, angesichts von knapp 25.000 Unterschriften für die Petition besteht zweifellos ein besonders großes Aufklärungsgebot.

Wir wissen, dass in der Vergangenheit bereits zwei Veranstaltungen für die Stadtbevölkerung stattgefunden haben. Allerdings wurde uns immer wieder berichtet, dass dabei die Fällung von Bäumen nicht ausreichend offengelegt wurde.

Nach der Untersuchung unserer Prüfaufträge müssen die Bürger und Bürgerinnen mitgenommen werden und alle Karten hinsichtlich der konkreten Anzahl möglicherweise betroffener Bäume bei den jeweiligen unterschiedlichen Vorschlägen auf den Tisch kommen.

Wir hoffen auf einen transparenten Prozess und Prüfergebnisse auf Basis derer wir hinterher die bestmöglichen Entscheidungen über die einzelnen Bauabschnitte und damit für Offenburg treffen können!

Vielen Dank.

Maren Seifert