



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

197/20

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
09.11.2020

1. Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Konzept und Umsetzung von Fahrradstraßen

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	20.01.2021	öffentlich
2. Gemeinderat	01.02.2021	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise 600.000 €
(Unterhaltung Radverkehr 42126200, jeweils 300.000 € für 2021 und 2022)

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 155.000 €
(60.000 € in 2021 und 95.000 € in 2022)

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

0 €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 155.000 €

2. Folgekosten

Personalkosten 0 €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme 0 €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

0 €

Jährliche Belastungen 0 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

197/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
09.11.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Konzept und Umsetzung von Fahrradstraßen

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat:

1. Der Gemeinderat nimmt das Konzept zu Fahrradstraßen in Offenburg zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat beschließt die Umsetzung der Fahrradstraßen in den empfohlenen Straßenzügen Am Hohen Rain – Franz-Volk-Straße West und Am Feuerbach für das Jahr 2021.
3. Der Gemeinderat beschließt die Umsetzung der Fahrradstraßen in den empfohlenen Straßenzügen Jahnweg – Vogesenstraße Nordwest und Am Unteren Mühlbach für die Jahre 2022/2023.
4. Der Gemeinderat beschließt, die Umsetzung der Fahrradstraßen in den empfohlenen Straßenzügen in Elgersweier (Gärtnerstraße – Kirchstraße – Zum Großen Deich) vertiefend zu prüfen, mit dem Ortschaftsrat Elgersweier abzustimmen und gegebenenfalls zu realisieren.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

197/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
09.11.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Konzept und Umsetzung von Fahrradstraßen

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen den 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“ und E3 „Die Stadt betreibt eine aktive Klimaschutzpolitik und die Anpassung an den Klimawandel“.

1. Einleitung

Die StVO (Straßenverkehrsordnung) kennt das Element Fahrradstraße seit 1997. Zu Beginn wurden Fahrradstraßen nur zögerlich umgesetzt. Spätestens seit 2010 werden Fahrradstraßen vermehrt nicht nur in den Großstädten, sondern auch in Klein- und Mittelstädten eingesetzt. Ein entscheidender Vorteil der Fahrradstraße ist, dass der Radverkehr im Erschließungsnetz, also abseits der Hauptverkehrsstraßen, gebündelt wird und dort eine relativ hohe und attraktive Reisegeschwindigkeit erreicht.

Nicht nur, weil das Land Baden-Württemberg die Stadt Offenburg mehrfach im Rahmen der Zertifizierung zur „Fahrradfreundlichen Stadt“ darauf hingewiesen hat, sondern auch wegen der offensichtlichen Vorteile der Fahrradstraßen, soll im Folgenden das Konzept Fahrradstraßen dargestellt werden.

2. Was ist eine Fahrradstraße?

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) und in der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) wird diese Frage beantwortet.

Eine Fahrradstraße ist eine ausdrücklich für den Radverkehr vorgesehene Straße. Sie wird mit den Verkehrszeichen



beschildert. Die Fahrradfahrenden haben hier Vorrang und dürfen nebeneinander fahren. Der Radverkehr sollte zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart sein oder es sollte zu erwarten sein, dass dies künftig der Fall sein wird.

Eine Fahrradstraße kann für weitere Verkehre, wie z.B. Anlieger, Kfz-Verkehr, Linienverkehr durch entsprechende Zusatzzeichen freigegeben werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

197/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
09.11.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Konzept und Umsetzung von Fahrradstraßen



Die Höchstgeschwindigkeit in einer Fahrradstraße beträgt 30 km/h. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, müssen sich Kraftfahrzeugfahrer der Geschwindigkeit der Radfahrer anpassen.

Das Kfz-Parken kann zugelassen werden.

In der Regel wird der Fahrradstraße Vorfahrt gegenüber den einmündenden Straßen eingeräumt. Ein Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.

Das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg hat Musterlösungen für Radverkehrsanlagen, die beispielhaft bauliche Anlagen, Beschilderungen und Markierungen für den Radverkehr zeigen, erstellt. Sie sollen die Planungen vor Ort erleichtern und im Sinne einer möglichst großen Verständlichkeit und Akzeptanz landesweit einheitlich angewandt werden. Die Musterlösungen zeigen typische Entwurfselemente mit anzuwendenden Maßen (Regelpläne) und geben Hinweise für deren Einsatz. Planungen sollen sich - unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen - daran orientieren. Die Musterlösungen für Fahrradstraßen sind in der Anlage 1 dargestellt.

Für die Ausgestaltung der Fahrradstraßen existieren vielfältige Beispiele (siehe Anlage 3). In Offenburg ist eine qualitativ hochwertige Ausführung geplant. Es wird besonders auf die Erkennbarkeit geachtet. Hierzu sind grüne Leitlinien angedacht. Zudem soll am Anfang und am Ende der Fahrradstraße auf diese mittels eines großen Fahrradstraßensymbols, das auf die Fahrbahn markiert wird, hingewiesen werden. Die untergeordneten einmündenden Straßen werden durch Markierung und Beschilderung und gegebenenfalls durch bauliche Maßnahmen auf die Veränderung aufmerksam gemacht. Als bauliche Maßnahmen bieten sich Einengungen, Schwellen oder ein Belagswechsel an. Wie im Detail die Fahrradstraße umgesetzt werden soll, wird in einem weiteren Schritt erarbeitet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

197/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
09.11.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Konzept und Umsetzung von Fahrradstraßen

3. Sinn einer Fahrradstraße

Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr ist es auch im Radverkehr sinnvoll, die Verkehre zu bündeln und dort mit einer hohen und attraktiven Reisegeschwindigkeit zu leiten. Die „Hauptverkehrsstraße“ als Bündelung ist für den Kfz-Verkehr allgemein bekannt.

Dort, wo genügend Platz ist, wird der Radverkehr auf Radwegen gebündelt und sicher entlang der Hauptverkehrsstraße geführt. Dies ist nicht überall möglich. In diesen Fällen weicht der Radverkehr häufig in die Nebenstraßen (Erschließungsstraßen) aus. Hier ist die Reisegeschwindigkeit aufgrund der zahlreichen Rechts-vor-Links-Regelungen deutlich geringer. Auch steigen die Gefahren an den Einmündungen.

Das Element Fahrradstraße bietet dem Radverkehr eine attraktive Route im Erschließungsstraßennetz (sprich auf Nebenstraßen), auf der sicher und attraktiv eine höhere Reisegeschwindigkeit erreicht werden kann. Eine Fahrradstraße ist somit analog zur Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr zu sehen.

Eine Fahrradstraße bündelt den Radverkehr in den Erschließungsstraßen, er wird „sichtbar“ und begünstigt somit eine weitere Bündelung des Radverkehrs. Auch die Radverkehrssicherheit steigt, da „bekannt“ ist, dass auf den Fahrradstraßen mit vielen Fahrradfahrenden zu rechnen ist.

Die AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg) listet in ihrem Flyer „Fahrradstraßen für Baden-Württemberg“ kurz und bündig folgende „Gute Gründe für mehr Fahrradstraßen“ auf:

- 🚲 **Lebensqualität:** Fahrradstraßen sind leiser und gesünder. Weniger Lärm und Abgase bedeuten bessere Luft für alle und einen höheren Wohnwert in der Umgebung.
- 🚲 **Sicherheit:** Fahrradstraßen sind für die Radfahrenden sicherer. Autos dürfen hier nur langsam und mit besonderer Rücksicht fahren.
- 🚲 **Entschleunigung:** In Fahrradstraßen lässt es sich entspannter Radfahren, man darf sogar nebeneinander fahren.
- 🚲 Und nicht zuletzt: **Fahrradstraßen motivieren.** Sie zeigen Radfahrerinnen und Radfahrern, dass sie als Verkehrsteilnehmer anerkannt und wertgeschätzt werden.

4. Einschub: Abgrenzung einer Fahrradstraße zur Fahrradzone

Seit der aktuellen Novelle der Straßenverkehrsordnung kann das Element Fahrradzone analog zur bekannten Zone-30 umgesetzt werden. Die Idee dahinter: das Konzept der Fahrradstraßen soll auf größere Gebiete ausgeweitet werden und alle Straßen in der Fahrradzone sollen dem Radverkehr vorbehalten sein. Wie in Fahrradstraßen auch, können in der Fahrradzone Kfz-Verkehre zugelassen werden und

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

197/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
09.11.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Konzept und Umsetzung von Fahrradstraßen

es gilt ein Tempolimit von 30 km/h. Außerdem haben Fahrradfahrer das Recht, nebeneinander zu fahren.

Im Gegensatz zur Fahrradstraße gilt in der Fahrradzone rechts vor links. Damit wird die Reisegeschwindigkeit der Radfahrer deutlich gegenüber der Fahrradstraße herabgesetzt. Auch kann in einer Fahrradzone nicht von einer Bündelung des Radverkehrs und damit einer Erhöhung der Radverkehrssicherheit ausgegangen werden. Anders als für die Einrichtung von Fahrradstraßen ist für die Einrichtung von Fahrradzonen keine Dominanz des Radverkehrs nachzuweisen.

In welchen Bereichen die Einrichtung von Fahrradzonen sinnvoll sein wird, muss noch anhand von „Feldversuchen“ erprobt werden. Für eine differenzierte Bewertung ist die Umsetzung und Evaluierung der ersten Fahrradzonen in anderen Städten abzuwarten.

In der AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden Württemberg) wurde bereits über das neue Element Fahrradzone gesprochen. Viele Kommunen warten zunächst die entsprechende Verwaltungsvorschrift zur StVO-Novelle ab, bevor konkretere Planungen einer Einrichtung einer Fahrradzone ausgearbeitet werden. Es wurde in Aussicht gestellt, dass die AGFK-BW Erläuterungen zur Fahrradzone analog zur Fahrradstraße und eine Handreichung für Planer und Entscheider (Vor- und Nachteile einer Fahrradzone gegenüber einer Zone-30 bzw. einer Fahrradstraße) erstellt.

5. Konzept zur Einrichtung von Fahrradstraßen in Offenburg

In einem ersten Schritt wurden Straßen vor dem Hintergrund aufgelistet, wo das Offenburger Netz an Radverkehrsanlagen durch das Element Fahrradstraße verbessert werden könnte. Diese Liste ist jederzeit erweiterbar. Danach wurde geprüft, ob und unter welchen Bedingungen eine Fahrradstraße umgesetzt werden kann, sowie welche Änderungen vorgenommen werden müssen.

Folgende Prüfkriterien wurden angesetzt:

- 🚲 Einbindung ins Netz der Radverkehrsanlagen
- 🚲 Hauptverkehrsart: Abschätzung der künftigen Bedeutung des Radverkehrs
- 🚲 zulässige Höchstgeschwindigkeit: maximal 30 km/h
- 🚲 Kfz-Verkehrsmenge: sollte gering sein
- 🚲 Schwerlastverkehr: sollte gering sein
- 🚲 Busverkehr: möglichst kein Busverkehr oder prüfen, ob dieser verträglich ist
- 🚲 Straßentyp/Straßenkategorie: Wohnstraße, Erschließungsstraße (Ausschlusskriterium: Wirtschaftsweg, Hauptverkehrsstraße, Verkehrsberuhigter Bereich (Z. 325), Fußgängerzone)
- 🚲 Freigabe von Kfz-Verkehr nötig?
- 🚲 Vorfahrtsregelungen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

197/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
09.11.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Konzept und Umsetzung von Fahrradstraßen

- 🚲 Straßenbreite, ruhender Verkehr: hieraus folgt die Empfehlung einer Musterlösung entsprechend der Vorgaben des Landes Baden-Württemberg

6. Ergebnis der Prüfung und Vorschlag zur Umsetzung

Die detaillierten Ergebnisse der Einzelprüfungen verschiedener Straßen auf ihre Eignung zur Fahrradstraße und die entsprechenden Auswirkungen sowie Änderungsnotwendigkeiten sind in der Anlage 2 enthalten. Ebenso sind Skizzen für die Umsetzung der Fahrradstraßen Am Hohen Rain – Franz-Volk-Straße sowie Am Feuerbach beigelegt. Diese Skizzen sind als „Ideen“ zu verstehen, da sie noch flexibel sind und noch abgestimmt werden müssen.

Aus den Einzelprüfungen ergibt sich eine Empfehlung zur Umsetzung und in Verbindung mit dem abgeschätzten Aufwand eine Prioritätenliste für die kommenden Jahre.

Bereich	Empfehlung	Aufwand	Priorität
Nordweststadt Am Hohen Rain – Franz-Volk-Straße West	umsetzen	gering ca. 10.000 € inkl. kleine Umbaumaßnahmen	I
Südoststadt Am Feuerbach	umsetzen	mittel ca. 50.000 € inkl. Umbau an Kreuzungen Hölderlin- und Brachfeldstr. sowie Verbreiterung + Belagsverbesserung Weg im Osten	I
Nordweststadt Jahnweg – Vogesenstr. Nordwest	umsetzen	mittel ca. 15.000 € inkl. kleine Umbaumaßnahmen	II
Nordweststadt Am Unteren Mühlbach	umsetzen	gering ca. 10.000 € inkl. kleine Umbaumaßnahmen	II
Elgersweier Gärtnerstr. – Kirchstr. – Zum Großen Deich	umsetzen	hoch ca. 70.000 € inkl. kleine Umbaumaßnahmen und Fußgängerüberweg Kinzigalstraße	II
Nordostadt Josef-Kohler-Straße und/oder Prinz-Eugen-Straße	zurückstellen	-	-
Südoststadt Hölderlinstraße und/oder Grimmelshausenstraße	zurückstellen	-	-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

197/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
09.11.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Konzept und Umsetzung von Fahrradstraßen

Hildboltsweier Drosselweg – Lilienweg – Dahlienweg	zurückstellen	-	-
Oststadt, Zell-Weierbach Zeller Str., Waldbachsenke, Zell-Weierbach	zurückstellen	-	-
Südoststadt Luisenstraße	nicht umsetzen	-	-
Stadtmitte Badstraße zw. Hauptstraße und Kestendamm	nicht umsetzen	-	-
Südoststadt Zähringer Straße Süd (von Südring bis Großer Deich)	nicht umsetzen	-	-

Die beiden Fahrradstraßen Am Hohen Rain – Franz-Volk-Straße West sowie Am Feuerbach sollen 2021 (Priorität I) umgesetzt werden. Diese beiden Straßen bieten sich an, da die beiden anderen Straßenzüge in der Priorität II (Jahnweg-Vogesenstraße Nordwest und Am Unteren Mühlbach) zu nah an der Freiburger Straße liegen, welche 2021/2022 umgebaut wird.

Die Fahrradstraße in Elgersweier (Gärtnerstraße – Kirchstraße – Am Großen Deich) wird bereits heute schon von sehr vielen Radfahrern benutzt. Es soll die Chance genutzt werden, gleichzeitig mit der Einrichtung der Fahrradstraße den Knotenpunktsbereich Kinzigtalstraße/Am Großen Deich/Kirchstraße und der ebenfalls dort verortete Fußgängerüberweg übersichtlicher zu gestalten. Diese Maßnahmen erfordern einen deutlich höheren Planungs- und Abstimmungsaufwand, weshalb mehr Zeit benötigt wird. Die Umsetzung dieser Fahrradstraße ist deshalb für 2022/2023 vorgesehen.

7. Öffentlichkeitsarbeit

In Offenburg gibt es bislang noch keine Fahrradstraße. Zur Einführung der ersten Fahrradstraßen wird deshalb eine ausführliche Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden. Das Kommunikationskonzept ist noch nicht fertig ausgearbeitet und wird noch angepasst. Zudem wird es noch mit Aktionen vom ADFC und der BI Rückenwind erweitert und vertieft.

Das Kommunikationskonzept umfasst drei Bausteine:

1. Elemente der Information im Sinne der Wissensvermittlung (Was ist eine Fahrradstraße? Wie verhalte ich mich in einer Fahrradstraße? Was ist erlaubt/verboten? Welche Rechte und Pflichten gibt es in einer Fahrradstraße?)
2. „persönliche“ Elemente (Möglichkeit für Bürgerinnen und Bürger, persönlich Fragen zu stellen)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

197/20

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
09.11.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Konzept und Umsetzung von Fahrradstraßen

3. geeignete Maßnahmen vor Ort zur Verdeutlichung der veränderten Verkehrsführung

Die von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK-BW) erarbeiteten Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit zur Eröffnung von Fahrradstraßen werden auf die Offenburger Verhältnisse angepasst. In der Anlage 4 sind einige allgemeine Materialien, die noch überarbeitet und individualisiert werden müssen, enthalten.

Im Detail sind zum jetzigen Zeitpunkt folgende Elemente im Kommunikationskonzept für die Fahrradstraßen vorgesehen:

- 🚲 mehrere Presseartikel in der örtlichen Presse sowie Offenblatt
- 🚲 Einbezug der sozialen Medien
- 🚲 Infobriefe an die Anlieger, Schulen (da Radschulweg), Gesamtelternbeirat, Schülermitverwaltung (SMV), Seniorenbeirat, Stadtteil- und Familienzentrum Am Mühlbach, Bürgervereine Nordost und Nordwest, ...
- 🚲 Banner am Anfang und am Ende der neuen Fahrradstraße (ab Eröffnung für einen begrenzten Zeitraum)
- 🚲 Großflächenplakate und/oder Plakate an den Straßenlampen im Bereich der Fahrradstraße
- 🚲 Türanhänger mit Informationen zur Fahrradstraße für die Anlieger
- 🚲 Infolyer ggf. mit Einlegblatt für die spezielle Fahrradstraße
- 🚲 FAQs (frequently asked questions = regelmäßig gestellte Fragen und Antworten) auf der Offenburger Homepage; hierbei wird auf die leichte Verständlichkeit der Antworten geachtet
- 🚲 Einweihung mit Pressetermin (unter Einhaltung der Corona-Regeln)
- 🚲 digitale Informationsveranstaltung, bei der auch individuelle Fragen gestellt und Anregungen oder Bedenken geäußert werden können
- 🚲 Veröffentlichung einer Telefonnummer bzw. Mailadresse für individuelle Fragen, Anregungen oder Bedenken; hier wird persönlich auf die Bedürfnisse der Personen eingegangen

8. Kosten

Die Kosten für die Fahrradstraßen inkl. Öffentlichkeitsarbeit werden über das Konto „Unterhaltung Radverkehr“ beglichen.