

## Motorisierter Individualverkehr (610)

„Wir gewährleisten ein verkehrssicheres Straßen- und Wegenetz“

„Wir verbessern den Verkehrsfluss des MIV unter Berücksichtigung des verkehrlichen Leitbildes von 1994 und dessen Fortschreibung 2009

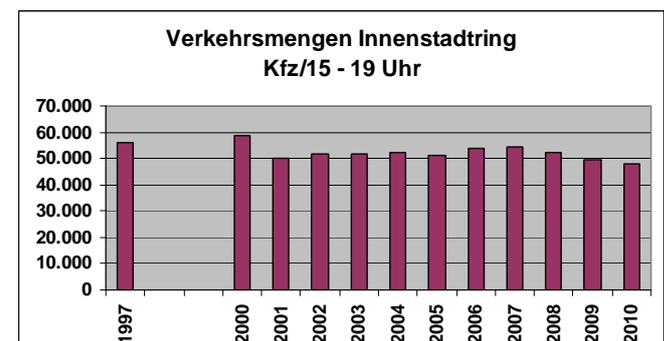
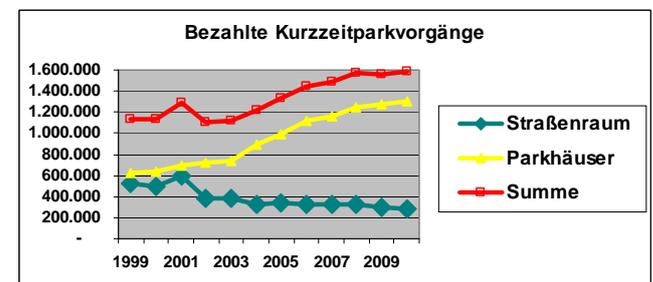
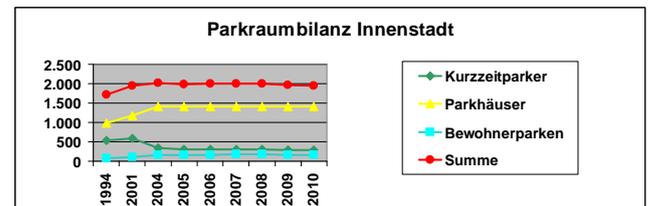
In den letzten Jahren ist das Parkraumangebot in der Innenstadt nahezu konstant geblieben (siehe nebenstehende Grafik).

Dieses Parkangebot nehmen insbesondere die Kunden der Innenstadt gern in Anspruch. 1999 wurden insgesamt 1,14 Mio. bezahlte Kurzzeitparkvorgänge (private und städtische Parkhäuser und Straßenraumstellplätze) registriert. Im Jahr 2008 wurde der bis dahin höchste Wert mit 1,57 Mio. bezahlten Kurzzeitparkvorgängen erreicht. 2010 wurde dieser Wert mit 1,58 Mio. Kurzzeitparkvorgängen sogar noch leicht überschritten. Während alle Parkhäuser mit Ausnahme der Karstadt-Parkgarage Zunahmen verzeichneten, nahmen die Kurzzeitparkvorgänge im öffentlichen Straßenraum im vergangenen Jahr um etwa 10 % (13.000 Parkvorgänge in der Innenstadt) ab, während die Parkvorgänge in den städtischen Parkhäusern um 3 % (31.000 Parkvorgänge) zunahmen. Dies stellt eine erfreuliche Entwicklung dar und ist ein Indiz dafür, dass der Parksuchverkehr in der Innenstadt weiter abgenommen hat.

An 9 Querschnitten des Innenstadtrings werden einmal jährlich die Verkehrsmengen im Zeitraum von 15 – 19 Uhr erfasst. Die nebenstehende Grafik zeigt die Entwicklung über die Jahre. Seit dem Umbau der südlichen Hauptstraße 2001 ist auf dem Straßenabschnitt östlich der Kronenstraße der Verkehr gegenüber dem Jahr 2000 um etwa 1.000 Kfz/4h zurückgegangen. Rückgänge von etwa 1.000 Kfz/4h gegenüber dem Jahr 2000 sind auch in der Philipp-Reis-Straße und auf der Unionbrücke zu verzeichnen. Von 2007 bis 2010 ergaben sich jeweils Abnahmen bei den Verkehrsmengen, vom Jahr 2007 mit 54.220 Fahrten/4h auf das Jahr 2010 mit 47.870 Fahrten/4h um etwa 12 %. Die Verkehre haben sich teilweise auf die Umfahungsstrecken der Innenstadt, teilweise auf andere Verkehrsmittel verlagert, was einem wichtigen Ziel des verkehrlichen Leitbildes entspricht.

## Produkte:

- Parkraumbewirtschaftung
- Neu- und Umbau von Straßen, Wegen und Plätzen



## Fußgängerverkehr (611)

„Wir reduzieren den spezifischen Betriebsaufwand der Straßenbeleuchtung unter Berücksichtigung der Bürgeransprüche und der Sicherheit“

Die **Beleuchtung der Straßen, Wege und Plätze** dient im Wesentlichen der Sicherheit der Fußgänger. Unter anderem sollen querende Fußgänger rechtzeitig von anderen Verkehrsteilnehmern erkannt werden können.

Seit 1994 wird in Offenburg die Beleuchtung im Rahmen von Erweiterungs- und Erneuerungsmaßnahmen auf NAV-Lampen (Natriumdampf-Hochdruck-Leuchten) umgerüstet, da sich dieses Leuchtmittel durch hohe Umweltverträglichkeit, insbesondere beim Insektenschutz, sowie geringeren Stromverbrauch bei gleichwertiger Leuchtkraft auszeichnet.

### Maßnahmen zur Reduzierung des Stromverbrauchs

Um dem Stromverbrauch und somit den Betriebskosten trotz ständiger Zunahme der Leuchten und den Strompreiserhöhungen entgegen zu wirken, erfolgt

- die kontinuierliche Umrüstung auf NAV-Leuchten bei allen Neubau- und Unterhaltungsmaßnahmen.
- die kontinuierliche Umrüstung des Leitungsnetzes und der Leuchten im Zuge von neuen Baugebieten, Straßenbaumaßnahmen und Netzerneuerungen auf die einfache Nachtabschaltung, so dass in den späten Nachtstunden die Beleuchtungsstärke reduziert werden kann.

### Moderernisierung der Straßenbeleuchtung

Bedingt durch die neue EU-Verordnung sollen ab 2015 die bisherigen HQL-Leuchtmittel vom Markt genommen werden. Hiervon sind im Stadtgebiet ca. 2300 Leuchten betroffen. Mit einer Modernisierung dieser Leuchten auf energiesparende Leuchtmittel z.B. NAV in Verbindung mit der Forcierung der Halbnachtschaltung halten wir Einsparungen von ca. 50 % für realistisch. Insgesamt könnte der Verbrauch um ca. 595.000 kWh/Jahr gesenkt werden, was einer CO<sup>2</sup> Minderung von 360 t/Jahr und Minderausgaben von 97.000 €/Jahr entspräche. Zu diesem Sachverhalt wurde dem GR im Januar 2011 ein ausführlicher Sachstandsbericht vorgelegt.

Mit den 2009 im Rahmen des Konjunkturprogramms bereitgestellten Mitteln wurde als erstes Projekt 2010 mit der Umrüstung von 320 Leuchten in den Ortsteilen Windschlag und Weier begonnen. Der Investition von rund

130.000 € stehen Einsparungen im Verbrauch von rund 11.000 €/Jahr bzw. 68.000 kWh/Jahr gegenüber. Dies entspricht einer Reduzierung des Verbrauchs in diesen Ortsteilen von rund 46 %.

Für die weitere energetischen Modernisierung wird es erforderlich sein, auch neue Leuchtentechnik z.B. LED weiter zu verfolgen und eventuell auch Pilotprojekte durchzuführen, da mit dieser Technik für die Zukunft noch höhere Einsparpotenziale prognostiziert werden.

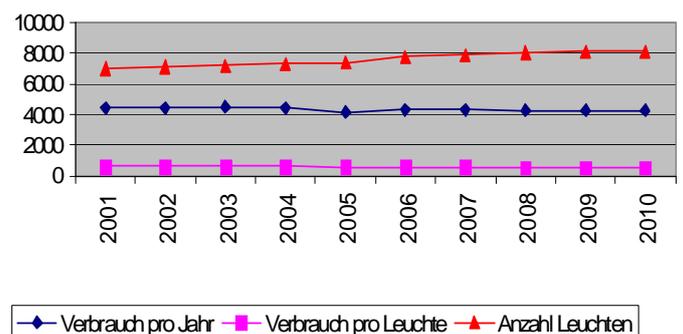
Die Gesamtzahl der Leuchten hat sich 2010 gegenüber 2009 nur geringfügig um 23 Leuchten erhöht und liegt aktuell bei rund 8150.

Durch die stetigen Bemühungen zur Reduzierung des Stromverbrauchs (Halbnachtschaltung, NAV Umrüstung) konnte der Verbrauch pro Leuchte weiter reduziert werden. Der Gesamtverbrauch liegt 2010 trotz Erhöhung der Leuchtenzahl auf dem Stand von 2009, d.h. bei 4,26 Mio kWh. Weitere, deutlichere Reduzierungen sind mit der energetischen Modernisierung der HQL Leuchten möglich.

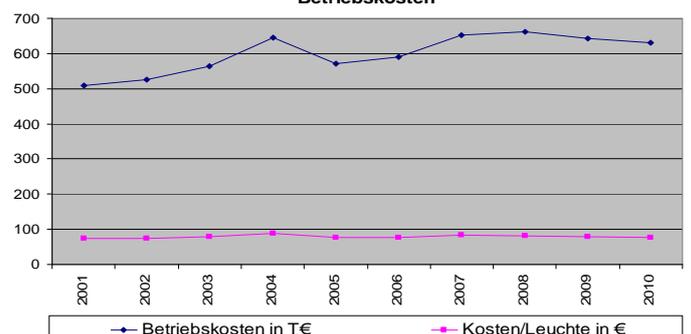
Insgesamt ergeben sich für die letzten 10 Jahre folgende Veränderungen:

Verbrauch/Jahr	4,45	auf 4,26 Mio kWh
Leuchtenanzahl	7003	auf 8.150 St
Verbrauch/Leuchte	635	auf 522 kWh
Betriebskosten/Jahr	449	auf 630 T€

Anzahl Straßenleuchten und Verbrauch



Betriebskosten

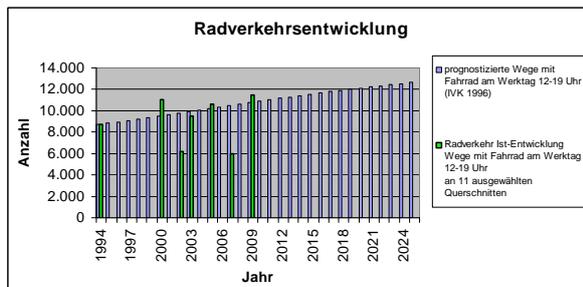


## Radverkehr (612)

### „Wir fördern den Radverkehr“ „Offenburg radelt“

Das Fahrrad genießt in Offenburg traditionell einen sehr hohen Stellenwert. Der Modal-Split, der den prozentualen Anteil eines bestimmten Verkehrsmittels am Gesamtverkehr angibt, liegt in Offenburg für das Fahrrad bei 25%. Mit diesem Wert kann sich Offenburg mit Universitätsstädten vergleichen.

Etwa im zweijährigen Rhythmus werden die Fahrradzahlungen an elf ausgewählten Querschnitten durchgeführt. Die Erhebungsergebnisse werden allerdings von den jeweiligen Witterungsbedingungen stark beeinflusst. Die letzte Zählung erfolgte 2009, die nächste wird wegen der Sperrung der Unionbrücke erst wieder 2012 durchgeführt.



2002 und 2007 waren stark verregnete Erhebungstage

### Aktionen zur Verkehrssicherheit

Aktionen zur Verkehrssicherheit fanden 2010 mit folgenden Bausteinen statt:

- Beleuchtungsaktion Banner „Licht an“, Plakate mittels großer Citylight-Plakate und Tafelplakate an den Hauptradwegen sowie Anzeigen in der Presse. Zusätzlich führte die Polizei Kontrollen durch.
- Aufklärungskampagne „Fahrradfahren mit Helm“, mittels großer Citylight-Plakaten und Tafelplakaten an den Hauptradwegen sowie Anzeigen in der Presse.
- Toter Winkel Aufklärung mit Lkw an der Georg-Monsch-Schule
- Verkehrssicherheitstage im Oken- und Schillergymnasium (8. und 9. Klasse)



### Einrichtung des öffentlichen Fahrradverleihsystems durch die Firma nextbike

Am 5. Juli 2010 ging das neue öffentliche Fahrradverleih-System in Betrieb. Insgesamt wurden für den Verleih 85 Leihräder angeschafft, von denen in der Regel 75 dauernd einsatzbereit sind. Diese Räder stehen an 13 Stationen zum Verleih bereit. Im Zeitraum von Juli bis November 2010 wurden 722 Ausleihvorgänge registriert. Diese Ergebnisse werden von der Firma nextbike als Betreiber des Systems als sehr gut eingeschätzt. 2010 haben sich insgesamt etwa 243 Personen bei nextbike für die Nutzung der Leihfahräder registrieren lassen. Von diesen wohnen 102 Personen in Offenburg und 141 Personen sind von außerhalb. Die Inbetriebnahme der High-Tech-Stele für die Verleih-Station Hauptbahnhof/ZOB ist nun für Juni 2011 vorgesehen. Die Ausrüstung der anderen Verleih-Stationen mit den Kommunikationseinrichtungen soll im Juli 2011 erfolgen. Dann werden nicht nur sechs Stationen, wie ursprünglich geplant, sondern alle restlichen Stationen damit ausgerüstet.

### Komplettierung und Verbesserung von Radabstellanlagen in der Innenstadt

Am Salzhaus, beim Salmen und am Historischen Rathaus wurden zusätzliche Fahrradabstellbügel aufgestellt bzw. defekte Abstellplätze durch Bügel ersetzt. Insgesamt wurden 2010 46 Fahrradabstellbügel installiert.

### Wirkungsanalyse des Landes zur Fahrradfreundlichkeit

Die Wirkungsanalyse hat bestätigt, dass die Stadt Offenburg in der Vergangenheit das Radfahren sowohl im Bereich der Infrastruktur als auch im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Service erfolgreich gefördert hat. Dies zeigt sich unter anderem an dem recht hohen Radverkehrsanteil (25% in 2006). Als positiv wird bewertet, dass Offenburg ein ausgedehntes engmaschiges Radwegenetz aufweisen kann. Die zahlreichen Aktionen in Offenburg rund um die Verkehrssicherheit im schulischen und außerschulischen Bereich werden lobend erwähnt. Allerdings gibt es trotz allem auch Hinweise auf Verbesserungspotenzial, insbesondere hinsichtlich der Radwegbreiten, des Zustands der Beläge der Radwege sowie der Anzahl der diebstahlsicheren Radabstellplätze.

### Finanzaufwand für den Radverkehr insgesamt

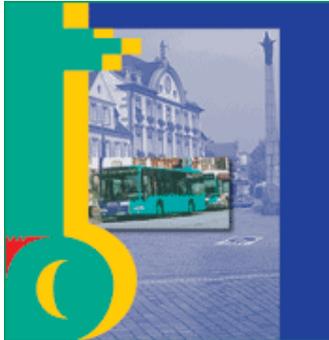
2010 wurden für die Förderung des Radverkehrs insgesamt etwa 113.000 Euro aufgewendet.

### Länge des Radwegenetzes

	Radwegenetz gesamt	bauliche Radwege	Schutzstreifen	Integrierte Wirtschaftswege	fahrradfreundliche Straßen
2007	197 km	98 km	0,2 km	51 km	48 km
2010	216 km	101 km	0,7 km	66 km	48 km

## Öffentlicher Personennahverkehr (620)

„Wir erhöhen die Attraktivität des Busverkehrs und die Fahrgastzahlen bei möglichst unverändertem Kostendeckungsgrad“



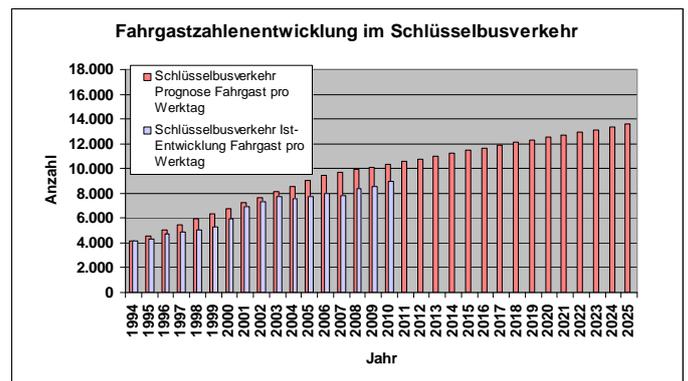
### Fahrgastzahlenentwicklung

Die Auswirkungen der großen Anstrengungen der Stadt zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs lassen sich an den Fahrgastzunahmen ablesen. Als die Stadt 1989 in die ÖPNV-Förderung einstieg, lag die Zahl der täglichen Beförderungsfälle im Stadtbusverkehr bei rund 3.400. Heute liegen die Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr (Schlüsselbus und städtischer Anteil des Regionalbusverkehrs) bei rund 10.100.

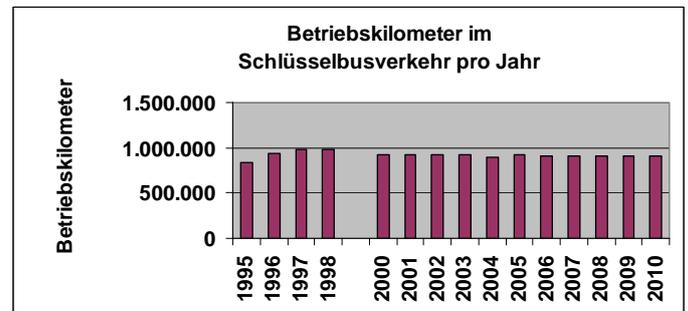
Die Entwicklung des Stadtbusverkehrs von 1989 bis 2010 lässt sich an dem nachfolgenden Schaubild ablesen. Hierin ist die Ist-Entwicklung der Fahrgastzahlen pro Werktag der Prognose des verkehrlichen Leitbildes aus dem Integrierten Verkehrskonzept (Ziel: Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split auf 10%) gegenübergestellt für den Stadtverkehr (Schlüsselbusverkehr plus Binnenanteil Regionalverkehr). Im Stadtbusverkehr betrug die Steigerung der Fahrgastzahlen 2 % von 2009 auf 2010.



Im folgenden Diagramm ist die Entwicklung für den reinen Schlüsselbusverkehr dargestellt. Hierbei wird deutlich, dass die Zielerreichung beim reinen Schlüsselbusverkehr besser ist, was überwiegend auf die Taktzeiten zurückzuführen ist. Trotz den Einsparungen im Rahmen der HSK III von 10% in 2003 konnte die Fahrgastzahl bis 2007 im Schlüsselbusverkehr durch verstärkte Marketingmaßnahmen gehalten werden. Seit 2008 ist die Tendenz wieder steigend. Im Schlüsselbusverkehr wurden 2010 täglich im Durchschnitt 8.990 Fahrgäste befördert. Dies sind 5 % mehr als im Vorjahr. Im Schlüsselbusverkehr lag somit die Fahrgastzunahme höher als im Stadtbusverkehr.



Im nachstehenden Diagramm sind die Betriebskilometer für den Schlüsselbusverkehr über die Jahre dargestellt. Sie sind seit 2000 nahezu konstant. Das Ziel des Verkehrlichen Leitbildes lässt sich nur durch eine erhebliche Steigerung im Busangebot erreichen.



### Verbesserung der Busanbindung für das Gewerbegebiet Elgersweier

Mit starker Unterstützung der Fa. Hansgrohe, den Verkehrsunternehmen SWEG, Südwestbus und des Tarifverbundes TGO sowie der Stadt ist es im Herbst 2010 gelungen, die Busanbindung an die Schichtzeiten des Gewerbegebietes Elgersweier deutlich zu verbessern. Der neben anderen Verbesserungen im Schlüsselbusverkehr eingerichtete Schnellbus von Alpirsbach nach Offenburg zu den Schichtzeiten wird mittlerweile sowohl von Beschäftigten im Gewerbegebiet Elgersweier als auch auf Zwischenstrecken im Kinzigtal gut angenommen.

Des Weiteren waren die Tätigkeiten der Verwaltung für den Bereich Busverkehr im Jahr 2010 stark von den Vorbereitungen für den Umleitungsverkehr für die Zeit der Sanierungsarbeiten an der Unionbrücke geprägt.

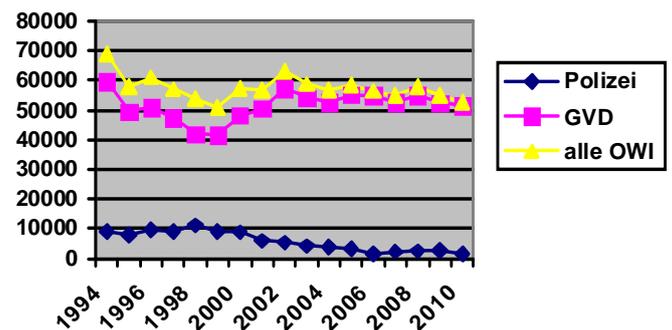
## Verkehrsordnung (630)

**„Wir gewährleisten eine geordnete Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes unter Wahrung des Stadtbildes und der Verkehrssicherheit bei Verringerung der nicht genehmigten Sondernutzungen“**

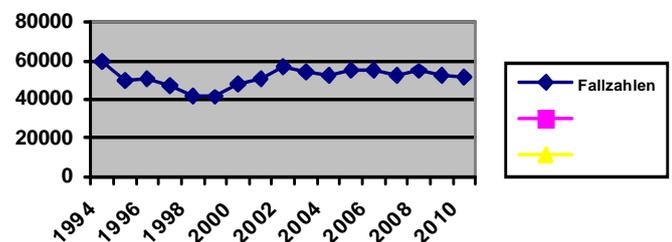
**„Wir verbessern die Verkehrssicherheit“**

Die Entwicklung der gesamten Fälle (ruhender und fließender Verkehr sowie Unfälle und sonstige Ordnungswidrigkeiten), welche die Bußgeldstelle bearbeitet lässt sich aus nebenstehendem Diagramm ablesen. Bei über 90 % der Fälle handelt es sich um Verkehrsordnungswidrigkeiten; der Rest sind sonstige Ordnungswidrigkeiten wie z. B. Überschreitungen der Sperrzeit o. ä.

2009 wurden 55.098 Ordnungswidrigkeiten (52.433 durch GVD und 2.664 durch Polizei) sowie 2010 52.862 Ordnungswidrigkeiten (51.410 durch GVD und 1.452 durch Polizei) geahndet.



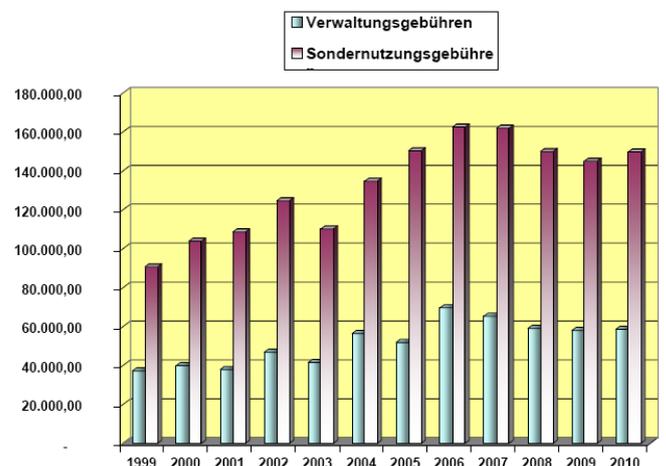
Im Diagramm rechts oben sind die Fallzahlen dargestellt. Die Fallzahlen der Polizei gingen erneut zurück. Grund hierfür war u. a. der Einsatz der Beamten bei den Demonstrationen wegen Stuttgart 21 sowie die Dauerbewachung freigelassener als gefährlich geltende Straftäter.



Die Fallzahlen des Gemeindevollzugsdienstes sind nahezu konstant. Von 2009 mit 52433 Fällen auf 2010 mit 51410 Fällen ergab sich eine Reduzierung von 1023 Fällen.

Die Einnahmen bei den Verwaltungs- und Sondernutzungsgebühren waren in der Tendenz von 1999 bis 2006 steigend. Grund hierfür war zum einen eine gezieltere Überwachung der unerlaubten Sondernutzungen und zum anderen größere Bauprojekte in der Innenstadt. Aufgrund der geringeren Bautätigkeit kam es ab 2008 zu Einbußen bei den Sondernutzungs- und Verwaltungsgebühren.

Von 2009 auf 2010 sind die Verwaltungsgebühren von 58.000 € auf 58.544 € sowie die Sondernutzungsgebühren von 145.000 € auf 149.703 € gestiegen. Das bedeutet eine Steigerung um 9 % beziehungsweise um 3 %.



## Aussage über Unfallschwerpunkte

Die Polizeidirektion Offenburg legt jährlich eine Meldung über die Unfalllage in Offenburg für die jeweils letzten drei Jahre vor. Dabei werden die Unfallschwerpunkte dargestellt und die Polizei macht bereits eine erste Bewertung und gibt ggf. Handlungsempfehlungen ab. Diese werden dann mit dem Straßenbaulastträger, der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei besprochen.

Zeitraum	Anzahl der Unfallschwerpunkte	Handlungsempfehlungen	LV	SV
2007-2009	8	-	80	6
2008-2010				

LV = Leichtverletzter

SV= Schwerverletzter

(Die Daten von 2008 -2010 stehen voraussichtlich erst Ende Juni zur Verfügung und werden dann gegebenenfalls in der Sitzung vorgetragen.)

Anzahl der im Stadtgebiet Offenburg bei Verkehrsunfällen verletzten bzw. getöteten Personen (Stand 03/11).

	Kalenderjahr / Ortslage	2006	2007	2008	2009	2010	Gesamtergebnis
Leichtverletzte	außerorts	64	62	73	53	32	284
	innerorts	283	251	251	258	231	1274
	Gesamtergebnis	347	313	324	311	263	1558
Schwerverletzte	außerorts	15	21	11	12	11	70
	innerorts	38	41	52	58	49	238
	Gesamtergebnis	53	62	63	70	60	308
Getötete	außerorts	2	2	1	1	1	7
	innerorts			2	1		3
	Gesamtergebnis	2	2	3	2	1	10