

**Strategische Ziele der Stadt Offenburg – Kennzahlen zur Zielerreichung**

**Ziel 11 – THH 11, Verkehr: Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs**

**K1: Verkehrsmittelaufteilung Binnenverkehr**

	2006	2025
Autoverkehr	48 %	43 %
ÖPNV	6 %	10 %
Rad	25 %	27 %
Fuß	21 %	20 %

**K2: Wege pro Tag im Binnenverkehr**

	2006	2009/2010/2011	2025
1) Autoverkehr	72.300	<b>64.790 (10)</b>	74.800
2) ÖPNV	9.200	<b>10.375 (11)</b>	17.400
3) Rad	37.500	<b>42.450 (09)</b>	47.000

Umfahrungsstrecken der Innenstadt, teilweise auf andere Verkehrsmittel verlagert, was einem wichtigen Ziel des Verkehrlichen Leitbildes entspricht.

In 2011 wurde wegen der Sperrung der Unionbrücke keine Erhebung durchgeführt. Diese wurde im März 2012 nachgeholt.

zu 1)  
Der Wert für die Anzahl der Wege mit dem Auto im Binnenverkehr für 2010 wurde auf der Basis einer Vergleichsberechnung aus den Werten von 2006 auf der Grundlage von 16 repräsentativen Querschnitten ermittelt.

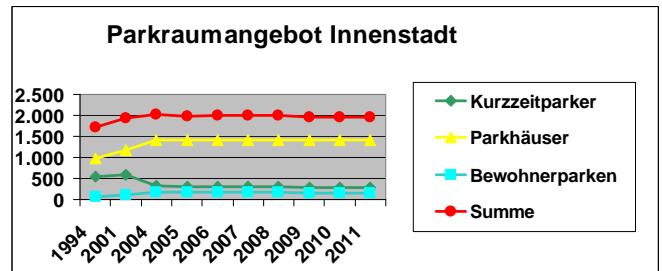
zu 2) und zu 3)  
Die Werte zum ÖPNV und Radverkehr werden auf den nachfolgenden Seiten erläutert.

**Motorisierter Individualverkehr (610)**

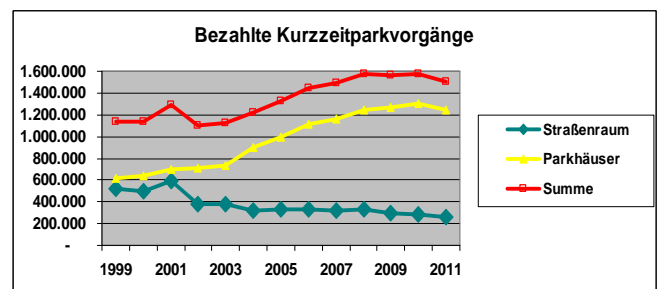
„Wir gewährleisten ein verkehrssicheres Straßen- und Wegenetz“

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

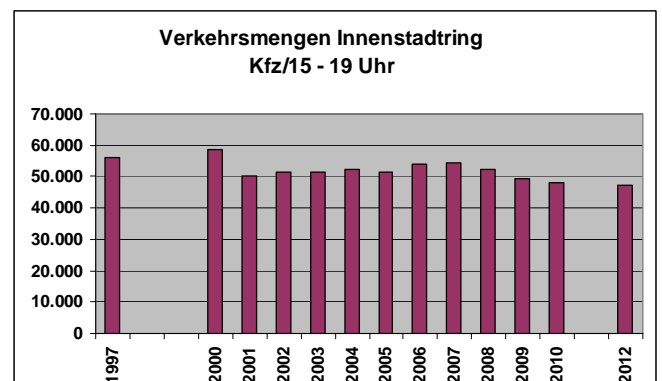
In den letzten Jahren ist das Parkraumangebot in der Innenstadt nahezu konstant geblieben (siehe nebenstehende Grafik).



Dieses Parkangebot nehmen insbesondere die Kunden der Innenstadt gern in Anspruch. 1999 wurden insgesamt 1,14 Mio. und 2006 1,44 Mio. bezahlte Kurzzeitparkvorgänge (private und städtische Parkhäuser und Straßenraumstellplätze) registriert. Im Jahr 2010 wurde der bis dahin höchste Wert mit 1,58 Mio. bezahlten Kurzzeitparkvorgängen erreicht. 2011 wurde dieser Wert mit 1,50 Mio. Kurzzeitparkvorgängen nahezu wieder erreicht. 2011 hatten alle Parkhäuser leichte Rückgänge (insgesamt 5 %) zu verzeichnen. Auch die Anzahl der bezahlten Kurzzeitparkvorgänge im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt nahm im vergangenen Jahr um etwa 8 % (20.000 Parkvorgänge) ab.



An 9 Querschnitten des Innenstadtrings werden einmal jährlich die Verkehrsmengen im Zeitraum von 15 – 19 Uhr erfasst. Es sind Abnahmen bei den Verkehrsmengen, vom Jahr 2007 mit 54.220 Fahrten/4h auf das Jahr 2012 mit 47.310 Fahrten/4h um etwa 13 % erkennbar. Die Verkehre haben sich teilweise auf die



## 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 geringerem 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.

### Modernisierung der Straßenbeleuchtung

Im Januar 2011 hat der Gemeinderat beschlossen, die alten HQL-Leuchten auf energieeffiziente Leuchtmittel umzurüsten (Drucksache-Nr 155-1/10). Mit der Modernisierung dieser Leuchten und der weiteren Forcierung der Halbnachtschaltung sind Einsparungen von bis zu 50 % realistisch. Insgesamt könnte der Verbrauch um ca. 595.000 kWh/Jahr gesenkt werden, was einer CO<sub>2</sub>-Minderung von 360 t/Jahr entspräche.

In 2011 wurden in den Ortsteilen Windschlag und Weier sowie in der Kernstadt insgesamt 427 Leuchten umgerüstet. Die durchschnittliche Stromeinsparung beläuft sich auf ca. 44 % je Leuchte. Somit konnte der Stromverbrauch um rund 110.000 kWh/Jahr gesenkt werden, was einer Minderung um ca. 66 t CO<sub>2</sub> entspricht. Den Umrüstkosten von 145.000 € stehen jährliche Stromeinsparungskosten von rund 19.000 € gegenüber.

Um Erfahrungen mit LED-Straßenleuchten zu sammeln, wurde im Frühjahr 2012 im Ortsteil Bühl ein Pilotprojekt mit 53 LED Leuchten realisiert. Dieses Pilotprojekt wird durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit rund 16.000 € gefördert bei Gesamtaufwendungen von ca. 46.000 €. Die jährliche Stromeinsparung wird bei rund 70% bzw. 26.000 kWh liegen. Der höheren Stromeinsparung stehen derzeit noch deutlich höhere Investitionskosten (Faktor 2,3) als bei NAV-Leuchten gegenüber.

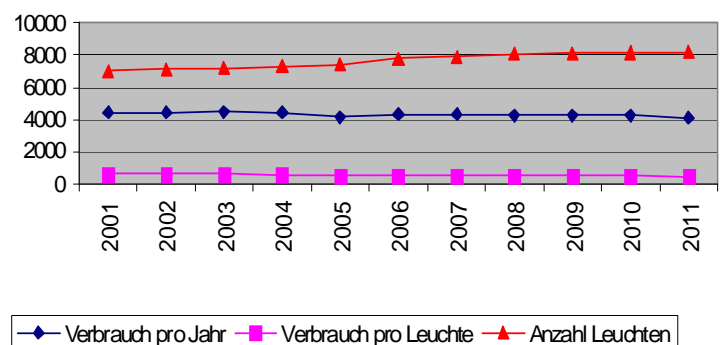
Die Gesamtzahl der Leuchten hat sich 2011 gegenüber 2010 nur geringfügig um 38 Leuchten erhöht und liegt aktuell bei rund 8190.

Durch die stetigen Bemühungen zur Reduzierung des Stromverbrauchs konnte der Verbrauch pro Leuchte und der Gesamtverbrauch auf rund 4,1 Mio. kWh weiter reduziert werden. Die nun begonnene energetische Modernisierung der HQL-Leuchten wird eine weitere Reduzierung ergeben.

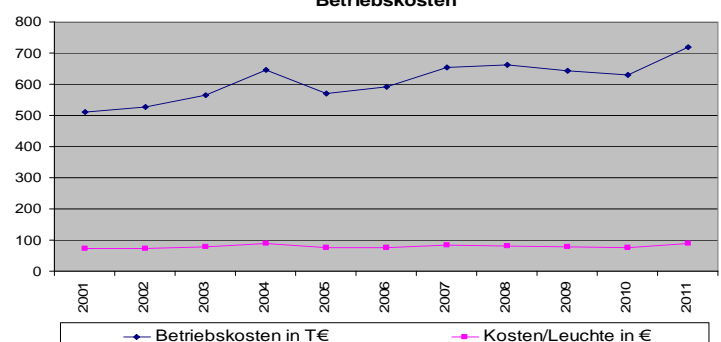
Insgesamt ergeben sich für die letzten 10 Jahre folgende Veränderungen:

Verbrauch/Jahr	4,45	auf 4,1 Mio. kWh
Leuchtenanzahl	7114	auf 8.190 St
Verbrauch/Leuchte	626	auf 500 kWh
Betriebskosten/Jahr	449	auf 720 T€

Anzahl Straßenleuchten und Verbrauch



Betriebskosten

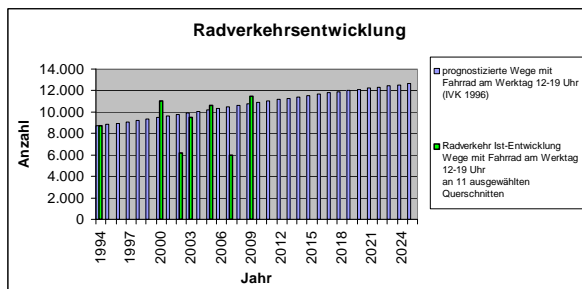


## Radverkehr (612)

### „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 Fahrradzählungen 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

### Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“

Am 28.10.2011, hat der baden-württembergische Minister für Verkehr und Infrastruktur, Winfried Hermann, die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ an die Stadt Offenburg verliehen.

### Aktionen zur Verkehrssicherheit

Aktionen zur Verkehrssicherheit fanden 2011 mit folgenden Bausteinen statt:

- Beleuchtungsaktion Banner „Licht an“, Citylight-Plakate und Tafelplakate sowie Anzeigen in der Presse. Zusätzlich führte die Polizei Kontrollen durch.



- Aufklärungskampagne „Fahrradfahren mit Helm“, mit Citylight-Plakaten und Tafelplakaten sowie Anzeigen in der Presse.



### Ausstattung des öffentlichen Fahrradverleihsystems nextbike mit Kommunikationseinheiten und Einführung der Kundenkarte

Im August 2011 wurde das öffentliche Fahrradverleihsystem von der Firma nextbike an allen Verleihstationen mit Kommunikationseinrichtungen ausgerüstet. Gleichzeitig wurde eine Kundenkarte eingeführt. Diese Karte ist für TGO-Abokunden kostenlos und ermöglicht für eine Stunde am Tag kostenfreies Fahren. Andere Nutzer der Kundenkarte bezahlen für diese 8 € pro Jahr. Während in 2010 720 Ausleihen zu verzeichnen waren, stieg diese Zahl in 2011 auf 1.370. Ende 2011 waren 280 Offenburger und 300 Auswärtige für das System registriert.

### Komplettierung und Verbesserung von Radabstellanlagen in der Innenstadt

In der Alten Lange Straße wurden 17 neue Fahrradabstellbügel für 34 Fahrräder aufgestellt.

### Einrichtung der ersten öffentlichen kostenlosen Ladestation für Pedelecs in Deutschland

Am 01.09.2011 wurde in Offenburg die erste öffentliche kostenlose Ladestation für Pedelecs in der gesamten Bundesrepublik eingerichtet. Sie verfügt über drei Schließfächer zum Laden von Akkus und wird aus einer eigenen Fotovoltaik-Anlage bzw. bei schlechtem Wetter aus dem Netz über Ökostrom versorgt.

### Finanzaufwand für den Radverkehr insgesamt

2011 wurden für die Förderung des Radverkehrs insgesamt etwa 107.000 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
2011	216 km	101 km	0,8 km	66 km	48 km

Im Übrigen wird auf die ausführliche Vorlage zur Fahrradförderung von der Verkehrsausschusssitzung am 21. März 2012 (Drucksache-Nr. 179/11) verwiesen.

## Öffentlicher Personenverkehr (620)

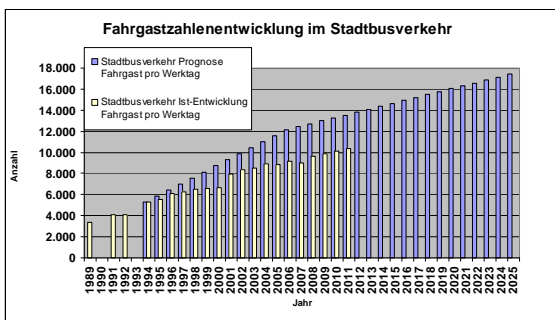
„Wir erhöhen die Attraktivität des Busverkehrs und die Fahrgastzahlen bei möglichst unverändertem Kostendeckungsgrad“



### Fahrgastzahlenentwicklung

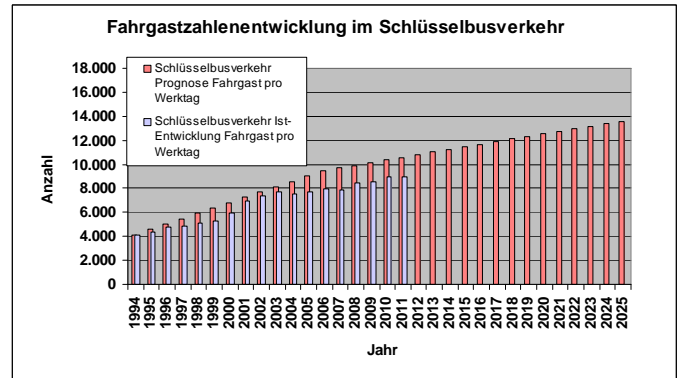
Die Auswirkungen der großen Anstrengungen der Stadt zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs lassen sich an den Fahrgastzunahmen ablesen. Als die Stadt 1989 in die ÖPNV-Förderung einstieg, lag die Zahl der täglichen Beförderungsfälle im Stadtbusverkehr bei rund 3.400. Heute liegen die Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr (Schlüsselbus und städtischer Anteil des Regionalbusverkehrs) bei rund 10.400.

Die Entwicklung des Stadtbusverkehrs von 1989 bis 2011 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 3 % von 2010 auf 2011 (10.370 Fahrgäste pro Tag), was durch eine Fahrgastzunahme im Binnenanteil des Regionalbusverkehrs von 25 % begründet ist.



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 der 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 2011 täglich im Durchschnitt ca. 8.990 Fahrgäste befördert. Dies bestätigt das Ergebnis des Vorjahrs 2010 (etwa 8.990 Fahrgäste).



Im Schlüsselbusverkehr sind die Betriebskilometer pro Jahr mit 925.000 seit 2000 nahezu konstant. Das Ziel des Verkehrlichen Leitbildes lässt sich nur durch eine erhebliche Steigerung im Busangebot erreichen.

### 15 Jahre Schlüsselbus

2011 durfte der Schlüsselbus sein 15-jähriges Bestehen feiern. Dieses Jubiläum wurde unter Beisein der Busunternehmen SWEG, DB Südwestbus und TGO zusammen mit den TBO, der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat auf dem Marktplatz gefeiert.

### Gewährleistung einer Verkehrsinfrastruktur die den Standort OG stärkt (Strategisches Ziel Nr. 20)

Anzahl der ICE-Halte in OG pro Tag	
2002	26 Halte
2005	29 Halte
2007	32 Halte
2008	33 Halte
2009	33 Halte
2011	34 Halte
2012	34 Halte

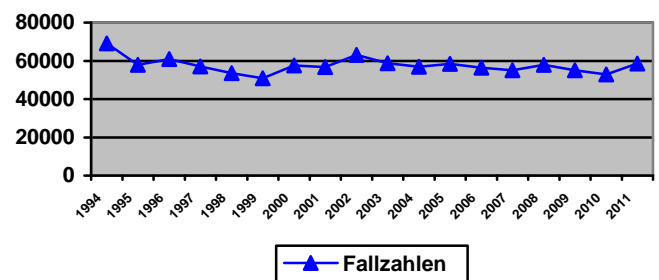
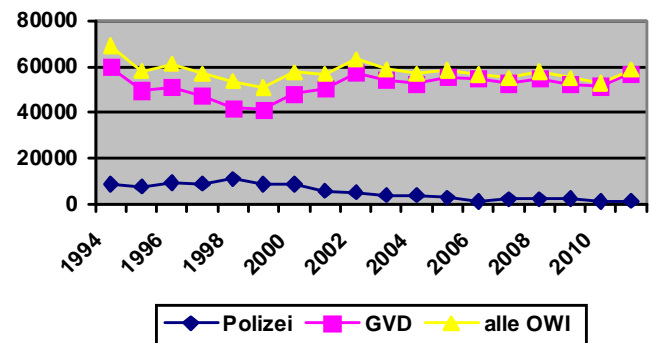
Die Schließung der Lücke um 9:29 Uhr Richtung Basel ist weiterhin Ziel der Bemühungen in den Kontakten mit der DB AG.

## 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“**

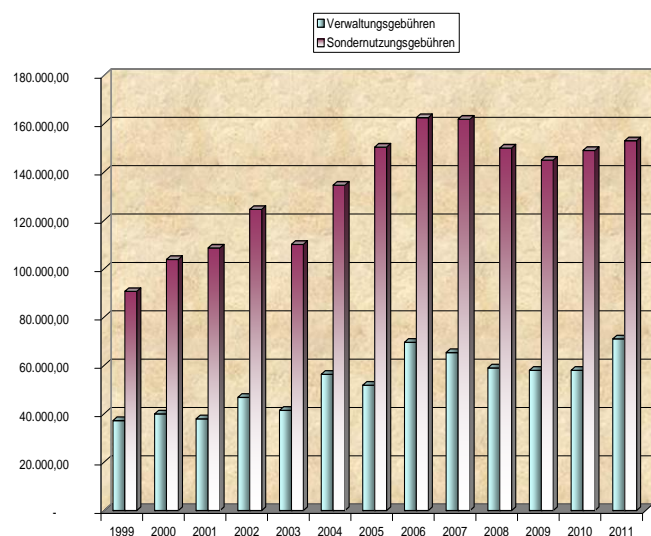
Die Entwicklung der gesamten Fälle (ruhender und fließender Verkehr sowie Unfälle und sonstige Ordnungswidrigkeiten), welche die Bußgeldstelle bearbeitet, lässt sich aus nebenstehendem Diagramm ablesen. Bei über 90 % der Fälle handelt es sich um Verkehrsordnungswidrigkeiten. Der Rest sind sonstige Ordnungswidrigkeiten wie z. B. Überschreitungen der Sperrzeit o. ä. 2010 wurden 52.862 Ordnungswidrigkeiten (51.410 durch GVD und 1.452 durch Polizei) sowie 2011 58.581 Ordnungswidrigkeiten (56.941 durch GVD und 1.640 durch Polizei) geahndet. Im Diagramm rechts oben sind die Fallzahlen dargestellt. Die Fallzahlen der Polizei bleiben auf dem niedrigen Niveau der vergangenen Jahre.



Die Fallzahlen des Gemeindevollzugsdienstes (siehe Grafik rechts) sind wieder angestiegen. Von 2010 mit 52862 Fällen auf 2011 mit 58581 Fällen ergab sich eine Erhöhung von 5719 Fällen oder ca. 10 %, wobei sich die Einnahmen nicht erhöht haben.

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, wobei ab 2010 wieder eine Erhöhung der Einnahmen zu erkennen ist.

Von 2010 auf 2011 sind die Verwaltungsgebühren von 58.000 € auf 71.000 € sowie die Sondernutzungsgebühren von 149.000 € auf 153.000 € gestiegen. Die Erhöhung der Einnahmen bei den Verwaltungsgebühren ist vor allem auf die Verlegung der Glasfaserkabel durch die Telekom zurückzuführen. Daraus lassen sich keine Rückschlüsse auf die Einnahmen in künftigen Jahren ziehen.



## Aussage über Unfallschwerpunkte

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

Bei den drei Unfallhäufungsstellen im Zeitraum 2008 bis 2011 handelt es sich um die Knoten Hauptstraße/Kronenstraße, Freiburger Straße/Gaswerkstraße/Ernst-Batzer-Straße und Wilhelmstraße/Friedenstraße, wobei der letztgenannte Knoten nur 2011 auf Grund der Sperrung der Unionbrücke auffällig war.

Der starke Rückgang der Unfallhäufungsstellen kommt u. a. durch das konsequente Aufarbeiten der Stellen z. B. wurde bei der Unfallhäufungsstelle K 5326/K5331/Raiffeisenstraße bei Zunsweier durch die Einrichtung von Stopp-Stellen ein Rückgang der Verletzten von 88% erreicht. Die Maßnahme ist ohne hohe Kosten sehr erfolgreich.

Zeitraum	Anzahl der Unfallhäufungsstellen	Handlungsempfehlungen	LV	SV
2007-2009	7	-	43	6
2008-2011	3		22	1

LV = Leichtverletzter  
SV = Schwerverletzter

Anzahl der im Stadtgebiet Offenburg bei Verkehrsunfällen verletzten bzw. getöteten Personen (Stand 12/11).

	Kalenderjahr / Ortslage	Kalenderjahr				Gesamtergebnis 2008 - 2011
		2008	2009	2010	2011	
Leichtverletzte	außerorts	73	53	32	34	192
	innerorts	251	258	231	295	1035
	<b>Gesamtergebnis</b>	<b>324</b>	<b>311</b>	<b>263</b>	<b>329</b>	<b>1227</b>
Schwerverletzte	außerorts	11	12	11	15	49
	innerorts	52	58	49	37	196
	<b>Gesamtergebnis</b>	<b>63</b>	<b>70</b>	<b>60</b>	<b>52</b>	<b>245</b>
Getötete	außerorts	1	1	1	1	4
	innerorts	2	1	0	1	4
	<b>Gesamtergebnis</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>8</b>