

**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	2012/2013	2025
1) Autoverkehr	72.300	<b>71.730 (13)</b>	74.800
2) ÖPNV	9.200	<b>10.890 (13)</b>	17.400
3) Rad	37.500	<b>37.730 (12)</b>	47.000

Die Verkehre haben sich teilweise auf die Umfahrstrecken der Innenstadt, teilweise auf andere Verkehrsmittel verlagert, was einem wichtigen Ziel des Verkehrsleitbildes entspricht.

In 2011 wurde wegen der Sperrung der Unionbrücke keine Erhebung durchgeführt.

zu 1)  
Der Wert für die Anzahl der Wege mit dem Auto im Binnenverkehr für 2012 wurde auf der Basis einer Vergleichsberechnung aus den Werten von 2006 auf der Grundlage von 16 repräsentativen Querschnitten ermittelt.

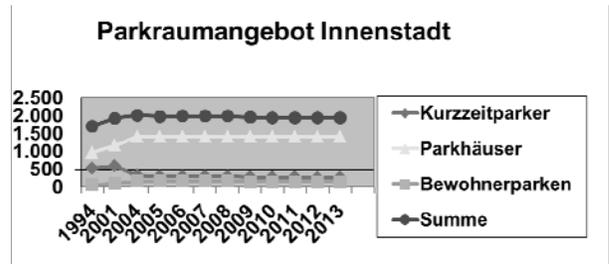
zu 2) und zu 3)  
Die Werte zum ÖPNV und Radverkehr werden auf den nachfolgenden Seiten erläutert.

**Motorisierter Individualverkehr (610)**

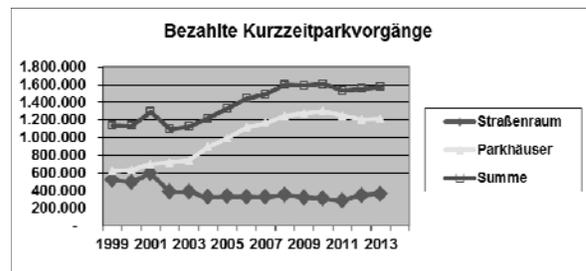
„Wir gewährleisten ein verkehrssicheres Straßen- und Wegenetz“.

„Wir verbessern den Verkehrsfluss des MIV unter Berücksichtigung des Verkehrsleitbildes 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. 2013 wurde dieser Wert mit 1,58 Mio. Kurzzeitparkvorgängen wieder erreicht. 2013 hatten die Parkhäuser leichte Rückgänge oder Zunahmen, insgesamt jedoch 2 % Zunahme gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Ebenso nahm die Anzahl der bezahlten Kurzzeitparkvorgänge im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt im vergangenen Jahr um etwa 5 % (18.000 Parkvorgänge) gegenüber dem Vorjahr auf 365.220 zu.



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 zum Jahr 2013 mit 49.460 Fahrten/4h um etwa 9 % erkennbar.



## Straßenbeleuchtung (610)

### „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 auf die einfache Nachtschaltung, so dass in den späten Nachtstunden die Beleuchtungsstärke reduziert werden kann.
- die energetische Modernisierung der Leuchten mit HQL-Leuchtmittel

### Modernisierung der Straßenbeleuchtung

Seit 2011 werden flächendeckend die alten HQL-Leuchten auf energieeffiziente Leuchtmittel umgerüstet. 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.

Bisher wurden in den Ortsteilen Windschlag, Weier, Elgersweier, Bühl und Zunsweier sowie in Uffhofen und Hildboltsweier insgesamt rund 1200 Leuchten umgerüstet. Hierdurch konnte der Stromverbrauch um rund 400.000 kWh/Jahr gesenkt werden, was einer Minderung um ca. 240 t CO<sub>2</sub> entspricht. Den Umrüstkosten von 550.000 € stehen jährliche Stromeinsparungskosten von rund 76.000 € gegenüber.

Um Erfahrungen mit LED-Straßenleuchten zu sammeln, wurden zwei Pilotprojekte in Bühl und Hildboltsweier mit insgesamt 244 Leuchten realisiert. Beide Pilotprojekte wurden durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit rund 31.000 € gefördert.

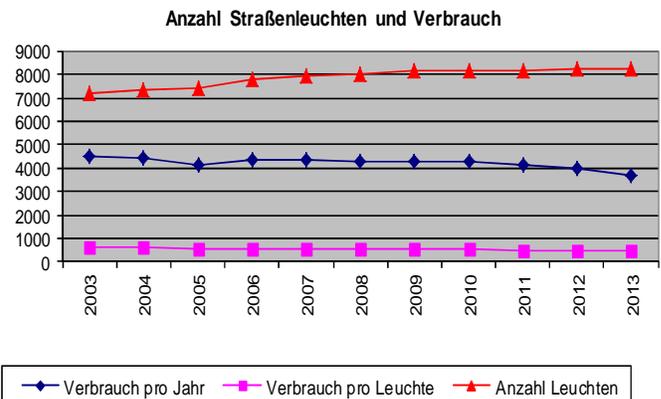
Es zeigt sich, dass mit LED Leuchten gegenüber NAV noch einmal rund 40 % Stromeinsparungen möglich sind. Gleichzeitig haben wir festgestellt, dass die Leuchten in den letzten 3 Jahren deutlich günstiger geworden sind, so dass ein differenzierter Umstieg auf LED mittlerweile sinnvoll ist. Neubaumaßnahmen sollten grundsätzlich mit LED-Leuchten erfolgen.

Die Gesamtzahl der Leuchten hat sich 2013 gegenüber 2012 nur geringfügig um 23 Leuchten erhöht und liegt aktuell bei rund 8.240.

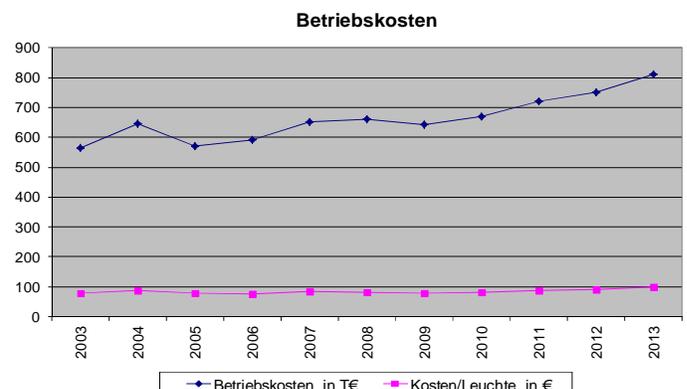
Durch die stetigen Bemühungen zur Reduzierung des Stromverbrauchs konnte der Verbrauch pro Leuchte und der Gesamtverbrauch auf rund 3,7 Mio. kWh weiter reduziert werden.

Insgesamt ergeben sich für die letzten 10 Jahre folgende Veränderungen:

Verbrauch/Jahr	4,42	auf 3,7 Mio. kWh
Leuchtenanzahl	7.305	auf 8.240 St
Verbrauch/Leuchte	605	auf 441 kWh



Betriebskosten/Jahr 645 auf 810 T€



**Ziel 19 – THH 11, Verkehr:  
Erhaltung der Substanz und Qualität  
der Straßen und Brücken**

Im Bereich der Ingenieurbauwerke konnte der bisherige Zielwert 2017 40% der Bauwerke schlechter als 2,4 bereits erreicht werden. Aufgrund der stetigen Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen der letzten Jahre sind derzeit lediglich 28 % der Bauwerke schlechter als 2,4 benotet. Als zukünftiger Zielwert werden 25 % angestrebt.

Für den Bereich der Straßen lässt sich der Zustand nur mit einem sehr aufwendigen Verfahren bestimmen. Hierzu müssen alle Straßen begangen und visuell bewertet werden. Deshalb erfolgt diese Bewertung nur im 6-jährigen Rhythmus. Aktuell soll 2015 eine neue Bewertung des Straßennetzes erfolgen. Im Durchschnitt werden jährlich 15 Straßen saniert oder erneuert was rund 2 % des Gesamtstraßennetzes entspricht.

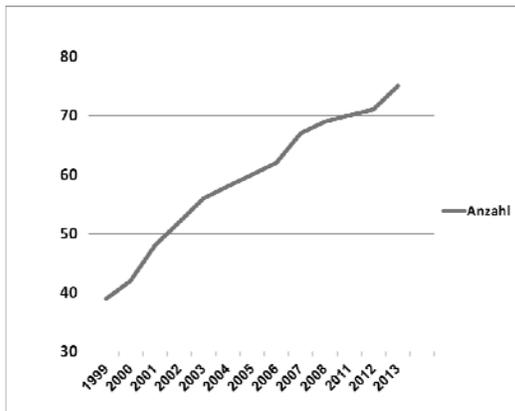
**Fußgängerverkehr (611)**

**„Wir reduzieren den Querungswiderstand von Verkehrsstraßen und erhöhen die Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr“.**

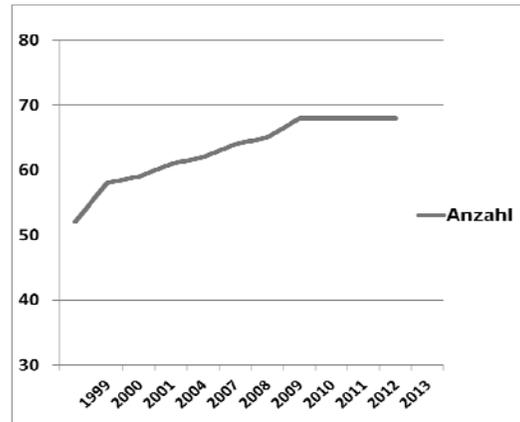
Durch die Einrichtung von Querungshilfen in Form von Mittelinseln und Fahrbahnverengungen sowie die Einrichtung von Zebrastreifen kann der Querungswiderstand von Straßen in Bezug auf den Fußgängerverkehr deutlich reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

In den nachstehenden Grafiken ist die Entwicklung der Einrichtung von Querungshilfen für das Stadtgebiet dargestellt:

**Fußgängerquerungshilfen**



**Zebrastreifen**



**Fußgänger aufkommen Innenstadt**

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Innenstadt und im Zusammenhang mit der Entwicklung der Nördlichen Innenstadt hat die Verwaltung 2012 und 2013 in verschiedenen Streckenabschnitten von Innenstadtstraßen das Aufkommen an Fußgängern erhoben. Die Ergebnisse sind nachstehend dargestellt.

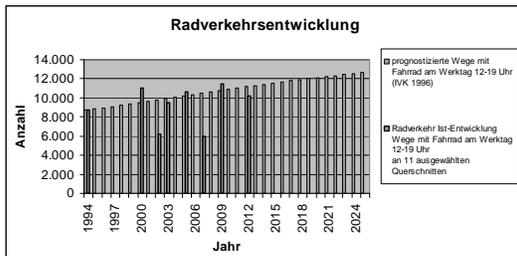


## Radverkehr (612)

### „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 wurde wegen der Sperrung der Unionbrücke erst wieder 2012 durchgeführt. Die nächste Zählung erfolgt 2014.



2002 und 2007 waren stark verregnete Erhebungstage

### Radhaus

Seit August 2013 ist die vollautomatische Parkgarage für Fahrräder in der Rammersweißerstraße auf der Ostseite des Bahnhofs in Betrieb. Das Radhaus bietet für 120 Räder eine bequeme und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit und wird gut angenommen. Ein Abstellplatz kann für jährlich 60 Euro gemietet werden. Bereits nach einem halben Jahr sind 60 % der Stellplätze vergeben. Wöchentlich melden sich weitere potenzielle Nutzer.



### Kommunaler Fahrradverleih und öffentliches Fahrradmiet-System nextbike mit guten Ausleihzahlen erfolgreich

#### Anzahl der Ausleihen

	Kommunaler Verleih	nextbike
2010	486	722
2011	513	1.372
2012	448	2.682
2013	410	3.652

#### Fahrradförderprogramm

Im Sommer 2013 beschloss der Gemeinderat das Fahrradförderprogramm V, das mit einer breiten Bürgerbeteiligung erstellt wurde. Die Umsetzung der Maßnahmen des Fahrradförderprogramms wird sich voraussichtlich über einen Zeitraum von 10 Jahren erstrecken und wird vor dem Hintergrund der Durchgängigkeit entlang von Maßnahmenachsen erfolgen.

2013 wurde der neue Radweg Griesheim – Windschlag gebaut und der Weg zum Großen Deich entlang des Mühlbachs zwischen Bleiche und großen Deich saniert.

In der Oststadt wurden im vergangenen Jahr insgesamt 50 neue Fahrradabstellbügel für 100 Fahrräder erneuert oder neu aufgestellt.

#### Finanzaufwand für den Radverkehr insgesamt

2013 hat die Stadt 790.000 Euro in die Förderung des Radverkehrs investiert.

#### Länge des Radwegenetzes

	Radwegenetz gesamt	bauliche Radwege	Schutzstreifen	Integrierte Wirtschaftswege	fahrradfreundliche Straßen
2007	197 km	98 km	0,2 km	51 km	48 km
2013	216 km	101 km	3 km	64 km	48 km

#### Aktionen zur Verkehrssicherheit

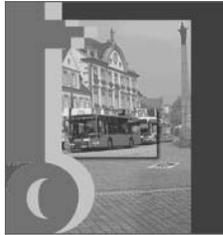
Aktionen zur Verkehrssicherheit fanden 2013 mit folgenden Bausteinen statt:

- Beleuchtungsaktion „Licht an“,
- Aufklärungskampagne „Fahrradfahren mit Helm“



## Öffentlicher Personenverkehr (620)

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

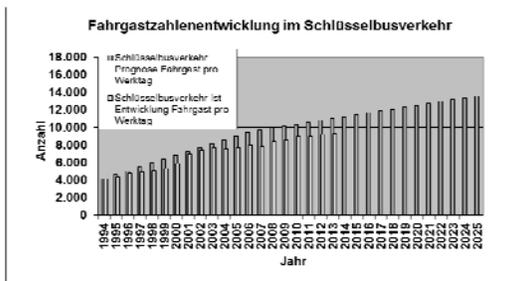


### Fahrgastzahlenentwicklung

Die Entwicklung des Stadtbusverkehrs von 1989 bis 2013 lässt sich an dem nachfolgenden Schaubild ablesen. Hierin ist die Ist-Entwicklung der Fahrgastzahlen pro Werktag der Prognose des Verkehrsleitbildes 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 1 % von 2012 auf 2013 (10.890 Fahrgäste pro Tag), was durch eine Fahrgastzunahme bei der Linie S8 sowie im Binnenanteil der Regionallinien 7134, 7142 und 7146 begründet ist.



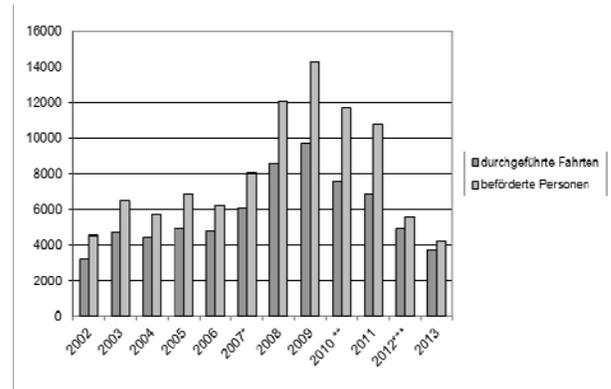
Im folgenden Diagramm ist die Entwicklung für den reinen Schlüsselbusverkehr dargestellt. Hierbei wird deutlich, dass die Zielerreichung beim reinen Schlüsselbusverkehr besser ist, was überwiegend auf die Taktzeiten zurückzuführen ist.



Im Schlüsselbusverkehr wurden 2013 täglich im Durchschnitt ca. 9.270 Fahrgäste befördert.

Dies liegt um etwa 0,5 % über dem Ergebnis des Vorjahres 2012 (etwa 9.230 Fahrgäste). Die Gesamtkilometer pro Jahr mit 935.000 seit 2000 nahezu konstant. Das Ziel des Verkehrsleitbildes lässt sich nur durch eine erhebliche Steigerung im Busangebot (Verdichtung der Taktzeiten) erreichen.

### Anruf-Sammel-Taxi



Die Entwicklung der Nachfrage im Anruf-Sammel-Taxi ist am oben stehenden Schaubild zu entnehmen. Nach einer deutlichen Zunahme seit 2008 ist ab 2010 wieder eine spürbare Abnahme zu verzeichnen. Ein Grund dafür ist vermutlich die Konkurrenz durch die privaten Anbieter Citycar und Minicar.

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

#### Anzahl der IC/ICE-Halte in OG pro Tag

	ICE	IC
2002	26 Halte	
2005	29 Halte	
2007	32 Halte	
2008	33 Halte	
2009	33 Halte	
2011	34 Halte	
2012	34 Halte	
2013	35 Halte	8 Halte

Seit Dezember 2013 verkehrt wieder der IC Badenkurier ab 07:31 Uhr Richtung München und kommt 20:24 Uhr aus München zurück.

#### Anzahl durchfahrender ICE-Züge

2013 9 ICE

#### Anzahl der Autobahnanschlüsse

2013 1 (Offenburger Ei)

#### Anzahl Regionalbahnhaltepunkte

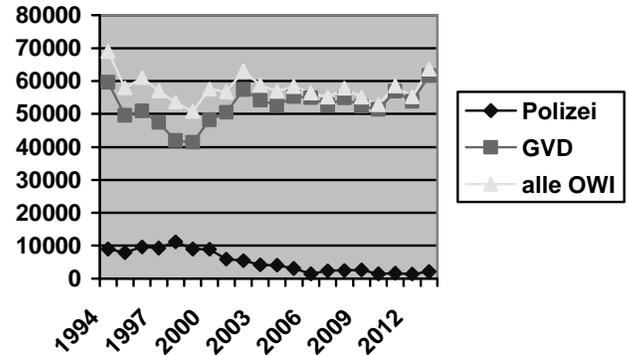
2013 2 (HBF, Kreisschulzentrum)

## Verkehrsordnung (630)

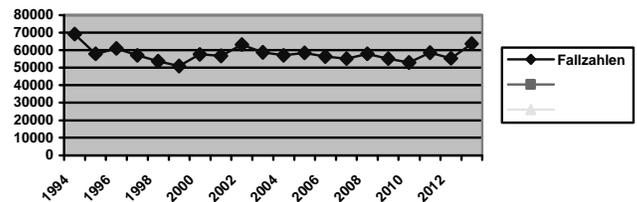
„Wir gewährleisten eine geordnete Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes unter Wahrung des Stadtbildes und der Verkehrssicherheit bei Verringerung der nicht genehmigten Sondernutzungen“.

„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. 2012 wurden 55.248 Ordnungswidrigkeiten (53.248 durch GVD und 1407 durch Polizei) sowie 2013 63.686 Ordnungswidrigkeiten (61.629 durch GVD und 2057 durch die Polizei) geahndet. Im Diagramm rechts oben sind die Fallzahlen dargestellt. Die Fallzahlen der Polizei bleiben auf dem niedrigen Niveau der vergangenen Jahre.

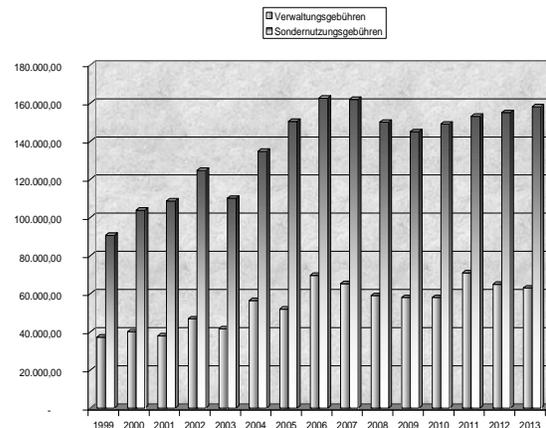


Die Fallzahlen des Gemeindevollzugsdienstes (siehe Grafik rechts) sind wieder angestiegen, von 2012 mit 53.248 Fällen auf 2013 mit 61.629 Fällen. Grund hierfür war u. a. die Rückkehr einer Mitarbeiterin aus dem Erziehungsurlaub, was zeitweise zu einer Personalmehrung im GVD geführt hat. Da gleichzeitig der Gesetzgeber auch verschiedene Verwarnungsbeträge erhöht hat, führte das noch zusätzlich zu gestiegenen Einnahmen.



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 2012 auf 2013 sind die Verwaltungsgebühren von 66.000 € auf 63.000 € etwas zurückgegangen und die Sondernutzungsgebühren von 155.000 € auf 158.000 € gestiegen.



## Aussage über Unfallschwerpunkte

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

Bei den genannten Unfalld häufungsstellen handelt es sich um

- Kreisverkehr Schutterwälderstraße/Platanenallee
- Knoten Hauptstraße/Kronenstraße
- Rheinstraße/Hauptstraße
- Knoten Okenstraße/Englerstraße.

Bei einer Unfalld häufungsstellen gab es Handlungsempfehlungen der Polizei. Im Bereich der Ausfahrt Tankstelle wird der Vorrang der Radfahrer verdeutlicht. Der Knoten Okenstraße/Englerstraße wurde 2013 umgebaut und ist nur noch in der Dreijahreskarte eine Unfalld häufungsstelle.

Anzahl der im Stadtgebiet Offenburg bei Verkehrsunfällen verletzten bzw. getöteten Personen (Stand 4/13).

Zeitraum	Anzahl der Unfalld häufungsstellen	Handlungsempfehlungen	LV	SV
2009-2011	3		22	1
2010-2012	4	In zwei Fällen	nn	nn
2011-2013	4	In einem Fall	28	3

LV = Leichtverletzte  
SV = Schwerverletzte  
nn = nicht benannt

### Kennzahlen

### Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete

	Kalenderjahr / Ortslage	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Leichtverletzte</b>	<b>außerorts</b>	53	32	34	42	59
	<b>innerorts</b>	258	231	295	216	216
	<b>Gesamtergebnis</b>	311	263	329	258	275
<b>Schwer- verletzte</b>	<b>außerorts</b>	12	11	15	10	16
	<b>innerorts</b>	58	49	37	44	36
	<b>Gesamtergebnis</b>	70	60	52	54	52
<b>Getötete</b>	<b>außerorts</b>	1	1	1	0	3
	<b>innerorts</b>	1	0	1	0	1
	<b>Gesamtergebnis</b>	2	1	2	0	4