

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	2014	2025
1) Autoverkehr	72.300	69.400	74.800
2) ÖPNV	9.200	10.960	17.400
3) Rad	37.500	39.390	47.000

dieser Wert mit 1,63 Mio. Kurzzeitparkvorgängen sogar überschritten. Die Parkhäuser hielten insgesamt die Werte aus dem Vorjahr. Allerdings verzeichnete das Parkhaus Alt Offenburg eine Zunahme von 17 % während die anderen Parkhäuser zusammen eine entsprechende Abnahme hinnehmen mussten. Die Anzahl der bezahlten Kurzzeitparkvorgänge im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt nahm im vergangenen Jahr um etwa 14 % (50.160 Parkvorgänge) gegenüber dem Vorjahr auf 415.390 zu.

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.

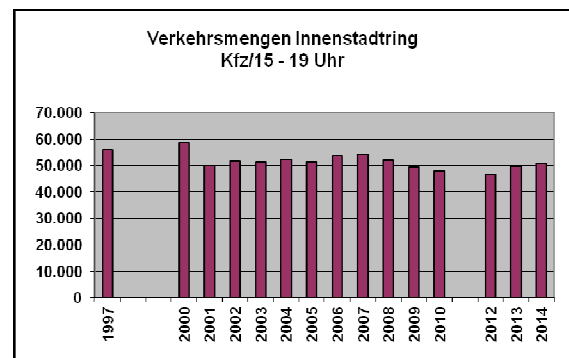
zu 2) und zu 3)
Die Werte zum ÖPNV und Radverkehr werden auf den nachfolgenden Seiten erläutert.

Motorisierter Individualverkehr (610)

„Wir gewährleisten ein verkehrssicheres Straßen- und Wegenetz“

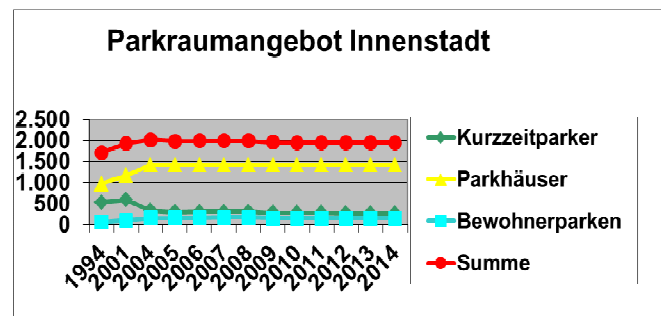
„Wir verbessern den Verkehrsfluss des MIV unter Berücksichtigung des Verkehrsleitbildes von 1994 und dessen Fortschreibung 2009“

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 46.920 Fahrten/4h um etwa 13 % erkennbar. Von 2012 auf 2014 zeigt sich allerdings wieder eine Zunahme auf 50.900 Kfz-Fahrten/4h, was einer Steigerung von 8 % entspricht. Werden weitere 8 außerhalb der Innenstadt liegende Querschnitte dazu genommen, hat sich die Verkehrsmenge von 2012 wieder eingestellt.

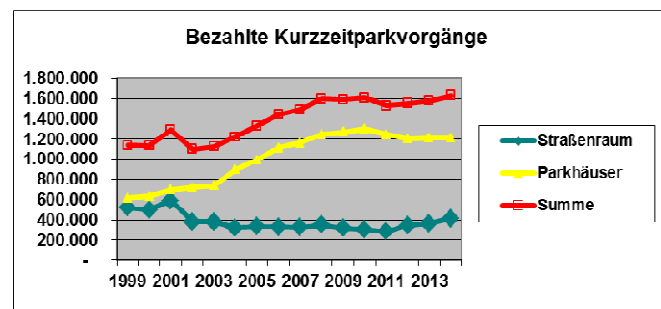


In 2011 wurde wegen der Sperrung der Unionbrücke keine Erhebung durchgeführt.

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 in den fünf großen Parkhäusern und Straßenraumstellplätzen registriert. Im Jahr 2010 wurde der bis dahin höchste Wert mit 1,58 Mio. bezahlten Kurzzeitparkvorgängen erreicht. 2014 wurde



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 Nachtabschaltung, 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 % pro Leuchte sind realistisch.

Bisher wurden in den Ortsteilen Windschlag, Weier, Elgersweier, Bühl und Zunsweier sowie in Uffhofen und Hildboltsweier insgesamt rund 1400 Leuchten umgerüstet. Hierdurch konnte der Stromverbrauch seit Beginn der Aktion um rund 700.000 kWh/Jahr gesenkt werden. Den Umrüstungskosten von bisher 600.000 € stehen jährliche Stromeinsparungskosten von rund 110.000 € gegenüber. Durch die Verwendung von 100 % Ökostrom ist die Beleuchtung seit 2013 Klimaneutral.

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 36.000 € gefördert.

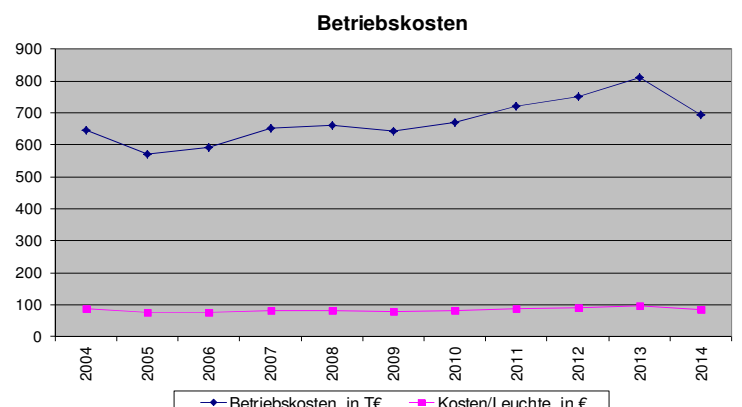
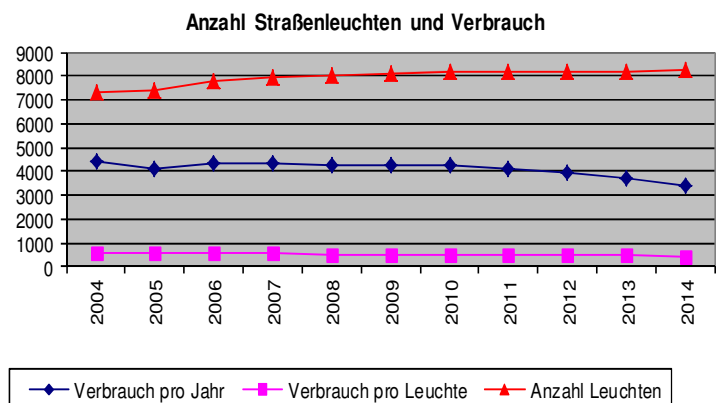
Es zeigt sich, dass mit LED Leuchten gegenüber NAV noch einmal rund 40 % Stromeinsparungen möglich sind. Gleichzeitig haben wir festgestellt, dass die Leuchten in den letzten 3 Jahren deutlich günstiger geworden sind, so dass ein differenzierter Umstieg auf LED mittlerweile sinnvoll ist. Neubaumaßnahmen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

Die Gesamtzahl der Leuchten hat sich 2014 gegenüber 2013 nur geringfügig um 26 Leuchten erhöht und liegt aktuell bei rund 8.257.

Durch die stetigen Bemühungen zur Reduzierung des Stromverbrauchs konnte der Verbrauch pro Leuchte und der Gesamtverbrauch deutlich auf rund 3,37 Mio. kWh reduziert werden.

Insgesamt ergeben sich für die letzten 10 Jahre folgende Veränderungen:

Verbrauch/Jahr	4,14	auf 3,37 Mio. kWh
Leuchtenanzahl	7.390	auf 8.257 St
Verbrauch/Leuchte	560	auf 408 kWh
Betriebskosten/Jahr	570	auf 695 T€



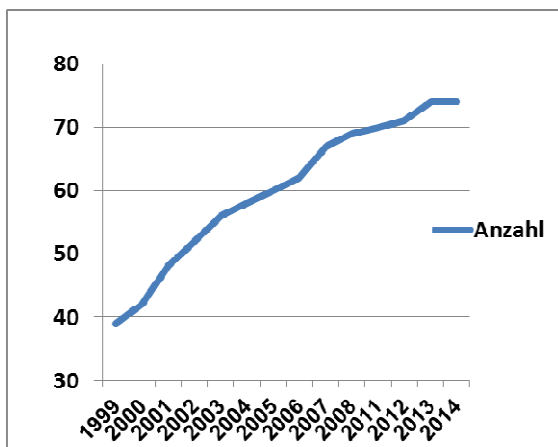
Fußgängerverkehr (611)

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

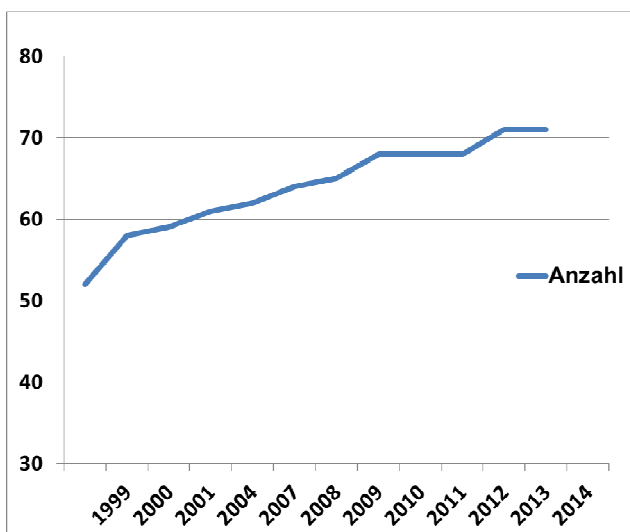
Durch die Einrichtung von Querungshilfen in Form von Mittelinseln und Fahrbahnverengungen sowie die Einrichtung von Zebrastreifen kann der Querungswiderstand von Straßen in Bezug auf den Fußgängerverkehr deutlich reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

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

Fußgängerquerungshilfen

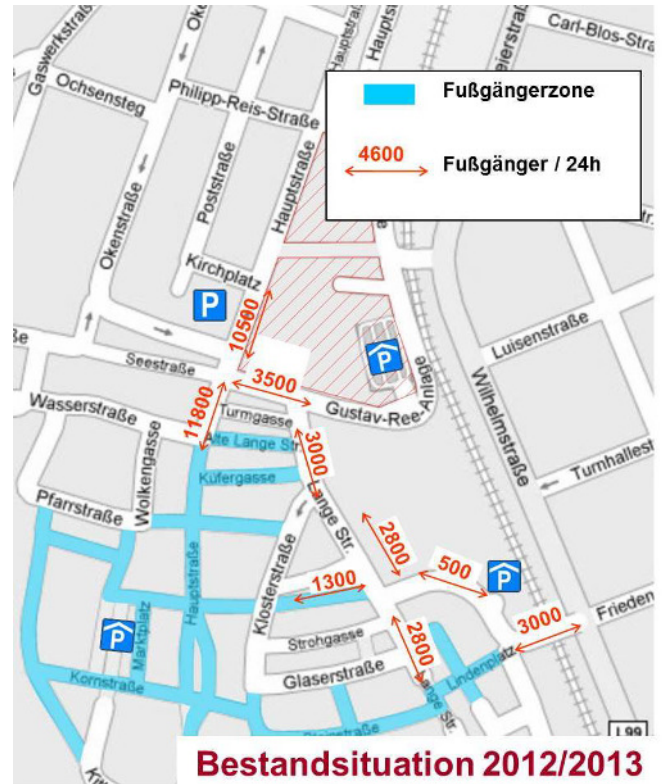


Zebrastreifen



Fußgängeraufkommen 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.

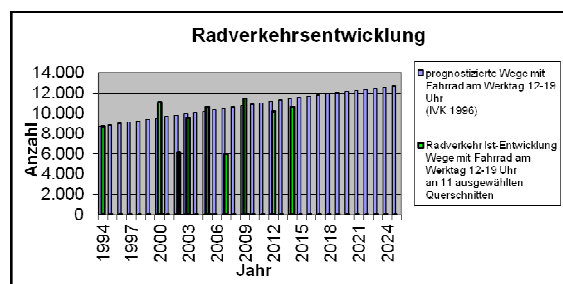


Radverkehr (612)

„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 2014 und ergab 10.618 Fahrradfahrende. Das sind auf das gesamte Stadtgebiet hochgerechnet 39.390 pro Tag, was etwas höher lag als 2012.



2002 und 2007 waren stark verregnete Erhebungstage

Radhaus

Seit August 2013 ist die vollautomatische Parkgarage für Fahrräder in der Rammersweierstraße auf der Ostseite des Bahnhofs in Betrieb. Das Radhaus bietet für 120 Räder eine bequeme und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit und wird gut angenommen (Stand 12/2014: 80 % Auslastung). Ein Abstellplatz kann für jährlich 60 Euro gemietet werden.



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
2014	335	4.768

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 auf einen Zeitraum von 10 Jahre erstrecken und wird vor dem Hintergrund der Durchgängigkeit entlang von Maßnahmenachsen erfolgen.

2014 wurden die Radwegachsen Rammersweierstraße – Wilhelmstraße – Ortenberger Straße und Zeller Straße – Wasserstraße überplant, die ab 2015 umgesetzt werden.

Finanzaufwand für den Radverkehr insgesamt

2014 hat die Stadt 280.000 Euro in die Förderung des Radverkehrs investiert. U.a. wurden folgende Maßnahmen realisiert: Sanierung Radweg entlang der Bahn zwischen Zähringerstraße und Badstraße, Radboxen am Schienenhaltepunkt Kreisschulzentrum, Planung und Anschaffung der neuen Radwegweisungsschilder, Radwegabfahrten und –furten in Zunsweier und Gewerbegebiet Elgersweier sowie Erneuerung der Radwegmarkierung.

Länge des Radwegenetzes

	Radwegesetz 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 2014 mit folgenden Bausteinen statt:

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



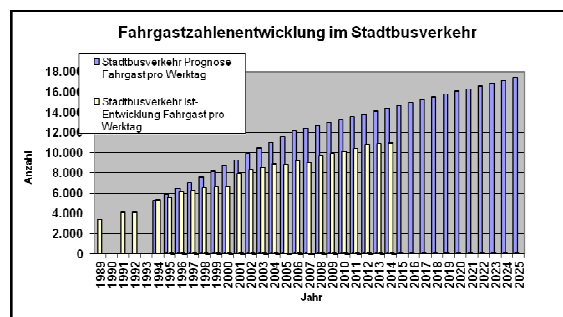
Öffentlicher Personenverkehr (620)

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

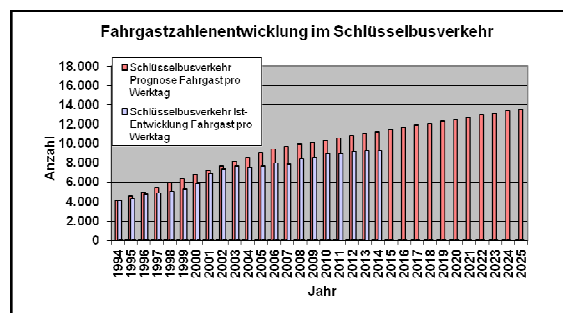


Fahrgastzahlenentwicklung

Die Entwicklung des Stadtbusverkehrs von 1989 bis 2014 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 2013 auf 2014 (10.959 Fahrgäste pro Tag), was durch eine Fahrgastzunahme im Binnenanteil der Regionallinien 7134, 7135, 7137 und 7160 begründet ist.



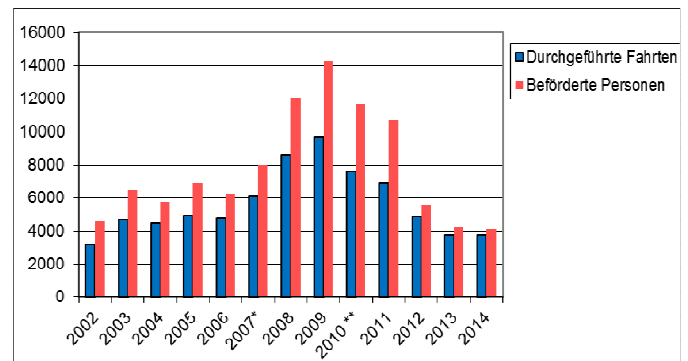
Im folgenden Diagramm ist die Entwicklung für den reinen Schlüsselbusverkehr dargestellt. Hierbei wird deutlich, dass die Zielerreichung beim reinen Schlüsselbusverkehr besser ist, was überwiegend auf die Taktzeiten zurückzuführen ist.



Im Schlüsselbusverkehr wurden 2014 täglich im Durchschnitt ca. 9.279 Fahrgäste befördert.

Dies liegt um etwa 0,5 % über dem Ergebnis des Vorjahrs 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



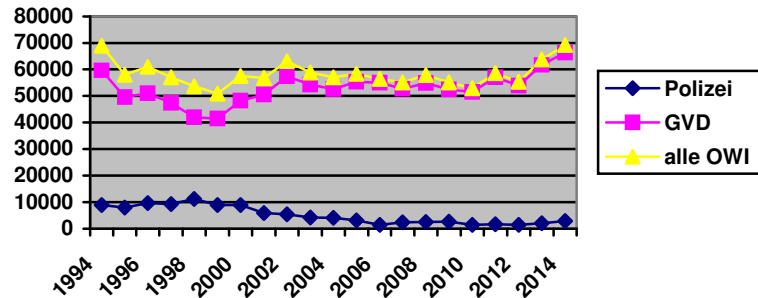
Die Entwicklung der Nachfrage im Anruf-Sammel-Taxi ist am oben stehenden Schaubild zu entnehmen. Nach einer deutlichen Zunahme seit 2008 ist ab 2010 wieder eine spürbare Abnahme zu verzeichnen. Ein Grund dafür ist vermutlich die Konkurrenz durch die privaten Anbieter Citycar und Minicar.

Verkehrsordnung (630)

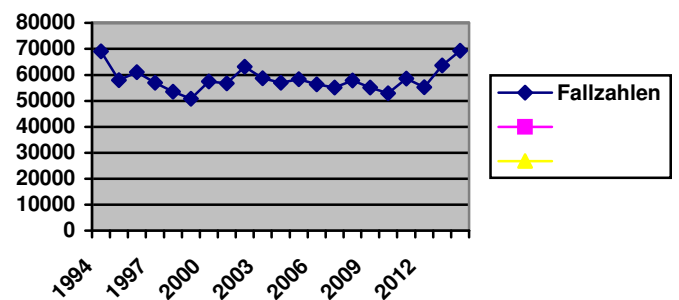
„Wir gewährleisten eine geordnete Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes unter Wahrung des Stadtbildes und der Verkehrssicherheit bei Verringerung der nicht genehmigten Sondernutzungen“.

„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 Verkehrsordnungs-widrigkeiten. Der Rest sind sonstige Ordnungswidrigkeiten wie z. B. Überschreitungen der Sperrzeit o. ä. 2013 wurden 63.686 Ordnungswidrigkeiten (61.629 durch GVD und 2057 durch Polizei) sowie 2014 69.320 Ordnungswidrigkeiten (66.375 durch GVD und 2945 durch die Polizei) geahndet. Im Diagramm rechts oben sind die Fallzahlen dargestellt. Die Fallzahlen der Polizei stiegen 2014 wieder leicht an.

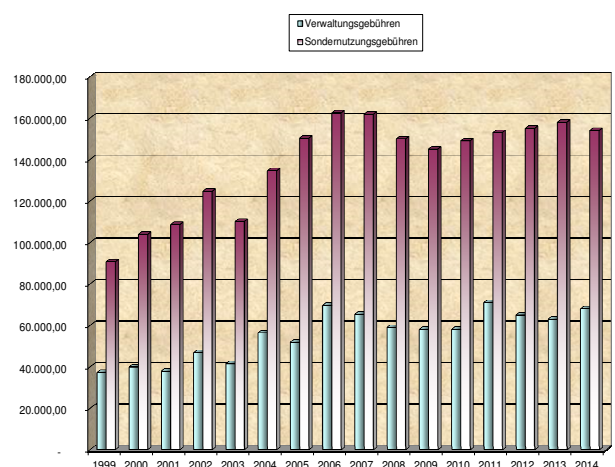


Die Fallzahlen des Gemeindevollzugsdienstes (siehe Grafik rechts) sind wieder angestiegen, von 2013 mit 61.629 Fällen auf 2014 mit 66.375 Fällen. Grund hierfür war u. a. die Erprobung neuer Messsysteme mit digitalen Bildern. So konnten mehr Bilder ausgewertet werden, als bei der alten Nassbildtechnik. Des Weiteren wurden wechselnde, dem Verkehrsteilnehmer unbekannte Fahrzeuge eingesetzt, so dass es zu keinem Gewöhnungseffekt kam.



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 2013 auf 2014 sind die Verwaltungsgebühren von 63.000 € auf 66.000 € leicht gestiegen und die Sondernutzungsgebühren von 158.000 € auf 154.000 € etwas zurückgegangen.



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 Unfalldhäufungsstellen handelt es sich um

- Kreisverkehr Schutterwälderstraße/Platanenallee. 4xPKW/Rad, 1xFußg./weiterer Beteiligter unklar
- Hauptstraße (B3/33/L99), Messekreisel (stadtauswärts). 7xPKW/PKW, 1xPKW/LKW.
- Moltkestraße/Einmündung Mozartstraße. 3xPKW/Rad, 2xPKW/Fußg.
- Grabenallee (L99), Kreuzung Zähringer-/Langestraße. 7xPKW/PKW, 1xRad/keine weiteren Beteiligten.
- Hauptstraße (B3/33/L99) Einmündung Freiburger Straße. 2xPKW/Rad, 1xPKW/Krad, 1xPKW/PKW

Zeitraum	Anzahl der Unfalldhäufungsstellen	Handlungsempfehlungen	LV	SV
2009-2011	3		22	1
2011-2013	4	In einem Fall	28	3
2012-2014	5	In zwei Fällen	26	0

LV = Leichtverletzte; SV= Schwerverletzte;

Bei der ersten Unfalldhäufungsstelle gab es eine Handlungsempfehlung der Polizei, welche bereits Anfang 2014 umgesetzt wurde. Bei der Unfalldhäufungsstelle Moltkestraße / Mozartstraße schlägt die Polizei eine Prüfung der Radwegführung vor, welche im Rahmen der Umsetzung des FFPV erfolgen wird.

Die Anzahl der im Stadtgebiet Offenburg bei Verkehrsunfällen verletzten bzw. getöteten Personen hat gegenüber 2013 zugenommen. Innerorts wurde bei den Schwerverletzten und den Getöteten im Bezug zu den letzten fünf Jahren ein Höchststand erreicht, was noch genauer analysiert werden muss.

Kalenderjahr / Ortslage	2010	2011	2012	2013	2014
Außerorts (LV)	32	34	42	59	111
Innerorts (LV)	231	295	216	216	272
Gesamtergebnis (LV)	263	329	258	275	383
Außerorts (SV)	11	15	10	16	14
Innerorts (SV)	49	37	44	36	58
Gesamtergebnis (SV)	60	52	54	52	72
Außerorts (T)	1	1	0	3	1
Innerorts (T)	0	1	0	1	3
Gesamtergebnis (T)	1	2	0	4	4

LV = Leichtverletzte; SV = Schwerverletzte;
T = Tote

**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.

2014 wurden umfangreiche Sanierungsmaßnahmen mit einem Volumen von rund 310.000 € durchgeführt an dem Fußgängersteg über den Vorflutgraben / Gifzsee, der Brücke über die Kinzigstraße (Verstärkungs konstruktion), der Stützwand im Bereich der Unionbrücke (Geländererneuerung) und der Mühlbachbrücke im Zwingerpark.

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.

Saniert wurden mit einem Volumen von rund 690.000 € die Mörike/Uhland/Rilke und Lesingstraße, die Straße Zum Großen Deich, die Sportplatzstraße, die Straße Weierbächle und die Brunnenstube.

Erneuert wurden mit einem Volumen von rund 800.000 € die Saarlandstraße, Abschnitte der Wilhelm Bauerstraße, der Radweg Zunsweiler/Hofweier und Abschnitte der Burdastraße.

**Ziel 20 – THH 11, Verkehr:
Gewährleistung einer Verkehrsinfrastruktur die
den Standort OG stärkt**

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
2014	35 Halte	11 Halte

Anzahl durchfahrender ICE-Züge

2013	9 ICE
2014	9 ICE

Anzahl der Autobahnanschlüsse

2014	1 (Offenburger Ei)
------	--------------------

Anzahl Regionalbahnhaltepunkte

2014	2 (HBF, Kreisschulzentrum)
------	----------------------------