



Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

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:
19.04.2017

1. Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

2. Beratungsfolge: Sitzungstermin Öffentlichkeitsstatus

1. Verkehrsausschuss

26.06.2017

öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt die Evaluationen zum Offenburger Radverkehr zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen den strategischen Zielen C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“ und E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“.

1. Einleitung

Im Jahr 2016 und zu Beginn 2017 wurden mehrere Evaluationen des Offenburger Radverkehrs durchgeführt. Diese sollen in dieser Vorlage vorgestellt werden. Im Detail sind dies die Wirkungskontrolle des Landes Baden-Württemberg (vgl. Kapitel 2), der Fahrradklimatest des ADFC (vgl. Kapitel 3), der Erfahrungsbericht Radschutzstreifen in Offenburg (vgl. Kapitel 4), die Auswertung der Unfallanalyse der Polizei in Bezug auf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (Kapitel 5) und ergänzend ein kurzer Abriss über die Radverkehrsanlagen in Frankreich (vgl. Kapitel 6).

2. Wirkungskontrolle des Landes Baden-Württemberg

2.1 Hintergrundinformationen zur Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle wurde 2009/2010 als Instrument zur Analyse und Bewertung der Radverkehrsförderung vom Land Baden-Württemberg eingeführt. Die Nullanalyse erfolgte im Jahr 2010. Fünf Jahre später erfolgte 2015 die erste Nachhermessung. 2016 konnte zum ersten Mal ein Vorher-Nachher-Vergleich durchgeführt werden.

Mit der Durchführung der Untersuchungen hat das Ministerium für Verkehr die NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und einen unabhängigen Gutachter (Planungsbüro PGV-Alrutz) betraut. Der Gutachter hat die Situation im Land durch Befragungen, Zählungen, Beobachtungen und Befahrungen systematisch erhoben und mit Hilfe eines Indikatorenkatalogs bewertet. Zur Abbildung eines möglichst repräsentativen und vollständigen Bildes der Radverkehrsförderung, wurden Städte (hierunter auch Offenburg) und Landkreise ausgewählt, die sich hinsichtlich Größe, Lage und Ausgangsbedingungen unterscheiden. Weitere Kommunen haben sich auf eigene Kosten an der Wirkungskontrolle beteiligt. Insgesamt haben elf Städte und drei Landkreise teilgenommen: Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart, Fellbach, Filderstadt, Heidenheim, Kirchheim unter Teck, Lörrach, Offenburg, Singen und Villingen-Schwenningen, sowie die Landkreise Bodenseekreis, Karlsruhe und Ostalbkreis.

Die Radverkehrssituation in Baden-Württemberg wurde anhand von 10 Handlungsfeldern analysiert, die im Folgenden zum einen speziell für Offenburg zum anderen für ganz Baden-Württemberg kurz stichwortartig dargestellt werden. Im Kapitel 2.12 sind die wichtigsten Erkenntnisse aus der Wirkungskontrolle für Offenburg zusammengefasst.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

2.2 Handlungsfeld Radverkehrsnutzung

Ergebnisse von Offenburg

- 🚲 Zählungen bestätigen die seit Jahren hohe Radverkehrsnutzung
- 🚲 leichter Anstieg der Radzahlen an den Zählstellen (+7%)
- 🚲 Altersanteile der Radfahrenden nahezu gleich geblieben, leichter Anstieg der Seniorenzahlen, aber immer noch relativ gering

Ergebnisse für Baden-Württemberg

- 🚲 deutliche Steigerung des Radverkehrsanteil zur letzten Zählung;
keine Nennung von Zahlen möglich, da unterschiedliche Auswertungsmethoden (soll bis zur nächsten Erhebung vereinheitlicht werden)
- 🚲 aktueller Radverkehrsanteil noch weit vom Ziel von 20% im Jahr 2030 entfernt
Die Landesregierung will den Radverkehrsanteil von 8% im Jahr 2008 auf 16% bis 2020 steigern.

2.3 Handlungsfeld: Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsarbeit

Ergebnisse von Offenburg

- 🚲 Gesamtanzahl der Unfälle analog zum Radverkehrsanteil recht hoch
- 🚲 Trendwende in der Unfallstatistik 2011!
bis 2011 leicht ansteigend, seit 2011 fallend
- 🚲 2016 wurde ein Niveau unter 2009 erreicht!
- 🚲 positiv, dass Sicherheitsaudits durchgeführt und Radschulwegpläne erstellt werden

Ergebnisse für Baden-Württemberg

- 🚲 zentrales Ziel: Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit
- 🚲 leichter Rückgang des Risikos für Radfahrende, in einen Unfall verwickelt zu werden
- 🚲 trotzdem noch erheblicher Handlungsbedarf in der Verkehrssicherheitsarbeit

2.4 Handlungsfeld: Konzeptionelle Rahmenbedingungen

Ergebnisse von Offenburg

- 🚲 positiv bewertet, dass sowohl Gesamtkonzepte für die Verkehrsentwicklung existieren, also auch dass die Radförderprogramme, die alle 3 Säulen (Infrastruktur, Service und Kommunikation) des Radverkehrs umfassen, immer wieder aktualisiert werden.
- 🚲 Die Bürgerbeteiligung zur Erstellung des Fahrradförderprogramms V wurde ebenso positiv bewertet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

Ergebnisse für Baden-Württemberg

- 🚲 fundiertes Radverkehrskonzept sowie die richtigen finanziellen und administrativen Rahmenbedingungen sind Voraussetzungen für eine wirksame Radverkehrsförderung.
- 🚲 Qualität der vorhandenen Konzepte streut stark.

2.5 Handlungsfeld: Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur

Ergebnisse von Offenburg

- 🚲 Es wird gelobt, dass die Radverkehrsanlagen netzförmig angelegt sind.
- 🚲 zwar kein Radschnellweg, aber eine Radvorrangroute (Kinzigdammradweg)
- 🚲 bemängelt wird, dass noch nicht das ganze Netz an Radverkehrsanlagen auf seine Benutzungspflicht bzw. die aktuellen Richtlinien überprüft wurde. Positiv bewertet wurde, dass hiermit begonnen wurde und dass das Netz entlang von Radmaßnahmenachsen systematisch geprüft wird.
- 🚲 positiv ist ebenso, dass die Stadt Offenburg auch an Kreuzungen Angebote für Radfahrer und einen Winterdienst für Radverkehrsanlagen anbietet.

Ergebnisse für Baden-Württemberg

- 🚲 Für die Attraktivität von Radverkehrsanlage ist die durchgängige Befahrbarkeit und Beschilderung wichtig.
- 🚲 spürbare Verbesserung der Qualität der Radverkehrsanlagen (u.a. durch Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr, Einführung von Fahrradstraßen, Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen)
- 🚲 häufig Defizite an Kreuzungen und Einmündungen

2.6 Handlungsfeld: Wegweisung für den Radverkehr

Ergebnisse von Offenburg

- 🚲 hervorgehoben wurde die richtlinienkonforme und flächendeckende Umsetzung der Wegweisung nach FGSV-Standard (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)

Ergebnisse für Baden-Württemberg

- 🚲 Wegweisung nach FGSV-Standard noch nicht flächendeckend umgesetzt

2.7 Handlungsfeld: Fahrradparken

Ergebnisse von Offenburg

- 🚲 besonders lobenswert: trotz einer hohen Anzahl 2009 noch einmal Steigerung der Abstellplätze im öffentlichen Raum
- 🚲 besonders hervorgehoben: vollautomatisches Radhaus mit seinem hohen Nutzen für die Pendler als quantitativ und qualitativ hochwertiges Angebot
- 🚲 trotzdem noch weiterer Bedarf

Ergebnisse für Baden-Württemberg

- 🚲 sehr großer Handlungsbedarf, sowohl qualitativ als auch quantitativ

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

2.8 Handlungsfeld: Fahrraddiebstahl

Ergebnisse von Offenburg

- 🚲 leider hohe Zahl an Raddiebstählen bei schlechter Aufklärungsquote (auch unter Berücksichtigung des hohen Radverkehrsanteils)

Ergebnisse für Baden-Württemberg

- 🚲 großer Handlungsbedarf
- 🚲 Bedarf an viel mehr Radboxen und Radhäusern

2.9 Handlungsfeld: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Ergebnisse von Offenburg

- 🚲 sehr gute Kommunikation intern wie extern
- 🚲 Benutzung vieler Medien (Printmedien, Internet, Plakate, ...)
- 🚲 eigene „Marke“ Einfach Mobil

Ergebnisse für Baden-Württemberg

- 🚲 noch Verbesserungspotenzial, insbesondere bei der Erstellung von eigenen Gesamtstrategien zur Öffentlichkeitsarbeit

2.10 Handlungsfeld: Service und Elektromobilität

Ergebnisse von Offenburg

- 🚲 sehr guter Service (Scherbentelefon, Mängelbogen, Radroutenplaner, Leih- und Mieträder, Pedelec-Ladestation, Mobilitätsstationen, Förderung E-Mobilität, ...)

Ergebnisse für Baden-Württemberg

- 🚲 steigende Anzahl der Angebote im Vergleich zur Nullanalyse

2.11 Handlungsfeld: Radtourismus

Ergebnisse von Offenburg

- 🚲 gutes Angebot
- 🚲 Schwerpunkt der Zuständigkeit liegt beim Landkreis

Ergebnisse für Baden-Württemberg

- 🚲 sehr unterschiedliche Intensität der Angebote
- 🚲 unterschiedliche Zuständigkeiten

2.12 Wichtigste Erkenntnisse aus der Wirkungskontrolle für Offenburg

Obwohl Offenburg grundsätzlich schon recht weit in der Fahrradförderung gekommen ist, gibt es – vielleicht auch gerade deshalb – noch einige Themenfelder, die einer Verbesserung bedürfen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

In erster Linie ist hier die Radverkehrssicherheit zu nennen. Der hohe Radverkehrsanteil bedingt einen potenziellen höheren Anteil an Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden. Vor diesem Hintergrund ist das bereits eingeführte Instrument des Sicherheitsaudits weiter fortzuführen. Hier überprüft ein externer Gutachter eine Straßenplanung und gibt Hinweise zur Verbesserung. Ebenso sollte die Überprüfung von Unfallschwerpunkten weitergeführt werden.

Die im Rahmen der Umsetzung des Fahrradförderprogramms V begonnene Überarbeitung der Maßnahmenachsen insbesondere in Bezug auf die Radwegbenutzungspflicht muss weitergeführt werden. In diesem Zusammenhang werden die „in die Jahre gekommenen“ teilweise zu schmalen Radwege überprüft und ggf. Mängel behoben.

Offenburg wird für die gute Öffentlichkeitsarbeit und für das gute Serviceangebot gelobt. Diese Themenfelder sollten künftig weitergeführt werden. Hier ist insbesondere der Bereich der (hochwertigen) Radabstellmöglichkeiten zu nennen.

3. Fahrradklimatest des ADFC

3.1 Auswertung

Der ADFC (Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club) führte 2016 zum siebten Mal einen Klimatest durch. Die Bürgerinnen und Bürger aller deutschen Städte und Gemeinden wurden aufgerufen, innerhalb eines Zeitraums von 12 Wochen (September bis November) anhand eines standardisierten Fragebogens digital ihre Stadt/Gemeinde in Bezug auf die Fahrradfreundlichkeit zu bewerten. Die Auswertung erfolgte in drei Kategorien an Gemeindegrößen (mehr als 200.000 Einwohner, 100.000 - 200.000 Einwohner und weniger als 100.000 Einwohner) sowie nach Landeszugehörigkeit.

Obwohl deutschlandweit beim Fahrradklimatest 2016 mehr Bürgerinnen und Bürger teilgenommen haben (2016:120.000 EW; 2014: 100.000 EW) haben in Offenburg 2014 deutlich weniger Personen Ihre Meinung kund gegeben (2016: 119 EW; 2014: 133 EW; 2012: 405 EW). Während 2012 noch eine Abstimmung „auf Papier“ möglich war, fiel dies ab 2014 weg. Dies ist sicherlich der wesentliche Grund für die geringere Teilnahme. Insgesamt ist die Teilnahme von 119 der etwa 60.000 Offenburger Einwohner doch als sehr gering zu bewerten.

Aufgrund der geringen Teilnehmeranzahl 2016 in Verbindung mit der Tatsache, dass die Bewertungen der einzelnen Teilnehmer sehr uneinheitlich sind, ist eine repräsentative Aussage zum Fahrradklima in Offenburg nur bedingt möglich. Insbesondere die starke Standardabweichung (Streuung) der Ergebnisse lässt auf sehr unterschiedliche persönliche Wahrnehmung rückschließen. Es ist daher davon auszugehen, dass sich hier die unterschiedliche Wahrnehmung der Sicherheit auf den Radschutzstreifen widerspiegelt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

Offenburg belegt 2016 in der Kategorie der Städte mit 50.000 - 100.000 Einwohnern in Baden-Württemberg den 4. Platz von 13 teilnehmenden Gemeinden (2012: 3. Platz). Im Vergleich zu 2012 hat Konstanz einen Sprung von dem 4. auf den 1. Platz geschafft und die Städte Friedrichshafen, Tübingen und Offenburg um einen Platz nach „hinten“ verschoben. Im bundesweiten Vergleich erreichte Offenburg in ihrer Kategorie den 20. Platz von 98 teilnehmenden Städten. (2014: 15. Platz von 100 Städten). Sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene spielt Offenburg „in der obersten Liga“ mit (vgl. Anlage 1).

Der Vergleich der Bewertungen von 2016 mit der Note 3,5 zu 2014 mit der Note 3,4 ergibt, dass sich kaum Veränderungen ergeben haben. Dies ist bemerkenswert, da insbesondere die Berichterstattung in den Medien zu den Infrastrukturprojekten (insbesondere Radschutzstreifen) eher negativ war. Daher hätte man vermuten können, dass dies im Klimatest durchschlägt. Die genannten Stärken und Schwächen sind vor diesem Hintergrund keine „Überraschung“. Nach wie vor sind die am besten bewerteten Aspekte die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums, das gut ausgebaute Radverkehrsnetz, das eine zügige Erreichbarkeit vieler Ziele ermöglicht, und das gute Angebot öffentlicher Leihräder.

Pluspunkte im Vergleich zu 2014 gab es bei den Punkten Radförderung in letzter Zeit (es ist anzunehmen, dass sich hier die Radschutzstreifen-Befürworter zeigen), Falschparker auf Radwegen, Reinigung und Winterdienst auf Radwegen. Die teilweise unzureichende Radwegbreite und die hohe Anzahl an Fahrraddiebstählen werden wie auch 2014 beanstandet. Ebenso wird die fehlende Sicherheit auf Radverkehrsanlagen bemängelt. Hier ist die Benotung um 0,4 Punkte abgerutscht.

Ungeachtet der sehr starken Schwankungen bei der Bewertung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die ein einheitliches Bild erschweren, kann vermutet werden, dass sich insbesondere im Punkt Sicherheit die Diskussionen um die Radschutzstreifen widerspiegeln.

3.2 Handlungsfelder

Der eingeschlagene Weg, die Fahrradförderung systematisch und zielgerichtet anhand von Fahrradförderprogrammen durchzuführen, hat sich bewährt. Dies zeigt das gute Abschneiden in der Gesamtbewertung (4. Platz in Baden-Württemberg und 20. Platz bundesweit). Die genannten Stärken und Schwächen wurden bereits zur Erstellung des Fahrradförderprogramms V erkannt und Lösungsansätze aufgezeigt. Deshalb ist es naheliegend, das Fahrradförderprogramm weiterhin mit hohem Einsatz umzusetzen. Der Schwerpunkt liegt weiterhin auf der Überprüfung aller Radverkehrsanlagen anhand der Maßnahmenachsen. Die Radinfrastruktur wird somit sukzessive modernisiert, um das Sicherheitsgefühl der Radfahrer zu steigern. Allerdings bietet der beengte Straßenraum in Offenburg mit seinen zahlreichen Nutzungen wiederum nur begrenzte Möglichkeiten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

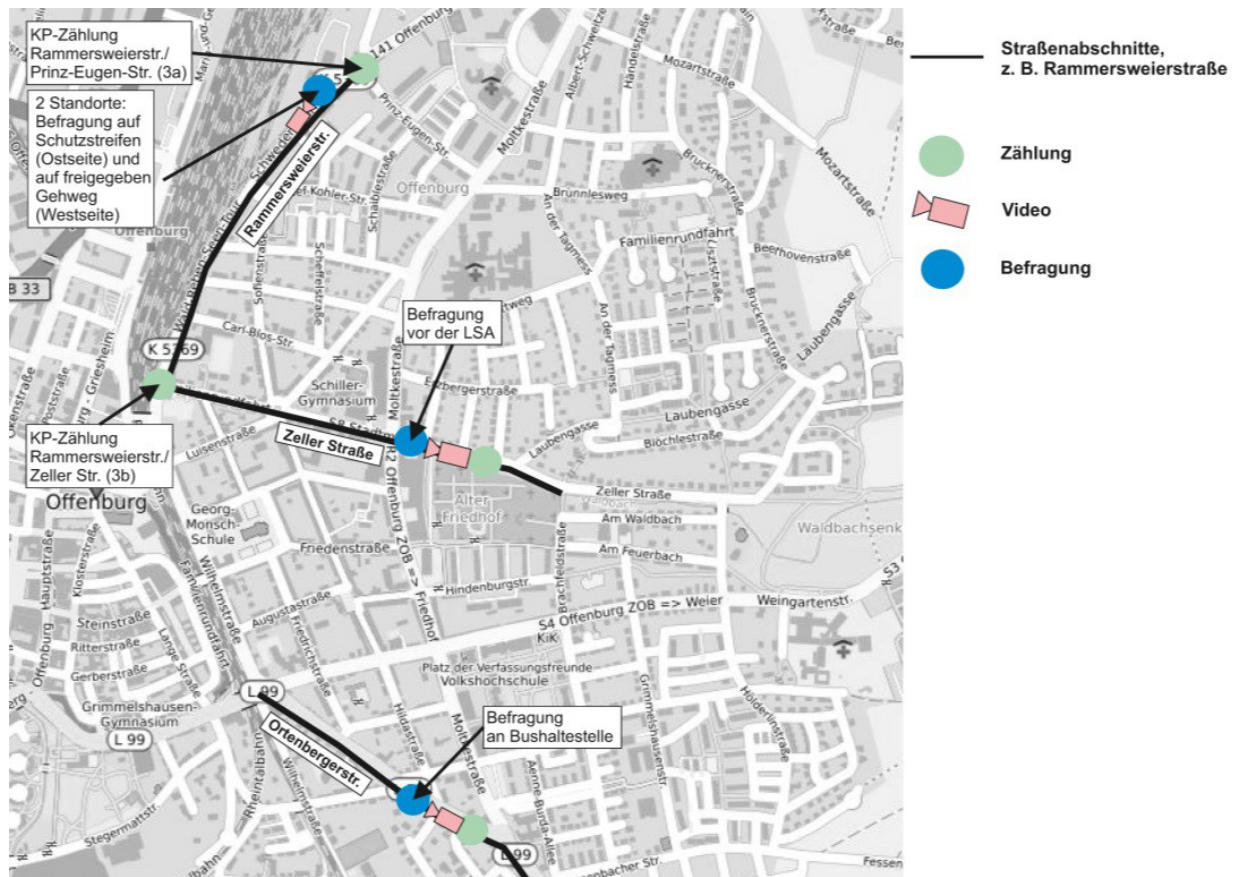
Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

4. Erfahrungsbericht Radschutzstreifen in Offenburg

Auf der Grundlage der Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurden in der letzten Zeit vermehrt Radschutzstreifen eingerichtet. Diese Radverkehrsführung wurde auch in der Vergangenheit eingesetzt (Zähringer Straße, Wasserstraße und Okenstraße). Aufgrund der zuletzt geführten öffentlichen Diskussion, sollte jedoch das Verhalten der Verkehrsteilnehmer (Kfz, Rad, Fuß) in Bezug auf die drei neu markierten Radschutzstreifen in der Ortenberger Straße, in der östlichen Zeller Straße und in der Rammersweierstraße näher untersucht werden. Insbesondere die Akzeptanz bzw. die Nutzung der Radschutzstreifen war dabei von Interesse.

Folgende Erhebungen wurden durch das Büro PGV (Planungsgemeinschaft Verkehr) durchgeführt und ausgewertet:

- Zählung des Radverkehrs nach genutzter Fläche an festgelegten Querschnitten im Streckenverlauf bzw. im Zuge der Rammersweierstraße an zwei Knoten
- Videobeobachtungen zur Erfassung von sicherheitsrelevanten Verhaltensweisen und von Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern
- Befragungen von Radfahrenden zum Verständnis der neuen Führungsform



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

4.1 Ergebnisse der Erhebungen in der Ortenberger Straße

Ortenberger Straße	
<p>Vorher</p> <p>Nordseite: gemeinsamer Geh-/Radweg Südseite: Radweg mit Benutzungspflicht Eine Mittellinie vorhanden</p>	<p>Nachher</p> <p>Nordseite: Schutzstreifen Südseite: Schutzstreifen Keine Mittellinie vorhanden</p>
	
Radverkehrsführung Ortenberger Straße Höhe Philosophenweg	

4.1.1 Radverkehrszählung

Am 11.10.2016 wurden zwischen 7 Uhr und 11 Uhr insgesamt 276 Radfahrende gezählt, davon 85% stadteinwärts. Die am stärksten vertretene Altersgruppe war 35-64 Jahre alt (47%), gefolgt von den 11-17 Jährigen (33%).

Es verhielten sich 64% der Radfahrenden regelkonform, d.h. sie benutzten den Schutzstreifen. Von den regelwidrig fahrenden Radfahrenden nutzen 28% den Gehweg in falscher Richtung und 7% den Gehweg in richtiger Richtung. Dies geschieht vorrangig von Jugendlichen (11-14 und 15-17 Jahre), wahrscheinlich zum nahegelegenen Kreisschulzentrum. Aus diesem Grund biegen viele Radfahrende in den oder aus dem Philosophenweg ein- bzw. ab und fahren dabei auf dem Gehweg. Weiterhin wurden zwei Radfahrende beobachtet, die auf Höhe der Bushaltestelle den Schutzstreifen regelwidrig links befuhren und in den Philosophenweg abbogen.

4.1.2 Videobeobachtung

Am 11.10.2016 wurden ab 7 Uhr die Situationen rund um die ersten 100 Radfahrenden beobachtet, unabhängig von ihrer Wegwahl. Es wurden 72 Interaktionen mit Beteiligung von Radfahrenden beobachtet. Die Interaktionen verliefen zu 87% regelgerecht bzw. kooperativ, d.h. ohne Auffälligkeiten. Es wurde ein ausreichender seitlicher Abstand sowie Kfz-Geschwindigkeit mit und ohne Gegenverkehr überwiegend eingehalten. Im gesamten Beobachtungszeitraum kam es zu fünf Behinderungen und zwei kritischen Situationen (3 Behinderungen von linksabbiegende Radfahrer in

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 19.04.2017
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

den Philosophenweg durch Kfz; 2 Behinderungen von Fußgängern durch regelwidrig fahrende Radfahrer auf dem südlichen Gehweg; 1 kritische Situation durch Radfahrer in Gegenrichtung auf Schutzstreifen (regelkonform fahrender Radfahrer musste ausweichen); 1 kritische Situation durch zu enges Überholen durch ein Kfz).

Bei der Kfz-Alleinfahrt (ohne Radfahrer auf dem Schutzstreifen) wird der Schutzstreifen überwiegend nicht genutzt (73%), in stadteinwärtiger Richtung mehr als in stadtauswärtiger. Dieses Ergebnis zeigt sich auch bei den Kfz-Begegnungen. Kfz-Fahrende in stadteinwärtiger Richtung fahren überwiegend außerhalb des Schutzstreifens, während 98% aller Kfz, denen sie begegnen, entweder innerhalb oder auf Höhe des Schutzstreifens fahren.

4.1.3 Befragung der Radfahrenden

Am 11.10.2016 wurden ab 12:30 Uhr insgesamt 38 Radfahrende befragt, davon befuhren 25 den Schutzstreifen und 13 den Gehweg (davon 5 in „linker“ und 8 in „rechter“ Richtung). Insgesamt scheinen die Befragten dem Schutzstreifen recht positiv gegenüberzustehen. Fast alle Radfahrende, die den Gehweg nutzten, wissen, dass sie den Schutzstreifen nutzen müssten. Gründe für die Gehwegnutzung liegen in der vermeintlich einfacheren Erreichung der Ziele. Laut den Befragten gibt es in der Ortenberger Straße vor allem Konfliktpotential zwischen Kfz und Radfahrenden auf dem Schutzstreifen (neun von dreizehn Nennungen). Das Verhalten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden wird als mindestens „eher gut“ bezeichnet. Das Radfahren und die Sicherheit hinsichtlich der neuen Situation in der Ortenberger Straße wurden von der Mehrzahl der Befragten als positiv bewertet.

4.1.4 Handlungsfelder

- Es besteht kein spezieller Handlungsbedarf. Die Beobachtungen ergaben ein weitestgehendes konfliktfreies Verkehrsverhalten. Ein Großteil der Radfahrer ist über die Benutzung der Schutzstreifen informiert.
- Im Zusammenhang mit der Einmündung des Philosophenwegs scheint es immer wieder zu Fehlverhalten in erster Linie seitens der jugendlichen Radfahrenden zum Kreisschulzentrum zu kommen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist die Einmündung in beiden Richtungen regelkonform ausgeführt. Für das Linksabbiegen in den Philosophenweg kann der Radfahrer entweder direkt links abbiegen (umschauen, Handzeichen geben, einordnen, Gegenverkehr achten, abbiegen) oder indirekt abbiegen (über Querungshilfe). Beides sind sichere Querungsvarianten. Für das Rechtseinbiegen in die Ortenberger Straße ist die Wartepflicht gegenüber dem Verkehr in der Ortenberger Straße eindeutig erkennbar. Gegen das bewusste Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern hat der Gemeindevollzugsdienst der Stadt Offenburg keine Handhabe, da er in der Regel keine Radfahrenden im fließenden Straßenverkehr anhalten darf. Die Verwaltung tritt mit der Polizei in Kontakt, um zu besprechen, wie das Problem gelöst werden kann.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

- Die Verwaltung plant eine Aktion gegen das Benutzen von Radverkehrsanlagen in falscher Richtung („Rad-Geisterfahrer“).
- Um die Fehlnutzungen (Befahren des Gehwegs oder des Schutzstreifens in Gegenrichtung) insbesondere bei der Einmündung des Philosophenwegs einzuschränken, wird die Verwaltung zudem auf die Verkehrsbeauftragten Lehrer des Kreisschulzentrums mit der Bitte zugehen, die regelkonforme Benutzung der Radverkehrsanlagen im Unterricht zu kommunizieren.

4.2 Ergebnisse der Erhebungen in der Rammersweierstraße

Rammersweierstraße	
<p>Vorher</p> <p>Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsbetrieb</p> <p>Ostseite: Gehweg</p> <p>Eine Mittellinie vorhanden</p>	<p>Nachher</p> <p>Westseite: Gehweg/ Radfahrer frei*</p> <p>Ostseite: Schutzstreifen</p> <p>Keine Mittellinie vorhanden</p>
	
<p>Radverkehrsführung Rammersweierstraße Höhe Prinz-Eugen-Straße;</p> <p>* zum Erreichen des Radhauses von der Unionbrücke kommend, besteht zwischen Unionbrücke und Parkplatz Höhe Josef-Kohler-Platz auch in Gegenrichtung eine Freigabe für den Radverkehr</p>	

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs



4.2.1 Radverkehrszählung

Es wurden Radverkehrszählungen in der Rammersweierstraße auf der Höhe der Einmündung Zeller Straße und Prinz-Eugen-Straße am 11.10.2016 zu den Zeiten 7-9 Uhr, 12-14 Uhr und 16-18 Uhr durchgeführt. Aufgrund ähnlicher Witterungsverhältnisse können Radverkehrszählungen, die im November bzw. Dezember 2015 kurz nach der Markierung der Schutzstreifen stattfanden, vergleichend herangezogen werden. Die Unterteilung der Rammersweierstraße in zwei Abschnitte (südlicher und nördlicher Bereich) bietet sich aufgrund des unterschiedlichen Charakters der Rammersweierstraße an.

Am Knotenpunkt Rammersweierstraße Höhe Einmündung Prinz-Eugen-Straße wurden bei der Radverkehrszählung im Oktober 2016 insgesamt 897 Radfahrende und am Knotenpunkt Höhe Einmündung Zeller Straße insgesamt 597 Radfahrende erfasst.

Am Knotenpunkt Rammersweierstraße Höhe Einmündung Zeller Straße (südlicher Bereich der Rammersweierstraße) wurde überwiegend der für den Radverkehr in linker Richtung freigegebene Gehweg genutzt (82% der nach Norden fahrenden Radfahrer). Nur wenige Radfahrende fuhren auf dem Schutzstreifen (12% der nach Norden fahrenden Radfahrer; 6% der Radfahrer nach Norden fuhren auf dem rechten Gehweg). Es ist davon auszugehen, dass der auf der Westseite liegende Hauptbahnhof bzw. das Radhaus das Ziel der meisten Radfahrenden waren und damit das Verhalten erklären würde. Im Vergleich zur Zählung im Dezember 2015 erhöhte sich die Zahl dieser Radfahrenden leicht (von 76% auf 82%).

Beim Betrachten der Einbieger von der Zeller Straße in die Rammersweierstraße Richtung Norden fällt auf, dass besonders in den Morgenstunden die Radfahrer vermehrt die Rammersweierstraße querten, und dann weiter auf dem Gehweg nach Norden fuhren. Dies untermauert die obige Annahme, dass diese Radfahrer an die Radabstellanlagen wollten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 19.04.2017
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

Die Radfahrer, die aus der Zellerstraße in die Rammersweierstraße in Richtung Norden einbogen und nicht die Rammersweierstraße querten, benutzten zu 78% den Gehweg anstatt den Schutzstreifen (22%). Die Beobachtungen lassen vermuten, dass die Radfahrenden nicht immer bereit waren, an der Rot zeigenden Ampel der Zeller Straße anzuhalten und lieber regelwidrig auf den Gehweg auswichen.

Am Knotenpunkt Rammersweierstraße Höhe Einmündung Prinz-Eugen-Straße (nördlicher Bereich der Rammersweierstraße) fuhren rund Dreiviertel (73%) der nach Norden Radfahrenden weiterhin regelwidrig auf dem westlichen Gehweg. Dieser Wert reduzierte sich leicht im Vergleich zur Dezember-Zählung (von 76% auf 73%). Hier ist anzunehmen, dass ein Radfahrer, der bereits auf der Westseite auf dem freigegebenen Gehweg ankommt, nur ungern die Straßenseite wechselt, um auf dem Schutzstreifen weiterzufahren. Den Schutzstreifen benutzen 27% der nach Norden fahrenden Radfahrer. In südlicher Richtung wird der freigegebene Gehweg vorwiegend genutzt (97%), nur sehr wenige fuhren auf der Fahrbahn (2%; 1% fuhr auf dem östlichen Gehweg). Es ist anzunehmen, dass hier die Gewohnheit in der Wegwahl eine große Rolle spielte.

Somit lässt sich feststellen, dass der Schutzstreifen im nördlichen Bereich der Rammersweierstraße mit 26% der nach Norden fahrenden Radfahrer besser angenommen wird als der Schutzstreifen im südlichen Bereich (12%).

4.2.2 Videobeobachtung

Am 11.10.2016 wurden ab 7 Uhr die Situationen rund um die ersten 100 Radfahrenden entlang der Rammersweierstraße auf der Höhe der DRK-Ausfahrt (nördlicher Bereich der Rammersweierstraße) beobachtet, unabhängig von ihrer Wegwahl. Es wurden 55 Interaktionen mit Beteiligung von Radfahrenden beobachtet.

89% aller Interaktionen verliefen regelgerecht bzw. kooperativ, d.h. ohne Auffälligkeiten. Es wurde ein ausreichender seitlicher Abstand sowie Kfz-Geschwindigkeit mit und ohne Gegenverkehr eingehalten. Im gesamten Beobachtungszeitraum kam es nur zu vier Behinderungen und zwei kritischen Situationen (2 Behinderungen zwischen Fußgänger und Radfahrer, letztere in Gegenrichtung; 1 Behinderung durch Kfz, der auf dem Schutzstreifen stand, um in die Feuerwehrezufahrt einzubiegen; 1 Behinderung durch Kfz aus der DRK-Ausfahrt gegenüber einem richtungstreu fahrenden Radfahrer auf dem freigegebenen Gehweg; 1 kritische Situation durch zu engem Abstand zwischen Radfahrer und Fußgänger auf freigegebenen Gehweg, 1 kritische Situation durch zu engen Abstand eines Transporters zu einem Radfahrer auf Schutzstreifen bei Pkw-Gegenverkehr).

Die Hälfte aller Kfz-Fahrenden fuhr bei Alleinfahrt auf Höhe der Schutzstreifenlinie. Bei Kfz-Begegnungen wurde innerhalb des Schutzstreifens gefahren.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

4.2.3 Befragung der Radfahrenden

Am 12.10.2016 wurden ab 9 Uhr in der Rammersweierstraße (Höhe Einmündung Prinz-Eugen-Straße) 38 Radfahrende befragt, davon acht auf dem Schutzstreifen (Ostseite), 30 auf dem „Gehweg, Radverkehr frei“ (Westseite) und keiner auf dem Gehweg auf der Ostseite.

Der freigegebene Gehweg wird laut den Befragten zum einen aus Sicherheitsgründen und zum anderen aus Gründen der Zielerreichung genutzt. Konfliktsituationen gibt es in der Rammersweierstraße laut Befragten nur sehr wenige. Es wurden lediglich zwei genannt, mit einem Kfz-Fahrenden und einem Fußgänger. Das Verhalten zwischen Radfahrer und Fußgänger auf dem Gehweg ist nach Meinung der Befragten „eher gut“ bis „gut“. Ebenso das Verhalten zwischen Kfz-Fahrenden und Radfahrenden auf dem Schutzstreifen. Die Verkehrssicherheit wird von Radfahrenden auf dem Schutzstreifen als „gut“ bis „mittel“ eingeschätzt, jene auf dem Gehweg als recht gut.

Bei der Bewertung des Radfahrens im Allgemeinen und der Verkehrssicherheit im Besonderen ergibt sich ein interessantes Bild. So wird die Sicherheit von den Radfahrenden auf dem Gehweg als recht gut eingeschätzt, von den Radfahrenden auf dem Schutzstreifen höchstens als mittel. Bei der Bewertung des Radfahrens im Allgemeinen ist es dann umgekehrt: die Radfahrenden auf dem Schutzstreifen bewerten die Situation besser als diejenigen auf dem Gehweg.

4.2.4 Handlungsfelder

- Die Gründe für die mäßig gute Annahme des Schutzstreifens im Abschnitt Unionbrücke bis Radhaus liegt wohl hauptsächlich an der für querende Radfahrer unattraktiven Ampelschaltung Unionbrücke/Zeller Straße. Im Zuge der Neukonzeption dieser Ampel sowie im Zusammenhang mit der Aufsiedlung des Rée-Carrés wird dies verbessert.
- Gegen das bewusste Missachten des Rotlichts der aus der Zeller Straße in die Rammersweierstraße rechts abbiegenden Radfahrer und das Benutzen des Gehwegs hat der Gemeindevollzugsdienst der Stadt keine Handhabe, da er in der Regel keine Radfahrenden im fließenden Straßenverkehr anhalten darf. Die Verwaltung tritt mit der Polizei in Kontakt, um zu besprechen, wie das Problem gelöst werden kann.
- Die Gründe für die mäßig gute Annahme des Schutzstreifens im Abschnitt Park&Ride-Parkplatz bis Kreisel Moltkestraße hängt wohl zum Großteil mit dem südlichen Abschnitt zusammen. Fährt der Radfahrende erst einmal auf der „falschen“ Seite, quert er nur ungern. Deshalb muss die Ampelschaltung für den querenden Radverkehr an der Einmündung Unionbrücke/Zeller Straße verbessert

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526





Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

werden (siehe oben). Zudem werden Überlegungen angestellt, wie das Queren verdeutlicht und attraktiver gestaltet werden kann.

- Entgegen der Aussage einiger Leserbriefschreiber ergaben die Untersuchungen, dass ein Großteil der beobachteten Situationen regelkonform und kooperativ verliefen, so dass kein akuter Handlungsbedarf besteht.

4.3 Ergebnisse der Erhebungen in der östlichen Zeller Straße

Östliche Zeller Straße	
<p>Vorher</p> <p>Nordseite: Radweg mit Benutzungspflicht Südseite: Radweg mit Benutzungspflicht</p>	<p>Nachher</p> <p>Nordseite: Schutzstreifen (Radweg aufgegeben) Südseite: Radweg ohne Benutzungspflicht</p>
	
Radverkehrsführung Zeller Straße Höhe Hasemannweg (Nordseite)	
	
Radverkehrsführung Zeller Straße Höhe Friedhof (Südseite)	

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 19.04.2017
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

4.3.1 Radverkehrszählung

Am 11.10.2016 wurden in der Zeit zwischen 7 Uhr und 11 Uhr insgesamt 544 Radfahrende gezählt. Der überwiegende Teil der Radfahrenden fuhr in den Morgenstunden stadteinwärts (87%). Die Altersgruppe von 11-17 Jahren war am stärksten vertreten (52%), gefolgt von den 35-64-Jährigen (23%).

Der Schutzstreifen wurde insgesamt von 91% in stadteinwärtiger Richtung fahrender Radfahrenden genutzt. 9% fuhren auf dem Gehweg oder in linker Fahrtrichtung. Der nicht benutzungspflichtige Radweg wurde von 90% stadtauswärts genutzt, 10% fuhren auf dem Gehweg auf der Nordseite regelwidrig in Gegenrichtung. Kein Radfahrender fuhr auf der Fahrbahn stadtauswärts.

Vergleicht man die Radverkehrszählungen an dieser Stelle aus der Wirkungskontrolle des Landes Baden-Württemberg der Jahre 2009, 2014 und 2016 (hochgerechnete Tagesradverkehrsstärken) so nimmt die Anzahl der Radfahrenden insgesamt zu. Das regelwidrige Linksfahren reduziert sich im Vergleich über die Jahre. Demgegenüber erhöht sich leicht die Nutzung der falschen Verkehrsflächen (Gehweg anstatt Schutzstreifen; Gehweg/Radweg in Gegenrichtung).

4.3.2 Videobeobachtung

Am 11.10.2016 wurden ab 7 Uhr die Situationen rund um die ersten 100 Radfahrenden entlang der Zeller Straße auf der Höhe der Einmündung Hasemannweg beobachtet, unabhängig von ihrer Wegwahl. Es wurden 38 Interaktionen mit Beteiligung von Radfahrenden beobachtet.

Bei der Verhaltensbeobachtung wurde ebenfalls überwiegend der Schutzstreifen von Radfahrenden genutzt (80%). Weiterhin wird zum Teil auch noch der Gehweg befahren und auf diesem vereinzelt nebeneinander. 88% aller Interaktionen verliefen regelgerecht bzw. kooperativ, d.h. ohne Auffälligkeiten. Es wurde ein ausreichender seitlicher Abstand sowie Kfz-Geschwindigkeit mit und ohne Gegenverkehr eingehalten. Es wurden zwei Behinderungen und 4 kritische Situationen beobachtet (1 Behinderung durch Radfahrer in Gegenrichtung auf nicht benutzungspflichtigen Radweg; 1 Behinderung durch haltenden Kfz auf Schutzstreifen; 4 kritische Situationen durch zu geringen Abstand zwischen überholenden Kfz und Radfahrer, nur teilweise bei Gegenverkehr).

Die Hälfte aller Kfz-Fahrenden fuhr bei Alleinfahrt auf Höhe der Schutzstreifenlinie. Bei Kfz-Begegnungen wurde sowohl innerhalb des Schutzstreifens als auch auf Höhe der Linie gefahren.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

4.3.3 Befragung der Radfahrenden

Am 11.10.2016 wurden ab 12:30 Uhr 24 Radfahrende befragt, die ausschließlich den Schutzstreifen nutzten. Sie fahren hier überwiegend täglich auf dem Weg von der Arbeit nach Hause oder zur Ausbildungsstätte/Schule.

Fast alle Befragten gaben als Grund für die Fahrt auf dem Schutzstreifen an, dass sie hier fahren müssen. Auf der Zeller Straße wurde ein Konfliktpotential mit ein- und ausfahrenden Kfz beim Parkplatz der Gewerbeschule beschrieben. Das Verhalten zwischen Kfz und Radfahrenden wird als „mittel“ bis „eher gut“ bewertet. Die Bewertung der Verkehrssicherheit und des Radfahrens allgemein wird jeweils zur Hälfte positiv bewertet.

4.3.4 Handlungsfelder

- Es besteht kein spezieller Handlungsbedarf. Die Beobachtungen ergaben ein weitestgehend konfliktfreies Verkehrsverhalten. Ein Großteil der Radfahrer ist über die Benutzung des Schutzstreifens informiert.
- Die Situation der ein- und ausfahrenden Kfz beim Parkplatz der Gewerbeschule wurde bereits im Rahmen einer Verkehrsschau überprüft. Der Radschutzstreifen ist bereits zusätzlich durch ein Fahrradpiktogramm optisch hervorgehoben. Es gibt keine weitere sinnvolle Möglichkeit, die Kfz-Fahrer durch Verkehrszeichen oder Markierung auf den Radschutzstreifen hinzuweisen.

4.4 Fazit

Generell zeigt sich eine hohe Akzeptanz der Schutzstreifen in der Ortenberger Straße und in der Zeller Straße. Der Radschutzstreifen in der Rammersweierstraße wird hingegen nicht so gut angenommen, allerdings im nördlichen Bereich besser als im südlichen Bereich.

In der östlichen Zeller Straße mit einseitigem Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtigem Radweg fuhren 91% der Radfahrenden regelkonform, zudem herrscht hier eine sehr große Akzeptanz des Schutzstreifens.

In der Ortenberger Straße mit beidseitigen Schutzstreifen und Gehwegen im Seitenraum wird lediglich von 64% aller Radfahrenden regelkonform gefahren, 36% fahren regelwidrig. Dabei werden die Gehwege überwiegend von Jugendlichen zum Kreisschulzentrum (über den Philosophenweg) in linker Fahrtrichtung befahren. Hier wird die Stadt Kontakt mit dem Kreisschulzentrum aufnehmen, um über die Lehrer auf die Schüler einzuwirken.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

Der Vergleich der Zählungen in der Rammersweierstraße kurz nach Markieren des Schutzstreifens und ein Jahr danach zeigte keine größeren Verhaltensänderungen auf. Nach wie vor nutzt ein großer Anteil der Radfahrenden den westseitigen Gehweg, auch in regelwidrig linker Fahrtrichtung. Um den Radfahrenden das Queren der Rammersweierstraße zu erleichtern, wird die Ampelschaltung Unionbrücke/ Zeller Straße für Radfahrer im Zuge der Neukonzeption des Knotenpunktes sowie im Zuge der Aufsiedlung des Rée-Carrés verbessert.

In allen drei Straßen verliefen die Interaktionen (Videobeobachtung) mindestens zu 87% regelgerecht bzw. kooperativ (87% Ortenberger Straße, 89% Rammersweierstraße, 88% Zeller Straße), d.h. ohne Auffälligkeiten, mit ausreichenden seitlichem Abstand sowie Kfz-Geschwindigkeit mit und ohne Gegenverkehr. Sowohl in der Ortenberger Straße mit beidseitigen Schutzstreifen als auch in der Rammersweierstraße und Zeller Straße mit einseitigem Schutzstreifen kommt es durch regelwidrig linksfahrende Radfahrer auf den Gehwegen zu Behinderungen und kritischen Situationen.

Die Befragungen ergaben, dass die meisten Radfahrer gut über die Schutzstreifen informiert sind. Insbesondere der überwiegende Teil der Befragten, die regelwidrig auf dem Gehweg fahren, weiß, dass auf dem Schutzstreifen gefahren werden muss.

Die Verkehrssicherheit wird durchschnittlich mit „gut“ bewertet. Als Gründe für das Nicht-Benutzen des Schutzstreifens wurden am häufigsten „bessere Zielerreichung“ und (an zweiter Stelle) „Sicherheit“ genannt.

5. Auswertung der Unfallanalyse der Polizei in Bezug auf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Jahr 2016

Es ereigneten sich im Jahr 2016 auf der Gemarkung Offenburg 159 Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung. Im Folgenden sind die Unfälle nach ihrer Charakterisierung klassifiziert.

Ort des Unfalls: nahezu alle Unfälle geschahen innerorts, nur 4 Unfälle außerorts. Bei den 4 Außerortsunfällen handelte es sich bei 3 Unfällen um so genannte Alleinunfälle, sprich der Radfahrer verunglückte alleine.

Unfallkategorie: bei den 159 Unfällen waren 289 Personen beteiligt. Hiervon wurden 126 Personen (44%) leicht, 24 (8%) schwer und 139 (48%) nicht verletzt. Keine Person wurde getötet.

Unfalltyp (Verkehrsvorgang bzw. Konfliktsituation, woraus der Unfall entstand): der Großteil der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (64%) hängt ursächlich mit dem Ein- oder Abbiegen bei Kreuzungen oder Einmündungen zusammen. Unfälle im Längsverkehr schlagen nur mit 20% zu Buche. Die Wahrscheinlichkeit, an einer Ein-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

mündung oder Kreuzung als Radfahrer zu verunfallen, ist somit deutlich höher als im Längsverkehr! Es ereignete sich keiner der 159 Radverkehrsunfälle an einem Radschutzstreifen. Die restlichen 16% der Radverkehrsunfälle verteilen sich mehr oder weniger gleichmäßig auf die Typen Fahrnfall, Überschreiten-Unfall und Unfall im ruhenden Verkehr. Die „Sonstigen Unfälle“ (z.B. Alleinunfall oder Unfall mit Hund) wurden hierbei herausgerechnet.

Charakteristik der Unfallstelle (Kreuzung, Einmündung, Grundstückszufahrt, Kreisverkehr, Steigung, Gefälle, Kurve): Auch aus dieser Auswertung wird ersichtlich, dass sich die meisten Unfälle an Kreuzungen, Einmündungen (inkl. Grundstückszufahrt und Kreisverkehr) ereignen – nämlich 80% – und nicht im Längsverkehr. Es ereignete sich keiner der 159 Radverkehrsunfälle an einem Radschutzstreifen.

Hauptschuldiger: hervorzuheben ist, dass bei 58% der Unfälle mit Radverkehrs-beteiligung der Radfahrer der Hauptschuldige ist (Pkw-Fahrer zu 36%, restliche 6% verteilen sich auf Fußgänger, Bus, Lkw und Krad). Im Rückschluss bedeutet dies, dass sich deutlich weniger Radverkehrsunfälle ereignen würden, wenn sich die Radfahrer besser an die Verkehrsregeln halten würden!

Vor dem Hintergrund des Erfahrungsberichtes der Radschutzstreifen in der Rammersweierstraße, östlichen Zeller Straße und Ortenberger Straße wurden die Radverkehrsunfälle in diesen 3 Straßen separat untersucht.

- In der Rammersweierstraße ereigneten sich 5 Radverkehrsunfälle. Keiner der Unfälle steht im Zusammenhang mit dem Radschutzstreifen.
 - Unfalltyp: Sonstiger Unfall. Ein Radfahrer, der auf der Westseite die Unionbrücke herunter in Richtung Norden unterwegs war, fuhr auf einen anderen Radfahrer, der vor der Ampel an der Einmündung Zeller Straße wartete, auf.
 - Unfalltyp: Kreuzen/Einbiegen. Ein Radfahrer fuhr ohne zu bremsen über den Zebrastreifen auf der Höhe der Bahnunterführung Nord und wurde von einem Kfz angefahren.
 - Unfalltyp: Längsverkehr. Auf der Höhe des Josef-Kohler-Platzes befuhr ein Radfahrer den „Gehweg, Radverkehr frei“ verbotswidrig in der falschen Richtung und stieß mit einem Radfahrer, der den „Gehweg, Radverkehr frei“ in richtiger Richtung benutzte, zusammen.
 - Unfalltyp: Kreuzen/Einbiegen. An der Einmündung Am Alten Ausbesserungswerk befuhr ein Radfahrer den „Gehweg, Radverkehr frei“ verbotswidrig in falscher Richtung und stieß mit einem PKW, der aus der Straße Am Alten Ausbesserungswerk ausfuhr, zusammen.
 - Unfalltyp: Überschreiten. Ein Radfahrer befuhr den „Gehweg, Radverkehr frei“ regelkonform in der richtigen Richtung und verunglückte beim Ausweichen, als ein Jogger unvermittelt aus dem Trampelpfad auf der Höhe des Carl-von-Ossietzky-Wegs auf den „Gehweg, Radverkehr frei“ trat.
- In der Zeller Straße verunfallte kein Radfahrer.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

- In der Ortenberger Straße wurden 2 Radverkehrsunfälle vermerkt, beide unter Alkoholeinfluss des Radfahrers.

Keiner der Radverkehrsunfälle ereignete sich auf den Radschutzstreifen.

6. Radverkehrsanlagen in Frankreich

Aufgrund der räumlichen Nähe von Frankreich bietet es sich an, einen Blick über die Grenze zu werfen, um zu sehen, wie der Radverkehr in Frankreich geführt wird. Die französischen Radverkehrsanlagen sind im Großen und Ganzen vergleichbar mit dem dreigliedrigen System in Deutschland (Radweg, Radstreifen, Radschutzstreifen).

Die Radwege (pistes cyclables) sind baulich getrennte Bereiche, die vom Kfz-Verkehr nicht benutzt werden dürfen. Die bauliche Trennung kann unterschiedlich aussehen. Die klassische Variante ist der Bordsteinradweg oder der von der Fahrbahn z.B. durch einen Grünstreifen abgetrennte Radweg. Er kann auch durch Schwellen von der Fahrbahn abgetrennt sein (vgl. Bild nebenan, Bild aus OT vom 24.09.2016). Radwege gibt es mit und ohne Benutzungspflicht. Im Gegensatz zur deutschen Regelungen gibt es in Frankreich eine Beschilderung für nicht benutzungspflichtige Radwege: weißes Rad auf blauem Hintergrund auf einem quadratischen Schild (im Gegensatz zu dem runden Schild).



Zudem gibt es „bandes cyclables“. Diese sind vergleichbar mit unseren Radstreifen. Sie werden durch eine durchgehende Linie (in der Regel Schmalstrich, in Deutschland Breitstrich) gekennzeichnet. Allerdings sind die Radstreifen meist vollflächig eingefärbt, kommen hauptsächlich im ländlichen Bereich vor und sind in der Regel nur 1,50 m (mindestens 1 m) breit (in Deutschland 1,85 m). Zum Parkstreifen soll ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (wie in Deutschland) angeordnet werden.

Die Radschutzstreifen sind in Frankreich kaum verbreitet. Sie heißen Chaucidou (= Wortschöpfung aus **cha**usée à **circulation** **douce**). Sie werden ebenso wie in Deutschland durch eine unterbrochene Linie (Schmalstrich) gekennzeichnet.

Häufiger als Radschutzstreifen wird die „voie partagée“ umgesetzt, was so etwas wie „shared lane“ im nordamerikanischen Bereich (Schild „share the road“) ist. In Frankreich und in Deutschland wird dieser Mischverkehr nicht separat markiert oder beschildert.

Am Rande sei erwähnt, dass es wie in Deutschland auch Vorbeifahrstreifen vor Ampeln, Busstreifen mit „Radverkehr frei“, Einbahnstraßen, die für den Rad-Gegenverkehr freigegeben sind, und Radpiktogramme zur Verdeutlichung gibt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

058/17

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
19.04.2017

Betreff: Evaluationen des Offenburger Radverkehrs

Die Radverkehrsführungen in Frankreich sind somit vergleichbar mit denen in Deutschland.

7. Zusammenfassung

Die Wirkungskontrolle des Landes Baden-Württembergs lobt die Radverkehrsförderung in Offenburg, insbesondere, dass regelmäßig Sicherheitsaudits durchgeführt und die Unfallschwerpunkte systematisch überprüft werden. Sämtliche Radwege sollten in den nächsten Jahren auf ihre Benutzungspflicht überprüft werden.

Der hohen Anzahl an Raddiebstählen könnte mit weiteren hochwertigen Radabstellanlagen entgegengewirkt werden.

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests sind im Vergleich zu 2014 nahezu unverändert. Um das Niveau zu halten bzw. das Fahrradklima zu steigern, ist es zwingend nötig, die Lösungsansätze des Fahrradförderprogramms V weiterhin mit hohem Einsatz umzusetzen.

Der Erfahrungsbericht Radschutzstreifen in Offenburg testiert den Radschutzstreifen ein gutes Image. Die Radfahrenden, die nicht den Radschutzstreifen benutzen, gaben häufig als Grund der kürzere/vermeintlich „leichtere“ Weg zum Ziel an. Die beobachteten Interaktionen verliefen zum Großteil unproblematisch.

8. Ausblick

Das Land Baden-Württemberg hat angekündigt, die Wirkungskontrolle alle 5 Jahre durchzuführen. Die nächste Wirkungskontrolle dürfte somit im Jahr 2020 stattfinden.

Auch der ADFC führt den Fahrradklimatest regelmäßig alle 2 Jahre durch. Somit ist 2018 mit dem nächsten Fahrradklimatest zu rechnen. Dann wird die Verwaltung offensiver für die Teilnahme werben.

Die Verwaltung wird weiterhin zusammen mit der Polizei das Verhalten rund um die Radschutzstreifen beobachten. Eine weitere Evaluierung ist ebenso vorgesehen, um die Radverkehrssituation in Offenburg in ihrer Entwicklung festzustellen.

Das Fahrradförderprogramm V wird entsprechend dem Gemeinderatsbeschluss vom 17.06.2013 (Drucksache-Nr. 045/13) und vom 09.12.2013 (Drucksache-Nr. 148/13) anhand von Maßnahmenachsen sukzessive umgesetzt.

Zudem engagiert sich die Stadt Offenburg, die Planung zweier Radschnellwegkorridore (Offenburg – Gengenbach und Offenburg – Lahr) so schnell wie möglich beginnen zu können. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein wird die Planung beauftragen und die Verwaltung das Büro betreuen.