



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:

82-2582

Datum:

28.03.2022

1. Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	16.05.2022	öffentlich
2. Gemeinderat	23.05.2022	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:  
(Kurzübersicht)

Nein  Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein  Ja

in voller Höhe  
(K11620002001

teilweise

Bis 2021: 545.000,00 €

2022: 305.000,00 €)

850.000,00 €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 850.000,00 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

200.000,00 €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 650.000,00 €

2. Folgekosten

Personalkosten \_\_\_\_\_ €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand  
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der  
Durchführung der Maßnahme

\_\_\_\_\_ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

\_\_\_\_\_ €

Jährliche Belastungen

\_\_\_\_\_ €

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:  
82-2582

Datum:  
28.03.2022

---

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

---

## **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat, den Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035 inklusive Analyse zur Kenntnis zu nehmen.

Dem Zielkonzept und den Zielindikatoren wird zugestimmt. Diese werden mit der Analyse dem weiteren Planungsprozess zugrunde gelegt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:  
82-2582

Datum:  
28.03.2022

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

## Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient den strategischen Zielen:

- C3 - „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.“
- E1 - „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet.“
- E3 - „Die Stadt betreibt eine aktive Klimaschutzpolitik und die Anpassung an den Klimawandel. Sie setzt sich insbesondere die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 60 % bis 2050 (Bezugsjahr 1990) zum Ziel.“

## 1. Einführung - Aktueller Stand

Am 01.02.2021 beschloss der Gemeinderat die Vergabe der Projektleistungen des Masterplan Verkehr OG 2035. Seitdem wird dieser in fünf Phasen erstellt, begleitet durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Abbildung 1).

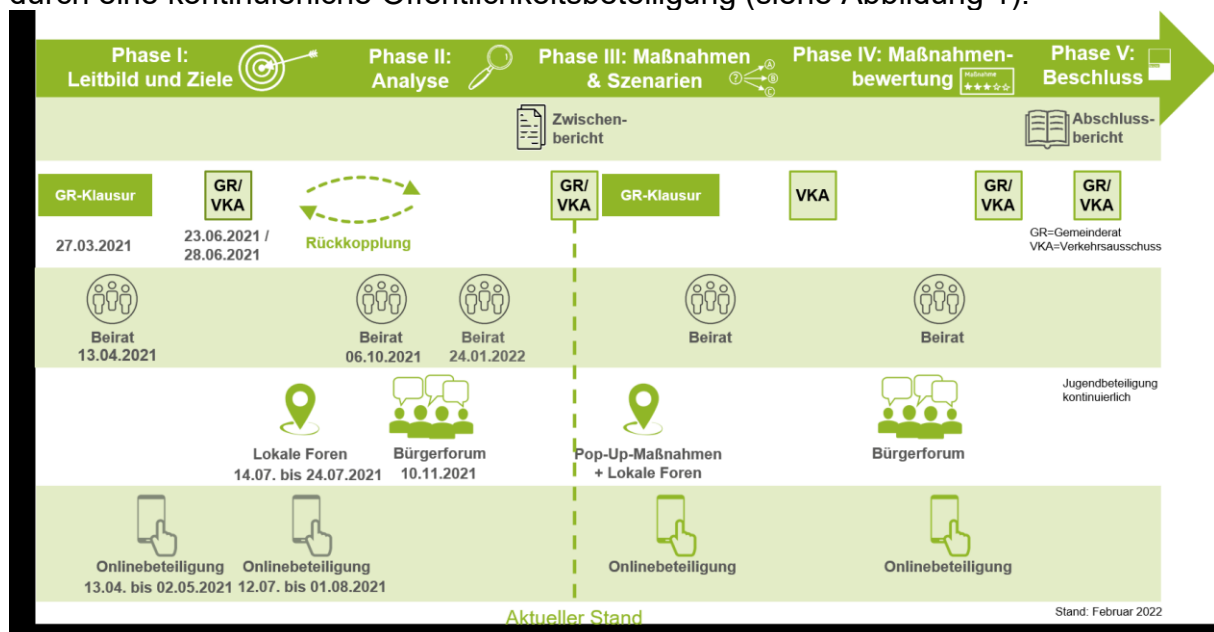


Abbildung 1: Die Phasen und der aktuelle Stand des Masterplan Verkehr OG 2035 (Planersocietät)

Der Masterplan Verkehr OG 2035 ist ein strategisch-konzeptionelles Planwerk, mit dem die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre geplant wird.

Gemäß dem Beschluss des Gemeinderats (Drucksache 069/20) wird der Masterplan Verkehr OG 2035 als Klimamobilitätsplan entwickelt. Das bedeutet, dass fachliche Mindestanforderungen an den Klimaschutz eingehalten werden. Zentral ist dabei der Nachweis, dass mit den enthaltenen Vorhaben eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Stand von 2010 erreicht wird, bzw. bis zum Jahr 2035 um mindestens 67 %.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:  
82-2582

Datum:  
28.03.2022

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

Mit der Drucksache 074/21 beschloss der Gemeinderat am 28.06.2021 das Zielkonzept für den Masterplan Verkehr OG 2035 als Fundament für die folgende Phase der Mängel- und Stärkenanalyse. Nach bzw. während dieser Analyse erfolgte eine Rückkopplung der Ziele.

## 2. Zwischenbericht

Der Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035 (siehe Anlage) beinhaltet die Ergebnisse aus Phase I „Leitbild und Ziele“ sowie aus Phase II „Analyse“.

### 2.1 Zielkonzept

Die Erarbeitung des Zielkonzepts ist in Drucksache 074/21 detailliert dargestellt. Abbildung 2 zeigt das Ergebnis des Prozesses: die sechs Zielfelder mit jeweils drei Zielen. Das Zielkonzept enthält darüber hinaus zu jedem der 18 Ziele einen konkretisierenden Text (siehe Drucksache 074/21 oder Zwischenbericht).



Abbildung 2: Das Zielkonzept des Masterplan Verkehr OG 2035 (Planersocietät)

## 2.2 Analyse

An die Erarbeitung des Zielkonzepts schloss sich die Analyse des Istzustands des Offenburger Verkehrs bzgl. Mängeln und Stärken durch die beauftragten Ingenieurbüros an.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:  
82-2582

Datum:  
28.03.2022

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

## 2.2.1 Vorgehen

Für die Analyse wurden zum einen mit einer umfassenden Bürgerbeteiligung Erfahrungen und Anregungen aus der Bevölkerung gesammelt (siehe Kapitel 3). Zum anderen wurde eine gutachterliche Analyse erstellt. Dazu wurden u.a. Vor-Ort-Besichtigungen durchgeführt, Verkehrswege abgefahren/-gelaufen, Interviews mit mobilitätseingeschränkten Personen durchgeführt sowie Karten, Unterlagen und Pläne analysiert und ausgewertet. Ein großer Baustein der Analyse war darüber hinaus die Erstellung und Nutzung eines digitalen Verkehrsmodells.

## 2.2.2 Verkehrsmodell

Im digitalen Verkehrsmodell wurden alle Verkehrsarten – Fuß-, Rad-, Kfz- und Öffentlicher Verkehr – in ihrer Entstehung und Abwicklung an einem durchschnittlichen Werktag nachgebildet. Für die Analyse wurde der aktuelle Zustand modelliert – der sogenannte Analysefall. Die Eingangsdaten des Verkehrsmodells werden in Abbildung 3 dargestellt.

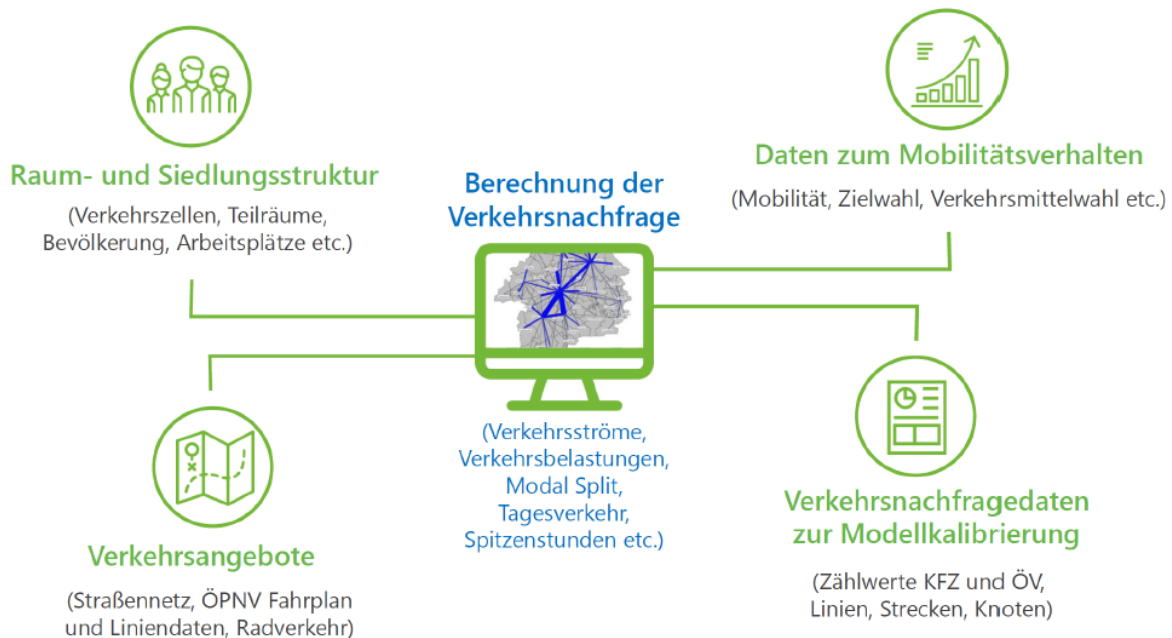


Abbildung 3: Eingangsdaten für das Verkehrsmodell (WVI GmbH)

Mit dem Verkehrsmodell konnten verschiedene Visualisierungen erstellt und Analysen durchgeführt werden. Beispielsweise wurden die Reisezeiten mit dem Kfz (siehe Zwischenbericht, Kapitel Kfz-Verkehr) oder die Erschließung durch Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs analysiert (siehe Zwischenbericht, Kapitel Öffentlicher Verkehr).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:

82-2582

Datum:

28.03.2022

---

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

---

In den kommenden Projektphasen wird das Verkehrsmodell weiterentwickelt. Dazu wird der Prognosezustand, der sogenannte Prognose-Nullfall, für das Jahr 2035 sowie mehrere Szenarien mit verschiedenen Maßnahmenpaketen modelliert. So können die Wirkungen der Maßnahmen abgeschätzt und diese auf ihre Zielerreichung geprüft werden.

## 2.2.3 Themenfelder der Analyse

Der Analyseteil des Zwischenberichts besteht aus 13 Themenfeldern. Diese Themenfelder sind zum einen die verschiedenen betrachteten Verkehrsträger. Zum anderen wurden Querschnittsthemen behandelt. Die Themenfelder lauten im Einzelnen:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Kfz-Verkehr
- Ruhender Verkehr
- Modell
- Verkehr und Umwelt
- Regionaler Kontext
- Straßenräume und städtebauliche Wechselwirkungen
- Mobilitätsmanagement, Kommunikation und Verkehrsmanagement
- Sharing-Angebote
- Antriebsformen
- Verkehrssicherheit

In einer Anlage werden verschiedene großformatige Kartendarstellungen abgebildet.

## 2.2.4 Zusammenfassung der Analyse

Nachfolgend werden die Stärken und Schwächen der einzelnen Themenfelder dargestellt, dabei wurden gezielt nur die wichtigsten Stärken und Schwächen der Verkehrsträger Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr und Kfz-Verkehr sowie die weiteren Themenfelder aus dem Bereich Mobilität und Stadt, Verflechtung und Umwelt hervorgehoben. Die detaillierte Bestandsanalyse der Themenfelder befindet sich im Zwischenbericht in Kapitel 4.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:  
82-2582

Datum:  
28.03.2022

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

## Rahmenbedingungen von Verkehr und Mobilität



hoher Überschuss an Einpendelnden (wichtiger Arbeitsstandort in der Region)



hohe Radverkehrsnutzung



geringe ÖPNV Nutzung v.a. im Binnenverkehr



hoher, stetig steigender Pkw-Bestand

Abbildung 4: Stärken und Schwächen bzgl. Rahmenbedingungen (Planersocietät/WVI GmbH)

## Fußverkehr



objektives Potenzial zur Steigerung des Fußverkehrsanteils auf kurzen Wegen



attraktive Straßen und Aufenthaltsbereiche Kernstadt und Ortschaften



beengte Gehwege oder eingeschränkte Nutzbarkeit (aufgrund z. B. von Gehweg-parken, teilweise illegal)



Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden durch beengte Platzverhältnisse



Defizite bei Sichtbeziehungen an Fußgängerüberwegen



keine durchgehenden Mobilitätsketten für Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Abbildung 5: Stärken und Schwächen bzgl. Fußverkehr (Planersocietät/WVI GmbH)

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:  
82-2582

Datum:  
28.03.2022

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

Radverkehr	
+	langjährige Radverkehrsförderung durch Fahrradförderprogramme
+	hoher Radverkehrsanteil
+	Zertifizierung und Rezertifizierung fahrradfreundliche Kommune
+	hoher Stellenwert bei Stadtverwaltung und Gesellschaft
+	innovative Elemente/Leuchtturm wie Radhaus, Fahrradtiefgargagen
+	Qualitätsmerkmale, wie Umsetzung von Fahrradstraßen, Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen, Fahrradleihysteme vorhanden
-	viele unterschiedliche Ansätze für Radverkehrsnetze, bisher ohne Umsetzung
-	mangelnde Trennung von Fuß- und Radverkehr
-	unterschiedliche Verkehrsführung an ähnlichen Situationen in der Stadt
-	geringe Breiten der Radinfrastruktur

Abbildung 6: Stärken und Schwächen bzgl. Radverkehr (Planersocietät/WVI GmbH)

Öffentlicher Verkehr	
+	gute Haltestellen-Erreichbarkeit im Stadtgebiet gemäß Vorgaben NVP
+	positive Veränderungen in den vergangenen Jahren durch Angebotserweiterungen und attraktivere Tarife
+	gute SPNV- und Fernverkehrsangebote von Offenburg Bahnhof
-	Bedienung mit 30-Minuten-Taktangebot im Stadtbus nicht überall konsequent und merkbar umgesetzt
-	lange Reisezeiten im Stadtgebiet im Vergleich mit MIV und Fahrrad, insbesondere auch auf tangentialen Verbindungen zwischen Stadtteilen
-	keine ausreichende Barrierefreiheit an den Haltestellen

Abbildung 7: Stärken und Schwächen bzgl. Öffentlicher Verkehr (Planersocietät/WVI GmbH)



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:  
82-2582

Datum:  
28.03.2022

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

## Kfz-Verkehr










-  gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz
-  gute Erreichbarkeit der Innenstadt und des Hauptbahnhofs
-  überwiegend flüssiger Verkehrsablauf und nur wenig Staus und Überlastungen
-  Wirtschaftsverkehr kann weitgehend konfliktfrei und schnell über das Hauptstraßennetz gebündelt alle größeren Gewerbestandorte erreichen
-  hohe Verkehrsmengen auf einigen Hauptverkehrsstraßen, auch in der Kernstadt, damit sinkende Verkehrsqualität
-  hohe Belastungen durch Verkehrsbündelung im Bereich der Brücken
-  überhöhte wahrgenommene Geschwindigkeiten
-  wachsender Lieferverkehr ist v. a. in der Innenstadt kritisch zu betrachten
-  benannte Konflikte in der Fußgängerzone mit dem vorhandenen Kfz-Verkehr

Abbildung 8: Stärken und Schwächen bzgl. Kfz-Verkehr (Planersocietät/WVI GmbH)

## Ruhender Verkehr






-  in zentralen Bereichen sind die Stellplätze bewirtschaftet
-  zwei Parkhäuser sind in städtischer Hand, langfristige Auslastungszahlen sind vorhanden
-  eine Erhöhung der Preisstrukturen des Bewohnerparkens ist vorgesehen
-  fehlende Datengrundlage fürs Monitoring der Auslastung der Parkstände. Bestehende Möglichkeiten werden noch nicht genutzt.
-  ganzheitliche Strategie zum Parken als Stellschraube nicht erkennbar.

Abbildung 9: Stärken und Schwächen bzgl. Ruhender Verkehr (Planersocietät/WVI GmbH)

## Verkehr und Umwelt




-  viele Maßnahmen zur Lärminderung geplant (Stand 2009)
-  hohe Lärmbelastung im Straßenverkehr (Stand 2009)
-  keine aktuellen Daten zur Lärmbelastung

Abbildung 10: Stärken und Schwächen bzgl. Verkehr und Umwelt (Planersocietät/WVI GmbH)

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:  
82-2582

Datum:  
28.03.2022

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

## Regionaler Kontext







	mit Kfz gut in die Region eingebunden
	Öffentlicher Verkehr auf den Verbindungen zu den umliegenden Mittelzentren konkurrenzfähig mit Kfz
	Öffentlicher Verkehr im Fernverkehr sehr gut eingebunden (Teils zwei Qualitätsstufen besser als Kfz-Verkehr)
	Verbesserungen im Radverkehr in Planung
	Öffentlicher Verkehr an angrenzende Kommunen meist nicht konkurrenzfähig mit Kfz
	schlechte regionale Einbindung des Radverkehrs

Abbildung 11: Stärken und Schwächen bzgl. des Regionalen Kontexts (Planersocietät/WVI GmbH)

## Straßenräume und städtebauliche Wechselwirkungen





	Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen und auf (vielen) Ortsdurchfahrten
	überwiegend Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen vorhanden
	wenig Aufenthaltsqualität entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen (oft autoaffine Gestaltung, nur schmale Seitenräume für Fuß- & Radverkehr)
	noch wenig Anpassung an den Klimawandel (hohe Versiegelung, wenig Begrünung)

Abbildung 12: Stärken und Schwächen bzgl. Straßenräumen und städtebaulichen Wechselwirkungen (Planersocietät/WVI GmbH)

## Mobilitätsmanagement, Kommunikation und Verkehrsmanagement




	Ansätze im Mobilitätsmanagement über die Stadtgrenzen hinaus
	vielseitige und nutzerspezifische Beteiligungs- und Informationsangebote
	Lichtsignalanlagen sind nur sporadisch an den Verkehrsrechner angebunden

Abbildung 13: Stärken und Schwächen bzgl. Mobilitätsmanagement, Kommunikation und Verkehrsmanagement (Planersocietät/WVI GmbH)

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:  
82-2582

Datum:  
28.03.2022

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

## Sharing-Angebote





-  Bündelung der Sharing-Angebote an Mobilitätsstationen
-  bis 2030 ambitionierter Ausbau der Mobilitätsstationen
-  gute Bikesharing Infrastruktur
-  Verhältnismäßig kleiner Carsharing-Fuhrpark

Abbildung 14: Stärken und Schwächen bzgl. Sharing-Angeboten (Planersocietät/WVI GmbH)

## Antriebsformen





-  Wachstum batterie-elektrisch oder mit Hybrid-Antrieb betriebener Fahrzeuge ist überproportional hoch
-  vergleichsweise hoher Anteil an Schnellladesäulen
-  Innovationsbereitschaft im Bereich ÖPNV
-  E-Ladeinfrastruktur für Kfz befindet sich aktuell auf geringem Niveau

Abbildung 15: Stärken und Schwächen bzgl. Antriebsformen (Planersocietät/WVI GmbH)

## Verkehrssicherheit






-  zuletzt rückläufige Entwicklung der Zahl schwer verletzter Personen
-  kontinuierlicher Rückgang von Unfällen mit Radfahrenden und zu Fuß Gehenden
-  hohe Unfallbeteiligung bei Kindern und älteren Personen
-  weiterhin hohe Unfallbeteiligung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden
-  mehrere Drei-Jahres-Unfallhäufungsstellen, die noch nicht behoben sind

Abbildung 16: Stärken und Schwächen bzgl. Verkehrssicherheit (Planersocietät/WVI GmbH)

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Sigloch, Mareike	Tel. Nr.: 82-2582	Datum: 28.03.2022
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

## 2.3 Beteiligungsformate zur Phase II „Analyse“

In der zweiten Phase des Masterplans wurden die Offenburger\*innen sowie die lokalen und regionalen Schlüsselakteure aus dem Bereich Verkehr und Mobilität durch verschiedene Beteiligungsformate in die Erstellung der Analyse eingebunden. Diese Formate werden im Folgenden aufgelistet. Im Zwischenbericht ist eine Zusammenfassung der Beteiligungsformate enthalten. Ausführliche Dokumentationen zu den Bürgerbeteiligungsformaten sind im Ergebnis- und Downloadbereich auf [mitmachen.offenburg.de/masterplanverkehr](https://mitmachen.offenburg.de/masterplanverkehr) einzusehen.

### 2.3.1 Online-Beteiligung

Vom 12.07. bis 01.08.2021 konnten Bürger\*innen auf dem städtischen Beteiligungsportal Hinweise, Ideen und Erfahrungen aus ihrem Verkehrsalltag bzgl. Stärken und Mängeln auf einer Karte verorten. Auf die Eintragungen konnte wiederum mit Kommentaren und Bewertungen durch „Daumen-hoch“ bzw. „Daumen-runter“ reagiert werden. Für die Beiträge konnte eine der folgenden Kategorien ausgewählt werden: Bus & Bahn, Fußgänger, Kfz-Verkehr, Fahrrad sowie Allgemeines.

Insgesamt wurde 169 Beiträge verfasst. Auf diese Beiträge wurde mit 198 Kommentaren sowie mit 1.017 Bewertungen reagiert.

### 2.3.2 Lokale Foren

Am 14.07., 15.07. und 24.07.2021 fanden insgesamt sechs lokale Foren an verschiedenen Standorten in Offenburg statt. Dabei kamen Vertreter\*innen der Stadtverwaltung sowie der Ingenieurbüros mit Passanten ins Gespräch. Mittels Post-Its, Plakaten und Stadtplänen wurden Hinweise und Ideen aus der Stadtbevölkerung sowie von Besucher\*innen festgehalten.

Die Standorte wurden so gewählt, dass möglichst viele Personengruppen erreicht werden konnten. So wurde der Stand zur sogenannten aufsuchenden Beteiligung am Schulzentrum Nordwest, in den beiden Ortschaften Zunsweier und Rammersweier, am E-Center in der Weststadt, vor dem historischen Rathaus sowie in Albersbösch am Bürgerwaldsee aufgebaut.

Insgesamt konnten so über 300 Personen erreicht werden.

### 2.3.3 Bürgerforum

Am 10.11.2021 fand das erste Bürgerforum zum Masterplan Verkehr in der Oberreinhalle statt. 50 Teilnehmende wurden hier zum aktuellen Stand informiert. Anschließend wurde in zwei Runden und vier Kleingruppen über den Verkehr in Offenburg diskutiert. Anschließend wurden im Plenum die Ergebnisse zusammengefasst und ergänzt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Sigloch, Mareike	Tel. Nr.: 82-2582	Datum: 28.03.2022
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

## 2.3.4 Masterplan-Beirat

Die zweite und dritte Sitzung des Masterplan-Beirats fanden zur Analysephase des Masterplans statt. Der Projektbeirat besteht aus 19 Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinderatsfraktionen, von Interessensvertretungen der Offenburger Stadtgesellschaft sowie von lokalen und regionalen Schlüsselakteuren aus dem Themenfeld Verkehr und Mobilität.

In der zweiten Sitzung des Masterplan-Beirats am 06.10.2021 wurde ein erster Entwurf von fünf zentralen Indikatoren diskutiert. Nach einer Weiterentwicklung der fünf Indikatoren wurden diese in der dritten Sitzung am 24.01.2022 erneut vorgestellt und besprochen. Anschließend wurden sie mit einvernehmlicher Zustimmung ohne Gegenrede vom Masterplan-Beirat dem Verkehrsausschuss und dem Gemeinderat zur Beschlussfassung empfohlen.

## 2.4 Zielindikatoren

Die Zielindikatoren legen die Anspruchsniveaus der Ziele fest und dienen bei der Maßnahmendiskussion als Hilfsmittel zur Bewertung. Neben den quantifizierbaren Zielen gibt es auch qualitative Ziele. Diese sind bei der Maßnahmendiskussion ebenso relevant und gehen mit einer qualitativen Beschreibung in die Bewertung ein. Mit den Zielindikatoren wurde das Zielkonzept erweitert und rückgekoppelt.

Gemeinsam mit dem Masterplan-Beirat (siehe 2.3.4) wurden fünf zentrale Indikatoren erarbeitet. Diese leiten sich aus der Analyse, z.T. zudem aus den Zielen des Landes Baden-Württemberg ab. Die Indikatoren sollen gut greifbare Bewertungsfaktoren bei der Maßnahmendiskussion sein. Darüber hinaus werden sie in der mehrjährigen Umsetzungsphase des Masterplan Verkehr OG 2035 zur Kontrolle der Zielerreichung herangezogen werden. Somit werden sie eine zentrale Rolle beim notwendigen Monitoring und der Evaluation des Gesamtkonzepts genauso wie bei der Bewertung von Einzelmaßnahmen spielen. Folgende Indikatoren werden vorgeschlagen:

- Indikator 1 – Selbstaktive Mobilität:  
Bis 2030 werden 55 % der Wege der Offenburger Bevölkerung selbstaktiv zurückgelegt an. Für 2035 strebt die Stadt 60 % an (30 % Fußverkehr, 30 % Radverkehr). (Stand 2018: Fußverkehr 22 %, Radverkehr 22 %).
- Indikator 2 – Öffentlicher Verkehr:  
Der ÖV wird zukünftig eine attraktive Alternative zum individuellen Kfz-Verkehr darstellen. Die Fahrgastzahl im Offenburger Busverkehr hat sich bis 2030 verdoppelt (Stand 2019: ca. 7.500 Fahrten/Tag in den Stadtbuslinien und ca. 2.900 Fahrten/Tag in den Regionalbussen) was dazu beiträgt, dass 2035 der ÖV-Anteil am Verkehrsaufkommen aller Wege bei 15 % liegt (Stand 2018: ÖV 7 %).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

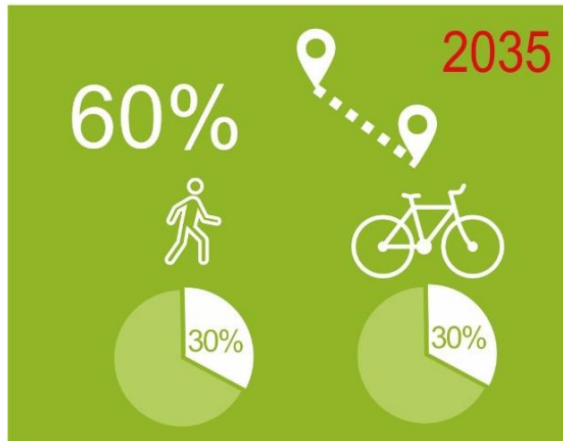
Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:  
82-2582

Datum:  
28.03.2022

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035



## 60% SELBSTAKTIVE MOBILITÄT

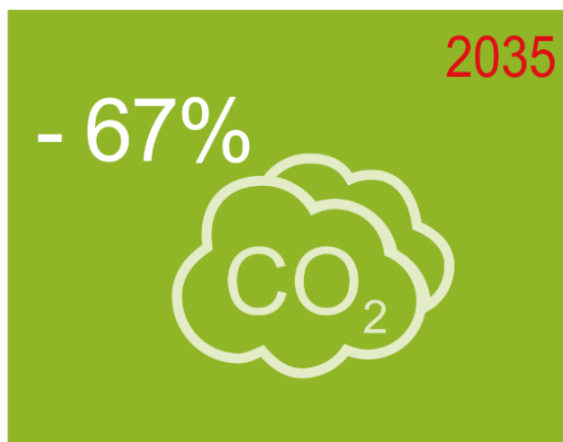
Abbildung 17: Indikator 1 (Planersocietät)



## FAHRGASTZAHL VERDOPPELN UND 15% ÖV-ANTEIL

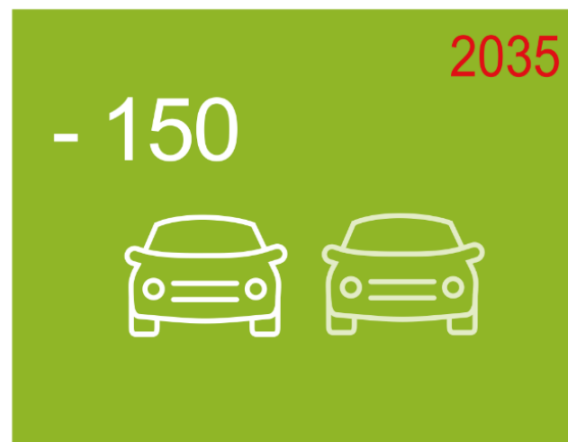
Abbildung 18: Indikator 2 (Planersocietät)

- Indikator 3 – CO<sub>2</sub>-Emissionen:  
Bis zum Jahr 2030 werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen um mindestens 40 % gegenüber dem Stand 2019/2021 (100,8 Tsd. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente/a im Gebiet der Stadt Offenburg ohne Autobahn) gesenkt, bis 2035 um mindestens 67 %.
- Indikator 4 – Pkw-Dichte:  
Aktuell sind in Offenburg ca. 600 Pkw pro 1.000 Einwohnenden zugelassen. Im Jahr 2030 sind es nur noch 500 Pkw und im Jahr 2035 nur noch 450 Pkw pro 1.000 Einwohnenden.



## 67% WENIGER CO<sub>2</sub>-EMISSION IM VERKEHR

Abbildung 19: Indikator 3 (Planersocietät)



## 450 PKW PRO 1.000 EW

Abbildung 20: Indikator 4 (Planersocietät)

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

064/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:  
82-2582

Datum:  
28.03.2022

Betreff: Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

- Indikator 5 – Verkehrssicherheit:  
Im Rahmen der Vision Zero soll die Zahl der Verkehrstoten auf null reduziert werden. Die Anzahl der Leichtverletzten (Jahresmittel 2016 bis 2020: 294) und Schwerverletzten (Jahresmittel 2016 bis 2020: 52) soll sich in Offenburg bis 2030 jeweils um 50 % und bis 2035 um 75 % reduzieren.



**KEINE VERKEHRSTOTEN  
UND 75% WENIGER LEICHT-  
UND SCHWERVERLETZTE**

Abbildung 21: Indikator 5 (Planersocietät)

### 3. Ausblick

Mit Fertigstellung dieses Zwischenberichts ist die zweite der fünf Phasen des Masterplan Verkehr OG 2035 abgeschlossen. In der kommenden Phase III des Masterplan Verkehr werden Maßnahmen und Szenarien entwickelt. Hierzu wird es, wie schon in den Phasen I und II des Masterplan Verkehr, Beteiligungsmöglichkeiten geben. So wird der Gemeinderat u.a. durch eine weitere Gemeinderatsklausur eingebunden und der Masterplan-Beirat durch weitere prozessbegleitende Sitzungen.

Auch die Bürger\*innen Offenburgs haben in den Phasen III und IV erneut die Möglichkeit, sich bspw. vor Ort bei lokalen Foren im Stadtgebiet, bei einem weiteren gesamtstädtischen Bürgerforum und digital bei einer Onlinebeteiligung unter [mitmachen.offenburg.de/masterplanverkehr](https://mitmachen.offenburg.de/masterplanverkehr) am Prozess zu beteiligen.

Die Phasen III und IV werden das Kalenderjahr 2022 prägen, sodass der Masterplan Verkehr OG 2035 voraussichtlich zum Jahreswechsel 2022/23 fertig gestellt wird.