



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

| 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:

26.01.2023

1. Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

| 2. Beratungsfolge: | Sitzungstermin | Öffentlichkeitsstatus |
|----------------------|----------------|-----------------------|
| 1. Verkehrsausschuss | 15.03.2023 | öffentlich |

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
(K11620002001 850.000,00 €)

850.000 €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 850.000 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

200.000 €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 650.000 €

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.

023/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

1. Der Verkehrsausschuss nimmt die Ergebnisse der Szenarien „Neue Mobilität“ „Stadtraum und Steuerung“ zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss nimmt die Ergebnisse zur Nordquerung zur Kenntnis.
3. Der Verkehrsausschuss empfiehlt ein viertes Szenario („Klimaschutzszenario“) zu berechnen, in dem die beiden Szenarien „Neue Mobilität“ und „Stadtraum und Steuerung“ sowie das dritte Szenario „Ganzheitlicher Umweltverbund“ miteinander kombiniert werden.
Die Nordquerung wurde bereits als Planfall berechnet und wird zunächst nicht in das Klimaschutzszenario aufgenommen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht 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 CO₂-Emissionen um 60 % bis 2050 (Bezugsjahr 1990) zum Ziel.“

1. Zusammenfassung

Der Masterplan Verkehr OG 2035 wird als Klimamobilitätsplan entwickelt. Eine zentrale Anforderung ist dabei, mit den enthaltenen Maßnahmen eine CO₂-Einsparung von 67 % bis zum Jahr 2035 zu erreichen.

Aktuell wurden zwei Szenarien, die verschiedene Maßnahmenpakete enthalten, mit dem Verkehrsmodell berechnet. Ein drittes befindet sich aktuell in Bearbeitung.

Mit den ersten beiden Szenarien wird die Zielmarke der 67 % CO₂-Einsparung nicht erreicht. Dies ist auch für das dritte Szenario zu erwarten. Daher wird nun ein viertes Szenario („Klimaschutz-Szenario“) berechnet, das alle drei bisherigen Szenarien miteinander kombiniert.

Die Maßnahme „Nordquerung“ wurde als separater Planfall berechnet. Die Nordquerung würde zu einer CO₂-Steigerung von 1,2 % führen.

Die PopUp Maßnahmen, die im Sommer 2022 im Rahmen des Masterplan Verkehr stattfanden, wurden nun ausgewertet und in der Vorlage zusammengefasst dargestellt.

2. Einleitung

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

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

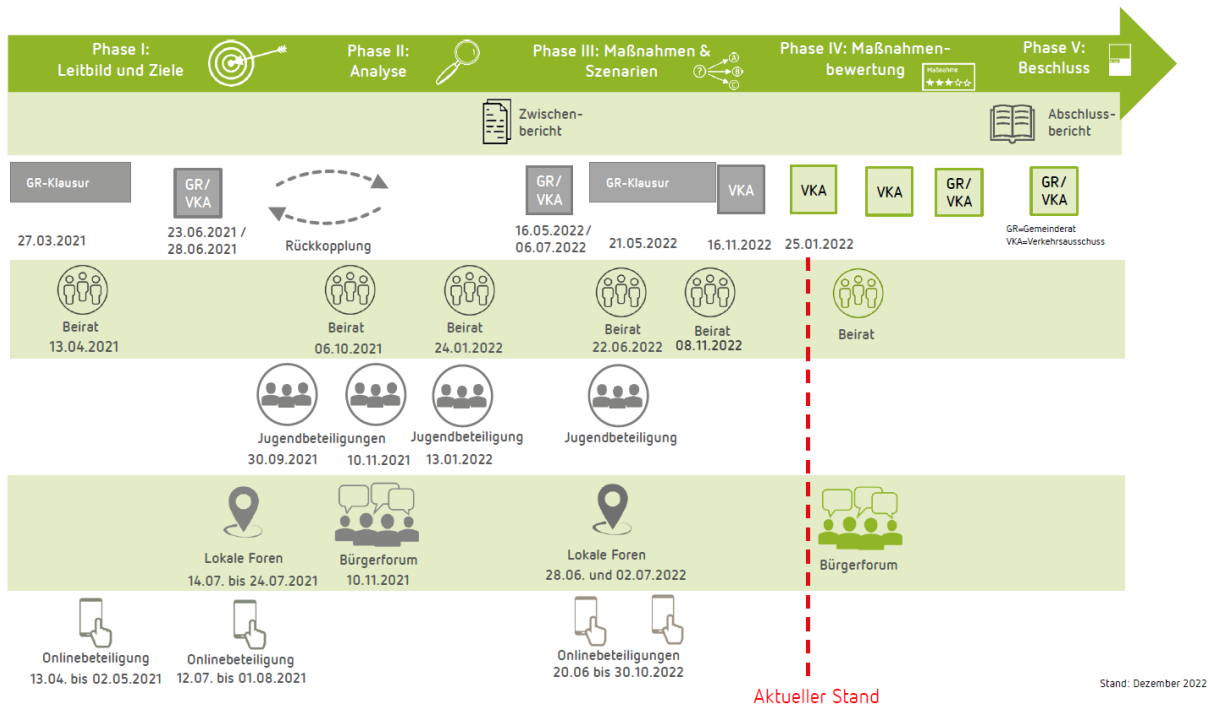


Abbildung 1: Prozessablauf des Masterplan Verkehr OG 2035 (Quelle: Planersocietät)

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 Maßnahmen eine Reduktion der CO₂-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 %.

Mit der Drucksache 064/22 nahm der Gemeinderat den Zwischenbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035 inklusive Analyse zur Kenntnis. Darüber hinaus stimmte er dem Zielkonzept und den Zielindikatoren zu. Zielkonzept und Zielindikatoren werden mit der Analyse dem weiteren Planungsprozess zugrunde gelegt.

Im November 2022 wurden dem Verkehrsausschuss in einem mündlichen Bericht die Ergebnisse des Prognose-Nullfalls vorgestellt. Im Prognose-Nullfall sind alle bereits beschlossenen Maßnahmen und absehbare externe Entwicklungen (z. B. Elektromobilität) enthalten. Die Szenarien des Masterplan Verkehr bauen auf dem Prognose-Nullfall auf.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:

82-2582

Datum:

26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

3. Szenarien

In der dritten Phase „Maßnahmen und Szenarien“ werden aktuell drei verkehrspolitische Szenarien mit dem Verkehrsmodell berechnet und damit die Wirksamkeit der enthaltenen Maßnahmen analysiert.

Jedes Szenario baut auf dem Prognose-Nullfall auf und beinhaltet ein zusätzliches Maßnahmenpaket. Die Maßnahmenpakete bestehen aus jeweils den gleichen Basis-Maßnahmen sowie aus jeweils unterschiedlichen Gamechanger-Maßnahmen (siehe Abbildung 2). Basis-Maßnahmen sind die Maßnahmen, die mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit umgesetzt werden und eine allgemeine Zustimmung erhalten. Gamechanger sind Maßnahmen, die voraussichtlich besonders viel CO₂ einsparen und die auf mehrere Ziele hinwirken.

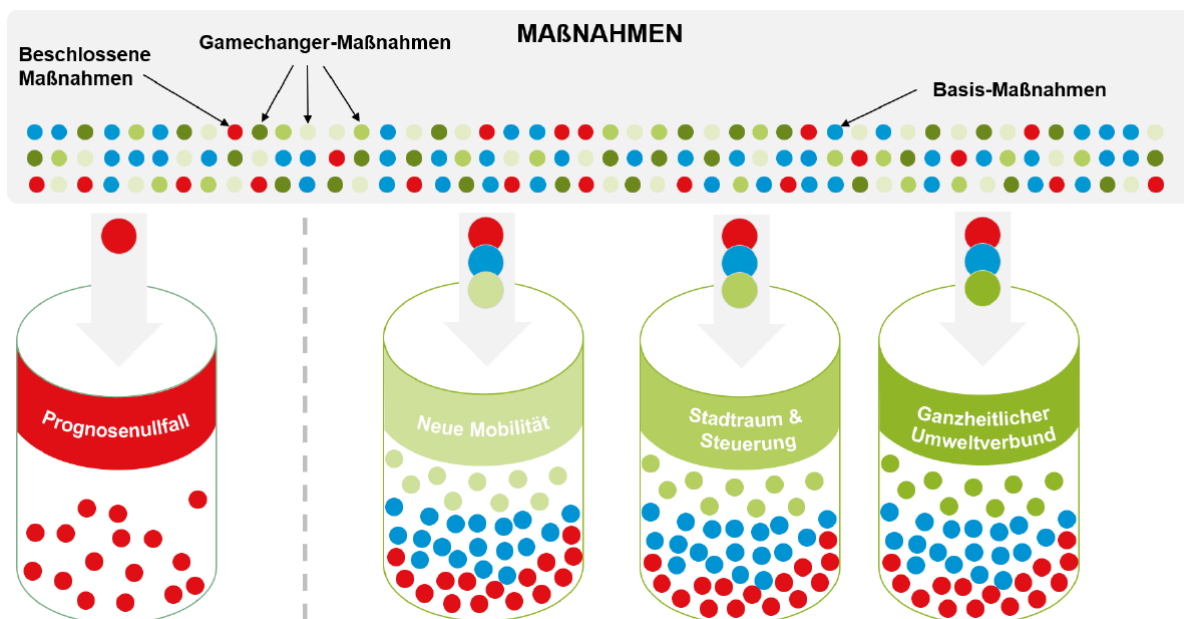


Abbildung 2: Struktur der Maßnahmenpakete (Quelle: Planersocietät)

Die Maßnahmenpakete wurden in der Gemeinderatsklausur am 21.05.2022 den Stadträt*innen vorgestellt und diskutiert. Außerdem wurden diese in vier lokalen Foren am 28.06.2022 und 02.07.2022 sowie bei einer Online-Beteiligung vom 24.06.2022 bis 17.07.2022 der Bürgerschaft vorgestellt, von ihr bewertet und diskutiert. Anschließend wurde die Maßnahmengestaltung überarbeitet und verfeinert.

Die Maßnahme „Nordquerung“ bildet einen Sonderfall. Diese wäre eine weitere Bahnquerung auf Höhe der Englerstraße, rund 1,3 km nördlich der Unionbrücke, die die Unionbrücke entlasten könnte. Ein möglicher Bau der Nordquerung steht im engen Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung und -entlastung des Bahnhofsquartiers.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:

82-2582

Datum:

26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

Zielsetzung mit dem Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof ist es, die Qualität des öffentlichen Raumes rund um den Bahnhof zu stärken, unter anderem indem der Kfz-Verkehr, der nicht zum Bahnhof muss, andere Querungsmöglichkeiten als alleine die Unionbrücke, angeboten bekommt. Gleichzeitig ist jedoch auch zu beachten, dass die Nordquerung durch neue Routen den Kfz-Verkehr attraktiver macht und somit auch neue Kfz-Fahrten induziert werden.

Um ihre Wirkungen unabhängig von anderen Maßnahmen analysieren zu können, wurde für sie ein separater Planfall berechnet.

Anhand der Szenarien können mit dem Verkehrsmodell Berechnungen, z. B. zur CO₂-Einsparung durchgeführt werden. So kann abgeschätzt und geprüft werden, inwiefern mit den Maßnahmen die gesetzten Ziele erreicht werden können. Neben mit dem Modell messbaren Zielindikatoren gibt es aber auch Ziele, die nicht berechnet werden können. Diese fließen jedoch ebenso in die Bewertung ein; für diese wird eine Abschätzung getroffen.

Diese Vorlage beschränkt sich auf die Darstellung der Ergebnisse bzgl. CO₂-Einsparungen und Änderungen beim Verkehrsaufkommen sowie beim Modal Split. Es werden jedoch im weiteren Prozess auch die anderen Zielindikatoren ermittelt.

4. Ergebnisse

4.1 Szenario „Neue Mobilität“

Das Szenario „Neue Mobilität“ besteht, neben den Maßnahmen aus dem Prognose-Nullfall und den Basis-Maßnahmen aus folgenden Gamechangern:

| Handlungsfeld | Gamechanger-Maßnahme | Anm. |
|---|---|--------|
| Neue Mobilitätsformen und Antriebsarten | Carsharing bedarfsorientiert ausbauen | a), b) |
| | Bikesharing-Angebot optimieren | a), b) |
| Öffentlicher Verkehr | On-Demand-Verkehr in Stadtteilen einrichten | d) |
| | Autonome Fahrzeuge im ÖPNV einsetzen | c) |
| Verkehrs- und Mobilitätsmanagement | Umfangreiche Verkehrsdatenerfassung | c) |
| | Intelligente Verkehrsführung und –steuerung | b) |
| | Entwicklung eines Mobilitätsdashboards | c) |
| | Mobility-as-a-Service (MaaS) fördern | b) |

a) Maßnahme bereits abgeschwächt als Basis-Maßnahme berücksichtigt

b) Maßnahme nur indirekt mit dem Verkehrsmodell abbildbar

c) Maßnahme nicht direkt mit dem Verkehrsmodell abbildbar

d) Maßnahme direkt mit dem Verkehrsmodell abbildbar

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:

82-2582

Datum:

26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

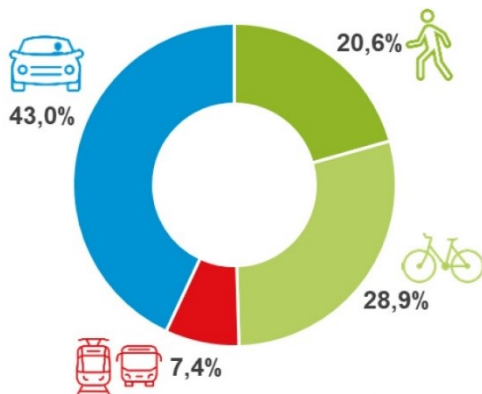
Verkehrsaufkommen der Offenburger*innen im gesamten Modellraum

Mit dem Szenario „Neue Mobilität“ verändert sich das Verkehrsaufkommen (Fahrten pro Tag) der Offenburger Bevölkerung wie folgt gegenüber dem Prognose-Nullfall:

- Beim Radverkehr: Zunahme um 19.700 Fahrten
- Beim Öffentlichen Verkehr (ÖV): Zunahme um 3.500 Fahrten
- Beim Motorisierten Individualverkehr (MIV): Abnahme um 25.100 Fahrten

Der Modal Split der Offenburger*innen ändert sich gegenüber dem Prognose-Nullfall wie in Abbildung 3 dargestellt.

Modal Split der Offenburger*innen



Zum Vergleich:
Prognose Nullfall 2035

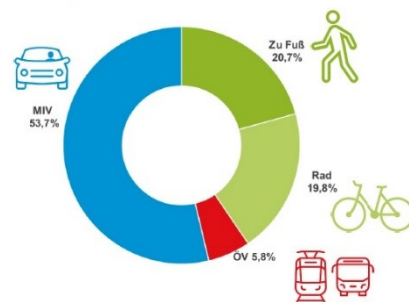


Abbildung 3: Modal Split der Offenburger*innen des Szenarios „Neue Mobilität“ (Quelle: Planersocietät/WVI GmbH)

Verkehrsaufkommen aller Personen bezogen auf die Offenburger Gemarkung

Das Verkehrsaufkommen bzgl. des Binnen-, Quell- und Zielverkehrs aller Personen (nicht nur der Offenburger*innen) bezogen auf die Offenburger Gemarkung ändert sich wie in Abbildung 4 dargestellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

Binnen-, Quell- und Zielverkehr Offenburg (alle Fahrten)

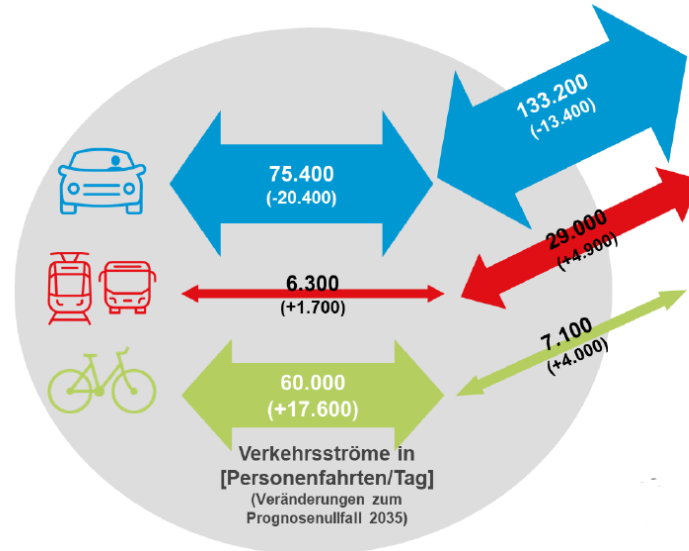


Abbildung 4: Verkehrsströme des Szenarios „Neue Mobilität“ (Quelle: Planersocietät/WVI GmbH)

CO₂-Einsparungen

Insgesamt ergeben sich für das Szenario „Neue Mobilität“ CO₂-Einsparungen (Treibhausgas-Emissionen, THG-Emissionen) in Höhe von 42 % (siehe Abbildung 5).

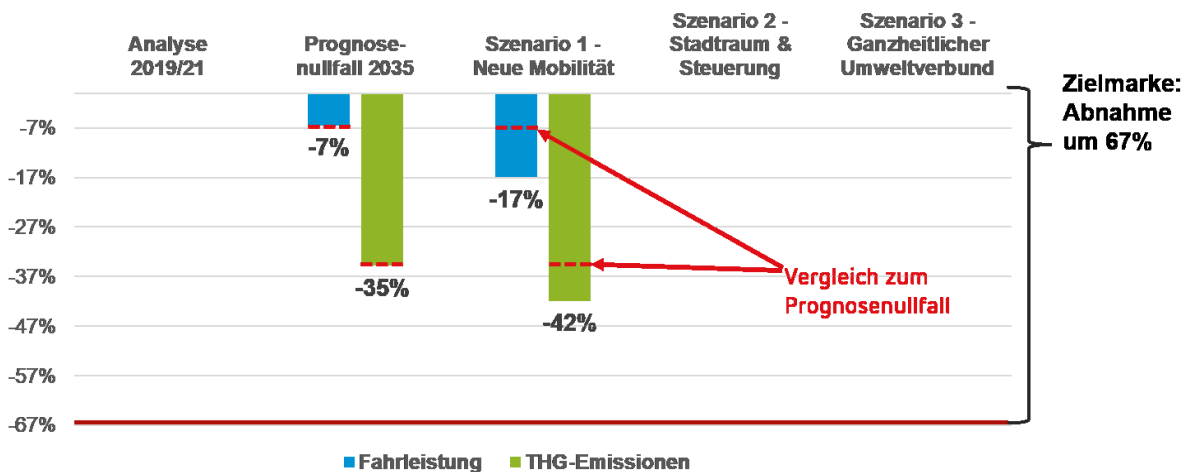


Abbildung 5: Einsparungen bzgl. Fahrleistungen und THG-Emissionen des Szenarios „Neue Mobilität“ (Quelle: Planersocietät/WVI GmbH)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:

82-2582

Datum:

26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

4.2 Szenario „Stadtraum und Steuerung“

Das Szenario „Stadtraum und Steuerung“ besteht, neben den Maßnahmen aus dem Prognose-Nullfall und den Basis-Maßnahmen aus folgenden Gamechangern:

| Handlungsfeld | Gamechanger-Maßnahme | Anm. |
|-------------------------------------|--|--------|
| Kfz-Verkehr Öffentlicher Verkehr | Entwicklung eines Geschwindigkeitsnetzes | a), d) |
| | Weiterentwicklung einer Umweltzone zur Ultra-Low-Emission-Zone | d) |
| | Sicherstellung und Ausweitung der autoarmen/-freien Innenstadt | a), d) |
| | Einrichtung autoarmer bzw. autofreier Quartiere | a), d) |
| Ruhender Verkehr | Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts | a), d) |
| | Ausweitung des Bewohnerparkens | a), d) |
| | Verlagerung und Umnutzung von Parkraum | a), b) |
| | Anpassung Stellplatzsatzung | a), b) |
| Wirtschaftsverkehr | City-Logistik-Konzept | b) |

a) Maßnahme bereits abgeschwächt als Basis-Maßnahme berücksichtigt

b) Maßnahme nur indirekt mit dem Verkehrsmodell abbildbar

c) Maßnahme nicht direkt mit dem Verkehrsmodell abbildbar

d) Maßnahme direkt mit dem Verkehrsmodell abbildbar

Verkehrsaufkommen der Offenburger*innen im gesamten Modellraum

Mit dem Szenario „Stadtraum & Steuerung“ verändert sich das Verkehrsaufkommen (Fahrten pro Tag) der Offenburger Bevölkerung wie folgt gegenüber dem Prognose-Nullfall:

- Beim Radverkehr: Zunahme um 29.300 Fahrten
- Beim ÖV: Zunahme um 4.800 Fahrten
- Beim MIV: Abnahme um 41.900 Fahrten

Der Modal Split der Offenburger*innen ändert sich gegenüber dem Prognose-Nullfall wie in Abbildung 6 dargestellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

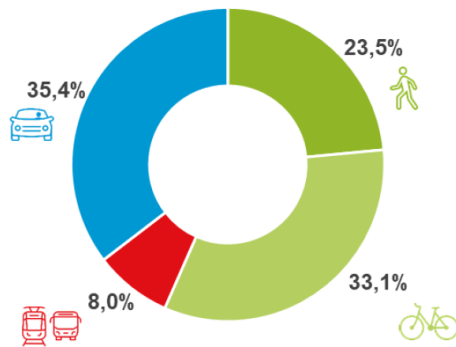
Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

Modal Split der Offenburger*innen



Zum Vergleich:
Prognosenullfall 2035

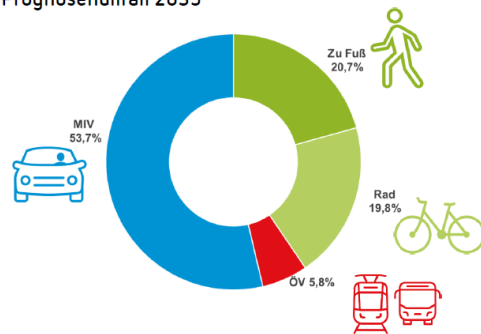


Abbildung 6: Modal Split der Offenburger*innen des Szenario „Stadtraum & Steuerung“ (Quelle: Planersocietät/WVI GmbH)

Verkehrsaufkommen aller Personen bezogen auf die Offenburger Gemarkung

Das Verkehrsaufkommen bzgl. des Binnen-, Quell- und Zielverkehrs aller Personen (nicht nur der Offenburger*innen) bezogen auf die Offenburger Gemarkung ändert sich wie in Abbildung 7 dargestellt.

Binnen-, Quell- und Zielverkehr Offenburg (alle Fahrten)

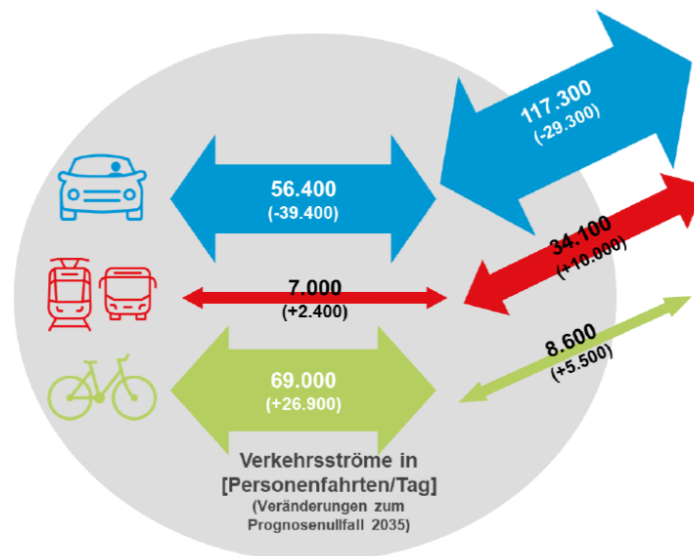


Abbildung 7: Verkehrsströme des Szenarios „Stadtraum & Steuerung“ (Quelle: Planersocietät/WVI GmbH)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:

82-2582

Datum:

26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

CO₂-Einsparungen

Insgesamt ergeben sich für das Szenario „Stadtraum & Steuerung“ CO₂-Einsparungen (THG-Emissionen) in Höhe von 48 % (siehe Abbildung 8).

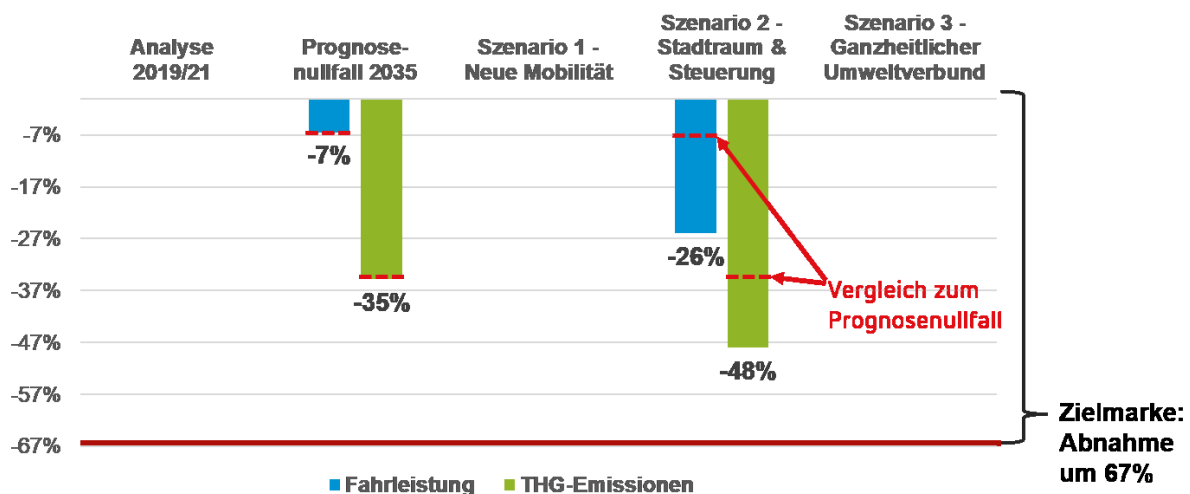


Abbildung 8: Einsparungen bzgl. Fahrleistungen und THG-Emissionen des Szenarios „Stadtraum und Steuerung“ (Quelle: Planersocietät/WVI GmbH)

4.3 Der Planfall „Nordquerung“

Der Planfall „Nordquerung“ besteht aus folgenden Bestandteilen:

- der Nordquerung selbst
- der geplanten Verlegung des ZOB nach Norden
- zusätzlichen begleitenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Bahnhofsquartier
- der Unterbindung des Durchgangsverkehrs am Bahnhof

Zielsetzung bei der Modellierung des Planfalls „Nordquerung“ ist es:

- die mit der Nordquerung verbundenen Verkehrsverlagerungen zu berechnen
- die mit der Nordquerung verbundenen Effekte auf die CO₂-Emissionen zu berechnen
- die mit der Unterbindung des Durchgangsverkehrs verbundenen Effekte für die Innenstadt und das Bahnhofsquartier zu ermitteln

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

Verkehrsmittelwahl

Die Wirkungen auf den Modal Split allein durch den Bau der Nordquerung sind marginal. Die Wirkungen im Modal Split im Planfall resultieren i. W. durch die Veränderungen im Bahnhofsquartier.

Die Verkehrsnachfrage (Wege pro Tag) der Offenburger*innen würde sich wie folgt ändern:

- Beim Fußverkehr: Zunahme um 400 Fahrten (0,9 %)
- Beim Radverkehr: Zunahme um 200 Fahrten (0,4 %)
- Beim ÖV: Abnahme um 100 Fahrten (- 0,8 %)
- Beim MIV: Abnahme um 500 Fahrten (- 0,4 %)

Bezogen auf den Ziel- und Quellverkehr der Innenstadt bewirken die Maßnahmen eine leichte Verschiebung hin zu einer verstärkten Nutzung für Fußverkehr (2,7 %) und Radverkehr (0,9 %) sowie eine Abnahme für den MIV (Pkw-Verkehr, - 2,7 %). Insgesamt bleibt die Innenstadt sehr gut erreichbar, die Nachfrage sinkt nur sehr gering um 230 Fahrten und Wege pro Tag.

Verkehrsverlagerungen

Die Nordquerung erfährt Belastungen von 15.800 Kfz pro Tag und bündelt Verkehr aus den umliegenden Stadtbereichen, insbesondere aus dem Bereich um das Klinikum und aus Rammersweier. Die Verkehrsbelastungen auf den umliegenden Straßen steigen an, insbesondere auf Abschnitten der Moltkestraße, Englerstraße und Okenstraße, es werden aber auch zahlreiche Strecken entlastet (siehe Abbildung 9).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

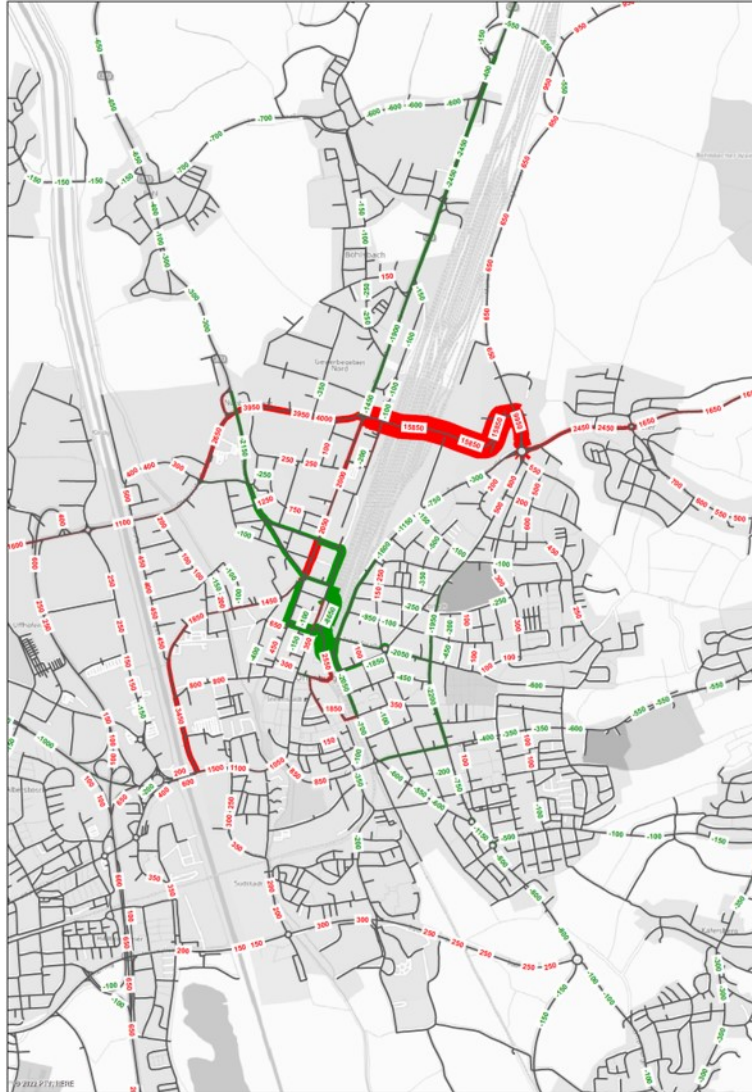


Abbildung 9: Verkehrszu- bzw. abnahmen durch die Nordquerung (Quelle: WVI GmbH)

Die Maßnahmen im Bahnhofsquartier führen zu einer deutlichen Entlastung vom Durchgangsverkehr. Dabei zeigen sich auch Abnahmen auf den zufließenden Strecken wie Straßburger Straße und Rheinstraße. Die Verlagerung auf umliegende Straßen für Teile des Ziel- und Quellverkehrs sowie als Umfahrung der Innenstadt bewirkt Zunahmen z. B. auf der Freiburger Straße.

Fahrleistungen

Die Fahrleistungen im Kfz-Verkehr steigen insgesamt im gesamten Stadtgebiet mit der Kombination Nordquerung und Verkehrsberuhigung Bahnhofsquartier leicht an.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

Die Nordquerung bewirkt für Relationen im nördlichen Stadtgebiet und für Orte im Umland zur Autobahn eher kürzere Wege. Damit ergeben sich geringe Abnahmen in den Fahrleistungen, die z. T. durch verlagerte Fahrten aus dem Umland wieder aufgefangen werden.

Die Maßnahmen im Bahnhofsquartier zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs führen durch die erforderlichen Umfahrungen zu geringen Zunahmen in der Fahrleistung insgesamt. Die Fahrleistung in der Innenstadt sinkt um 14 %.

CO₂-Emissionen

Neben den Fahrleistungsveränderungen ergeben sich weitere Effekte auf die CO₂-Emissionen aufgrund der veränderten Auslastungen der Strecken und damit veränderten ungünstigeren Fahrmodi.

Die CO₂-Emissionen steigen im Planfall mit Nordquerung und Innenstadtmaßnahmen im Vergleich zum Prognose-Nullfall um 1,2 % an.

5. Ergebnisse PopUp Maßnahmen

Im Rahmen des Masterplan Verkehr fanden im Sommer 2022 drei PopUp Maßnahmen statt:

- Bahnhofsvorplatz: 07.05. – 20.07.2022
- Tempo 30 auf drei Hauptverkehrsachsen: 21.07. – 20.10.2022
- Radweg Okenstraße: 16.08. – 28.10.2022

Ziel war es, gemeinsam mit der Bevölkerung neue Wege für die Mobilität in Offenburg auszuprobieren, neue Ideen und Diskussionen für die Maßnahmenentwicklung anzuregen sowie Erfahrungen zu sammeln.

Dazu wurden die Maßnahmen zum einen von einer Online-Öffentlichkeitsbeteiligung sowie durch verschiedene Messungen und Verkehrsbeobachtungen begleitet.

5.1 Online-Beteiligung

Die Teilnahme an den Online-Umfragen war außergewöhnlich hoch. Insgesamt haben über 1.300 Personen ihr Feedback zu den Maßnahmen eingereicht.

Zu beachten ist, dass es sich hierbei nicht um eine repräsentative Befragung handelt. Teilnehmen konnte jede Person, die sich zu den Maßnahmen äußern wollte. Die Ergebnisse sind daher als Stimmungsbild zu interpretieren, welches im Wesentlichen von direkt oder indirekt betroffenen Personen geprägt wird.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:

82-2582

Datum:

26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

Das zusammenfassendes Ergebnis der Online-Beteiligung ist in Abbildung 10 zu sehen. Kennzeichnend ist bei allen drei Maßnahmen, dass das Stimmungsbild besonders mit dem alltäglich meistgenutzten Verkehrsmittel zusammenhängt.

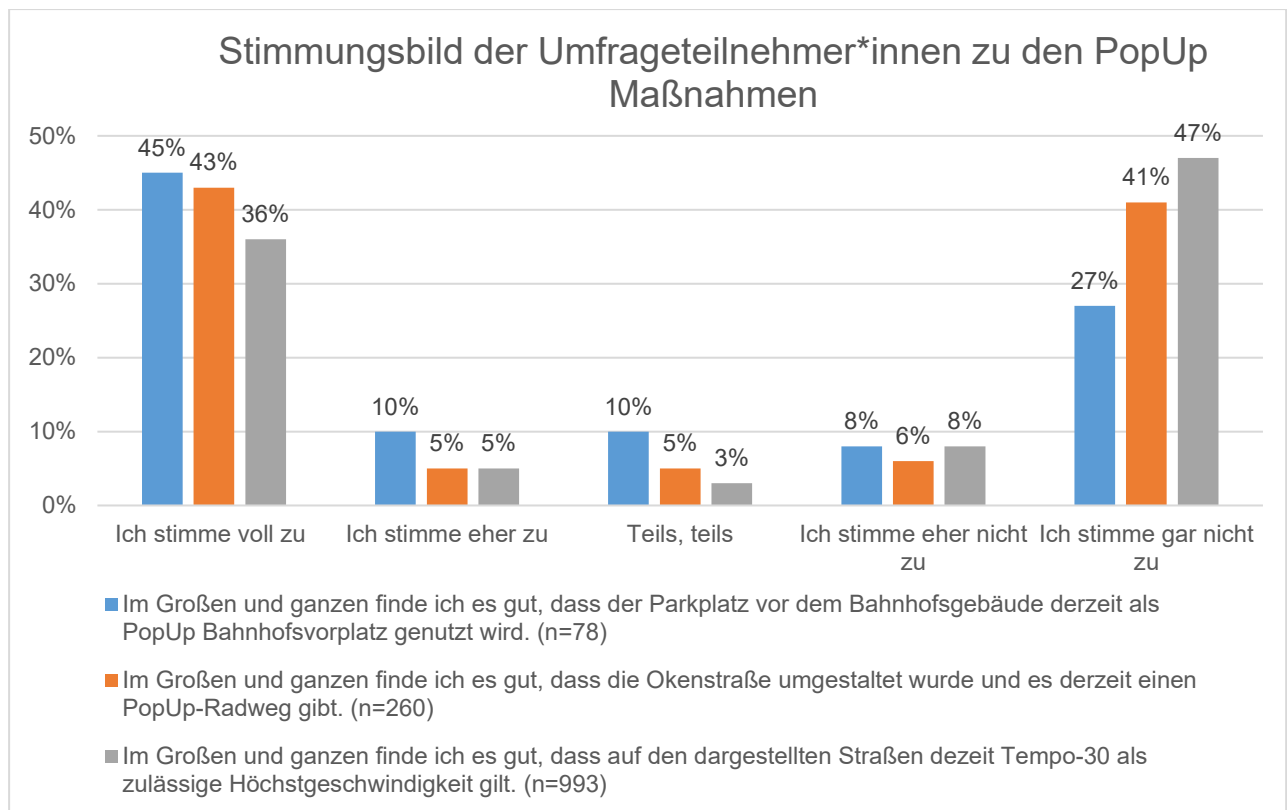


Abbildung 10: Stimmungsbild der Umfrageteilnehmer*innen zu den PopUp Maßnahmen

Die detaillierten Ergebnisse aller gestellten Fragen sind der Dokumentation zu den Online-Beteiligungen auf mitmachen.offenburg.de zu entnehmen.

5.2 Verkehrliche Auswertungen

Grundsätzlich sollten für fundierte Analysen Langzeitauswertungen gemacht werden. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung der PopUp Maßnahmen sind daher nur erste Beobachtungen zu machen. Ob die Beobachtungen (nur) mit den Maßnahmen zu begründen sind oder andere Effekte, wie z. B. die Baustelle am Freiburger Platz eingewirkt hat, kann nicht final geklärt werden.

Bei den Maßnahmen Radweg Okenstraße sowie Tempo 30 wurden Geschwindigkeitsmessungen sowie Auswertungen des Verkehrsflusses auf Basis des Dienstes zur Verkehrslage von Google-Maps durchgeführt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:

82-2582

Datum:

26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurde während der Maßnahmenlaufzeit in allen Maßnahmenbereichen im Durchschnitt eingehalten (siehe Tabelle 1) und dadurch mit durchschnittlich 5 km/h deutlich reduziert. Problematisch bleiben jedoch einzelne hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen, die sowohl während der Maßnahmen als auch danach zu beobachten sind.

| | Durchschnittsgeschwindigkeit während der Maßnahme [km/h] | Durchschnittsgeschwindigkeit nach der Maßnahme [km/h] |
|--------------------|--|---|
| Okenstraße | 28 | 33 |
| Grabenallee | 31 | 35 |
| Ortenberger Straße | 31 | 39 |
| Weingartenstraße | 30 | 34 |
| Wilhelmstraße | 30 | 32 |
| Zunsweyer | 30 | 35 |

Tabelle 1: Durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeiten während und nach den Maßnahmen

Der Verkehrsfluss hat sich in den meisten Maßnahmenbereichen nur leicht verschlechtert (Okenstr., Wilhelmstr., Knotenpunkt Ortenberger Str./ Weingartenstr./ Grabenallee/ Wilhelmstr.) oder sogar leicht verbessert (Ortenberger Str., Grabenallee, Weingartenstr.).

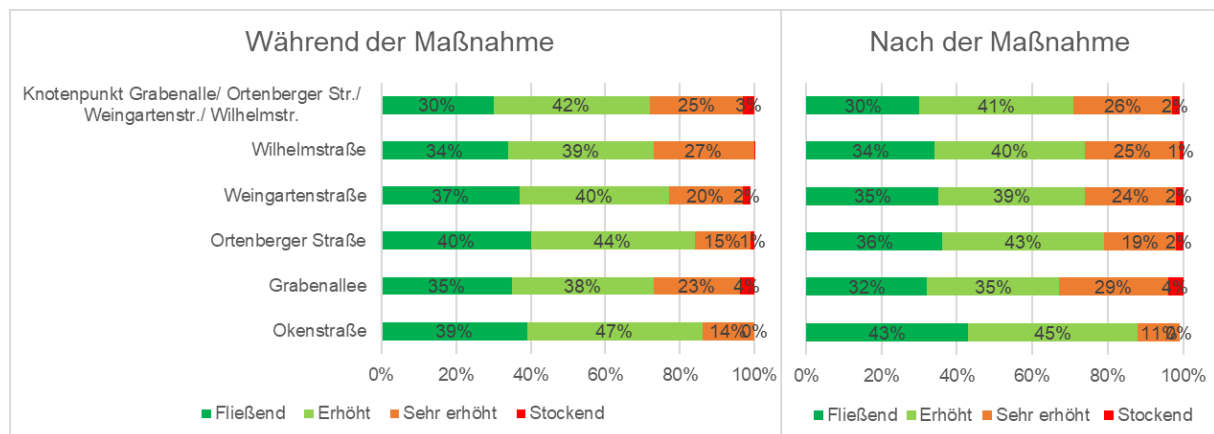


Abbildung 11: Auswertungen zum Verkehrsfluss während und nach den Maßnahmen

Das Kfz-Verkehrsaufkommen in der Okenstraße konnte trotz Reduzierung auf einer Spur abgewickelt werden.

Als Einschränkung der PopUp Maßnahmen in ihrer Eigenheit mit vergleichsweise kurzen Planungsphasen und einer zeitlichen Begrenzung ist zu sehen, dass die Eingliederung in das umgebende Verkehrsnetz nicht überall gegeben war. So waren beispielsweise am Freiburger Platz Nachbesserungen notwendig. Bei längerfristigen Maßnahmen sollte und wird daher mehr Aufwand für die Eingliederung in das Umfeld aufgebracht werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:

82-2582

Datum:

26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass gewünschte und zu erwartende Effekte (z. B. Geschwindigkeitsreduktion) nachgewiesen werden konnten. Die Maßnahmen konnten ohne Probleme bei der Verkehrsabwicklung durchgeführt werden. Die Maßnahmen haben jedoch auch gezeigt, dass noch längere Zeitspannen notwendig sind, damit das Verkehrsverhalten nachhaltig angepasst werden kann.

Die Beobachtungen haben den Grundsatz bestärkt, dass für die Verkehrswende und auch die geplanten Maßnahmen des Masterplans Mut zur Veränderung wichtig und auch möglich sind.

6. Fazit und weiteres Vorgehen

Die Maßnahmen haben in den beiden Szenarien „Neue Mobilität“ und „Stadtraum & Steuerung“ deutliche Wirkungen auf den Modal Split sowie die Verkehrsnachfrage gezeigt. Besonders durch die Parkraumbewirtschaftung und die Ausweitung des Bewohnerparkens wird eine CO₂-Reduktion erzielt. Jedoch kann mit keinem der beiden die Zielmarke von 67 % CO₂-Einsparungen erreicht werden (siehe Abbildung 10). Dies ist auch für das dritte Szenario „Ganzheitlicher Umweltverbund“ zu erwarten.

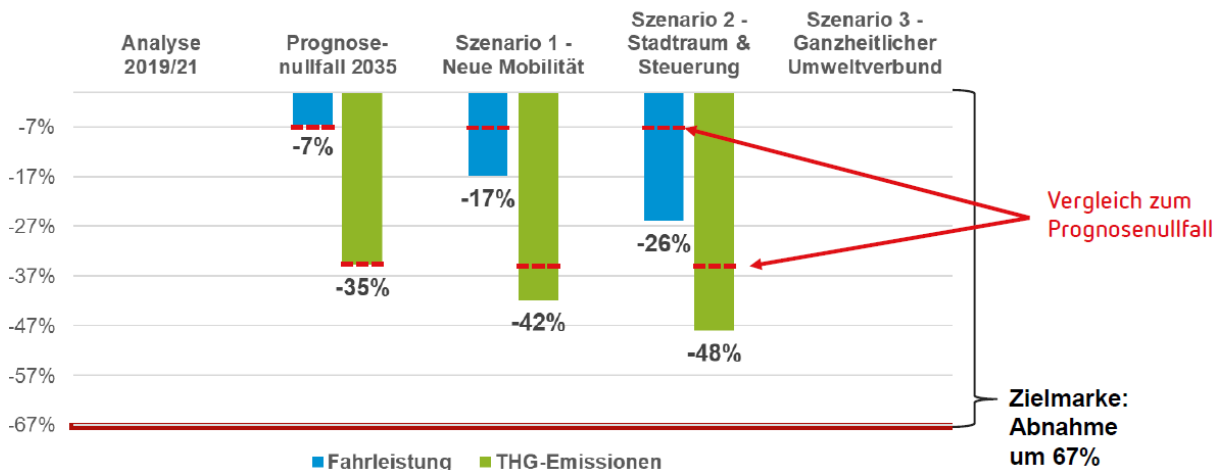


Abbildung 12: Einsparungen bzgl. Fahrleistungen und THG-Emissionen der Szenarien „Neue Mobilität“ sowie „Stadtraum und Steuerung“ (Quelle: Planersocietät/WVI GmbH)

Durch den Planfall „Nordquerung“ hingegen kommt es zu Steigerungen der CO₂-Emissionen. Gleichwohl bietet die Nordquerung Chancen, verkehrsberuhigende Maßnahmen und Entlastungen beim Durchgangsverkehr deutlich zu unterstützen.

Für den Masterplan wird ein viertes Szenario („Klimaschutz-Szenario“) erstellt, in das die Basis-Maßnahmen sowie die Gamechanger-Maßnahmen aus allen drei Szenarien einfließen. Die Nordquerung sowie die Unterbindung des Durchgangsverkehrs wurde als gesonderter Planfall mit den Effekten bei den CO₂-Emissionen und hin-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Sigloch, Mareike

Tel. Nr.:
82-2582

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Masterplan Verkehr OG 2035

sichtlich der verkehrlichen Wirkung ermittelt. Die Ergebnisse liegen vor und werden zunächst nicht in das „Klimaschutz-Szenario eingerechnet.

Mit dem vierten Szenario wird geprüft, ob sich durch die Kombination von Push-Maßnahmen (besonders im Szenario „Stadtraum & Steuerung“) und Pull-Maßnahmen (besonders im Szenario „Neue Mobilität“) die Effekte der einzelnen Maßnahmen noch verstärken.

Eine reine Addition der CO₂-Einsparungen ist nicht möglich, da die Wirkungen der Basis-Maßnahmen in allen drei Szenarien enthalten sind, Maßnahmen sich gegenseitig verstärken aber auch dämpfen können.

Reicht auch die Kombination aller bisher modellierten Maßnahmen nicht aus, um die 67 % CO₂-Einsparungen zu erreichen, müssen ggf. Maßnahmen verschärft oder bisher nicht enthaltene Maßnahmen hinzugezogen werden. In diesem Falle müsste der Auftragnehmer mit der Berechnung eines weiteren Szenarios beauftragt werden.