

## Bewerbung der Stadt Offenburg als „Fahrradfreundliche Kommune in Baden-Württemberg“ 2022

### Begründung und Hinweise der Prüfkommision zur Auszeichnung in Silber



#### Allgemeine Bewertung der Stadt Offenburg

Die Stadt Offenburg konnte im Rahmen der Landesauszeichnung zur Fahrradfreundlichen Kommune bereits zum dritten Mal unter Beweis stellen, dass sie die Radverkehrsförderung kontinuierlich und erfolgreich vorantreibt. Dies spiegelt sich u.a. in einem Radverkehrsanteil von 22 % am Gesamtverkehrsaufkommen wider. Einen Beitrag zu diesem Erfolg sieht die Prüfkommision u.a. darin, dass die Stadt für Radverkehrsthemen personell und finanziell sehr gut aufgestellt ist. Hier wurden 2017 noch deutliche Defizite gesehen. Positiv hervorzuheben ist insgesamt das konsequente Angehen der Hausaufgaben aus dem Zertifizierungsjahr 2017.

Im Ausbau des Radverkehrsnetzes zur Herrichtung der Infrastruktur gemäß Empfehlungen und Richtlinien besteht aus Sicht der Prüfkommision weiterhin dringlicher Handlungsbedarf.

Das Thema Fahrradparken geht Offenburg innovativ an. War das automatische Fahrradparkhaus lange vielbeachtetes Vorbild für andere Kommunen, folgt jetzt mit dem Radsafe ein weiteres innovatives Projekt. Auch sind nur noch wenige unzureichende Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet vorhanden, die es in Zukunft systematisch und vollständig auszutauschen gilt.

Im Handlungsfeld der Verkehrssicherheit ist die Stadt gut aufgestellt. Vertiefende Unfallanalysen helfen bei der Ableitung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Vorbildlich ist die jährliche Aktualisierung der Radschulwegpläne im Stadtgebiet.

Die Aktivitäten und Maßnahmen im Rahmen der gesellschaftlichen Teilhabe, bei Öffentlichkeitsarbeit und Service sowie im Radtourismus werden von der Prüfkommision gewürdigt und sollten weiter fortgeführt werden.

#### Bewertung nach den sieben Handlungsfeldern

##### A – Strukturen und Rahmenbedingungen

Offenburg hat sich 2018 an der SrV-Erhebung beteiligt und konnte eine geringfügige Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr verzeichnen. Damit bestätigt sich ein Radverkehrsanteil auf – im bundesweiten Vergleich – höherem Niveau. Positiv bewertet die Prüfkommision zudem die Absicht der Stadt, sich zukünftig regelmäßig an den SrV-Erhebungen zu beteiligen. Darüber hinaus werden seit fast 20 Jahren alle 2 bis 3 Jahre Radverkehrszählungen an 11 Referenzzählstellen durchgeführt, um für die Radverkehrsplanung eine belastbare Datenbasis zu haben. Auch dies hat die Prüfkommision positiv gewertet.

Kommunalpolitische Zielsetzungen wie die Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 30 % bis 2025 oder die Erreichung der Vision Zero bilden die Leitlinien der Radverkehrsförderung der Stadt. Mit dem Fahrradförderprogramm V+ aus dem Jahr 2020 liegt eine aktuelle konzeptionelle Basis vor, deren nächste Fortschreibung bereits für das Jahr 2025 geplant ist.

Mit in Summe 1,6 Personalstellen für den Radverkehr ist die Stadt Offenburg inzwischen personell gut aufgestellt. Positiv wird auch gesehen, dass der fachliche Austausch in Gremien und Arbeitsgruppen regelmäßig und vielfältig erfolgt.

Mit über die vergangenen 5 Jahre durchschnittlichen jährlichen Ausgaben für den Radverkehr von 21,80 € pro Einwohner:in liegt Offenburg nun – anders als noch 2017 – über der erwarteten finanziellen Ausstattung.

## B – Infrastruktur

Das 165 km lange Radverkehrsnetz der Stadt ist baulastträgerübergreifend sowie mit den Nachbarkommunen und dem RadNETZ BW abgestimmt.

Mit geschätzten 60 % Radverkehrsanlagen in unzureichenden Breiten liegt der Anteil nicht anforderungsgerechter Radinfrastruktur sehr hoch. Insbesondere mit Blick auf das Radverkehrsaufkommen Offenburgs wird hier von der Prüfkommision dringender weiterer Handlungsbedarf gesehen. Gleichzeitig würdigt die Prüfkommision aber auch das bisherige Engagement und Vorgehen der Stadt zum achsenbezogenen Ausbau des Radverkehrsnetzes.

Bei Neu- und Umbaumaßnahmen werden die Musterlösungen gemäß RadNETZ berücksichtigt. Deren konsequente Anwendung erwartet die Prüfkommision auch in Zukunft.

Rund 54 % der Einbahnstraßen im Stadtgebiet sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Die übrigen wurden geprüft, können nach Einschätzung der Stadt aber nicht geöffnet werden. Da Einbahnstraßen nicht nur eine Verbindungsfunktion zukommen, die auch über Alternativführungen abgebildet werden kann, sondern auch eine unmittelbare Erschließungsfunktion für die Anwohnenden aufweisen, würde die Prüfkommision es begrüßen, wenn eine weitere Prüfung unter Berücksichtigung weitergehender Eingriffe in die heutige Regelung (z.B. Herausnahme des Parkens, um ausreichende Fahrgassenbreiten zu erlangen) erfolgte.

Seit 2017 sind die ersten 1,4 km Fahrradstraßen eingerichtet worden. Dies begrüßt die Prüfkommision ausdrücklich und möchte die Stadt darin bestärken, wie geplant weitere Ausweisungen vorzunehmen.

An 40 von 43 signalisierten Knotenpunkten hat die Stadt u.a. durch aufgeweitete Radaufstellstreifen, Veloweichen oder Induktionsschleifen gute Angebote für den Radverkehr geschaffen.

Das Instandhaltungsmanagement im Sinne einer Zustandserfassung und –bewertung erfolgt bislang überwiegend durch ehrenamtliche Unterstützung. Über verschiedene Mängelmeldesysteme können Hinweise aus der Bevölkerung

eingetragen werden. Hier erwartet die Prüfkommision zukünftig klare Regelungen und Zuständigkeiten, die nicht auf rein ehrenamtlichem Engagement beruhen.

Die Wegweisung ist entsprechend der Regelwerke hergerichtet. Eine systematische Überprüfung erfolgt jedoch nach wie vor in zu großen zeitlichen Abständen. Und auch hier wird auf die Unterstützung des Ehrenamtes zurückgegriffen. Eine Verkürzung der Kontrollabstände und eine klare Zuständigkeit sind aus Sicht der Prüfkommision erforderlich.

## C – Fahrradparken und Verknüpfung

Auch zum Thema Fahrradparken liegen mit dem Fahrradabstellkonzept sowie Bestandserhebung und Bedarfserfassung gute konzeptionelle Datengrundlagen vor. Nicht anforderungsgerechte Anlagen im Stadtgebiet sind fast vollständig ausgetauscht worden. Auch die Fahrradparksituation in der Innenstadt sowie an öffentlichen Gebäuden und Schulen wird von der Prüfkommision positiv gesehen.

Besonders beeindruckt hat die Prüfkommision die Planung des „Radsafes“, der als Kapazitätserweiterung des erfolgreichen automatischen Fahrradparkhauses dienen kann. Ebenso positiv ist die Schaffung weiterer sicherer Fahrradparkangebote in Form von Fahrradboxen, die auch Kurzzeitparkern zur Verfügung stehen, zu sehen.

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem sowie Leih-Lastenräder und –Anhänger sind verfügbar und Mobilitätsstationen gut sichtbar im öffentlichen Raum eingerichtet.

## D – Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheitsarbeit erfährt in Offenburg einen hohen Stellenwert. Vertiefende Unfallanalysen z.B. zur Auswertung von Schulwegunfällen und Unfällen mit Schwerverletzten liegen vor. Fahrradstreifen der Polizei kontrollieren u.a. Falschparker, die Stadt beteiligt sich an dem Vorhaben gÜRad des Landes zum Thema Mindestüberholabstand und führt darüber hinaus zahlreiche Aktionen zum Thema Verkehrssicherheit wie Fahrradsicherheits-Checks, Radfahrtrainings und Aktionen zum Toter Winkel durch.

Die Verkehrsbildung setzt mit zahlreichen Aktionen bereits in den Schulen an. Besonders vorbildlich, wenn nicht landesweit einmalig ist, dass alle weiterführenden Schulen im Stadtgebiet über Radschulwegpläne verfügen, die jährlich aktualisiert werden.

### E – Soziale Dimension

Radfahrtrainings für Senior:innen und Migrant:innen oder Angebote für Menschen mit geringen finanziellen Mitteln sind bereits etablierte Aktivitäten in Offenburg und dienen der Förderung der gesellschaftlichen Teilhabe. Zudem setzt Offenburg auf eine niederschwellige Bürgerbeteiligung. Dementsprechend hat sich die Stadt in diesem Handlungsfeld auf einen guten Weg gemacht, der auch weiterhin verfolgt werden sollte.

### F – Kommunikation, Verhalten und Service

Die durchgeführten Aktivitäten und eingesetzten Medien zur Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr sind vielfältig. So gibt es bewährte Bausteine wie einen Internet- und Social-Media-Auftritt, öffentliche Aktionen, Broschüren, Plakate, Flyer, Werbeartikel und einen Fahrradstadtplan. Positiv ist in diesem Zusammenhang das Zusammenspiel verschiedener Akteure hervorzuheben, wie z.B. von ADFC und Verwaltung.

Als herausragend ist die Klausurtagung zu nennen. Hierbei hatte der neu gewählte Gemeinderat Gelegenheit, sich intensiv mit der Thematik der Radverkehrsförderung zu befassen.

Im Bereich Service finden Radfahrende derzeit u.a. zwei öffentliche Luftpumpstationen sowie drei Schlauchomaten vor.

Darüber hinaus tragen z.B. die jährliche Teilnahme am Stadtradeln sowie die jährlichen Mobilitätstage zum positiven Gesamteindruck in diesem Handlungsfeld bei.

Ein betriebliches, behördliches oder schulisches Mobilitätsmanagement gibt es allerdings bislang nicht. Planungen liegen vor und mit dem Finanzamt Offenburg ist ein erster Offenburger Arbeitgeber als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifiziert worden. Die Prüfkommision wünscht sich im Bereich Mobilitätsmanagement eine Intensivierung der bisherigen Aktivitäten.

### G – Radtourismus und Freizeitradverkehr

Für Radtouristen sind verschiedene grundlegende Informationsangebote wie beispielsweise Info-Tafeln oder Radwanderkarten sowie Flyer vorhanden. Darüber hinaus stehen vielfältige Fahrradverleihangebote, geführte Touren und Fahrradbusse zur Verfügung.

### Anforderungen und ergänzende Anregungen für eine zukünftige Zertifizierung

*Die im Folgenden gegebenen Ausführungen sind für eine Rezertifizierung vollständig zu behandeln. Bei Nicht-Erfüllung erbittet die Prüfkommision eine Begründung.*

### A – Strukturen und Rahmenbedingungen

1. Die geplante regelmäßige Teilnahme an den SrV-Erhebungen sollte erfolgen.
2. Die angestrebte Fortschreibung des Fahrradförderprogramms soll erfolgen.
3. Die Zielsetzung Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 30 % bis 2025 und Vision Zero sollen intensiv weiterverfolgt werden.
4. Die heutigen personellen Ressourcen für den Radverkehr sollen langfristig gesichert und nach Möglichkeit weiter ausgebaut werden.
5. Der Einsatz der finanziellen Mittel für die Radverkehrsförderung soll dauerhaft auf hohem Niveau bleiben.

### B – Infrastruktur

1. Der kontinuierliche Ausbau der Radverkehrsanlagen nach ERA-Regelmaß oder darüber hinaus bzw. entsprechend den Musterlösungen Baden-Württemberg soll weiterhin mit hoher Priorität erfolgen.
2. Die noch nicht geöffneten Einbahnstraßen sollen noch einmal dahingehend geprüft werden, ob eine Öffnung möglich ist, wenn beispielsweise Eingriffe in die Regelungen zum ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehr erfolgen. Ziel soll es sein, dass Anwohnende in den Einbahnstraßen ihre Wohnstandorte direkt legal mit dem Rad erreichen können. Eine Planung zu Lasten des Fußverkehrs muss vermieden werden.

3. Weitere Fahrradstraßen sollen wie geplant eingerichtet werden.
4. Bei der im Rahmen der Präsentation vorgestellten Maßnahme „Fuchshalde“ sollen die Umlaufsperrung entfernt oder Alternativen geprüft werden, die ein komfortableres und sicheres Befahren mit dem Rad ermöglichen.
5. Das Instandhaltungsmanagement soll nicht über das Ehrenamt, sondern eigenverantwortlich über die Stadt selbst oder aber auf Basis vertraglicher Regelungen mit Dritten erfolgen. Die Erfassung muss systematisch und regelmäßig sein.
6. Auch die Kontrolle, Wartung und Pflege der Wegweisung sollen nicht ehrenamtlich erfolgen, sondern auf Basis vertraglicher Regelungen mit Dritten oder in der Eigenverantwortung der Stadt liegen. Anzustreben ist eine systematische jährliche Überprüfung.

#### C – Fahrradparken und Verknüpfung

1. Die noch verbliebenen 5 % Altlasten der nicht standardgerechten Abstellanlagen an öffentlichen Gebäuden sollen wie geplant bis spätestens 2027 ausgetauscht bzw. erweitert werden.
2. Die Fahrradparksituation am eigenen Verwaltungsstandort sollte verbessert werden.
3. Der „Radsafe“ soll wie geplant gebaut werden.
4. Die Erweiterung des gesicherten Fahrradparkangebotes an Haltestellen (Bike + Ride) sollte geprüft werden.

#### D – Verkehrssicherheit

1. Es sollen dauerhaft vertiefende Analysen bzw. Betrachtungen von Unfällen weiterer Zielgruppen und Fragestellungen durchgeführt werden.
2. Die bestehenden Angebote und Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen weitergeführt werden.
3. Die vorbildhafte jährliche Aktualisierung der Schulwegpläne soll beibehalten werden.

#### E – Soziale Dimension

1. Die bestehenden Aktivitäten zur gesellschaftlichen Teilhabe mit Bezug zum Radverkehr sollen fortgeführt und ausgebaut werden.
2. Die bestehenden Aktivitäten zur Integration von Radverkehrsmaßnahmen in die Gesundheitsförderung sollen fortgeführt und ausgebaut werden.

#### F – Kommunikation, Verhalten und Service

1. Die vielfältigen Aktivitäten und Maßnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit sollen fortgesetzt werden.
2. Das behördliche, betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement bleiben weiterhin ein wichtiges Handlungsfeld. In allen drei Bereichen sollten Maßnahmen zum Aufbau eines Mobilitätsmanagements erfolgen.

#### G – Radtourismus und Freizeitradverkehr

1. Die Stadt sollte ihre vielfältigen Ansätze im Bereich Radtourismus weiterverfolgen und zielgerichtet ausbauen.

#### Zertifizierung bis 2027

Das Zertifikat gilt fünf Jahre bis 2027. Möchte sich die Stadt Offenburg als fahrradfreundliche Kommune rezertifizieren lassen, muss die Stadt bis zum 31. Januar 2027 einen entsprechenden Antrag vorlegen.

Für eine erfolgreiche Rezertifizierung sind die Anforderungen aus dem dann gültigen Antragsformular zu erfüllen sowie ein Nachweis zu den in diesem Dokument formulierten Anforderungen und Anregungen zu erbringen.

# Anlage: Übersicht Bewertungsergebnisse

Stadt Offenburg

Stand: Juli 2022

Handlungsfeld		Themenbereich	Anteil an erreichbaren Punkten	
Teil A - Strukturen und Rahmenbedingungen	A2	Modal Split und Radverkehrszählung	43 %	■ ■
	A3	Kommunalpolitische Grundsatzentscheidungen	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
	A4	Konzept zur Radverkehrsförderung	71 %	■ ■ ■ ■ ■
	A5	Personelle Vorkehrungen	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
	A6	Organisatorische Strukturen	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
	A7	Haushaltsmittel speziell für den Radverkehr	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
	A8	Wirkungsuntersuchungen und Monitoring	75 %	■ ■ ■ ■ ■
		<b>Summe Teil A (inkl. Bonuspunkte)</b>		<b>89 %</b>
Teil B - Infrastruktur	B1	Radverkehrsnetz der Kommune	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
	B2	Wege für den Radverkehr	62 %	■ ■ ■ ■ ■
	B3	Instandsetzung und Erhaltung von Radverkehrsanlagen	93 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
	B4	Fahrradwegweisung	75 %	■ ■ ■ ■ ■
		<b>Summe Teil B (inkl. Bonuspunkte)</b>		<b>77 %</b>
Teil C - Fahrradparken und Verknüpfung	C1	Grundlagen zum Fahrradparken	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
	C2	Fahrradparken im öffentlichen Raum	74 %	■ ■ ■ ■ ■
	C3	Fahrradparken an Schulen	81 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
	C4	Bike + Ride-Anlagen und Fahrradmitnahme	68 %	■ ■ ■ ■ ■
	C5	Fahrradverleih	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
		<b>Summe Teil C (inkl. Bonuspunkte)</b>		<b>89 %</b>
Teil D - Verkehrssicherheit	D1	Verkehrssicherheitsarbeit	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
	D2	Schulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
		<b>Summe Teil D (inkl. Bonuspunkte)</b>		<b>113 %</b>
Teil E - Soziale Dimension	E1	Maßnahmen im Handlungsfeld Soziale Dimension des Radverkehrs	83 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
		<b>Summe Teil E (inkl. Bonuspunkte)</b>		<b>88 %</b>
Teil F - Kommunikation, Verhalten und Service	F1	Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Fahrradnutzung im Alltag	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
	F2	Kommunikation innerhalb Verwaltung u. Politik	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
	F3	Mobilitätsmanagement	50 %	■ ■ ■ ■ ■
	F4	Service	100 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
		<b>Summe Teil F (inkl. Bonuspunkte)</b>		<b>87 %</b>
Teil G - Radtourismus und Freizeitradverkehr	G1	Radtouristische Angebote	81 %	■ ■ ■ ■ ■ ■
		<b>Summe Teil G (inkl. Bonuspunkte)</b>		<b>86 %</b>
<b>Gesamtbewertung</b>			<b>86 %</b>	■ ■ ■ ■ ■

### Legende

■	unter 30 %
■ ■	30-49,9 %
■ ■ ■ ■ ■	50-74,9 %
■ ■ ■ ■ ■ ■	75-94,9 %
■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	ab 95 %