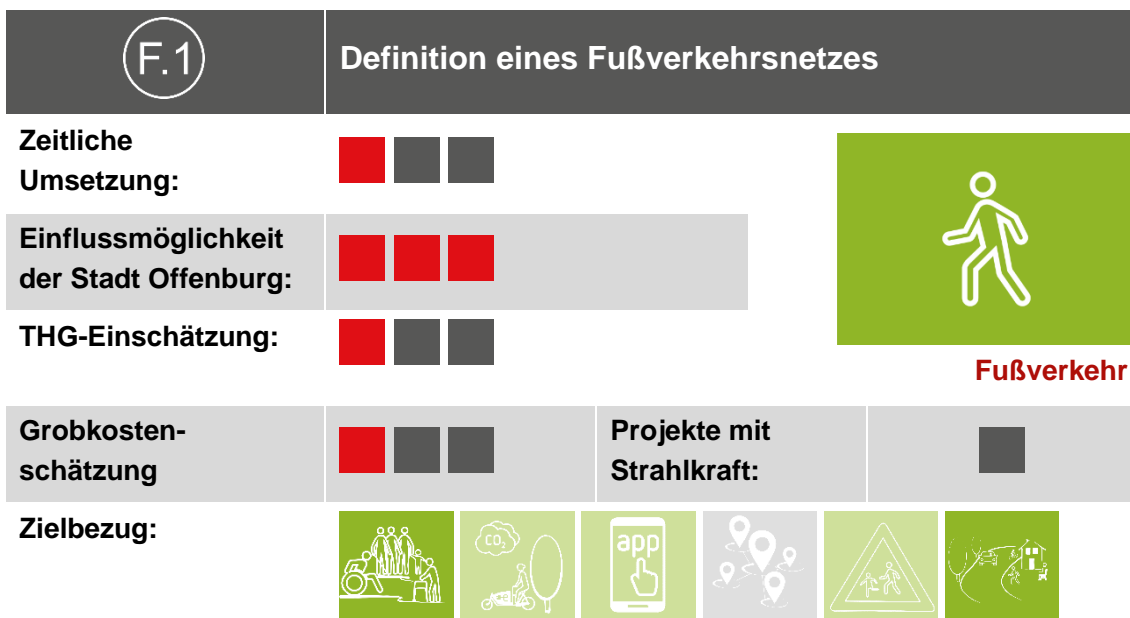


4.1.1 Handlungsfeld Fußverkehr

Städte, in denen gerne zu Fuß gegangen wird, gelten als besonders lebenswert, denn Fußverkehr ist emissionsfrei, leise und benötigt vergleichsweise wenig Platz. Gleichzeitig ist Zufußgehen kostenlos, gesund und sichert eine selbstständige Mobilität. So selbstverständlich das Zufußgehen ist, spielt der Fußverkehr bisher in der Wahrnehmung häufig nur eine unterrepräsentierte Rolle (vgl. VM BW 2021).

Damit in Offenburg mehr Personen zu Fuß gehen, benötigt es ein Umfeld, in dem alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß erledigt werden können. Der Fußverkehr ist Basismobilität, da jeder Weg zu Fuß beginnt. Daher können barrierefreie, sichere und kurze Wege nicht nur Effizienz und Attraktivität des Fußverkehrs in Offenburg erhöhen, sondern auch die des Umweltverbunds steigern.



Problemstellung/Anlass

Wie auch in vielen anderen Kommunen wird der Fußverkehr in Offenburg bisher nur punktuell betrachtet. Es fehlt ein durchgängiges Fußverkehrsnetz, das den Fußgänger*innen ermöglicht, direkt und sicher auf komfortablen Wegen ans Ziel zu gelangen. Eine sichere und intuitive Fußverkehrsinfrastruktur für alle ist besonders attraktiv und fördert insbesondere die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Durch die Entwicklung eines Fußverkehrsnetzes,

können zudem Ressourcen gezielter eingesetzt und der Fußverkehr stärker gefördert werden, wie es Offenburg im Radverkehr schon einige Jahre umsetzt.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Fußverkehrskonzept mit gezieltem Schwerpunkt Kinderwege: Dadurch sollte in Offenburg ein gesamtstädtisches Fußverkehrsnetz entwickelt werden. Im Fußverkehrskonzept sollen stadtweite Standards zur Bemessung und Ausgestaltung von

Fußwegen definiert und auf den im Fußverkehrskonzept darzustellenden Routen umgesetzt werden. Die Erstellung eines Fußverkehrskonzepts mit einem gesamtstädtischen Fußverkehrsnetz ermöglicht es, viele einzelne Maßnahmen zu bündeln und einen gezielten Ausbau der Infrastruktur zu fördern. Dadurch können Netzlücken erkannt und geschlossen werden (z. B. durch adäquate Querungsanlagen), auch sonstige Defizite in der Fußverkehrsinfrastruktur (z. B. schmale Gehwege, unvorteilhafte Straßenraumaufteilungen) können zielgerichtet behoben beziehungsweise aufgewertet werden.

Abbildung 64 oben: Fehlende Querungsanlage; unten: Beispiel für enges Netz aus Querungsanlagen



Quelle: Planersocietät, Moltkestraße, Fessenbacher Straße

Abbildung 65 oben: Unattraktive Straßenraumaufteilung; unten: Beispiel für attraktive Straßenraumaufteilung



Quelle: Planersocietät, Weingartenstraße, Lange Straße

Abbildung 66 oben: Schmalere Seitenraum; unten: Beispiel für einen breiten Gehweg



Quelle: Planersocietät, Weingartenstraße

Das Fußverkehrsnetz soll für alle Verkehrsteilnehmer*innen den Fußverkehr

attraktiver gestalten und durchgängige Verbindungen schaffen. Ziel des Schwerpunkts Kinderwege ist es, eine Infrastruktur anzubieten, die Kinder gesichert zurücklegen können. Dies bietet auch Vorteile für Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Senior*innen, die ebenfalls auf eine besonders fehlertolerante Infrastruktur angewiesen sind. Neben den Quellen und Zielen des Fußverkehrs (Wohngebiete, Einkaufen,

Bildungseinrichtungen, Senior*inneneinrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Grünanlagen, Spielplätze etc.) können die Schulwegpläne der Stadt Offenburg eine erste Grundlage zur Erstellung des Fußverkehrsnetzes darstellen. Dabei sollte die Spielraumplanung einbezogen werden

Exkurs: Hauptachsen für Kinder

Kinder reagieren im Verkehr anders als Erwachsene, sind empfindlicher und verletzlicher. Viele Verkehrssituationen sind für sie neu, daher können sie Gefahren nicht frühzeitig erkennen. Aufgrund der geringeren Körpergröße ist die Perspektive eine andere und das Blickfeld geringer als bei Erwachsenen. Auch unterscheiden sich die motorischen Fähigkeiten und die Wahrnehmung von denen der Erwachsenen.¹⁹ Hauptachsen für Kinder ergeben sich u. a. aus den bedeutsamen Zielen im Stadtgebiet (z. B. Schulen, Kitas, Spielplätze, Freizeitgelegenheiten, Fußgängerzonen, Bahnhöfe, Parks, Geschäfte und Gastronomie). Auf den Hauptachsen für Kinder sollten zusätzliche Ansprüche realisiert werden, wie z. B. Breitenzuschläge, um mehr Bewegungsraum zu ermöglichen, Elemente zum Spielen, um den Weg unterhaltsam zu gestalten, oder Querungsanlagen in kürzeren Abständen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Spiel- und Sportelemente auf diesen Wegen fördern die Bewegung und bringen Spaß im öffentlichen Raum. Kinderrou-ten können das Zufußgehen attraktiver

machen und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum beitragen. Insbesondere auf diesen Achsen und Routen können Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in Offenburg durchgeführt werden.

Abbildung 67: Beispiele für interessante Wege für Kinder



Quelle: Planersocietät, Pirmasens, Sigmaringen

Bespielung der Hauptachsen: Durch die Bespielung der Haupt-Fuß-Achsen mit unterschiedlichen Themen kann sich eine

erhöhte Frequentierung ergeben. Themenrouten animieren genauso wie wichtige Naherholungsziele dazu zu Fuß zu gehen,

¹⁹ Kinder können bis zum 10. Lebensjahr Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen nicht einschätzen und verstehen nicht, dass diese nicht sofort anhalten können (vgl. Fussverkehr Schweiz 2009: 11).

wenn diese attraktiv gestaltet sind. Themenachsen können bspw. mit Grünrouten, Sitz- oder Spielrouten kombiniert werden. Elemente entlang der Route zum Erleben, Ausruhen, Verweilen, Kommunizieren, Bewegen, Probieren oder Lernen fördern ein funktionierendes Gemeinwesen und soziale Kontakte.

Abbildung 68: Beispiel für eine Themenroute



Quelle: Planersocietät, Waldkirch

Folgende konkrete Planungen sind Beispiele, bei denen der Fuß- und Radverkehr eine besonders wichtige Rolle spielen. Bei der Kinzigbrücke beim E-Werk sollen für den Rad- und Fußverkehr hohe Qualitätsstandards durch viel Platz für beide Verkehrsarten geschaffen werden.

2032 findet die Landesgartenschau in Ofenburg statt. Für den Besucherverkehr ist ein Verkehrswegenetz mit Fokus auf Fuß- und Radverkehr herzustellen, hierbei sollen möglichst direkte Wege für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geschaffen werden.

F.2

Fußverkehrsfreundliche Querungen

Zeitliche
Umsetzung:



Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Fußverkehr

Grobkosten-
schätzung



Projekte mit
Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Fehlende oder unzureichend sichere Querungsanlagen an stark befahrenen Straßen sind eine besonders häufige Netzlücke und stellen gleichzeitig ein Sicherheitsdefizit dar. In Offenburg konnten vor allem Mängel bei den Sichtbeziehungen bei Fußgängerüberwegen und im Bereich der Barrierefreiheit von Querungsanlagen festgestellt werden, dies wurde insbesondere in den Interviews mit Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen deutlich. Durch richtig eingesetzte Querungsanlagen wird das Überqueren der Fahrbahn für Fußgänger*innen erleichtert, die Verkehrssicherheit erhöht und Trennwirkungen werden abgebaut. Für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer*innen (Kinder, Senior*innen und Personen mit Seh- und Mobilitätseinschränkungen) sind sie wichtige Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wegebeziehungen. Mit Blick auf das Fußwegenetz (vgl. Maßnahme F.1) sowie der Erreichbarkeit von relevanten Zielen (z. B. Schulen, Nahversorgungszentren, Bahnhof) stellen Querungsanlagen (v. a. im Bereich von Hauptverkehrsstraßen) ein wichtiges Element dar, um Netzlücken zu schließen.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Barrierefreie Querungsanlagen: An Stellen mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen oder regelmäßiger Nutzung durch schutzbedürftige Personen sind zusätzliche barrierefreie Querungsanlagen einzurichten. Dies betrifft neben den Querungsstellen auf dem definierten Fußverkehrsnetz (vgl. Maßnahme F.1) insbesondere Bereiche um Haltestellen, Einrichtungen für Senior*innen, Kitas, Schulen oder Spielplätze. Hierbei können Lichtsignalanlagen (z. B. auch Dunkelampeln), Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder Gehwegnasen je nach lokaler Gegebenheit zum Einsatz kommen. Netzlücken in Form von fehlenden Querungsanlagen wurden besonders häufig von den Teilnehmer*innen der Beteiligungen in der Moltkestraße und in der Hauptstraße genannt. Auch entlang der Ortsdurchfahrten ist das Queren in Einmündungsbereichen oft unkomfortabel, beispielsweise in der Weinstraße, Weingartenstraße, Ortenbergstraße, Schulstraße oder am Flößerweg; sie sollten optimiert werden. Vor allem in Bereichen von Einmündungen ist der Einsatz von Gehwegüberfahrten oder Fußgängerüberwegen zu prüfen.

Optimierung bestehender Querungsanlagen: Zu Fuß Gehende nutzen in der Regel den räumlich und zeitlich kürzesten Weg, teilweise auch ungeachtet vorhandener Infrastruktur. So wird die Fahrbahn in vielen Fällen dort gequert, wo die Wegebeziehung verläuft, auch wenn in geringer Entfernung eine Querungsanlage vorhanden ist. Daher sollten die vorhandenen Querungsanlagen auf den Routen des Fußverkehrsnetzes bezüglich ihrer Lage überprüft und bei Bedarf verlegt werden, so dass die Querung an der Stelle mit dem höchsten Querungsaufkommen liegt. Fehlende Querungsanlagen sind entsprechend zu prüfen und nachzurüsten. Bspw. sollten am Knotenpunkt Weingartenstraße/Brachfeldstraße zusätzliche Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr geprüft werden.

Abbildung 69 oben: Fehlende Querungsanlage; unten: Beispiel für eine Gehwegüberfahrt



Quelle: Planersocietät, Flößerweg, Reutlingen

Aktionsprogramm „Sichere Zebrastreifen für Offenburg“: In der Stadt Offenburg gibt es bereits an vielen Stellen Fußgängerüberwege. Diese haben für alle Verkehrsteilnehmer*innen eine geringe Wartezeit, daher sind sie insbesondere im Fußverkehrsnetz ein komfortables Verbindungselement zu wichtigen Zielpunkten des Fußverkehrs. An Querungsstellen, an denen regelmäßig besonders schutzbedürftige Personen wie z. B. Kinder, Senior*innen und Personen mit Seh- oder Mobilitätseinschränkungen queren, können Fußgängerüberwege die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen (vgl. VM BW 2019a: 10). Die Fußgängerüberwege im Stadtgebiet entsprechen teilweise nicht (z. B. an der Moltkestraße, Turnhallestraße, Hauptstraße) den geltenden Regelwerken („Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg“, „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) sowie den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA)). Ein Aktionsprogramm „Sichere Zebrastreifen für Offenburg“ ermöglicht die Ausgestaltung der vorhandenen Fußgängerüberwege entsprechend der aktuellen Regelwerke. Dafür bietet die Checkliste „Überprüfung von Fußgängerüberwegen“ (siehe Tabelle 9) entsprechende Hinweise.

Vorschlag Turnhallestraße:

Gemäß aktueller Regelwerke (u. a. Leitfaden für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen) soll die Fahrbahn auf eine Fahrspur pro Richtung reduziert und die Querungsdistanz durch eine Gehwegnase verringert werden. Durch den Einsatz von getrennten Überquerungsstellen (6 cm-Bord und Bord mit Nullabsenkung, vgl. Maßnahme F.4) wird Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Seheinschränkungen gleichermaßen das sichere Queren ermöglicht.

Abbildung 70 oben: Bestand; unten: Skizze mit Verbesserungsvorschlag



Quelle: Planersocietät, Turnhallestraße

Akustische Signalgeber und Freigabezeiten: Lichtsignalanlagen kommen in Offenburg insbesondere an stark befahrenen und großflächigen Kreuzungen zum Einsatz und sollen Fußgänger*innen Schutz bieten, um an diesen Kreuzungen die Fahrbahn überqueren zu können. Für attraktive Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr sind Wartezeiten (Rotphasen) unter 40 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002: 23). Akustische Signalgeber sollten in Offenburg zum Standard an Lichtsignalanlagen gehören, um sehingeschränkte Personen bei der Querung zu unterstützen. Daher wird empfohlen, auch die Freigabezeit (Grünphase) so zu bemessen, dass Personen mit Mobilitätseinschränkungen die gesamte Fahrbahn überqueren können.²⁰ Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV (H BVA) verweisen daher für Berechnungen der Freigabezeit auf eine Geschwindigkeit von 1,0 m/s (vgl. FGSV 2010: 28, FGSV 2011: 51).²¹ Mittels des Verkehrsrechners

(vgl. Maßnahme VMM.2) sollte daher eine systematische Überprüfung der Schaltprogramme durchgeführt werden.

Aufwertung von Unter- und Überführungen: Unter- und Überführungen sind nach den Empfehlungen der FGSV kein zeitgemäßes Instrument für den Fußverkehr. Daher sollte auf diese Anlagen innerhalb bebauter Gebiete verzichtet werden. Vorhandene Unter- und Überführungen, die nicht durch planfreie Querungen ersetzt werden können, (z. B. Unterführung Breitfeld, Brücken an der Kinzig, Reichenberger Weg) sollten aufgewertet werden. Insbesondere Bordsteine zwischen der Wegführung sind zu beseitigen bzw. mit reflektierender Markierung und ausreichender Beleuchtung ausgestattet werden. Generell ist zur Vermeidung von Angsträumen auch tagsüber eine ausreichende Beleuchtung sicherzustellen. Bei Neu- und Umbauten von nicht planfreien Querungen (z. B.

²⁰ Personen mit Mobilitätseinschränkungen haben häufig eine Gehgeschwindigkeit von 0,5 bis 0,8 m/s.

²¹ Da der bisherige Regelwert zur Bemessung der Freigabezeit bei 1,2 m/s liegt, ist zur barrierefreien Nutzung mindestens der Wert aus der H BVA mit 1,0 m/s anzunehmen.

Karrendurchfahrt, Reichenberger Weg) sind diese für alle Nutzergruppen zu gestalten und die erforderliche Regelbreite und Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Abbildung 71 oben: Bestehende Unterführung; unten: Beispiel für fußverkehrs-freundliche Unterführung



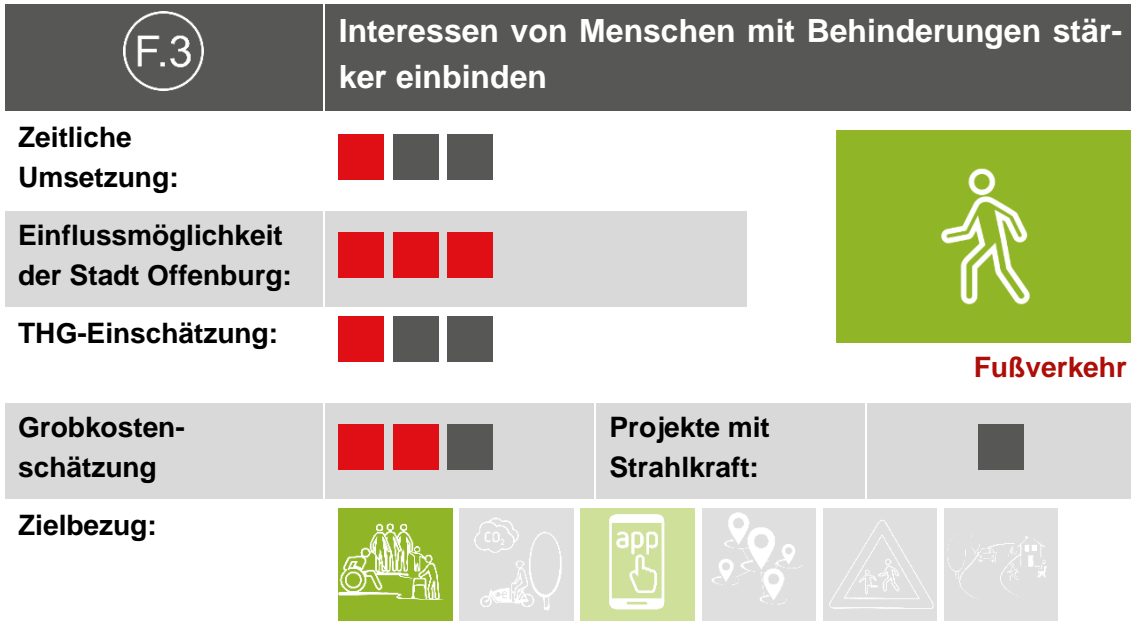
Quelle: Planersocietät, Unterführung entlang der Kinzig, Singen

Tabelle 9: Checkliste Fußgängerüberwege Offenburg

Lage	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgängerüberwege können nur innerhalb geschlossener Ortschaften angelegt werden. • Bei der Anlage von Fußgängerüberwegen müssen auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sein. • Fußgängerüberwege dürfen nur in Straßen mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung angelegt werden. • Zu Lichtsignalanlagen muss grundsätzlich ein Mindestabstand von 200 m eingehalten werden. Allerdings ist auch ein geringerer Abstand als 200 m möglich, wenn ein möglicher Rückstau vor der Lichtsignalanlage die Sichtfelder auf den Fußverkehr am Fußgängerüberweg nicht einschränkt. • An Kreisverkehrsarmen sollten Fußgängerüberwege angelegt werden, wenn die verkehrliche Voraussetzung zumindest an einem Arm erreicht ist. (vgl. § 26 Absatz 1 Nummer 2 VwV, VM BW 2019a: 23+28)
Erkennbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Für die Sicherheit von Fußgängerüberwegen sind ausreichende Sichtbeziehungen zwischen den zu Fuß Gehenden und den Fahrzeugführenden essenziell. • Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h muss ein Fußgängerüberweg aus 100 m erkennbar sein. Ob dort bevorrechtigte zu Fuß Gehende (mit einem Abstand von 1,0 m vom Bord) stehen, muss aus mindestens 50 m Entfernung ersichtlich sein. Bei 30 km/h sind die einzuhaltende Erkennbarkeit und die Sichtweite auf die Wartefläche geringer. (vgl. R-FGÜ 2001: 36; VM BW 2019a: 8 +26)
Geschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit an Fußgängerüberwegen ist 50 km/h. • Der Einsatz ist auch bei Straßenabschnitten mit einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h oder 30 km/h (Z 274 StVO) möglich. • Fußgängerüberwege sind unter bestimmten Voraussetzungen auch in Tempo-30-Zonen möglich. • In Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h kommt der Einsatz eines Fußgängerüberwegs nicht in Frage. (vgl. VM BW 2019a: 22)

Markierung VZ 293 StVO	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens 3,0 m lange, 0,5 m breite markierte Streifen, welche parallel, geradlinig und gleichbleibender Länge verlaufen. • Die Lücken zwischen den Streifen sind 0,5 m breit. • Über Radwege, Radfahrstreifen und Radschutzstreifen sind 0,4 m breite Streifen und Lücken zu markieren. • Über die Mittelinsel wird die Markierung unterbrochen. (vgl. RMS1 1993: 8+14 und RMS2 1980: 21, VM BW 2019: 36+38)
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Eingesetzt werden muss eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm und Nullabsenkung) (alternativ: gemeinsame Überquerungsstelle mit 3 cm) und Bodenindikatoren. • Die nutzbare Breite des Gehwegs sollte mindestens 1,5 m betragen (Rotationsflächenbedarf Rollstuhl). Diese Fläche sollte somit auch frei von Hindernissen gehalten werden. (vgl. VM BW 2019: 34, FGSV 2011: 24, DIN 32984 2018: 29-30)
Beschilderung VZ 350 StVO	<ul style="list-style-type: none"> • Das Verkehrszeichen ist beidseits (links und rechts) der Fahrbahn aufzustellen und ist nicht mit anderen Verkehrszeichen kombinierbar. • Bei Mittelinseln muss das Verkehrszeichen auf beiden Seiten des jeweiligen Richtungsfahrstreifen stehen. • In Wartepflichtigen Zufahrten und Einmündungen ist das Verkehrszeichen entbehrlich. (vgl. VwV StVO zu §26, VM BW 2019: 8 + 36)
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens 1,0 m der Wartefläche sind zu beleuchten. Durch die Beleuchtung müssen zu Fuß Gehende auf dem Fußgängerüberweg erkennbar sein (Positiv-Kontrast). • Von zusätzlicher Beleuchtung kann abgesehen werden, wenn ortsfeste Straßenbeleuchtung den Anforderungen den Normen entspricht. • Zur Verbesserung der Erkennbarkeit können Schilder in Reflexfolie der Bauart Typ 3 nach DIN 67520 ausgeführt werden. Schilder über Fahrbahn/Fahrstreifen können innenbeleuchtet sein. • Zur Erhöhung der Auffälligkeit wird eine abweichende Lichtfarbe empfohlen. (vgl. DIN 1320 und DIN 67523-1, VM BW 2019: 36 +39, FGSV 2002: 38)
Gehweg Nase	<ul style="list-style-type: none"> • Gehwegnasen sollen bei einer Fahrbahnbreite über 6,5 m eingesetzt werden. Zudem können diese eingesetzt werden, um die Sichtbeziehungen zu verbessern (vgl. VM BW 2019: 27+34+20+35)
Mittelinsel	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens 2,0 m tiefe und 4,0 m breite Mittelinseln sollen bei einer Fahrbahnbreite über 8,5 m eingesetzt werden. Der Einsatz von schmalen, markierten Mittelinseln mit Pollern kommt nicht in Betracht. • An Bushaltestellen eignen sich Mittelinseln, um das Überholen des Busses zu verhindern. (vgl. VM BW 2019: 20+27+34)
Kragarm	<ul style="list-style-type: none"> • Kragarme können in Straßen mit Bäumen oder Parkständen eingesetzt werden. (vgl. VM BW 2019: 36)
Absperrung	<ul style="list-style-type: none"> • In besonderen Situationen (z. B. vor Schulen) können Absperrungen eingesetzt werden. (vgl. VM BW 2019: 35).
Aufpflasterung	<ul style="list-style-type: none"> • Zur Durchsetzung der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten können Aufpflasterungen in Erschließungsstraßen eingesetzt werden. • Dafür eignet sich glatter Belag zur Lärmvermeidung, z. B. Struktur oder Helligkeit variierte Asphaltbeläge sowie Beton, Klinker und ebenflächige Natursteine. • Um ein starkes Beschleunigen des Kfz-Verkehrs nach dem Passieren der Aufpflasterung zu vermeiden, sollen weitere geschwindigkeitsdämpfende Elemente in Abständen von 30 bis 50 m eingesetzt werden. • Die Teilaufpflasterungen sind 8 bis 10 cm hoch und gehen über die gesamte Fahrbahnbreite. Diese dürfen nicht in von Linienbussen befahrenen Erschließungsstraßen eingesetzt werden. • Plateau-Aufpflasterungen haben eine Höhe von 5 bis 8 cm und eine Breite von 1,7 m und können bei Linienbusverkehr eingesetzt werden. (vgl. VM BW 2019:35 + FGSV 2006: 103).

Darstellung: Planersocietät



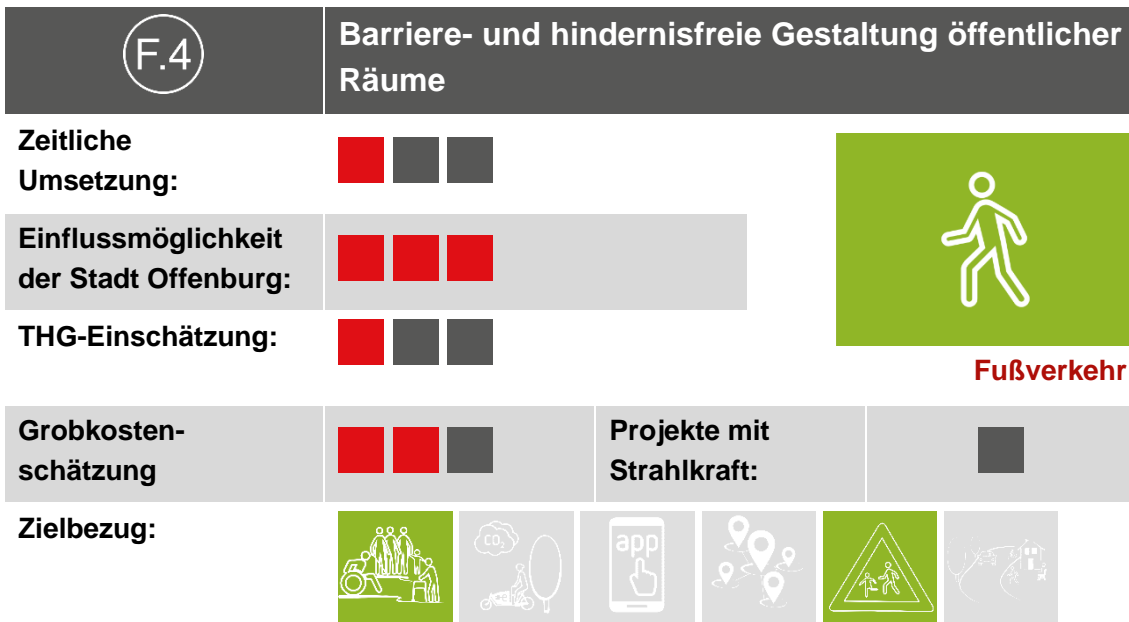
Problemstellung/Anlass

Barrierefreiheit ist zunächst ein verpflichtendes Ziel, das sich aus dem Auftrag der UN-Behindertenrechtskonvention ergibt. Mit dessen Unterzeichnung hat sich die Bundesrepublik Deutschland 2009 verpflichtet, den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt zu schaffen. Im Sinne der Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seheinschränkungen oder Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte sich am Prinzip eines „Designs für alle“ orientiert werden, um Barrieren abzubauen. In Offenburg besteht

bereits ein Runder Tisch Behindertenfreundliches Offenburg, dennoch wurde der Wunsch nach einer stärkeren Einbindung von Menschen mit Behinderungen in die Planungen der Stadt Offenburg in den Interviews mit Betroffenen deutlich. Im Hinblick auf den demografischen Wandel, ist eine barrierefreie Umwelt für ca. 10 % der Bevölkerung Grundvoraussetzung, weitere 30 % der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen (vgl. Deutsches Institut für Menschenrechte, 2018). Auch Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck, profitieren von einer barrierefreien Infrastruktur.

Abbildung 72: Barrierefreiheit





Problemstellung/Anlass

Barrieren sind vielfältig und bedeuten nicht allein baulich oder räumliche Hindernisse. Barrieren können sich auch als akustische, optische oder sprachliche Barrieren ergeben, die Menschen mit seh-, hör-, kognitiver oder motorischer Beeinträchtigung die individuelle Mobilität erschweren. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Raums ist die durchgängige Barrierefreiheit und die damit verbundene Nutzbarkeit für alle Gruppen. Schwachstellen können dazu führen, dass Wegebeziehungen nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg erzeugen. Einzelne Schwachstellen bzgl. der Barrierefreiheit in Offenburg (z. B. Hindernisse wie Kopfsteinpflaster) wurden durch die Teilnehmer*innen der lokalen Foren 2021 und des Bürgerforums 2021 verortet. Die Problematik konnte anschließend in Begehungen, die im Rahmen der Interviews mit Betroffenen stattgefunden haben, verdeutlicht werden (z. B. Orientierung Lange Straße, Lindenplatz).

Im Rahmen von Um- und Neubaumaßnahmen werden in der Stadt Offenburg bereits

die Ansprüche einer barrierefreien Gestaltung berücksichtigt. Bislang besteht aber noch kein programmatischer Ansatz zum Ausbau von Wegen, Querungen und Plätzen.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Programmatischer Ansatz: Für eine barrierefreie bzw. -arme Nutzung des öffentlichen Raums sind Aspekte wie z. B. freie Gehgasen, die Beschaffenheit von Oberflächen, eine barrierefreie Gestaltung von Borden und Schwellen, Stadtmöblierung, Handläufe an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperrern, ausreichend Grün- und Räumzeiten an Lichtsignalanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV relevant. Über die Berücksichtigung der Belange von Personen mit Mobilitätseinschränkungen bei Um- und Neubauplanungen hinausgehend sind an wichtigen Punkten des Fußwegenetzes (vgl. Maßnahme F.1) Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes sukzessive durchzuführen. Hierzu gehören neben dem Längsverkehr insbesondere Querungsanlagen auf dem definierten Fußverkehrsnetz sowie dem Umfeld sensibler Einrichtungen.

Abbildung 75: Hindernisse auf dem Blindenleitsystem



Quelle: Planersocietät; Lindenplatz

Taktiler Leitsystem: Blindenleitsysteme bestehen in Offenburg derzeit nur als Inselösungen und werden nicht in den umliegenden Straßen fortgeführt. Durch die inkonsequente Ausführung wird die Orientierung erschwert. Ein taktiler Leitsystem sollte auf das Stadtgebiet ausgeweitet werden. Der Einsatz des Leitsystems kann in einem ersten Schritt auf den Haupttrouten des Fußverkehrsnetzes (vgl. Maßnahme F.1) umgesetzt werden, um anschließend sukzessive erweitert zu werden. Auch an den Haltestellen des ÖPNV sollte das taktiler Leitsystem so eingesetzt werden, dass ein barrierefreier Zugang zum Verkehrsmittel und zu Informationen gewährleistet wird (vgl. Maßnahme ÖV.9). Das Leitsystem orientiert sich an den DIN-Normen. Dabei sollte es kontrastreich gestaltet sein, so dass es auch für Personen mit geringem Sehvermögen erkennbar ist. Dies hat den Vorteil, dass es auch Personen ohne Seheinschränkung wahrnehmen und die Nutzung nicht durch Hindernisse (Mülltonnen, Aufsteller etc.) eingeschränkt wird. Für die Bereiche (z. B. Lindenplatz, Lange Straße), in denen aktuell Hindernisse die Nutzung verhindern, gilt es für die Notwendigkeit des taktilen Leitsystems zu sensibilisieren, z. B. durch Öffentlichkeitsarbeit und gezielter

Ansprache der Verantwortlichen (Ladenbesitzende, Mieter*innen etc.).

Zusätzlich zum taktilen Leitsystem können Elemente wie Beschriftungen an zentralen Orten das Leitsystem weiter hervorheben und die Orientierung von Personen mit Seheinschränkungen stärken.

Abbildung 76: Beispiele für ein Element eines Blindenleitsystems



Quelle: Planersocietät, Emmendingen

Ordnungsrechtliche Maßnahmen: Hindernisfreie Wege erleichtern die selbstständige Mobilität von Personen mit Seheinschränkungen, kognitiven oder körperlichen Behinderungen ebenso wie Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen. Auch Kinder unter acht Jahren, die mit dem Fahrrad den Gehweg nutzen müssen, profitieren von hindernisfreien Wegen. Durch fußverkehrsfreundliche Straßenräume (vgl. Maßnahme F.5) sollte in Offenburg sichergestellt werden, dass die Gehgassen entsprechend der Nutzungen den Mindeststandards entsprechen und in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen diese entsprechend den Vorgaben der FGSV gestaltet sind. Die Sicherstellung der erforderlichen nutzbaren Mindestgehwegbreite wird durch ordnungsrechtliche Maßnahmen gewährleistet.²² Während der (Neu-) und Umpfanung ist durch eine Verwaltungsstelle (vgl. Maßnahme F.3), sicherzustellen, dass Bauvorhaben barrierefrei gemäß dem

²² Der Gehweg wird somit von Hindernissen, wie Banner, Kundenstopper, Warenauslage, ruhender Verkehr etc. freigehalten.

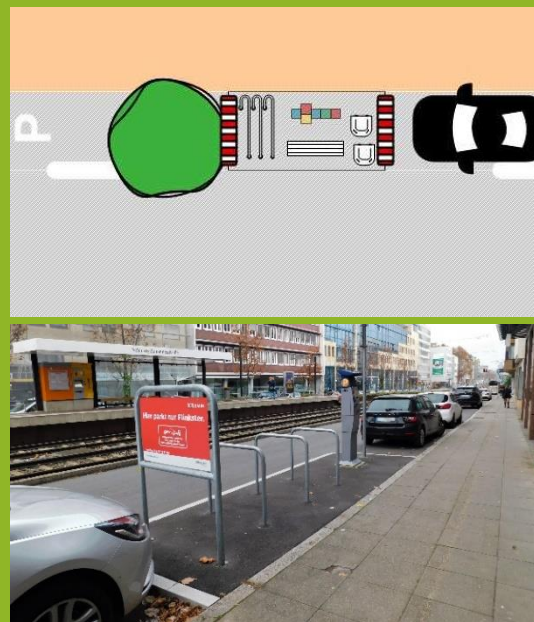
„Design für Alle“ ausgestaltet werden und darauf hinzuwirken, dass Stadtmobiliar und andere Hindernisse wie Poller, Pfosten, Masten, Abfallbehälter etc. nicht die nutzbare Gehwegfläche einschränken. Weiterhin ist bei der Anordnung von Gehwegparken auf die Einhaltung der

Mindestgehwegbreite zu achten (vgl. Maßnahme RV.5). Eine weitere Möglichkeit, wie dies umgesetzt werden kann, zeigt das nachfolgende Beispiel aus Stuttgart. Einsatzbereiche hierfür könnten u. a. die südliche Hildastraße, der Tannweg oder die Werderstraße sein.

Exkurs: Stuttgarter Rechtecke

Eine Umwandlung von Kfz-Parkständen in Multifunktionsflächen auf Gehwegniveau bietet eine Lösung für zu geringe Gehwegbreiten und für das Problem des mangelnden Bewusstseins, Gehweggassen für Fußgänger*innen freizuhalten. Die Lösung ist vor allem dort attraktiv, wo eine grundsätzliche Gehwegverbreiterung wünschenswert, jedoch oftmals aufgrund der Vielzahl an Zielkonflikten nicht oder nur schwer umsetzbar ist. Mit entsprechender Organisation bzw. Öffentlichkeitsarbeit können Kfz-Parkstände abschnittsweise für Mülltonnen, Kundenstopper, Radabstellanlagen oder Ruhe- und Spielmöglichkeiten genutzt werden. Wenn dies mit farblicher Verdeutlichung und baulichen Maßnahmen präsentiert wird, kann den Bewohner*innen der Nutzen der Maßnahme deutlich gemacht werden. Ein Beispiel hierfür stellen die Stuttgarter Rechtecke dar.

Abbildung 77: Stuttgarter Rechtecke



Quelle: Planersocietät, Stuttgart

Bodenbeläge: Für eine problemlose Nutzung von Fußwegen sind der Belag und die Beschaffenheit der Oberfläche relevant. Fußgänger*innen nutzen ihre eigene Muskelkraft, um ihr Ziel zu erreichen. Auf Kopfsteinpflaster wie z. B. in der Innenstadt Offenburgs benötigen Fußgänger*innen mehr Energie. Insbesondere für Menschen mit rollenden Fortbewegungsmitteln, bei denen die Armmuskulatur eingesetzt werden muss, ist Kopfsteinpflaster mit enormen Kräfteinsatz und einem hohen Sicherheitsrisiko verbunden. Für diese Personengruppen ist es wichtig, sich auf Wegen mit glatten Oberflächen und niedrigen

Reibungsverlust zu bewegen. Daher sollten bei Umbau- und Neubaumaßnahmen feste, griffige, ebene und fugenarme Oberflächen zum Einsatz kommen. Im Bestand kann für Gehhilfen und Rollstühle der Rollwiderstand von kleinteiligem Pflaster durch teilweise barrierefreie Umgestaltung verringert werden. Gute Beispiele für eine barrierearme Gestaltung des Bodenbelags bieten z. B. die Städte Freiburg, Ladenburg, Calw und Emmendingen.

Abbildung 78: Beispiele für barrierearmen Bodenbelag



Quelle: Planersocietät, Emmendingen, Calw, Ladenburg

Querneigungen: Diese sind insbesondere an Querungen und Einmündungsbereichen problematisch (z. B. Zeller Straße, Turnhallestraße). Eine Querneigung über 2 % ist zu vermeiden, wenn gleichzeitig eine Längsneigung vorliegt (sonst max. 2,5 %) (vgl. DIN 18040-3). Dies sollte bei Umbau- und Neubaumaßnahmen beachtet werden.

Lichtsignalanlagen: Für Personen mit Seheinschränkungen sind Zusatzeinrichtungen an Lichtsignalanlagen – z. B. akustische Signalgeber – ein wesentlicher Faktor für die eigenständige Mobilität und die Verkehrssicherheit. An vielen Lichtsignalanlagen sind bereits akustische Signalgeber vorhanden; sie sind auf alle Lichtsignalanlagen auszuweiten. Zudem sind die

Freigabezeiten entsprechend anzupassen (vgl. FGSV 2011: 48ff). Die Richtungspfeile an den Tastern der Lichtsignalanlagen sind in regelmäßigen Abständen auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

Getrennte Überquerungsstellen: Sowohl für Personen mit Mobilitätseinschränkungen und rollenden Fortbewegungsmitteln als auch Personen mit Seheinschränkungen muss ein sicheres, problemloses Querens ermöglicht werden. Insbesondere an Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten mit Lichtsignalanlagen und an Mittelinseln erleichtern getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen das Überqueren (vgl. FGSV 2011:48). Für Menschen mit Seheinschränkungen, besonders bei Menschen mit Blindheit, ist die Erkennung der verschiedenen Überquerungsformen sehr wichtig. Es darf beim Auffinden einer Querungsstelle zu keiner Verwechslung kommen, ob es sich z. B. um eine Überquerungsstelle mit Lichtsignalanlage oder um einen Fußgängerüberweg handelt, bzw. um eine ungesicherte Fahrbahnüberquerung ohne Fußverkehrsvorrang. Die getrennten Überquerungsstellen sind entsprechend der DIN 32984 (6 cm hohes Bord mit Richtungsfeld sowie einer Nullabsenkung mit Sperrfeld) auszuführen. Dabei ist zwischen gesicherten und ungesicherten Querungen zu unterscheiden. Mit dem Ausbau barrierefreier Querungsanlagen sollte auf den Haupttrouten des Fußverkehrsnetzes begonnen werden (vgl. Maßnahme F.1). In der Fessenbacher Straße sind die Bodenindikatoren aktuell nicht korrekt ausgeführt. Bei diesen sind unterschiedliche Ausführungen vorhanden, die nicht auf die Form der Querungsanlage schließen lassen. Um eine optimale Nutzung zu ermöglichen, gilt es, die Bodenindikatoren in der Fessenbacher Straße zu optimieren.

Abbildung 79 oben: Nicht DIN-Norm konforme Bodenindikatoren; unten: DIN-Norm konforme Bodenindikatoren



Quelle: Planersocietät, Fessenbacher Straße

Abbildung 80 oben: Nicht DIN-Norm konforme Bodenindikatoren; unten: DIN-Norm konforme Bodenindikatoren

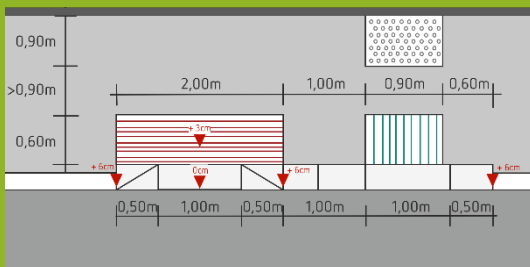


Quelle: Planersocietät, Fessenbacher Straße

Exkurs Getrennte Überquerungsstellen

Bei ungesicherten Querungsanlagen soll nur ein Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein verkürzter Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Abstand von 90 cm (60 cm) zum Richtungsfeld angelegt werden. Diese Lücke sollte mind. 90 cm Breite nicht unterschreiten, damit Rollstuhlnutzer*innen ohne Erschütterung zwischen den Bodenindikatoren hindurchfahren können (vgl. DIN 32984).

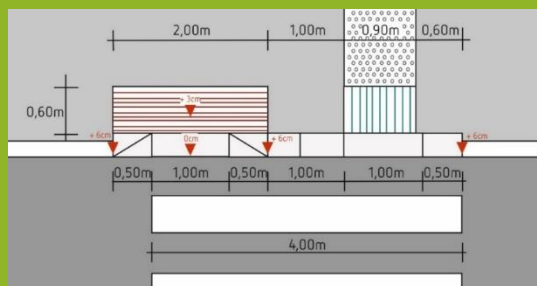
Abbildung 81: Doppelquerung an ungesicherten Querungen nach DIN-Norm



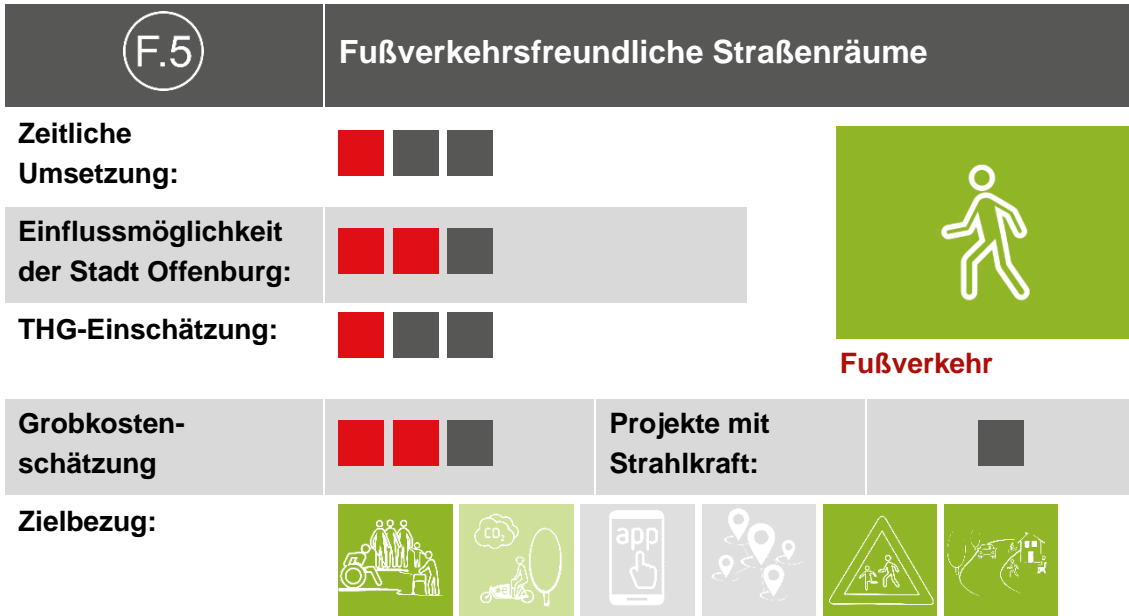
Quelle: Planersocietät

Bei gesicherten Anlagen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) soll das Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein durchgezogener Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Richtungsfeld durchgezogen werden (vgl. DIN 32984).

Abbildung 82: Doppelquerung an gesicherten Querungen nach DIN-Norm



Quelle: Planersocietät



Problemstellung/Anlass

Im Straßenraum bewegt sich der Fußverkehr in der Regel an den jeweils äußeren Seiten des Straßenquerschnitts. Durch eine Planung und Gestaltung des Straßenraums von außen nach innen kann eine Umverteilung zu Gunsten der Nahmobilität und insbesondere für den Fußverkehr geschaffen werden. Breite und hindernisfreie Gehwege ermöglichen sicheres und bequemes Gehen in Offenburg, was auch die Teilnehmer*innen der zweiten Gemeinderatsklausur als wichtigen Aspekt zur Fußverkehrsförderung und zum Klimaschutz ansahen. Zudem sind verkehrsberuhigte Bereiche mit Mischverkehrsflächen, die sich durch reduzierte Geschwindigkeiten, und bei entsprechender Gestaltung durch besonderen Komfort für die Fußgänger*innen auszeichnen, sind ebenfalls eine gute Alternative.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

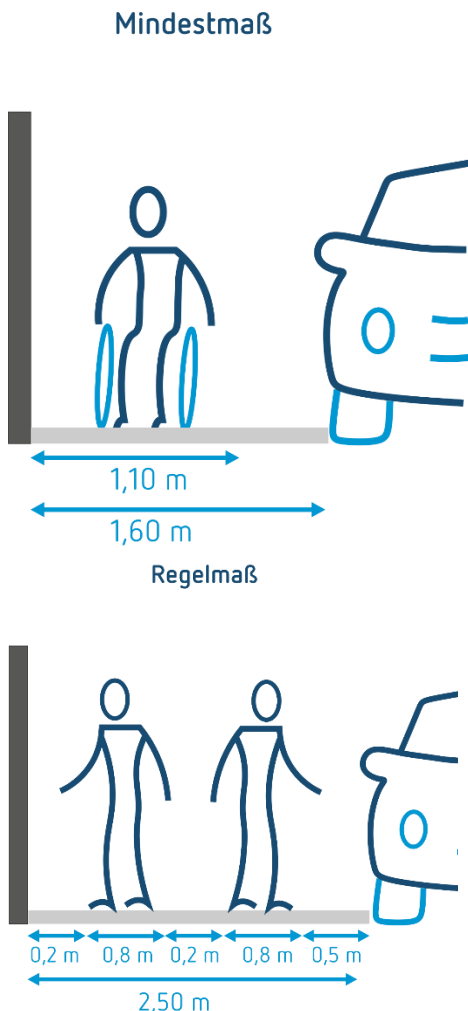
Verbindliche Standard- und Mindestbreiten: Für den Seitenraum sollten verbindliche Standard- und Mindestbreiten für den Fußverkehr festgelegt werden. Diese richten sich nach dem aktuellen Stand der Technik. Demnach wird eine Regelbreite des Seitenraums für Fußgänger*innen von 2,50 m vorgesehen, die nutzbare Mindestbreite sollte in Offenburg zudem 1,60 m nicht unterschreiten.²³ Dies ist insbesondere für die barriere- und hindernisfreie Gestaltung des Straßenraums von Relevanz und wird in der H BVA als Mindestmaß vorgegeben.²⁴ Gehwege im Bestand, die schmaler als 1,60 m sind, müssen von Hindernissen freigehalten werden. Die Stadt Karlsruhe hat z. B. das „Faire Parken“ eingeführt und eine notwendige Restbreite von 1,60 m definiert, um u. a. Gehwegparken an eingezeichneten Stellen mit hohem Parkdruck zu legalisieren. Somit darf in Karlsruhe ein Gehweg, der schmaler als 1,60 m

²³ An engen Ortsdurchfahrten mit beidseitigen Gehwegen und geringem Fußverkehr kann die Breite der Gehwege gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen lediglich 1,50 m betragen (vgl. FGSV 2006: 34).

²⁴ Nach den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen sollte bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit oder umfeldbedingten Zwangspunkten (z. B. an Engstellen im Zuge von Ortsdurchfahrten) beachtet werden, dass bei Gehwegbreiten unter 1,60 m die Fortbewegung von Menschen mit Rollstuhl nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume möglich ist (vgl. FGSV 2011:40).

ist, nicht durch Hindernisse wie z. B. parkende Kfz oder Fahrradständer weiter eingeschränkt werden. Jede Definition einer Restbreite, die nicht einer Gehwegbreite von 2,50 m entspricht, ist jedoch keine Wunschbreiten, sondern eine Einschränkung für den Fußverkehr.²⁵ Ein Beispiel für eine notwendige Umgestaltung stellt die Johannisbrücke inkl. Umfeld (Stadt buckel und Grabenallee) dar. Hierfür liegen bereits Wettbewerbsergebnisse vor, die im Klimaschutzszenario für 2035 berücksichtigt wurden. Ein weiteres Beispiel ist der Ausbau der Fußgängerwege der Badstraße.

Abbildung 83: Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät nach FGSV

Temporeduzierung: Um die Attraktivität des Fußverkehrs zu erhöhen, sind Maßnahmen der Temporeduzierung notwendig (Maßnahme Kfz.1). Dazu eignen sich Maßnahmen wie Fahrbahnverschwenkungen oder Markierungen sowie verkehrsberuhigte Bereiche und verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche. Dazu wird ein Maßnahmenkatalog erstellt, der auf die Hauptachsen für den Fußverkehr angewandt wird und die Maßnahmen auf ihre Umsetzbarkeit überprüft. Ein weiterer Effekt der verkehrsberuhigten Bereiche ist die Aufmerksamkeitssteigerung des restlichen Verkehrs für die Fußgänger*innen. So sollen gefährliche Situationen und Unfälle verhindert werden.

Klimaangepasste Straßenräume: Um das Wohlbefinden zu stärken, sollten Fußgängerwege beschattet werden, bspw. durch Baumalleen. In Schattenbereichen ist die gefühlte Temperatur niedriger als in Bereichen mit direkter Sonneneinstrahlung, u. a., weil sich der Bodenbelag nicht so stark aufheizt. Im Hinblick auf den Klimawandel und die Entstehung von Hitze-Hotspots in stark versiegelten Stadtgebieten während des Sommers sind verschattete Bewegungs- und Ruhebereiche für einen attraktiven Fußverkehr unumgänglich. Daher sollte Offenbau bei Umbau- und Neubaumaßnahmen sowie an Hitzebrennpunkten die Straßen klimaangepasst umgestalten. Beispiele, wie Straßen klimaangepasst gestaltet werden können, bieten die „coole Straßen der Stadt Wien“²⁶ sowie die „Sommerstraßen“ in München. Ein Bestandteil davon kann die Integration von Sitz- und Spielelementen sein. Darüber hinaus können diese Elemente so zur Fahrbahn angeordnet werden, dass illegales Gehwegparken verhindert wird. Dadurch werden neben der

²⁵ Im Falle einer definierten Restbreite ist diese in der gesamten Kommune und nicht für einzelne Straßenabschnitte oder Ortsteile gültig.

²⁶ Weitere Informationen unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/coole-strassen-plus.html>

Aufenthaltsqualität auch die Sicherheit und der Komfort von Fußgänger*innen gestärkt.

Abbildung 84: Beispiel für fußverkehrs-freundlicher Straßenraum



Quelle: Planersocietät, Friedrichshafen

Beleuchtungskonzepte: Mithilfe von Beleuchtungskonzepten sollen "Angsträume" reduziert werden. Unzureichende Beleuchtung verschlechtert das Sicherheitsgefühl v. a. in Unterführungen sehr (vgl. Maßnahme F.2). Angsträume fallen durch eine geringe soziale Kontrolle und häufig durch erhöhte Verschmutzung und Vandalismus auf. Das führt dazu, dass diese Räume insbesondere in Zeiten schwacher Frequentierung gemieden werden. Angsträume lassen sich z. B. durch die Schaffung von Sichtachsen, Ausbau der Beleuchtung, farbenfrohe Wandbemalungen, Kunstobjekte und turnusmäßige Kontrollen zu belebten Räumen aufwerten.

Wegweisung: Eigenständige Fußwege ermöglichen Fußgänger*innen direktere

Wege und können somit Reisezeitvorteile bieten. In Offenburg gibt es eine Vielzahl eigenständiger Fußwege, die zum Teil auch als Schulwege in den Schulwegeplänen gekennzeichnet sind. Da häufig Beschilderung und Wegweisung fehlen, sind diese vor allem für ortsunkundige Personen, die noch nicht alle kurzen oder attraktiven Wege in der Stadt kennen, kaum wahrzunehmen. Um Fußverkehrsachsen, Kinderwege und Themenrouten zu verdeutlichen, um auf Ziele wie z. B. zentrale Orte, attraktive Plätze, Verweil- und Einkehrmöglichkeiten hinzuweisen und um insbesondere Personen ohne Ortskenntnis (u. a. Besucher*innen und Neubürger*innen) eine bessere Orientierung zu bieten, sollte das derzeitige Wegweisungssystem der Innenstadt weiter auf die Gesamtstadt ausgeweitet werden. Um Offenburger*innen zum Zufußgehen zu animieren, können auch Angaben zur Gehdauer von Wegstecken und Informationen zu den Orten hilfreich sein.

Abbildung 85: Beispiele für Wegweisung



Quelle: Planersocietät, Neuenburg am Rhein, Kopenhagen

F.6

Trennung von Fuß- und Radverkehr

Zeitliche
Umsetzung:



Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Fußverkehr

Grobkosten-
schätzung



Projekte mit
Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

An den Hauptverkehrsstraßen in Offenburg wird der Fußverkehr teilweise mit dem Radverkehr bei Mindestmaßen auf getrennten oder gemeinsamen Geh- und Radwegen im Seitenraum geführt. Die Kombination von mehreren Mindestmaßen sowie die gemeinsame Nutzung des Seitenraums führt zu Nutzungskonflikten. Dies wurde auch in den durchgeführten Interviews mit Personen mit Behinderungen geschildert. Insbesondere das hohe Radverkehrsaufkommen in Offenburg und die höheren Geschwindigkeiten, die durch die Pedelec-Nutzung möglich sind, stellen ein Sicherheitsrisiko und einen Einschnitt in den Gehkomfort dar.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Minimierung gemeinsamer Geh- und Radwege: Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr treten auf durch die Führung des Radverkehrs im Seitenraum bei zu geringen Breiten und wenn eine Verkehrsart in der Zahl der Nutzer*innen überwiegt. Dazu können für den Radverkehr freigegebene Gehwege (Z 239 StVO in Verbindung mit Z 1022-10 StVO) sowie gemeinsame bzw. getrennte Geh- und Radwege (Z 240 bzw. 241 StVO) führen. Bei für

den Radverkehr freigegebenen Gehwegen sowie gemeinsamen Geh- und Radwegen werden Rad- und Fußverkehr auf derselben Fläche geführt. Durch die hohen Geschwindigkeitsunterschiede der Verkehrsarten und vor allem bei höherem Verkehrsaufkommen besteht ein erhöhtes Konfliktpotenzial. Getrennte Geh- und Radwege sind meistens nur mit einer Markierung oder andersfarbiger Pflasterung voneinander getrennt. Dadurch entsteht ein hohes Konfliktpotenzial. Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum soll gemäß den Vorgaben der StVO daher grundsätzlich reduziert und möglichst Führungsformen auf der Fahrbahn für den Radverkehr (z. B. Radfahrstreifen) – getrennt vom Fußverkehr - bevorzugt werden. Für den Fußverkehr entstehen somit breitere und attraktivere Gehbereiche. Um den Radverkehr vom Fußverkehr zu trennen, müssen ggf. auch Breiten oder Fahrspuren für den Kfz-Verkehr reduziert werden (vgl. Maßnahme Kfz.5).

Entwicklung von Alternativrouten: Da die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen nach der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO nur in Betracht kommt, wenn bisher sehr geringer Verkehr vorhanden ist und die Straße den Eindruck vermittelt,

dass eine Aufenthaltsfunktion überwiegt, sollten in diesen Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen (z. B. Hildastraße, Lange Straße, Lindenplatz) Alternativrouten für den Radverkehr entwickelt werden, um die Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen weiter zu steigern. An Stellen, an denen der Rad- und Fußverkehr nicht getrennt werden kann (z. B. aus Gründen der Verkehrssicherheit), gilt es, u. a. durch Markierungen auf die gemeinsame Nutzung hinzuweisen und auf das erhöhte Konfliktpotenzial

entsprechend aufmerksam zu machen. Weiterhin soll eine Kombination aus Mindestbreiten für Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen im Seitenraum vermieden werden, um das Konfliktpotenzial zu verringern. Gleiches gilt auch für Überführungen. Hier sind insbesondere bei Neu- und Umbaumaßnahmen wie bei der Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig (in der Nähe der Freiburger Straße/Kinzigstraße) die Regellmaße einzuhalten.

F.7

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Zeitliche
Umsetzung:



Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Fußverkehr

Grobkosten-
schätzung



Projekte mit
Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

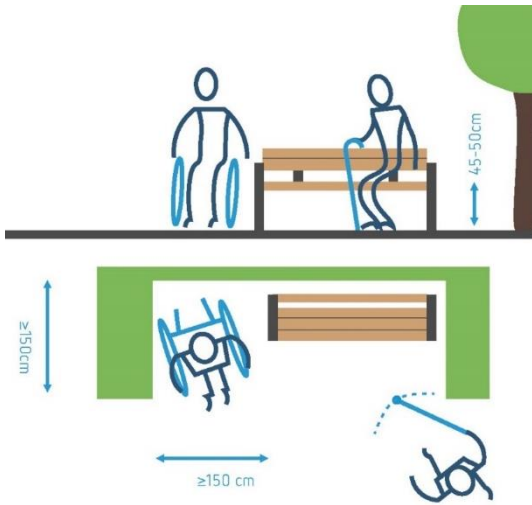
Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Fußverkehrs eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sie haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18). Durch Qualität, Zugänglichkeit und Barrierefreiheit von Mobiliar im öffentlichen Raum lässt sich die Aufenthaltsqualität steigern. So können Orte zum Ausruhen und Pausieren geschaffen werden, um dazu beizutragen, den Fußverkehr als Basismobilität zu festigen. Weiterhin trägt eine gelungene städtebauliche Integration der Verkehrsflächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Sitzgelegenheiten: Lange Wege stellen für viele Menschen ein großes Hindernis dar. Sitzgelegenheiten sind daher in überschaubaren Abständen zu installieren. Auf den Haupttrouten im Fußwegenetz sollten im Abstand von mindestens 300 m Sitzgelegenheiten vorhanden sein (vgl. HBV A 2011:

60). In hochfrequentierten Bereichen ist die Dichte entsprechend der Nachfrage anzupassen. Außerdem müssen ergonomische Voraussetzungen beachtet werden. Die Sitzflächen sollten glatt und nicht zu tief sein. Hierbei ist eine Höhe von 45 bis 50 cm zu empfehlen. Zur Barrierefreiheit sind (teils) Arm- und Rückenlehnen an die Sitzflächen anzubringen und auf eine freie Fläche unter der Sitzfläche zu achten. Für Rollstuhlfahrer*innen und Kinderwagen ist ein Freibereich neben der Parkbank von Vorteil. Sitzgelegenheiten sollten mit einem Langstock ertastbar und visuell kontrastreich sein. Die angrenzende, stufenlos zugängliche Ruhefläche sollte mindestens 150 cm x 150 cm groß sein. Um länger rasten zu können, bedarf es eines natürlichen Schattens durch Bäume. Wartebereiche bei Haltestellen sind gegen Witterungseinflüsse zu schützen. Die Oberflächen der Bänke und Sitzmöbel dürfen sich nicht zu stark erhitzen beziehungsweise zu sehr abkühlen. Bei der Materialwahl ist daher auf eine geringe Temperaturleitfähigkeit zu achten. Vorhandene Sitzgelegenheiten sind entsprechend aufzuwerten – inklusive einer dauerhaften Pflege, denn Sitzgelegenheiten sind nur attraktiv, wenn sie sauber, intakt und ansprechend gestaltet sind.

Abbildung 86: Barrierefreie Sitzgelegenheit



Quelle: Planersocietät

Sitzrouten: Neben den Sitzgelegenheiten auf den Hauptouten sollen u. a. im Umfeld von Heimen für Senior*innen Sitzrouten eingeführt werden. Diese beinhalten Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen (<200 m) entlang der entsprechenden Verbindungen. Durch verschiedenartige Ausgestaltung der Sitzgelegenheiten (z. B. in Kombination mit Spielgeräten oder Sitzgruppen) werden verschiedene Personengruppen angesprochen und Verweilmöglichkeiten geschaffen. Eine Sitzroute ist bspw. in Zell-Weierbach denkbar, da dort gleichzeitig regelmäßige Rastmöglichkeiten zur Überwindung der bewegten Topografie angeboten werden sollten. Bei erfolgreicher Einführung von Sitzrouten besteht die Möglichkeit, das Konzept der Sitzrouten auf die gesamte Stadt anzuwenden.

Abbildung 87: Beispiel für Sitzgelegenheiten auf Sitzrouten



Quelle: Planersocietät, Offenburg

Temporäre Nutzungen: Zur Schaffung zusätzlicher Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bieten sich temporäre Nutzungen an. Dadurch wird eine erweiterte Wahrnehmung des öffentlichen Raums und das Miteinander im Straßenverkehr gefördert. Mit der Einrichtung von Sommerstraßen können ausgewählte Straßen z. B. während den Sommerferien temporär zu verkehrsberuhigten Straßen umgestaltet oder sogar gänzlich vom Kfz-Verkehr befreit werden. Somit bieten sich zusätzliche Flächen für Spiel und Sport, die nicht nur Kindern und deren Eltern zugutekommen. Dafür sollen weitere Straßenabschnitte ausgewählt und während des Zeitraums bespielt werden.

Abbildung 88: Beispiel für temporäre Nutzung

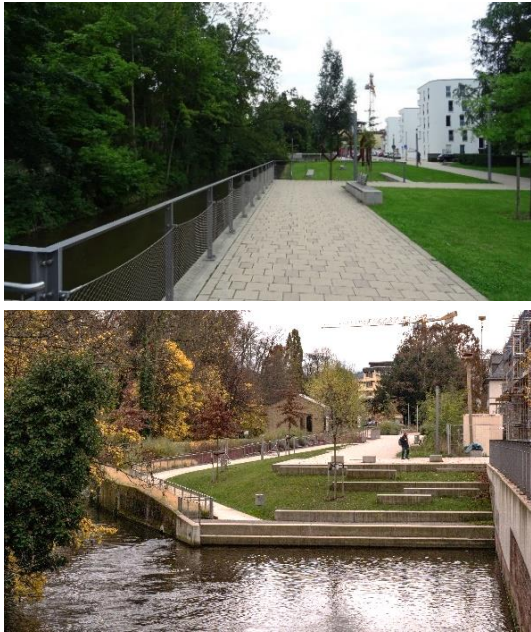


Quelle: Stadt Offenburg

Grünflächen: Parks oder Gärten tragen zur Steigerung des Wohlbefindens bei. Die psychischen Wirkungen von Grün in der Stadt wurden lange unterschätzt und gewinnen mit der Zeit wieder an Relevanz. Grüne Infrastruktur soll bei der Aufstellung des Fußverkehrsnetzes berücksichtigt und neu geschaffen werden. Insbesondere im Rahmen der Bespielung einzelner Achsen mit unterschiedlichen Themen (vgl. Maßnahme F.1) können Pocketparks entwickelt und integriert werden. Die Umsetzung eines Pocketparks bietet sich entlang des Grüngürtels an der Gustav-Ree-Anlage an (vgl. Wettbewerbsergebnisse Grüngürtel Offenburg). Vergleichbar zur Aufwertung entlang

des Mühlbachs in der Wilhelm-Bauer-Straße sollen erlebbare Grünflächen an der Hochschule oder an der Hauptstraße/Grabenallee (vgl. Wettbewerbsergebnisse Grüngürtel Offenburg) im Zusammenhang mit dem Mühlbach entstehen.

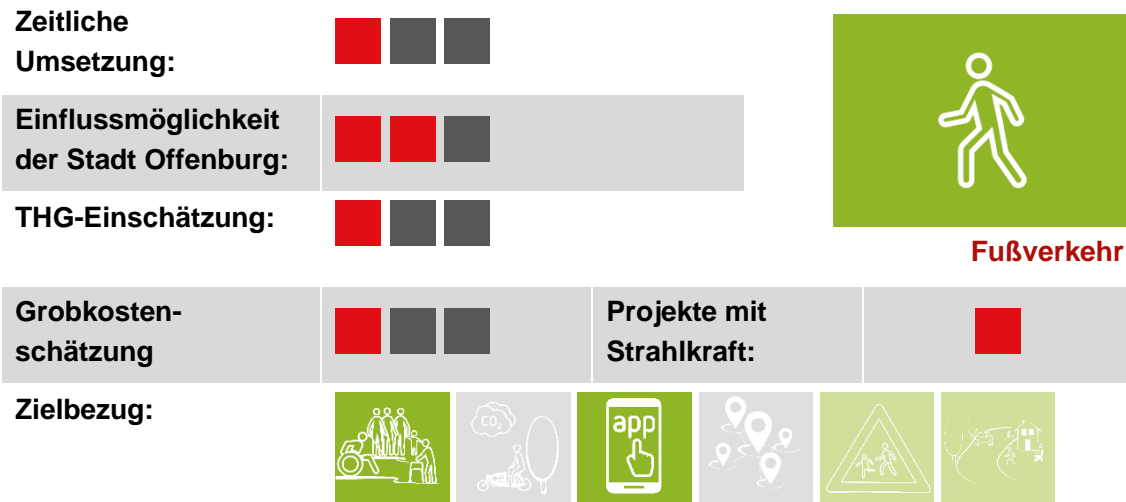
Abbildung 89: Beispiel für grüne Infrastruktur



Quelle: Planersocietät, Alte Spinnerei

F.8

Entwicklung einer Gehkultur



Problemstellung/Anlass

Fußverkehr ist ein gewinnbringendes Thema, denn es ist besonders umweltfreundlich, gesund und gut für das Gemeinwesen. Wege zu Fuß zurückzulegen ist jedoch nicht selbstverständlich. Daher ist in Offenburg eine aktive und ambitionierte Fußverkehrspolitik nötig, wie sie bereits im Radverkehr verfolgt wird. Dies kann durch die Teilnahme an Landesprogrammen zur Fußverkehrsförderung und durch die Landesauszeichnung zur „fuß- und radverkehrsfreundlichen Kommune“ der AGFK Baden-Württemberg unterstützt sowie durch ein gezieltes Investitionsprogramm für den Fußverkehr realisiert werden. Die Offenburger*innen bewerteten das Maßnahmenfeld „Entwicklung einer Gehkultur“ bei den unterschiedlichen Beteiligungsformaten zu den Gamechanger-Maßnahmen von allen vorgestellten Maßnahmen am positivsten.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Bewusstseinsbildung: Zur Förderung des Fußverkehrs sind neben Infrastruktur-Maßnahmen auch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen („weiche Maßnahmen“) zur Bewusstseinsbildung der Bevölkerung für den

Fußverkehr und zur Sensibilisierung für eine stärkere Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden nötig. Maßnahmen dieser Art beschränken sich zu meist nicht nur auf Fußgänger*innen, sondern adressieren auch gezielt andere Verkehrsteilnehmer*innen (Kfz-Fahrer*innen z. B. ruhender Verkehr; Radfahrer*innen z. B. Nutzungsrecht vs. Nutzungspflicht, Mitbenutzung Fußgängerzone). Dabei reichen die Maßnahmenbereiche von der Imagebildung und Information über das Neubürger*innenmarketing bis hin zur frühzeitigen Mobilitätserziehung an Kitas und Schulen (vgl. VMM.8). Dabei sind je nach Zielgruppe unterschiedliche Medien zu verwenden. So können neben einfachen Flyern auch Stadtteil- und Schulwegepläne sowie temporäre Verkehrsversuche zum besseren Verständnis einer Optimierung des Fußverkehrs im Allgemeinen, seines Netzes und der dafür notwendigen Straßenraumaufteilung erreicht werden. Auch Zeitungsberichte oder das Bespielen der städtischen Internetseite mit Themen mit (Fuß-)Verkehrsbezug sind gängige Mittel.

Fußverkehrsbeauftragte*r: Für das Ziel einer neuen und nachhaltigen Mobilitätskultur bedarf es einer Stärkung der

Nahmobilität. Teil dessen ist auch ein starker Fußverkehr. Gleichzeitig setzt sich der Fußverkehr aus stark differenzierten Nutzungstypen zusammen und muss daher auch höchst unterschiedliche Ansprüche erfüllen. Diese Ansprüche sind innerhalb der Weiterentwicklung des Straßenraums entsprechend zu vertreten und auch öffentlich zu kommunizieren. Dazu eignet es sich, eine*n Fußverkehrsbeauftragte*n in der Verwaltung zu installieren. Die beauftragte Person soll als Daueraufgabe die Ansprüche und Belange des Fußverkehrs über alle Planungen hinweg thematisieren, vertreten und fördern. Zudem wird sie als ständige Ansprechperson für Fußverkehrsbelange (auch unter Einbeziehung von Fragen zur Barrierefreiheit) auf gesamtstädtischer Ebene fungieren.

Öffentlichkeitsarbeit: Eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit stärkt die Bewusstseinsbildung für den Fußverkehr (und den Umweltverbund). Dabei sind auch gezielt andere Verkehrsteilnehmer*innen zu adressieren und die gewählten Medien breit zu streuen. Nur so können möglichst viele Nutzer*innengruppen erreicht werden. Neben mitmachen.offenburg.de können Facebook, Instagram oder Twitter genutzt werden, um zum einen verschiedene Themen anzusprechen, zum anderen in den Austausch mit Akteur*innen und der Bevölkerung zu treten. Dazu ist eine enge Zusammenarbeit mit der Stelle für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit nötig. Für eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit sollte bereits ein Grundgerüst guter Fußverkehrs-Infrastruktur vorherrschen, um auf bereits wirksame Maßnahmen hinweisen zu können und das konkrete Vorgehen darauf aufzubauen. Innerhalb dieses Maßnahmenfelds können sehr gut Synergien insbesondere mit einer gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit für den

Umweltverbund aus Radverkehr und ÖPNV entstehen.

Veranstaltungen und Wettbewerbe: Die Geh-Kultur in Offenburg soll auch durch die Organisation von Aktionen, Kampagnen und Marketing gestärkt werden. Dafür ist eine Ansprechperson mit Verantwortung für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Nützliche Hinweise zur koordinierten, positiven Pressearbeit im Bereich Fußverkehr kann der Leitfaden der AGFK Bayern bieten.²⁷ Beispiele für Veranstaltungen und Wettbewerbe, die den Fußverkehr in Offenburg fördern können, sind in Tabelle 10 aufgeführt. Diese können im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche stattfinden, wie z. B. Aktionstage wie „Zu Fuß zur Schule/ Kindergarten“ (VCD) oder der Parking Day (kurzzeitige Fremdnutzung von öffentlichen Parkplatzflächen). Ebenso kann eine Schritte-Challenge veranstaltet werden, wie z. B. die AGFK Baden-Württemberg es 2022 erstmals durchgeführt hat. Um auf die Belange des Fußverkehrs aufmerksam zu machen, können sich auch temporäre Spielstraßen, Aufenthaltsbereiche oder bunte Lego-Rampen wie z. B. in Baden-Baden eignen. Diese meist temporären Maßnahmen fallen den Bürger*innen ins Auge und können für die Belange sensibilisieren.

Abbildung 90: Beispiele für aufmerksamkeitswirksame Aktionen im Bereich Fußverkehr



Quelle: Planersocietät, Tübingen

²⁷ <https://agfk-bayern.de/neue-broschuere-leitfaden-fuer-presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/>

Tabelle 10: Beispiele für Veranstaltungen und Challenges

Veranstaltung	Beschreibung	Informationen unter:
Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten (VCD)	Unterschiedliche Aktionen, Wettbewerbe und Maßnahmen, um Schüler*innen dazu zu animieren, zu Fuß zur Schule zu gehen	https://www.zu-fuss-zur-schule.de/
Schritte-Challenge (z. B. AGFK-BW)	Mit einer App zählten 2022 rund 3.000 kommunale Mitarbeiter*innen ihre Schritte zur Arbeit, im Dienst und in der Freizeit	https://www.agfk-bw.de/angebote/details/schritte-challenge-11
Fußverkehrs-Checks (z. B. Baden-Württemberg)	In vier Veranstaltungen können Bürger*innen, Verwaltung, Politik und Interessensvertreter*innen die Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in der Stadt vor Ort diskutieren und Maßnahmenvorschläge erarbeiten.	https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/
Temporäre Spielstraßen (z. B. Karlsruhe spielt, Stuttgart)	Im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche entstehen temporäre Spiel- und Begegnungsstraßen. Ziel der dezentralen Aktionen ist es, Kindern die Möglichkeit zu bieten, den öffentlichen Raum neu zu entdecken und die Stadt aus einer anderen Perspektive kennenzulernen.	https://kalender.karlsruhe.de/db/termine/stadtlieden/karlsruhe_spielt https://www.stuttgart.de/veranstaltungenkalender/veranstaltungen/temporaere-spielstrasse-bad-cannstatt-.php
Tag des Zebrastreifens (DSGS)	Am 1. September ruft die Deutsche Studiengesellschaft für Straßenmarkierungen e.V. alle kommunalen Verkehrsbehörden dazu auf, ihre Zebrastreifen auf eine gute Erkennbarkeit zu überprüfen und ggf. die Markierung zu erneuern.	https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/morgen-ist-tag-des-zebrastreifens/vom/31/8/2022/
Legu-Rampenprojekt (Baden-Baden)	Gemeinsam wurden mithilfe von Steinen (der Marke LEGO®), Rampen gebaut, um auf die Problematik der fehlenden Zugänglichkeit aufmerksam zu machen.	https://www.baden-baden.de/buergerservice/beratung-hilfe/menschen-mit-behinderung/leguor-rampenprojekt/

Quelle: Planersocietät

Zertifizierung durch AGFK Baden-Württemberg: Um die Vorreiterrolle der Stadt zukünftig öffentlichkeitswirksam zu bewerben, kann eine Zertifizierung zur fußgängerfreundlichen Kommune des Landes Baden-Württemberg angestrebt werden.²⁸ Voraussetzungen dafür sind u. a., dass die Belange des Fußverkehrs fest in der Verkehrsplanung verankert sind (z. B. bei der Führung des Fußverkehrs an Baustellen), der Fußverkehr vernetzt gedacht wird, der öffentliche Raum attraktiv und barrierefrei

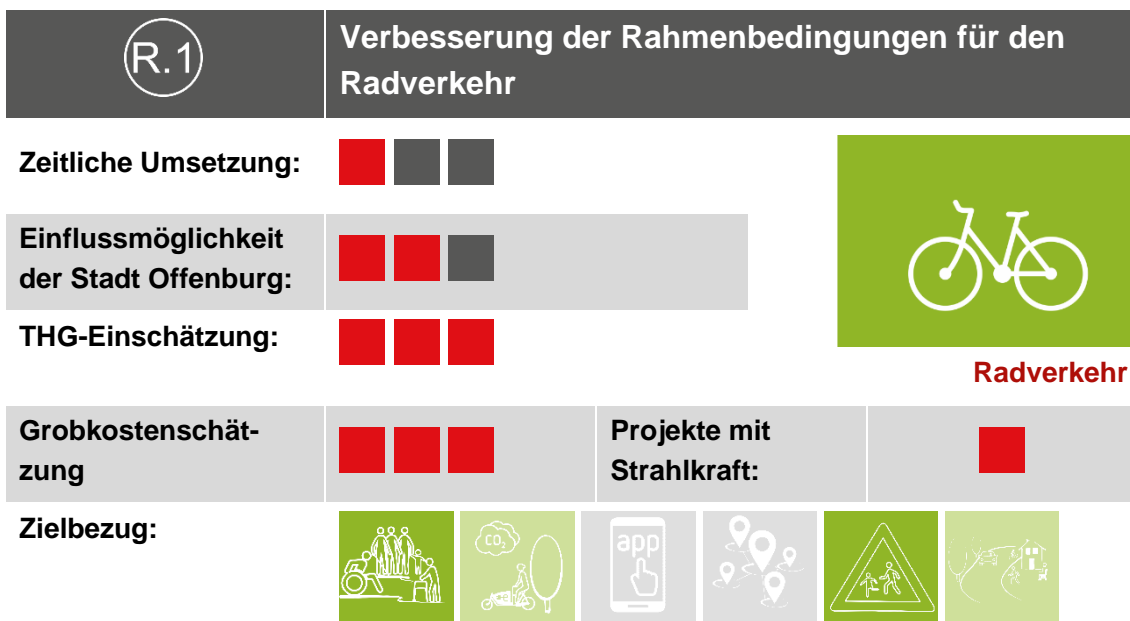
gestaltet ist (z. B. durch hindernisfreie Wege und verkehrsberuhigte Ortsmitten), ausreichend und sichere Quermöglichkeiten vorhanden sind (z. B. durch den Einsatz weiterer Fußgängerüberwege), außerdem eine wegweisende Beschilderung und wenige Konfliktstellen zwischen Fußverkehr, Kfz-Verkehr und Radverkehr.

²⁸ Aktuell (Stand 04.2023) findet eine konzeptionelle Anpassung des Verfahrens statt. Weitere Informationen unter: www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/fussgaengerfreundliche-kommune/was-ist-eine-fussgaengerfreundliche-kommune/

4.1.2 Handlungsfeld Radverkehr

Radfahren ist gesund, leise, umweltverträglich, modern und flexibel. Das Fahrrad, insbesondere Pedelecs und Lastenräder, erfreuen sich in der jüngeren Zeit einer steigenden Beliebtheit. Auch wurde im Rahmen der Beteiligung des Masterplan Verkehr OG 2035 deutlich, dass sich viele Teilnehmer*innen der lokalen Foren 2021 vorstellen können, 2035 mehr Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Daraus resultieren neue Herausforderungen für die Radinfrastruktur in Offenburg und deren Nutzer*innen.

Offenburg hat bereits langjährige Erfahrungen in der Förderung des Radverkehrs in Form von Fahrradförderprogrammen. Der Masterplan Verkehr OG 2035 soll daher das Fahrradförderprogramm VI vorbereiten, das ab 2023 erarbeitet werden soll.²⁹ Das Fahrradförderprogramm VI bietet die Möglichkeit, neue Schwerpunkte in der Radverkehrsförderung zu setzen und gesellschaftliche Entwicklungen wie z. B. die erhöhte Fahrradnutzung aufzugreifen.



Problemstellung/Anlass

Es zeigt sich, dass die Verkehrssicherheit von Radfahrer*innen sowohl objektiv als auch subjektiv eine zentrale Rolle spielt, wenn weitere Menschen für den Umstieg auf das Verkehrsmittel Fahrrad gewonnen werden sollen. Dies wurde u. a. auch beim

ersten Bürgerforum des Masterplan Verkehr OG 2035 angesprochen. Dabei wurde auch die vorhandene Radinfrastruktur in Offenburg als nicht nutzerorientiert beschrieben. Da sich der Radverkehr auch in Offenburg verändert und immer mehr Bürger*innen mit dem Pedelec oder Lastenrad fahren, benötigt es sichere

²⁹ Handlungsfelder sollen nach der RadSTRATEGIE BW gegliedert sein (Infrastruktur, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Sicherheit, Soziale Dimension, Kommunikation und Verhalten, Radtourismus und Sport, Elektromobilität, Forschung und Innovation, Struktur und Rahmenbedingungen).

Radverkehrsanlagen, die für höhere Geschwindigkeiten, größere Verkehrsmengen und größere Fahrzeuge ausgelegt sind. Um diesen veränderten Ansprüchen gerecht zu werden, sind somit Grundsatzentscheidungen notwendig, wie der Radverkehr zukünftig in Offenburg geführt werden soll.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Infrastruktur nach aktuellem Stand der Technik: Die Grundsätze für die Radinfrastruktur in Offenburg ergeben sich im Wesentlichen aus dem aktuellen Stand der Technik, der sich im Radverkehr vor allem in den *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wiederfindet.³⁰ Weitere damit verbundene Grundlagen sind u. a.: *Straßenverkehrsordnung (StVO)* sowie die zugehörige *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)*, *Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E-Klima 2022)*, *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*, *Hinweise zu Rad-schnellverbindungen und Radvorrangrou-ten (HRSV 2021)*, *Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)*. Weitere Hinweise können zudem den *Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg* und der Begleitbroschüre *Einladende Radverkehrsnetze zum Sonderprogramm „Stadt und Land“* entnommen werden.³¹

Optimierung der Führungsform: Grundsätzlich sollte der Radverkehr innerorts nach § 2 Abs. 1 StVO die Fahrbahn benutzen, dies sollte bei geringen bis mittleren

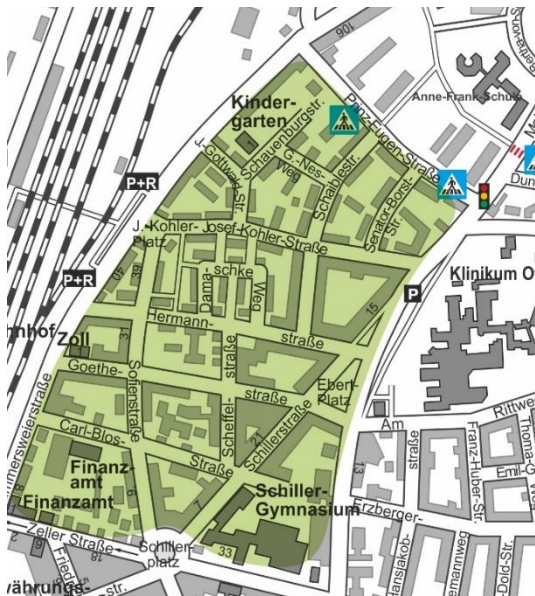
Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten bis 30 km/h in Offenburg der Regelfall sein. In diesen Bereichen können zur Priorisierung des Radverkehrs Fahrradstraßen und Fahrradzonen eingesetzt werden. Diese bieten Fahrradfahrer*innen ein erhöhtes Sicherheitsgefühl, ein schnelles Vorankommen sowie die Möglichkeit, nebeneinander zu fahren. Fahrradstraßen werden auf einzelnen Strecken angeordnet und können zu Fahrradzonen „zusammengefasst“ werden. Dabei ist es nicht notwendig, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.³² Der Vorteil einer Fahrradzone ist, dass der „Radweg“ direkt vor der eigenen Haustüre beginnt, was konkrete Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad schafft, sofern eine zentrale Vorgabe der StVO berücksichtigt wird: Autos sollten nur ausnahmsweise zugelassen werden. Für Erschließungsstraßen im Nebenstraßennetz können Fahrradzonen die große Chance bieten, die Erschließungsfunktion wieder in den Vordergrund zu rücken. Durch weniger Kfz-Verkehr können somit Verkehrsflächen anders genutzt werden z. B. für Fahrrad- und Lastenradstellplätze, Grünflächen oder für Plätze der Begegnung und des sozialen Austausches (vgl. BMDVa 2022: 22). Um den Radverkehr in Erschließungsstraßen zu fördern, sollten in Offenburg weitere Fahrradstraßen und ggf. auch Fahrradzonen eingerichtet werden. Im Rahmen der Beteiligung wurde im Bürgerforum 2021 die eine Umsetzung einer Fahrradzone u. a. im Bereich zwischen Moltkestraße, Zeller Straße, Rammersweier Straße und Prinz-Eugen-Straße (z. B. Sophienstraße, Schillerstraße) vorgeschlagen.

³⁰ Mit der Fertigstellung der Fortschreibung der ERA ist mit Anfang 2023 zu rechnen. Die Empfehlungen sollen im FFV VI Beachtung finden.

³¹ Weitere Informationen unter: https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Chefredaktion/2022/Leitfaden_Einladende_Radverkehrsnetze.pdf?__blob=publicationFile&v=2

³² Die Ausweisung kann auch aufgrund „einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, [oder] einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr“ erfolgen“ (vgl. VwV-StVO).

Abbildung 91: Vorschlag für Fahrradzone aus Beteiligung



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Stadt Offenburg, Fachbereich Bauservice, Abt. Flächenmanagement in Zusammenarbeit mit Fachbereich Bürgerservice/Soziales, Abt. Schule/Sport © 2021

Beispiele für bereits umgesetzte Fahrradzonen in Baden-Württemberg bieten u. a. die Städte Esslingen und Emmendingen. Weitere Möglichkeiten für den Einsatz von Fahrradstraßen bestehen u. a. im Bereich der Badstraße und der Rheinstraße.

Abbildung 92: Beispiele für Fahrradzonen



Quelle: Planersocietät, Marburg, Emmendingen

Der Radverkehr sollte möglichst auf der Fahrbahn im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs auf einer sicheren Radinfrastruktur geführt werden, z. B. durch Radfahrstreifen. Hierbei sollten, um dem Trend zu schnelleren und breiteren Fahrrädern gerecht zu werden, bei geeigneten Neu- und Umbauten z. B. auf den Haupttrouten entlang der Moltkestraße oder Wilhelmstraße hohe Ausbaustandards gesetzt werden, die über die ERA von 2010 hinausgehen. So wird sichergestellt, dass die Radverkehrsinfrastruktur den Anforderungen an ein weiter zunehmendes Radverkehrsaufkommen gerecht wird und der Radverkehr einen weiteren Attraktivitätsschub durch breite Radwege und eine beschleunigte Führung erhält.

Abbildung 93: Beispiel für attraktive Radfahrstreifen



Quelle: Planersocietät, Karlsruhe

Außerorts und bei Geschwindigkeiten über 50 km/h ist der Radverkehr in Offenburg grundsätzlich auf eigenständigen Wegen zu führen. Diese sind gemäß der ERA und den Hinweisen zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H Ras 02) umzusetzen. Hierbei gilt ein besonderer Schwerpunkt auf den interkommunalen Netzen und

regionalen Verbindungen (z. B. Radschnellverbindungen und RadNETZ BW Alltag), für die entsprechende Qualitätsstandards vorgegeben und Musterlösungen vorhanden sind. Das RadNETZ BW liefert zudem ein

Maßnahmenkataster für die Routen in der Stadt Offenburg, die umgesetzt werden sollten.³³

Exkurs: Geschützte Radfahrstreifen

Geschützte Radfahrstreifen (engl.: protected bike lanes) sind ein Ansatz, mit dem Kommunen schnell und günstig Platz für komfortablen Radverkehr schaffen können. Dabei werden klassischerweise Kfz-Fahrs Spuren oder Parkstreifen umgenutzt. Durch eine markierte Pufferzone und/oder eine bauliche Barriere (Poller, Blumenkübel, Betonelemente, Schwellen, Kantensteine o. ä.) wird die Radspur vor dem Überfahren und Zuparken durch den Kfz-Verkehr geschützt. Vom Fußweg sind diese meist durch die Bordsteinkante getrennt. Die Einsatzgebiete sind vor allem Hauptverkehrsstraßen, aber auch stark befahrene Nebenstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis 70 km/h, die über den notwendigen Platz verfügen und selten gekreuzt werden.³⁴ Um geschützte Radverkehrsanlagen einzusetzen, benötigt es eine Straßenraumbreite von min. 16 m, die in Offenburg oftmals nicht vorhanden ist.

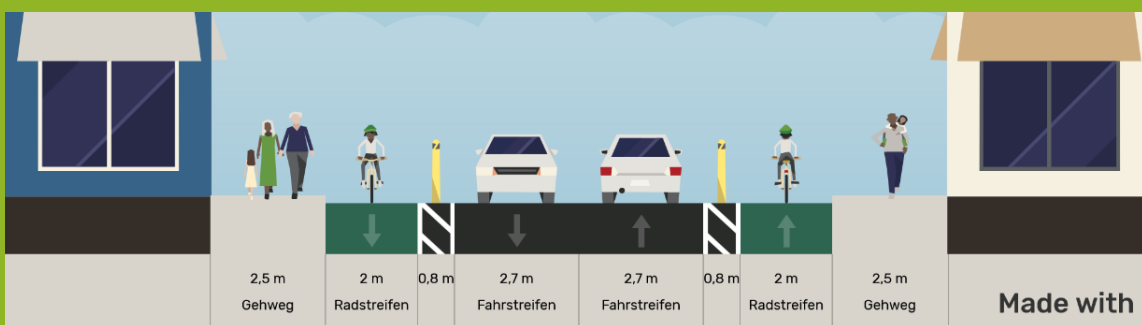
Viele Hauptverkehrsstraßen (u. a. Straßburger Straße, Rammersweier Straße, Wilhelmstraße, Moltkestraße) und stark belastete Nebenstraßen sind nur zweispurig gebaut. In der Regel sind dort, wenn Parkstreifen vorhanden sind, diese nur einseitig angelegt. Zudem befinden sich viele Einmündungen entlang dieser Straßen, wodurch die Radinfrastruktur häufig gekreuzt werden muss. Der Einsatz von geschützten Radverkehrsanlagen bietet sich daher in Offenburg nicht an.

Abbildung 94: Beispiel für einen geschützten Radfahrstreifen



Quelle: Planersocietät, Beispielbild Friedrichshafen

Abbildung 95: Mindestangaben für die Breiten einer geschützten Radverkehrsanlage



Quelle: www.streetmix.net

³³ Weitere Maßnahmen des RadNETZ BW unter: <https://www.wegedetektiv.de/bawrad16/#14/48.4812/7.9431>

³⁴ In Berlin sind bspw. geschützte Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,85 m bzw. 3,00 m je Seite geschaffen worden. Für die Restfahrbahn müssen je nach Verkehrsstärke mindestens zwischen 5,50 m und 6,50 m übrigbleiben. Somit werden insgesamt je nach Ausgangslage und Verkehrsbelastung zwischen 11,20 m und 13,00 m Platz zwischen den Gehwegen benötigt.

Trennung Rad- und Fußverkehr: Grundsätzlich darf eine Radwegebenutzungspflicht an baulich angelegten Radwegen und Radfahrstreifen nur angeordnet werden, wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit („außerordentliche Gefahrenlage“) erforderlich ist,³⁵ ausreichend Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen, die Beschaffenheit und der Zustand der Radverkehrsanlage zumutbar sind oder eine eindeutige und sichere Linienführung vorliegt. Gerade mit Blick auf Elektroräder und den damit einhergehenden erhöhten Geschwindigkeiten von Radfahrer*innen wird es zukünftig notwendig sein, eine bessere Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr und damit Vorteile für beide Seiten zu schaffen. (vgl. Maßnahme F.6). Daher sollte geprüft werden, in welchen Bereichen der Radverkehr ggf. bei geringeren Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn geführt werden kann.

Knotenpunktgestaltung: Bei der Knotenpunktgestaltung kann ebenfalls die ERA als maßgeblicher Stand der Technik herangezogen werden. Oberstes Ziel für die

Gestaltung der Knotenpunkte ist die Kombination von Sicherheit und Schnelligkeit für den Radverkehr. Wichtige Merkmale der Knotenpunktgestaltung sind gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen, übersichtliche und intuitive Führung des Radverkehrs, möglichst weitgehende Trennung von Kfz-Rechtsabbiegerströmen und geradeausfahrendem Radverkehr, z. B. durch Grünvorlauf für den Radverkehr mit vorgezogenen Haltelinien und Aufstellbereichen (vgl. Maßnahme R5).

Erhöhung der Investitionssumme: Für die Anpassung der Radinfrastruktur in Offenburg sollte für die Umsetzung des Fahrradförderprogramms VI die Investitionssumme von derzeit 25 €/EW auf die im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 vorgesehene Summe 30 €/EW erhöht werden (vgl. BMVI 2022: 26). Damit kann die Stadt Offenburg ihre Spitzenposition im Bereich der Investitionssumme in Baden-Württemberg weiter ausbauen.

³⁵ Das Bundesverwaltungsgericht beruft sich dabei auf § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Die FGSV führt in der ERA auf, was eine Gefahrenlage darstellen kann (FGSV 2010). Auch eine Vielzahl von Studien kommt zum Ergebnis, dass die Sicherheit für den Radverkehr bei Fahrbahnführungen höher ist, insbesondere in Knotenpunktbereichen.

R.2

Aktuelles Zielnetz für den Radverkehr

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Radverkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

In der Stadt Offenburg besteht bereits ein Bestandsradverkehrsnetz, das zwischen Hauptradwegen, Radwegen und fahrradfreundlichen Straßen unterscheidet. Im Fahrradförderprogramm V wurde im Jahr 2013 zudem ein städtisches Zielnetz mit Radhaupttrouten definiert, das aus der Analyse der Quellen und Ziele entstanden ist. Im Jahr 2021 hat der ADFC zusätzlich ein Wunschradswegenetz im Rahmen des Mapathons erarbeitet, das in Haupt-, Nebenwege und Ringstraßen gegliedert ist. Des Weiteren verläuft das RadNETZ BW mit dem Alltagsradnetz durch die Stadt; dafür sind Qualitätsstandards vorgegeben. Zukünftig soll das Bestandsradnetz sowie das RadNETZ BW Alltag durch Radschnellverbindungen und interkommunale Routen ergänzt werden. Im ersten Bürgerforum des Masterplan Verkehr OG 2035 wurde u. a. ein komplett neues Radverkehrskonzept gefordert, da die Radinfrastruktur in Offenburg laut den Teilnehmer*innen an vielen Stellen fehlerhaft sei. Um die unterschiedlichen Ansätze zusammenzuführen und um die Radverkehrsförderung in Offenburg weiter auf dem bekannt hohen Niveau fortzuführen, benötigt es ein neues

Fahrradförderprogramm inklusive eines zusammengeführten Radverkehrsnetzes.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Zielnetz für den Radverkehr: Im Rahmen der Neuaufstellung des Fahrradförderprogramms VI soll ab 2023 ein aktuelles Zielnetz für den Radverkehr entstehen. Dieses sollte entsprechend der Bedeutung für den Radverkehr in Radschnellverbindungen, Haupt- und Nebennetz hierarchisiert werden, um z. B. besonders wichtige Verbindungen möglichst schnell auszubauen und auf den Haupttrouten ein zügiges Radfahren zu ermöglichen (vgl. Exkurs Radnetz).

Um ein großräumiges, leistungsfähiges Netz mit einer Bündelung des Radverkehrs zu erhalten, wurde als Grundlage für das zukünftige Zielnetz für den Radverkehr im Rahmen des Masterplan Verkehr OG 2035 ein Vorschlag zu Hauptkorridoren erarbeitet (Abbildung 97). Die Hauptkorridore sind aus den bestehenden Vorschlägen aus Fahrradförderprogramm V, Fahrradförderprogramm V+, ADFC Mapathon, RadNETZ BW Alltag sowie den interkommunalen Routen des Mobilitätsnetzwerks Ortenau entstanden und enthalten auch zukünftige Veränderungen (z. B. Klinikum). Die

Hauptkorridore sind derzeit Netzvorschläge für Haupttrouten. Auf diesen soll es Pendler*innen und Schüler*innen und Alltagsradfahrer*innen ermöglicht werden, wichtige Quell- und Zielorte (Orte des Arbeitens, der Bildung, des Wohnens und Einkaufens) schnell und sicher mit dem Fahrrad zu erreichen. Um ein möglichst durchgängiges Netz aus Haupttrouten zu erhalten, gibt es auch zukünftig zwei Ausnahmen in Offenburg (Fußgängerzone in der Hauptstraße und Nordunterführung am Bahnhof), auf denen ein zügiges Radfahren nicht möglich sein wird. Ein Beispiel für eine Haupttroute, deren Umgestaltung aktuell bereits geplant wird, sind die Achsen Moltkestraße und Weingartenstraße.

Die genaue Routenführung der Haupttrouten wird im Rahmen Fahrradförderprogramms VI erarbeitet werden. Dabei sollte in einigen Bereichen auch noch eine Abwägung zwischen Korridoren stattfinden (z. B. Rammersweier, Fessenbach). Auch

konnten nicht alle Ideen von sinnvollen Ergänzungen des Radnetzes (z. B. Königswaldstraße, Im Seewinkel) als Hauptkorridore übernommen werden. Im Rahmen des Fahrradförderprogramms VI sollen die bereits vorhandenen Ideen jedoch noch einmal aufgegriffen werden, um das zukünftige Zielnetz aus Haupttrouten durch ein feingliedrigeres Nebennetz zu ergänzen, das der Feinerschließung dienen soll (z. B. Sophienstraße, Hildastraße, Am Hohen Rain).

Aktualisierung Radschulwegpläne: Neben dem Zielnetz für den Radverkehr gilt es, auch die bestehenden Schulwegpläne zu aktualisieren. Diese sind durch den Erlass „Sicherer Schulweg“ für alle weiterführenden Schulen zu erstellen und alle drei Jahre zu aktualisieren. Die Schulwegpläne sollen sich an den tatsächlich genutzten Wegen der Schüler*innen orientieren. Erstellt werden können die Pläne mit Hilfe des Schulwegplaner-bw.de.³⁶

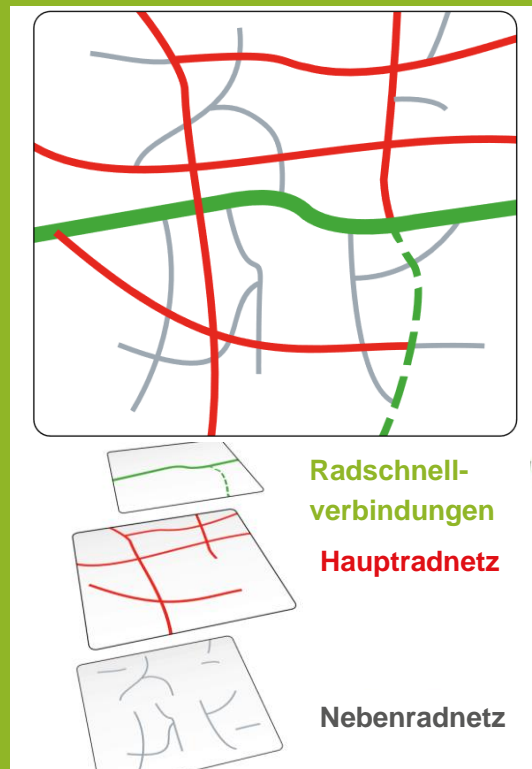
³⁶ Weitere Informationen unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/kommunikation-bildung/schulwegplaner/r>

Exkurs: Haupt- und Nebennetz für den Radverkehr

Die Basis einer erfolgreicher Radverkehrsförderung ist ein attraktives Angebot an geeigneten Wegen für den Radverkehr. Je nach Verbindungsfunktion einer Route und der Bedeutung für den Radverkehr werden Strecken hierarchisiert. Damit Pendler*innen, Schüler*innen und Alltagsradfahrer*innen wichtige Quell- und Zielorte (Orte des Arbeitens, der Bildung, des Wohnens und Einkaufens) schnell und sicher mit dem Fahrrad erreichen können, benötigt es ein durchgehendes Netz aus Hauptradrouten. Diese vernetzen Stadtteile und Ortschaften sowie die angrenzenden Nachbarkommunen untereinander und ermöglichen durch einladende und leistungsfähige Radwege eine Bündelung des Radverkehrs. Auf den Hauptrouten ist das Radfahren u. a. durch breite Wege, die das Überholen ermöglichen, sowie durch kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (vgl. Maßnahme R.5) besonders attraktiv, so dass sich die Fahrtzeit verkürzt. Auf einzelnen Strecken mit einem hohen Radverkehrspotenzial können zudem Radschnellverbindungen eingesetzt werden, die weiteren Komfort und Reisezeitvorteile mit sich bringen (vgl. Maßnahme R.3). Das Hauptradnetz wird durch ein Nebennetz ergänzt. Die Nebenradrouten verlaufen vorwiegend im Nebenstraßennetz und bieten damit etwas

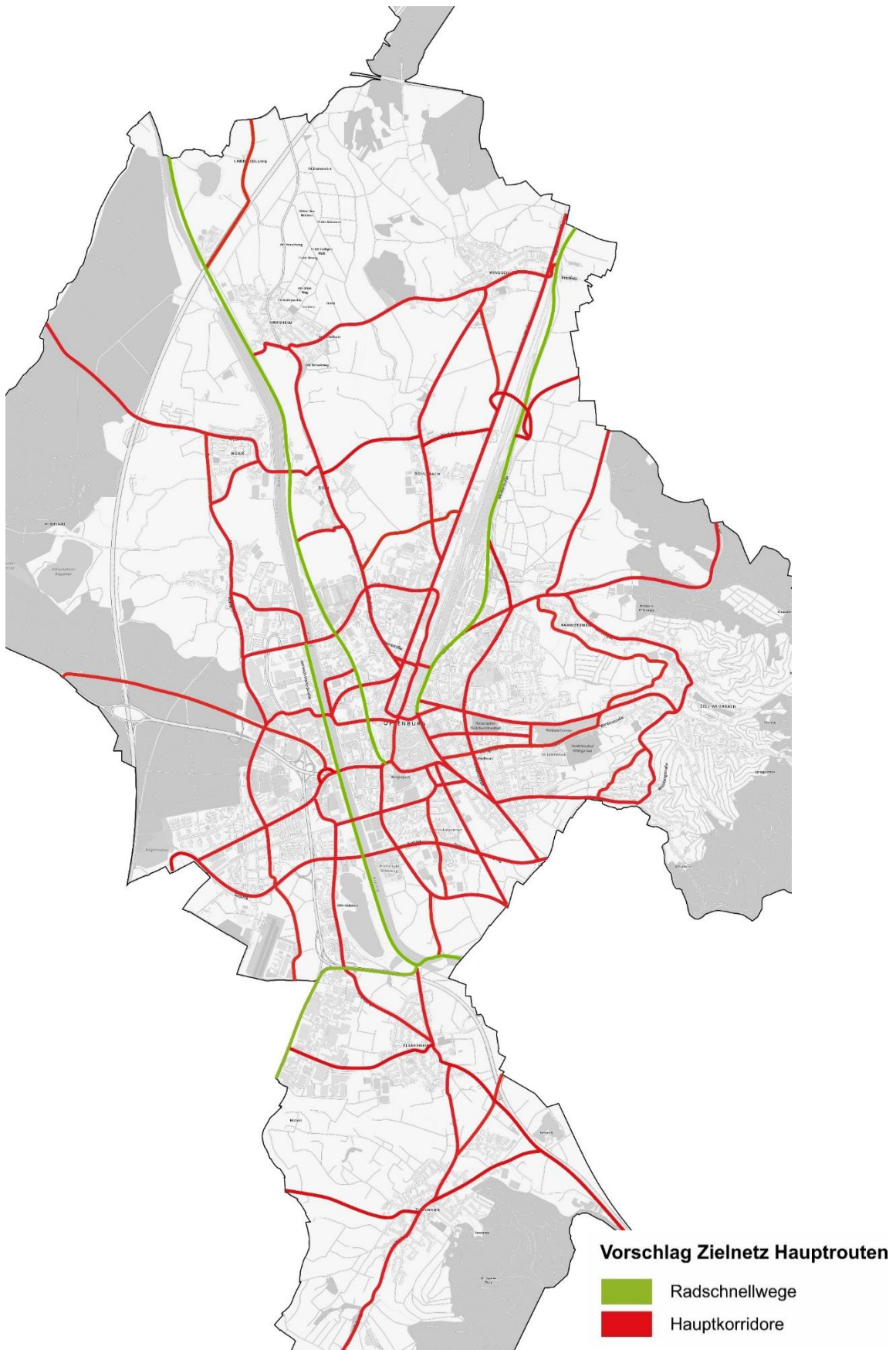
umwegigere Alternativen für Radfahrer*innen, die einen hohen Wert auf wenige Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr legen. Sie erschließen dabei ebenfalls wesentliche Alltagsziele und schaffen zusätzliche Anbindungen an Hauptradnetz. In den verdichteten Siedlungsbereichen besitzen sie darüber hinaus die vorrangige Funktion, den Radverkehr innerhalb der Wohnquartiere zu sammeln und diesen zielgerichtet auf das Hauptradnetz weiterzuleiten.

Abbildung 96: Netzhierarchie



Quelle: BMDVa 2022

Abbildung 97: Hauptkorridore des zukünftigen Zielnetz für den Radverkehr in Offenburg



Quelle: Planersocietät

R.3

Radkomfort und Service

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Radverkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit
Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Um zusätzliche Qualitäten für den Radverkehr in Offenburg zu schaffen, sollen diverse Maßnahmen zur Steigerung des Radkomforts umgesetzt werden. Sie gehen über die definierten Standards und Qualitäten für den Radverkehr hinaus und sollen das Radfahren noch attraktiver gestalten. Dabei geht es z. B. um eine angemessene Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur, Ausweitung der Winterdienste, Reparaturstationen, Dauerzählstellen und vieles mehr.

Das Potenzial dieses Maßnahmenfelds in Offenburg wurde u. a. durch die Befahrungen der vorhandenen Radwege zur Bestandsaufnahme (vgl. Phase II) sowie durch die Interviews mit Personen mit Behinderungen deutlich, die z. B. witterungsbedingte Einschnitte auf Geh- und Radwegen beschrieben. Das Maßnahmenfeld wurde zudem in der Bewertung der Gamechanger-Maßnahmen formatübergreifend nach der Maßnahme F.8 „Entwicklung einer Gehkultur“ am positivsten bewertet, wodurch auch ein Handlungsbedarf für Offenburg abgeleitet werden kann.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Bodenbelag: Zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs in Offenburg werden komfortable Radverkehrsinfrastrukturen benötigt. Dazu zählen insbesondere komfortable Oberflächen, aber auch das Freihalten des Lichtraumprofils sowie geringe Übergänge zwischen Borden. Die Oberfläche soll griffig (auch bei Nässe) und eben sein, und gleichzeitig einen geringen Rollwiderstand sowie eine hohe Nutzungsdauer aufweisen. Es soll mindestens eine gleichwertige Qualität zwischen Fahrbahn und Radverkehrsinfrastruktur angestrebt werden. Für die Oberfläche empfiehlt sich eine Asphaltdecke. Pflasterdecken (uneben), Plattenbeläge (geringere Nutzungsdauer) oder wassergebundene Decken (hoher Rollwiderstand und keine Schlechtwettertauglichkeit) weisen geringen Fahrkomfort für den Radverkehr auf. Auch Betondecken sind aufgrund der notwendigen Fugen nur bedingt komfortabel. Vor dem Hintergrund des Erfordernisses der Klimawandelanpassung sind jedoch helle Beläge zu bevorzugen. Beim Übergang der Radverkehrsführung zwischen Fahrbahn und Seitenraum soll auf eine fehlerverzeihende Ausführung geachtet werden. Dazu zählen insbesondere

geringe Höhenunterschiede und hohe Kurvenradien.

Abbildung 98: Beispiel für nivellierten Übergang der Radverkehrsführung



Quelle: Planersocietät, Fessenbacher Straße

Windschutz und Beschattung: Neben den Radverbindungen selbst spielen auch weitere Faktoren eine Rolle für die Attraktivität des Radverkehrs. So kommt in den warmen Monaten Schattenplätzen entlang von Radwegen eine immer größere Bedeutung zu, dies kann z. B. Baumreihen außerorts bei straßenbegleitenden und eigenständig geführten Radwegen zum Einsatz gekommen. Auch Windhecken können einen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung leisten. Sie brechen den Wind und sorgen so für einen geringen Fahrwiderstand. Sie können dort ergänzend zu Baumreihen zum Einsatz kommen, wo dem Wind viel Angriffsfläche aufgrund fehlender Busch- und Waldflächen gegeben wird, z. B. Schießrain, Bohlsbacher Straße, Feuerwehrstraße. Wichtig ist, dass eine ausreichende Grünpflege stattfindet: Hecken müssen regelmäßig zurückgeschnitten werden. Außerdem ist auf ausreichende Abstände der Bäume von Radwegen zu achten, um langfristig Wurzelaufrüche zu vermeiden (wie z. B. in der Rammersweier Straße). Gleichfalls sollte insbesondere bei neu eingerichteten Radwegen und entsprechenden Platzverhältnissen (z. B. außerorts) auch eine Beschattung u. a. durch Begrünung berücksichtigt werden, da dies gerade in den Sommermonaten ein wesentlicher Faktor für den Radkomfort darstellt.

Instandhaltung, Winterdienst, Pflege:

Für die angestrebte ganzjährige sichere Nutzbarkeit sind die Radwege in Offenburg verstärkt zu pflegen und zu reinigen. So sind infrastrukturelle Mängel kurzfristig zu beseitigen. Überwuchs im Frühjahr und Sommer, Laub im Herbst und Schnee im Winter sind prioritär zu entfernen, da Radwege im Gegensatz zu Kfz-Straßen deutlich weniger durch die Fahrräder freigefahren werden. Auch saisonale Effekte wie Verschmutzungen durch die Land- oder Forstwirtschaft müssen für ein sicheres Radwegenetz kurzfristig beseitigt werden. Die Stadt Offenburg verfügt bereits über ein Scherbentelefon, das auch für Verschmutzung und Bewuchs verwendet werden kann; dennoch gilt es diesen Service auszubauen (Maßnahme VS.2). Die Priorisierung von Winterdienst und Pflege ist entsprechend der Hierarchisierung des Netzes vorzunehmen, hierbei ist der vorhandene Radräumplan der Stadt Offenburg regelmäßig zu überarbeiten, so dass die Hauptrouuten und die Schulrouten mit höchster Priorität geräumt werden. Bei den Schulrouten sollten die tatsächlich genutzten Routen vor Schulbeginn geräumt werden (vgl. Maßnahme R.2)

Beleuchtung: Gerade außerorts im Dunkeln ist die Begrenzung eines Radweges nicht immer leicht zu erkennen. Die Stadt Offenburg hat für den Einsatz von Beleuchtung an Radwegen einen Kriterienkatalog, den es weiterhin anzuwenden und fortzuschreiben gilt. Für Strecken, an denen die Kriterien für eine Beleuchtung nicht erfüllt werden, können zukünftig statt der Installation einer Beleuchtung und deren Betrieb inzwischen auch fluoreszierende

Bodenbeläge in Betracht gezogen werden.³⁷ Erste Pilotprojekte sind bisher in Polen (Lidzbark Warmiński), in den Niederlanden (Van Gogh-Roosegaarde Radweg) und in England (Starpath-Fußgängerweg) zu finden.

Rad-Servicestationen: Als einen weiteren Service für den Radverkehr können Luftstationen angesehen werden. Die Stadt Offenburg verfügt bisher lediglich über eine Luftstation im Bahnhofsgebäude am Ausgang zur Nordweststadt. Fahrradreparaturstationen sind bisher nicht vorhanden. Einfache Reparaturmöglichkeiten, Luftpumpen sowie Hinweise zur Verwendung können an sogenannten RadSERVICE-Punkten eingesetzt werden. Eine Positionierung solcher oder ähnlicher Reparaturstationen sollte vor allem auf dem Hauptnetz erfolgen. Eine Verknüpfung mit den Mobilitätsstationen im Stadtgebiet ist anzustreben. Weitere Servicemaßnahmen für Offenburg können

beispielsweise auch Mülleimer in Fahrtrichtung oder Fahrrad-Drive-In (Geldautomat, Briefkästen, Paketstationen usw.) sein.

Abbildung 99: Beispiel für einen RadSERVICE-Punkt



Quelle: Planersocietät, Gerlingen

³⁷ • Diese Beläge können Tageslicht speichern und strahlen die aufgenommene Energie nachts in einem bläulichen Leuchtton wieder ab.

R.4

Integration der Radschnellverbindungen

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Radverkehr

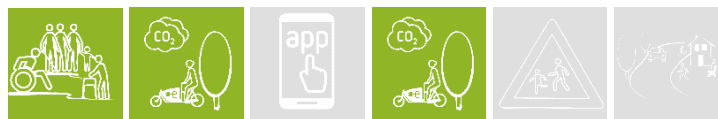
Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Radschnellverbindungen werden im Rahmen der Beteiligungsformate von der Politik und den Offenburger*innen als wichtiger Aspekt angesehen, um unterschiedliche Nutzergruppen anzusprechen. Es liegen bereits Planungen für Radschnellverbindungen vor, die durch Offenburg verlaufen. Dabei müssen die Radschnellverbindungen in das städtische Radverkehrsnetz eingebunden sein, um die Potenziale und die Vorteile der regionalen Anbindung Offenburgs optimal auszunutzen. Ziel ist es, aktiv auf den Bau und die Umsetzung der Radschnellverbindungen hinzuwirken. Um die regionale Anbindung Offenburgs weiter zu stärken, soll ebenso die Umsetzung von interkommunalen Radwegeverbindungen in Form von Radvorrangrouten für das interkommunale Pendeln und als Zuwegung zu den Schnellradwegen im Rahmen des Mobilitätsnetzwerks Ortenau vorangetrieben werden.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Umsetzungsvorbereitungen: Von den bereits durchgeführten Machbarkeitsuntersuchungen wurde für die Strecke Offenburg – Appenweier/Willstätt – Kehl – Strasbourg

(RS20) vom Land die Baulastträgerschaft übernommen; es wird zeitnah in die Planung einsteigen. Für die Verbindung Offenburg – Gengenbach (RS12) hat der Ortenaukreis zwischenzeitlich die Federführung (Baulastträgerschaft) zur Realisierung des Radschnellwegs übernommen. Der Bund und das Land haben dafür bereits 87,5 Prozent der Planungskosten für den Radschnellweg zugesichert. Für die Radschnellverbindung Offenburg – Achern wurde 2022 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Diese kam zu dem Ergebnis, dass sowohl das Potenzial des Radverkehrs im Bereich für eine Radschnellverbindung liegt als auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis effizient ist. Die Stadt Offenburg unterstützt die Umsetzung durch entsprechende Ressourcen (Personal, ggf. Finanzierung) und schafft attraktive Zufahrten zu dieser Radschnellverbindung. Hierbei ist durch die Stadt Offenburg auch zu prüfen, ob auf der Unionbrücke zukünftig alle Verkehrsarten erhalten bleiben oder ob diese dem Radverkehr, Fußverkehr und dem ÖV vorbehalten sein muss.

Für die Radschnellverbindung Offenburg – Friesenheim – Lahr wurde im Jahr 2018 eine Machbarkeitsuntersuchung durchge-

führt. Das Land hat dafür keine Baulastträger-schaft übernommen. Da in der Stadt Of-fenburg hohe Potenziale erreicht werden, sollte die Stadt daher darauf drängen, dass diese RSV weiterverfolgt wird.

Einbindung der Radschnellverbindun-gen: Die Radschnellverbindungen und Empfehlungen für deren Anbindungen im Stadtgebiet sind für das Radverkehrsnetz 2.0 vorgesehen (Maßnahme R.2). Diese gilt es, mit der Umsetzung der Radschnellver-bindungen ebenfalls umzusetzen und in ei-nem entsprechenden Standard und einer intuitiven Führungsform auszubauen.

Abbildung 100: Beispiel für einen Rad-schnellweg



Quelle: Planersocietät, Essen

R.5

Intuitive Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Radverkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit
Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

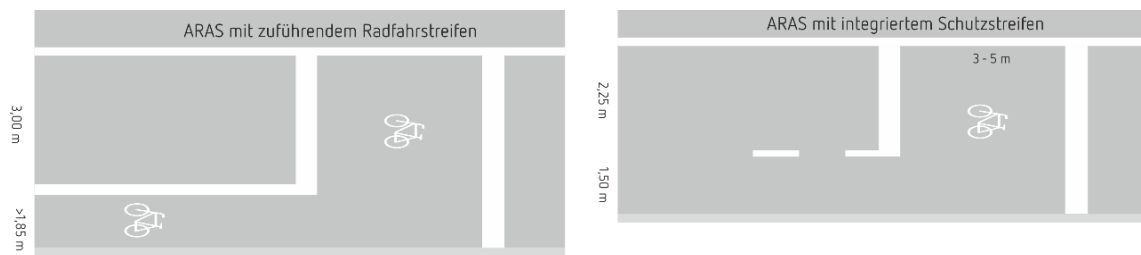
Für den Radverkehr bieten die StVO und VwV-StVO sowie die ERA verschiedene Führungsformen im Längs- und Querverkehr an. Trotz der Vielzahl an Führungsmöglichkeiten soll eine intuitive Führung des Radverkehrs realisiert werden, um ein durchgängiges und sicheres Befahren zu ermöglichen. So kann der Fokus beim Radfahren verstärkt auf das Verkehrsgeschehen gelenkt werden, ohne Überlegungen zur ordnungsgemäßen Benutzung der Infrastruktur anführen zu müssen. Der Handlungsbedarf in diesem Maßnahmenfeld wurde insbesondere durch die zahlreichen Hinweise der Offenburger*innen zu Führungsformen und Netzlückendeutlich, die sie bei den Befragungen zu Mängeln und Stärken bei der Online-Beteiligung und den lokalen Foren 2021 gaben.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Eindeutige Führungsformen: Zur Verbesserung der Orientierung der Radfahrer*innen sollten im Stadtgebiet durchgehend vergleichbare Verkehrssituationen entstehen, die für alle Verkehrsteilnehmenden besser einzuschätzen sind, wodurch die Sicherheit im Radverkehr gesteigert werden kann. Die intuitive Nutzung vermeidet z. B. fälschliche Nutzung des Seitenraums oder der Fahrbahn und verringert damit das Unfallpotenzial. Dazu soll eine eindeutige Führungsform vorgegeben werden, duale Führungsformen³⁸ sollten möglichst vermieden werden (z. B. Kreisverkehr Rammersweier Straße/Moltkestraße, Zeller Straße, Moltkestraße). Für Querungsanlagen sind einheitliche Standards (z. B. an Kreisverkehren) zu entwickeln.

³⁸ Bei dualen Radverkehrsführungen handelt es sich um Führungen, bei denen Wahlfreiheit für den Radverkehr besteht. Bspw. ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr und gleichzeitiger Anordnung eines Gehwegs (Z 239 StVO) mit Radverkehr frei (Z 1022-10 StVO) zu nennen.

Abbildung 101: Skizze ARAS (aufgeweitete Radaufstellstreifen)



Quelle: Planersocietät, nach ERA

Sofortprogramm „ARAS Offenburg“:

Eine Kreuzung ist dann gut, wenn sie Fehler verzeiht, denn überall dort, wo Menschen beteiligt sind, passieren Fehler. Im Straßenverkehr können die Folgen gravierend sein, wenn Kraftfahrzeuge involviert sind. Daher sollten die Kreuzungen möglichst fehlerverzeihend und für alle selbsterklärend sein. In Offenburg sollten dort, wo der Radverkehr im Längsverkehr nicht auf der Fahrbahn geführt werden kann oder aktuell noch im Seitenraum geführt wird, dieser vor Querungsanlagen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik mindestens 10 m vor der Einmündung auf die Fahrbahn geführt werden. Aufgeweitete Radaufstellstreifen (kurz: ARAS) sind vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr, die sich vor der zurückverlegten Haltelinie für den Kfz-Verkehr befinden. Durch die vorgezogene und aufgeweitete Haltelinie kann sich der Radverkehr bei Rotphasen an LSA-geregelten Knotenpunkten vor dem Kfz-Verkehr aufstellen. Dadurch gelangt der Radverkehr in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs und kann zuerst den folgenden Streckenabschnitt befahren. Mit einem ARAS ist bei hohem Radverkehrsaufkommen zudem Platz für mehrere Radfahrende nebeneinander gegeben. Weiterhin können sich linksabbiegende Radfahrende auf dem ARAS links einordnen und somit gesichert abbiegen. Bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ohne Schutzstreifen kann in der Knotenpunktzufahrt, insbesondere von untergeordneten Knotenpunktzufahrten, der Übergang in einen Schutzstreifen oder

Radfahrstreifen eingesetzt werden, um dem Radverkehr Raum zum Vorbeifahren und Anfahren zu verschaffen. Dies kann in untergeordneten Knotenpunktarmen durch einen ARAS ergänzt werden (vgl. FGSV 2010: 40). Durch ein Sofortprogramm „Einheitliche ARAS Offenburg“ sollen alle Kreuzungen im Stadtgebiet überarbeitet werden. In der Priorisierung der Umsetzung sollte ein Fokus auf den Routen im Hauptnetz liegen, hierbei kann bspw. an der Wilhelmstraße, Ortenberger Straße, Grabenallee, Hauptstraße begonnen werden.

Phasenvorsprung: Die Ampelschaltungen sind derzeit noch überwiegend auf die durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs abgestimmt. Für Radfahrende ist so ein flüssiges Fahren oft nicht möglich. Durch die Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn können Ampelschaltungen für den Radverkehr attraktiv gestaltet werden. Zudem sollte eine separate Lichtsignalanlage (Ampel) für den Radverkehr eingesetzt werden, welcher diesem einen Phasenvorsprung gewährt. Im Bereich von ausgewählten Streckenabschnitten kann an Lichtsignalanlage ein Rechtsabbiegen durch einen grünen Pfeil für Radverkehr gewährt werden, hierbei sind Konflikte mit dem Fußverkehr zu beachten.

Freigabe von Einbahnstraßen: In Offenburg sind bereits einige Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung für Radfahrer*innen freigegeben. Teilweise sind jedoch noch Netzlücken in Form von nicht

freigegebenen Einbahnstraßen vorhanden z. B. Okenstraße, Rheinstraße. Hier sollte die Freigabe geprüft werden und ggf. die Pop-up-Maßnahme, die im Rahmen des Masterplan Verkehr OG 2035 durchgeführt wurde, verstetigt werden. Hierfür ist die Freigabe in den Einmündungsbereichen durch Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen zu verdeutlichen. Sofern sich die Öffnung nicht als möglich erweist, sollten Umfahrungen ausgebildet werden.

Abbildung 102: Beispiele für Einmündungsbereiche von Einbahnstraßen



Quelle: Planersocietät Beispielbilder Karlsruhe, Darmstadt

Markierungsarbeiten: Je sichtbarer die Radinfrastruktur im Verkehrsraum ist, desto größer ist der Anreiz zum Umstieg. Daher sollte die entsprechende Führungsform in Offenburg durch eingesetzte Grünmarkierung deutlich erkennbar sein. Insbesondere nach Umbaumaßnahmen und Veränderungen in der Radinfrastruktur sind ehemalige Grünmarkierungen (z. B. Kreisverkehr Sophienstraße/Zeller Straße) zu entfernen. In Bereichen, wo der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird und der Gehweg für den Radverkehr freigegeben ist, sollte dieser

nicht grün markiert sein, stattdessen sollten Piktogrammketten die Führung im Mischverkehr verdeutlichen (z. B. Unionrampe).

Abbildung 103: Beispiele für Sichtbarkeit der Radinfrastruktur



Quelle: Planersocietät, Rammersweier Straße

Wegweisung: Die zur Orientierung notwendige Wegweisung gilt es ebenso in regelmäßigen Befahrungen zu begutachten. Die Erkennbarkeit und Vollständigkeit sollten jederzeit gegeben sein, um die durchgängige Befahrbarkeit und Orientierung zu gewährleisten. Dies gilt neben der Wegweisung für das Alltagsradnetz auch für die Wegweisung des Freizeitradverkehrs.

Führung an Baustellen: Im Stadtgebiet werden regelmäßig neue Baustellen eingerichtet. Hier gilt es, den Radverkehr ebenso wie alle weiteren Verkehrsarten zu berücksichtigen, um Lücken im Radverkehrsnetz zu verhindern und eine sichere Befahrbarkeit zu ermöglichen. Die AGFK BW hat dafür einen „Leitfaden Baustellen“ herausgegeben, der bei Einrichtung von Baustellen Berücksichtigung finden soll (vgl. Maßnahme VMM.3)

R.6

Weiterentwicklung des Fahrradparkens

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Radverkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Das Maßnahmenfeld Fahrradparken wurde in den unterschiedlichen Beteiligungsformaten im Masterplan Verkehr OG 2035 mehrfach thematisiert. Radabstellanlagen sollten so selbstverständlich sein wie Kfz-Stellplätze. Sie müssen dort vorhanden sein, wo Wege starten oder enden, aber auch dort, wo Pausen gemacht werden. Die Parkanlagen sollen dabei einen steigenden Anspruch der Schutzfunktion bieten, da der Wert von Fahrrädern z. B. durch Elektroräder gestiegen ist. Auf diesen Aspekt wurde z. B. von den Teilnehmer*innen des zweiten Bürgerforums hingewiesen. Auch der sich entwickelnde Einsatz von Lastenrädern stellt Parkanlagen für Fahrräder vor neue Herausforderungen. In der Stadt Offenburg gibt es mit dem Radhaus und den Rad-Safes (Fahrradtiefgaragen) bereits Ansätze, dem Bedarf an hochwertigen Abstellanlagen gerecht zu werden, dennoch ist die Nachfrage weiterhin höher als das Angebot.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Weitere Stellplätze: In Offenburg gibt es in der Kernstadt bereits zahlreiche Angebote für das Fahrradparken, die im Rahmen des Innenstadtkonzepts umgesetzt wurden (vgl.

Fahrradförderprogramm V). Um der hohen Nachfrage in der Stadt gerecht zu werden, sollen diese erweitert werden. Hierfür wurde 2022 bereits beschlossen, am Bahnhof die Kapazitäten an Radabstellmöglichkeiten zu erhöhen (z. B. durch den städtebaulichen Wettbewerb Bahnhof/Bike+Ride-Offensive). Weitere Standorte für Abstellanlagen sollten insbesondere in den Ortsteilen an Haltestellen des ÖPNV, in den Ortsmitten oder an sozialen und kulturellen Einrichtungen errichtet werden. Potenzial für einen weiteren Schwerpunkt an Radabstellanlagen bietet auch die zukünftige Landesgartenschau. Hinsichtlich der Flächen sollte im Zweifelsfall Radabstellanlagen Vorrang vor Parkierungsflächen für Pkw gewährt werden.

Qualitätssteigerung im öffentlichen Raum:

Der Bedarf des Fahrradparkens im öffentlichen Raum ist sehr unterschiedlicher Natur: vom kurzen Abstellen zum Einkauf über mittlere Abstellzeiten während der Arbeits- oder Schulzeit bis hin zu längeren Abstellauern an Bahnhöfen und anderen ÖPNV-Knotenpunkten. Entsprechend vielfältig muss das Angebot an möglichen Parkierungsformen sein. In Offenburg sollten in einem ersten Schritt im öffentlichen Raum

(z. B. Bahnhofsumfeld), vor öffentlichen Gebäuden und Schulen eine

Qualitätssteigerung der Radverkehrsanlagen durchgeführt werden.

Exkurs Qualitätsmerkmale Fahrradparken

Folgende Kriterien gelten als grundsätzliche Qualitätsmerkmale:

- guter und sicherer Halt aller Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr an Fahrrad oder der Abstellanlage
- einfache Handhabung durch vielseitige Anlehn- und Anschließmöglichkeiten (z. B. durch zusätzlichen Unterholm)
- gute Zugänglichkeit zum bequemen Ein- und Ausparken mit ausreichendem Bewegungsspielraum
- ausreichende Beleuchtung und gute Sichtbarkeit der Anlage zum Schutz vor Diebstahl und zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls
- ausreichender Diebstahlschutz durch Anschlussmöglichkeit eines der Räder sowie des Rahmens, sofern das Fahrrad nicht komplett eingeschlossen werden kann
- sicherer Betrieb durch übersichtliche Gestaltung, ausreichende lichte Höhe bei Überdachung, Vermeidung von scharfen Kanten und Sturzgefahren
- Einschränkungen der Barrierefreiheit durch Radabstellanlagen sollten vermieden werden
- regelmäßige Entfernung von „Schrottfahrrädern“
- Staffelung der Angebote nach Bedarf

Abbildung 104: Beispiel für städtebaulich integrierte Radabstellanlagen



Quelle: Planersocietät, Wiesbaden

Abbildung 105: Beispiel für festen Untergrund bei Radabstellanlagen



Quelle: Planersocietät, Amsterdam

Abbildung 106: Beispiel für überdachte Radabstellanlage



Quelle: Planersocietät, Beispielbild Dresden

Innovatives Fahrradparken: In Offenburg bestehen bereits Möglichkeiten, Fahrräder gesichert in Radboxen und im Radhaus zu parken, zum Teil sind auch Lademöglichkeiten vorhanden.³⁹ Derzeit werden Standorte für „Rad-Safes“ geprüft, die zeitnah umgesetzt werden sollten. Um die Vorreiterrolle der Stadt im Bereich Fahrradparken weiter auszubauen, sollen zudem weitere Standorte ermittelt werden. Standorte für gesicherte Fahrradabstellanlagen könnten u. a. an der Hochschule oder der Messe sein.

Abbildung 107: Internetseite zum Fahrradparken in Offenburg



Quelle: www.fahrradparken-in-offenburg.de

Lastenradstellplätze: Lastenfahrräder etablieren sich zu einem festen Bestandteil des innerörtlichen Radverkehrs. Sie besitzen einen erhöhten Platzbedarf und haben daher auch den Anspruch an Radabstellanlagen, dass die Fahrräder hier effizient und sicher abgestellt werden können. Die Stadt Offenburg strebt daher an, insbesondere an Orten mit erhöhtem Lastenradaufkommen (Innenstadt, Einlaufmöglichkeiten, Kitas, Spielplätze etc.), Lastenradparkplätze zu schaffen, die z. B. auf jetzigen Pkw-Parkplätzen (2-4 pro Parkplatz) entstehen

sollen, um den Fußverkehr nicht zu beeinträchtigen. Mögliche Standorte für Lastenradparkplätze können auch in Form einer Bürgerbeteiligung über das Beteiligungsportal mitmachen.offenburg.de abgefragt werden.

Abbildung 108: Beispiele für Lastenradstellplätze



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Emmendingen, Stuttgart

Lademöglichkeiten für Pedelcs: Elektro-räder werden erfahrungsgemäß eher zu Hause geladen. Dennoch können an wichtigen Zielen des Radverkehrs Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Hierzu ist die Kooperation vor allem mit dem Einzelhandel, mit Gastronomie und Hotellerie sowie mit Arbeitgeber*innen zu suchen. Diese können durch Lademöglichkeiten einen Service bieten, der auch öffentlichkeitswirksam vermarktet werden kann (bspw. Kommunikation über ein Siegel). Die Installation und der Betrieb erfolgen privat, während die Stadt die Rolle des Initiators und

³⁹ Die Radboxen können über die Internetseite: <https://www.fahrradparken-in-offenburg.de/> für einen Buchungszeitraum von einem Tag bis ein Jahr gebucht werden.

Koordinators übernimmt (vgl. Maßnahme NMA.4).

Stellplätze beim Einzelhandel: Der Einzelhandel ist ein wichtiges Ziel für den Alltagsradverkehr in Offenburg. Hier sind die privaten Akteur*innen gefordert, sichere und gut nutzbare Fahrradstände anzubieten. Im Einzelhandel ist der Witterungsschutz wegen der kürzeren Aufenthaltszeiten weniger wichtig, jedoch wünschenswert. Wert sollte jedoch auch hier auf guten Diebstahlschutz, stabile Anlehnbügel für das Beladen der Fahrräder mit dem Einkauf und sehr geringe Entfernungen zum Eingang gelegt werden. Erforderlich sind außerdem breitere und längere Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und Fahrradgespanne, die vermehrt zum Einkauf genutzt werden. Die Rolle der Verwaltung liegt hierbei in der Initiierung, Beratung und Förderung entsprechender Maßnahmen.

Stellplätze am Arbeitsplatz: Für das Fahrradparken am Arbeitsplatz ist wegen der

langen Abstelldauer ein Witterungs- und Diebstahlschutz obligatorisch, auch sind die Fahrradstände möglichst nah zur Arbeitsstelle zu platzieren. Flankierende Angebote wie Duschen, Spinde und Umkleiden sind zu bewerben. Die Stadt Offenburg selbst kann hier als Arbeitgeberin eine Vorreiter- und Vorbildfunktion einnehmen. Zusätzlich kann die Verwaltung die Initiierung, Beratung und Förderung entsprechender Maßnahmen übernehmen.

Programm „Fahrrad raus aus dem Keller“: Durch ein Aktionsprogramm in Offenburg können besser zugängliche Fahrradstände im Wohnumfeld gebaut werden. Dies kann zum Beispiel durch das Einbauen von Schiebehilfen zu Höfen und den Bau witterungsgeschützter Abstellanlagen in Vorgartenbereichen geschehen. Die Rolle der Verwaltung liegt hierbei in der Initiierung, Beratung und Förderung entsprechender Maßnahmen privater Akteur*innen (vgl. Maßnahme RV.4).

R.7

Radtourismus und Sport

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Radverkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit
Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Radtourismus und Sport sind wichtig für die Attraktivität der Stadt Offenburg. Ein fahrradfreundliches Klima lädt Gäste mit dem Fahrrad nach Offenburg ein und motiviert die Offenburger*innen, mit dem Fahrrad Sport zu treiben und Erholung zu finden. Zudem können die Offenburger*innen bei der Nutzung des Fahrrades in der Freizeit und als Sportgerät die Vorteile des Fahrrades erkennen: die Wahrscheinlichkeit steigt, dass das Fahrrad auch im Alltag genutzt wird.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Zertifizierung Landesfernradwege: Ziel ist es, die vorhandenen touristischen Angebote fortzuführen und auszubauen. So kann bspw. der ehemalige Landesfernradweg durch eine infrastrukturelle Optimierung qualifiziert werden, wodurch dieser eine attraktive Alternative zum vorhandenen Alltagsnetz (vgl. Maßnahme R.2) darstellen kann. Zusätzlich wird an touristischen Radrouten ergänzende Infrastruktur benötigt, etwa sichere Abstellmöglichkeiten für Räder und Gepäck, Rastplätze,

Leihradangebote, Informationstafeln sowie Ladeinfrastruktur für Pedelecs.

Erweiterung der Angebote für Mountainbike, Rennrad und BMX: Offenburg ist eine attraktive Region für den Radsport. Dies ist eine gute Ausgangsbasis für eine weitere Förderung des Radsports und ein exzellentes Sprungbrett für die Fahrradnutzung auch im Alltag. Für ambitionierte Freizeitsportler*innen stehen u. a. vier offizielle Mountainbikestrecken bereit. Um Konflikte mit Personen, die wandern, zu vermeiden können weitere mögliche Strecken bzw. Standorte für Bikeparks geprüft werden. Für die BMX-Fahrer*innen sind vier Skaterplätze in Offenburg vorhanden, wovon u. a. der Skateplatz Windschlag gut angenommen wird. Das zeigt, dass auch hier weiteres Potenzial für den Radsport in der Stadt Offenburg liegt. Die Schwarzwald Tourismus GmbH schlägt vier Routen für Rennradfahrer*innen vor, die durch Beschilderungskonzepte im Straßenbild deutlich aufgeführt werden sollen, um Verkehrsteilnehmer*innen für diese Sportart zu

sensibilisieren.⁴⁰ Für die weniger sportlich orientierte Freizeitnutzung bieten eine ausgeprägte Grünstruktur und zahlreiche touristische Radwege viele Möglichkeiten, mit dem Fahrrad Erholung zu finden. Gleichwohl gibt es noch Handlungsbedarf im Bereich Rastmöglichkeiten. Lediglich in Griesheim ist derzeit eine Rastmöglichkeit vorhanden, daher sollten weitere Standorte für Rastmöglichkeiten z. B. entlang der interkommunalen Routen geschaffen werden.

Bett+Bike-Unterkunft: In der Stadt gibt es derzeit nur eine Bett+Bike-Unterkunft. Um interessant für Radreisende zu sein, sollte an weiteren Unterkünften diese Möglichkeit geschaffen werden. Die Rolle der Verwaltung liegt hierbei in der Initiierung, Beratung und Förderung entsprechender Maßnahmen.

⁴⁰ Weitere Informationen unter: <https://www.touren-schwarzwald.info/de/touren/#cat=Rennrad&filter=r-fullyTranslated-Langus-,r-onlyOpened-,sb-sortedBy-0&ov=alerts&zc=7,6.08643,49.3931>

R.8

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit



Zeitliche Umsetzung: 

Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg: 

THG-Einschätzung: 



Radverkehr

Grobkostenschätzung:  Projekte mit Strahlkraft: 

Zielbezug: 

Problemstellung/Anlass

Im ersten Bürgerforum zum Masterplan Verkehr OG 2035 wurde von den Offenburger*innen die Disziplin der Verkehrsteilnehmer*innen kritisiert, speziell die der Radfahrer*innen. Dies wurde auch durch die interviewten Personen mit Behinderungen bestätigt, die sich mehr Rücksichtnahme durch den Radverkehr z. B. in der Langen Straße und auf der Unionbrücke wünschen.

Verhaltensveränderungen beginnen in den Köpfen der Menschen. Hierfür ist Kommunikation der zentrale Schlüssel und Voraussetzung für erfolgreiche Radverkehrsförderung. Sowohl im Bürgerforum als auch von den Personen mit Behinderungen wurde eine generelle Öffentlichkeitsarbeit für alle Verkehrsteilnehmer*innen (u. a. zu Verhaltensweisen in Fahrradstraßen, verkehrsberuhigten Bereichen) vorgeschlagen, die in dieses Maßnahmenfeld eingeflossen sind. Die Öffentlichkeitsarbeit nimmt daher einen wichtigen Eckpfeiler innerhalb der nicht-investiven Maßnahmen ein.

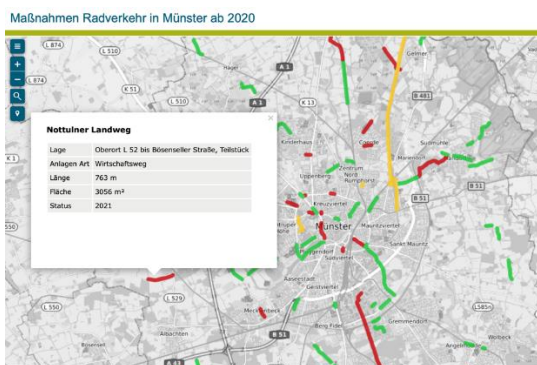
Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Medienübergreifende Angebote: Die Stadt Offenburg bietet bereits einige Informationsangebote zum Radverkehr auf unterschiedlichen Webseiten an⁴¹. Um Informationen möglichst barrierefrei zugänglich zu machen, sollten diese möglichst auf einer zentralen Webseite abrufbar sein. Daher sollte eine Überarbeitung der Informationsseiten zum Thema Radverkehr stattfinden. In Zukunft sollten an dieser Stelle auch Informationen zum Fahrradförderprogramm VI, zum Radnetz 2.0, zur Lokalisierung und zur Qualität von Abstellanlagen, zum Mängelmelder (z. B. Radar) und zu Mobilitätsdashboards (Maßnahme VMM.4) zu finden sein, ebenso Links zu weiterführenden Angeboten und Aktionen. Auch können dort Zahlen und Fakten (z. B. Radverkehrsanteil, Radverkehrsnetz) sowie aktuellen Planungs- und Umsetzungsmaßnahmen (z. B. Pressemitteilungen) aufgeführt sein. So kann neben dem Zugriff auf das Radverkehrskonzept wochenaktuell auf aktuelle Maßnahmen transparent zurückgegriffen

⁴¹ U. a. <https://www.offenburg.de/de/bauen-und-umwelt/verkehr/verkehr-in-offenburg/radverkehr-3/> ; <https://mobil-in-offenburg.de/> ; <https://www.radar-online.net/home> ; und <https://www.fahrradparken-in-offenburg.de/>; <https://mitmachen.offenburg.de/offenburg.de/process/54835>

werden. Koppeln lässt sich dies mit einer Übersichtskarte des Stadtgebiets, die einen Überblick zu Radverkehrsmaßnahmen (geplant, in Umsetzung, abgeschlossen) mit fortlaufender Aktualisierung gibt. Beispiele für eine transparente Öffentlichkeitsbeteiligung zeigen die Städte Münster, Bocholt und Berlin. Auch die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr über die zahlreichen Social-Media-Kanäle (Facebook, Instagram, Twitter) der Stadt Offenburg sollte fortgesetzt und intensiviert werden.

Abbildung 109: Beispiel für Übersicht der Radverkehrsbaumaßnahmen



Quelle: Stadt Münster

Diese Vielzahl an Informationen sollten sowohl im digitalen Rahmen verknüpft sein als auch in klassischen Medien und Informationsangeboten integriert werden. So kann durch öffentliche Aushänge und Auslegen von Karten ein Angebot geschaffen werden.

Fahrsicherheitskurse: Stärker kommuniziert werden sollte das Projekt „radspaß – sicher e-biken“⁴², bei dem kostenlos Fahrsicherheitskurse für Pedelecs angeboten werden. Das Projekt wird vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) und dem

Württembergischen Radsportverband (WRSV) initiiert und vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg gefördert und hat 2022 auch in Offenburg stattgefunden.

Etablierte nicht-investive Maßnahmen:

In Offenburg gibt es bereits Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, wie z. B. die Teilnahme am STADTRADELN oder am RadCheck. Die Stadt sollte diese Beteiligung aktiv fördern und bspw. mit großen, öffentlichkeitswirksamen Auftakt- und Abschlussveranstaltungen unterstützen. Auch weitere Kampagnen wie „FahrRad! – Fürs Klima auf Tour“ des VCD, die Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und ADFC oder Aktionen der Initiative RadKULTUR sollten aktiv von der Stadtverwaltung mitveranstaltet, unterstützt und beworben werden.

Zählstellen: An Haupttrouten können im Netz Radzählstellen eingerichtet werden. Diese bieten einerseits die Möglichkeit Daten zu erfassen und diese auszuwerten, andererseits kommunizieren sie plakativ die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad in der Stadt. Die Zählstellen können somit einen Beitrag als Motivationsstütze leisten und dadurch auch die Fahrleistung erhöhen. Durch das Überfahren einer Induktionsschleife wird die Anzahl der Radfahrer*innen gemessen, der jeweilige Wert wird auf einem Display angezeigt. Das könnte beispielsweise am Kinzigdamm, in der Badstraße und Am Unteren Mühlbach zum Einsatz kommen.

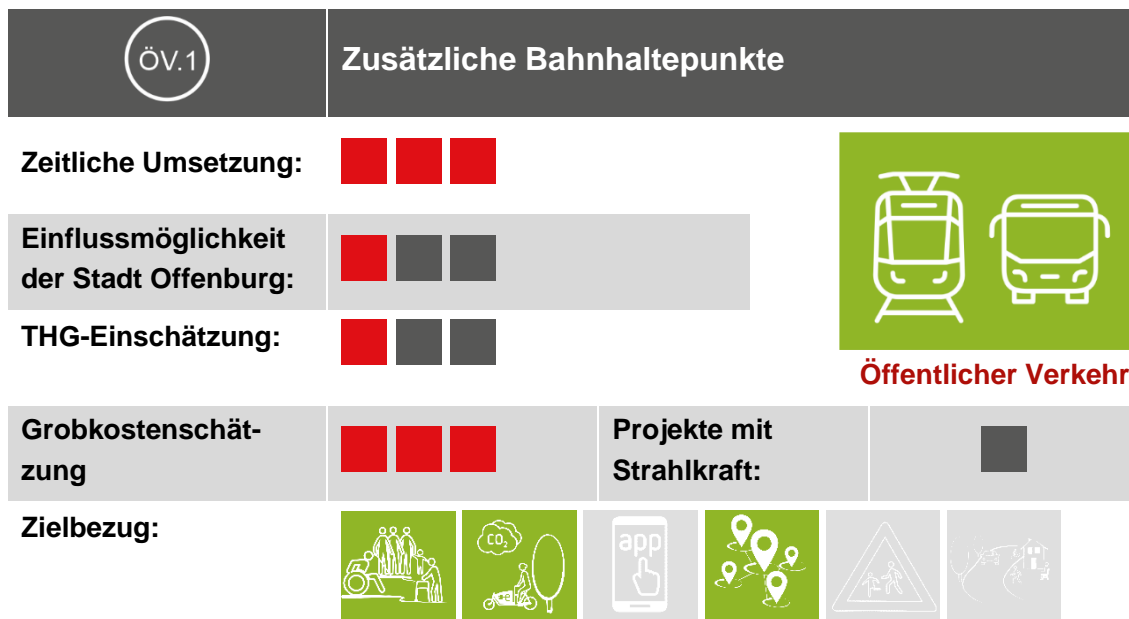
⁴² <https://radspass.org/start>

4.1.3 Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist ein bedeutender Bestandteil der Mobilitäts- und Alltagskultur, denn ein leistungsfähiger und attraktiver ÖV trägt unmittelbar zur Lebensqualität und Urbanität bei (vgl. UBA 2020b). Der ÖV ist zudem ein wichtiger Faktor für die Verkehrswende in Offenburg und für Personen ohne eigenes Kfz ein wichtiges Mobilitätsangebot.

z. B. viele Teilnehmer*innen der lokalen Foren 2021 vorstellen, 2035 vermehrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. Dafür wünschen sich die Offenburger*innen vor allem eine Taktverdichtung bzw. -Ausweitung. Als Teil des Umweltverbunds stellt der öffentliche Verkehr die Daseinsvorsorge sicher und soll ein attraktives Mobilitätsangebot in Offenburg ermöglichen.⁴³

Bei den Beteiligungsformaten zum Masterplan Verkehr OG 2035 wurde deutlich, dass derzeit nur wenige Offenburger*innen das Angebot nutzen, dennoch konnten sich



Problemstellung/Anlass

Die regionalen und überregionalen Schienenpersonennahverkehrs-Angebote (kurz SPNV-Angebote) sind laut Masterplan Verkehr OG 2035 als gut bis sehr gut zu bewerten. Auf insgesamt fünf Bahnlinien ergeben sich eine Vielzahl von Verbindungen in das Umland von Offenburg. Die Regionalzüge

und die Ortenau-S-Bahn verkehren Richtung Norden nach Karlsruhe, Bad Griesbach und Kehl, Richtung Südosten nach Hausach, Freudenstadt und Konstanz sowie Richtung Süden über Lahr nach Freiburg und Basel. In den Bürgerforen zum Masterplan Verkehr OG 2035 wurde aber z. B. die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und der Messe mit dem ÖPNV aus dem

⁴³ Aktuell (Stand 04.2023) wird ein Aktionsplan ÖPNV Teil 2 vom Fachbereich 6 erarbeitet und die Organisation des ÖPNV nach dem Ende des Verkehrsvertrags 2027 vorbereitet. Der Aktionsplan enthält für den Stadtbusverkehr die Handlungsfelder Angebot im engeren Sinn, Tarif und Vertrieb, Ausbau der Infrastruktur sowie Mobilitätsmarketing.

Umland bemängelt. Durch zusätzliche Haltepunkte werden vor allem kleinere Stadtteile im Umland an das Schienennetz der Bahn angeschlossen und können von den guten Verbindungen im Regionalverkehr profitieren. Hier sind vor allem der Norden und der Südosten des Stadtgebiets trotz der Nähe zu den vorhandenen Gleisen nicht ans Schienennetz angebunden.

Durch die ÖPNV-Strategie 2030 des Bundeslandes Baden-Württemberg ist festgelegt, dass alle Schienenverkehre im ländlichen Raum (zu dem Offenburg laut Landesentwicklungsplan gehört) mindestens im 30-Minuten-Takt bedient werden. Die neu zu schaffenden Haltepunkte sollten in diesem Standard geplant werden.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Zusätzlicher Haltepunkt Offenburg-Süd:

Im Süden der Stadt Offenburg ist die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes geplant. Im Herbst 2020 einigten sich DB AG, Land, Regionalverband, Ortenaukreis und Stadt Offenburg auf eine gemeinsame Absichtserklärung zu einem zukünftigen Bahnhaltepunkt Offenburg-Süd (ehemals bezeichnet als Haltepunkt Landratsamt/Messe). Insbesondere vor dem Hintergrund der Ausrichtung der Landesgartenschau 2032 würde sich ein direkter Anschluss an das Gelände ergeben. Außerdem könnten das Messegelände und

diverse Ämter des Ortenau-Kreises, wie z. B. die Kfz-Zulassungsstelle oder das Landratsamt, in puncto Erreichbarkeit profitieren. Zusätzlich würde sich eine mögliche Verknüpfung mit dem Stadt- und Regionalbusnetz ergeben, sodass der Haltepunkt als Umstiegshaltestelle fungieren könnte (vgl. ÖV-11). Daher gilt es, diesen Bahnhof weiter zu planen, um das Vorhaben bis zur Landesgartenschau rechtzeitig zu realisieren.

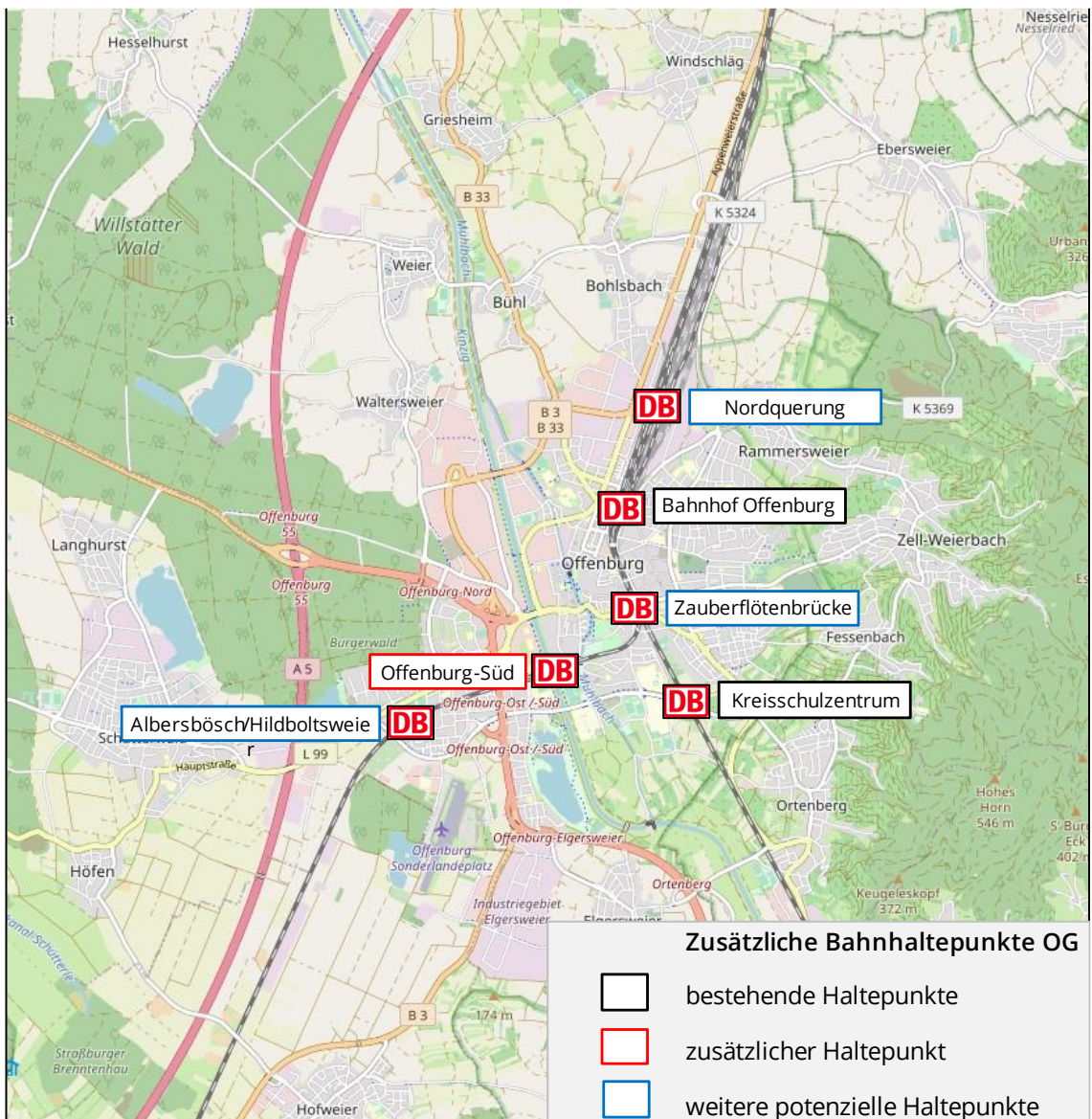
Prüfung weiterer potenzieller Haltepunkte:

Als weitere Orte für mögliche Haltepunkte könnten sich zudem die Bereiche Nordquerung (Klinikum, Walldorfschule, Gewerbegebiete) und Zauberflötenbrücke (Innenstadt), Albersbösch/Hildboltsweier im Bereich des ehemaligen Umspannwerks⁴⁴ sowie Bohlsbach eignen. Für diese Standorte wird eine Nutzer-Potenzialanalyse empfohlen. Wenn diese positiv ausfällt, ist die Umsetzung weiterzuverfolgen.

Darüber hinaus ist eine Betrachtung über die Grenzen Offenburgs hinweg sinnvoll. So kommen auch andere Ortschaften im Ortenaukreis für einen zusätzlichen Haltepunkt in Frage, z. B. Urloffen und Niederschopfheim. Eine weitere potenzielle Anbindung würde sich für Ortenberg ergeben. Eine Übersicht über die potenziellen und bestehenden Bahnhaltepunkte im Stadtgebiet Offenburgs zeigt die nachfolgende Abbildung 110.

⁴⁴ Dieser Standort wurde vor ca. 25 Jahren schon einmal geprüft. Die damalige Bewertung kam zum Ergebnis, dass dort zu wenig Potenzial vorhanden sei. Bei einer Aufsiedlung des nahegelegenen Gewerbeparks ist davon auszugehen, dass sich das Potenzial erheblich erhöhen wird.

Abbildung 110: Bestehende und potenzielle Bahnhaltepunkte im Stadtgebiet Offenburgs



Darstellung: WVI; Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende



Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Öffentlicher Verkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Um einen qualitativ guten ÖPNV anzubieten, muss er möglichst einheitlich sein und möglichst häufig bedient werden. Zurzeit gibt es im Stadtbusverkehr einen 30- bzw. 60-Minuten-Takt in Offenburg. Die Abfahrten sind im Laufe des Tages deutlich unterschiedlich und der Schülerverkehr wird in den Mittagsstunden über den Stadtbus abgewickelt. Dies führt insgesamt zu einem größtenteils nicht konkurrenzfähigen ÖPNV innerhalb des Stadtgebiets (vgl. Bestandsanalyse). Der derzeitige Takt sowie die unterschiedlichen Abfahrtszeiten wurden in den unterschiedlichen Beteiligungsformaten, die im Rahmen des Masterplan Verkehr OG 2035 stattfanden, besonders häufig bemängelt.

Eine Taktverdichtung, wie von den Offenburger*innen in den Beteiligungsformaten vorgeschlagen, führt zu deutlich geringeren Wartezeiten, da sich die eingeplante Wartezeit an der Starthaltestelle verringert, je häufiger die Haltestelle pro Stunde bedient wird. Anschlussverbindungen an Bus- oder Bahnlinien können so besser sichergestellt und Umsteigezeiten dadurch im Durchschnitt verringert werden. In den

sogenannten Hauptverkehrszeiten überlagern sich Schul-, Ausbildungs- und Berufsverkehr, sodass in diesen Zeiten die größten Verkehrsmengen abgewickelt werden müssen. In der Schwachverkehrszeit ist von unterdurchschnittlich wenig Verkehrsmengen auszugehen. Hierbei handelt es sich vor allem um Freizeitverkehre.

Haupt-, Normal- und Schwachverkehrszeit sind im Ortenaukreis wie folgt definiert:

Hauptverkehrszeiten (HVZ):

- Montag bis Freitag 6:00 bis 9:00 Uhr und 16:00 bis 18:00 Uhr

Normalverkehrszeiten (NVZ):

- Montag bis Freitag 5:00 bis 6:00 Uhr 9:00 bis 16:00 Uhr und 18:00 bis 20:00 Uhr
- Samstag 9:00 bis 16:00 Uhr

Schwachverkehrszeiten (SVZ):

- Montag bis Freitag 20:00 bis 24:00 Uhr (Nächte Freitag auf Samstag bis 1:00 Uhr)
- Samstag 7:00 bis 9:00 Uhr und 16:00 bis 1:00 Uhr
- Sonntag 8:00 bis 24:00 Uhr

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Standardisierung des ÖV-Angebots: Die ÖPNV-Strategie des Landes Baden-Württemberg strebt eine Standardisierung des ÖV-Angebots an. Dadurch soll im gesamten Bundesland eine Mobilitätsgarantie sichergestellt werden. Hierbei sollen die im Landesentwicklungsplan definierten Verdichtungsräume durch einen 15-Minuten-Takt zu den gängigen Verkehrszeiten (5 bis 24 Uhr) angebunden werden. Im ländlichen Raum ist hierfür ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. In den anderen Verkehrszeiten soll die Mobilitätsgarantie im ländlichen Raum durch einen 60-Minuten-Takt sichergestellt werden. Hierbei unterscheidet die ÖPNV-Strategie nicht zwischen einer Normal- und Schwachverkehrszeit. Offenburg wird im Landesentwicklungsplan als Verdichtungsbereich im ländlichen Raum definiert, somit sind hier nach der ÖPNV-Strategie die Zielwerte für den ländlichen Raum anzuwenden. Offenburg ist als Kreisstadt des Ortenaukreises und als einziges deutsches Oberzentrum in der Umgebung sowie der Nähe zum französischen Oberzentrum Straßburg und durch den Anschluss an das schienengebundene Fernverkehrsnetz ein wichtiges Ziel in der Umgebung. Daher sollte der ÖPNV in Offenburg in der Qualität von Verdichtungsräumen angeboten und somit auf einen 15- bzw. 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Der 15-Minuten-Takt ist vor allem

zu den gängigen Verkehrszeiten herzustellen, der 30-Minuten-Takt zu den anderen Zeiten. Im Koalitionsvertrag hat sich die Landesregierung darauf verständigt, dass diese Mobilitätsgarantie in einer ersten Stufe innerhalb der beruflichen Hauptverkehrszeit bis 2026 erreicht sein soll. Eine Taktverdichtung sollte neben dem Stadtbus- auch im Regionalbusverkehr erfolgen (ÖV.5).

Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten: Eine Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten (bspw. immer XX:15 Uhr) über den gesamten Tagesverlauf vereinfacht die Benutzung für regelmäßige Fahrgäste.

Schülerverkehr: Der Schülerverkehr kann bei ausreichenden Kapazitäten durch den Stadtbusverkehr befördert werden. Bei einer Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt ist die Wartezeit an den Haltestellen unabhängig von den Schulzeiten als gering zu bewerten. Sollte die Kapazität nicht ausreichen, sollte dieser über gesondert fahrende Schulbusse abgewickelt werden und an die Schulstunden angepasst sein. Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements kann zudem über eine Anpassung der Schulzeiten nachgedacht werden. Sie könnten sich stärker an den ÖV orientieren als bisher.

Zeitliche Umsetzung: 

Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg: 

THG-Einschätzung: 



Öffentlicher Verkehr

Grobkostenschätzung:  Projekte mit Strahlkraft: 

Zielbezug: 

Problemstellung/Anlass

Die deutsche Verkehrspolitik war in den vergangenen Jahrzehnten in nahezu allen Bereichen ausschließlich auf die Belange des MIV ausgerichtet. So waren die Kostensteigerungen für die nutzungsabhängigen Kosten des MIV in den letzten Jahrzehnten regelmäßig geringer als die für Fahrkarten im öffentlichen Verkehr. Zudem sind die Parkgebühren für Pkw im Vergleich zu deren Platzverbrauch und der daraus resultierenden Einschränkung der Flächenverfügbarkeit und Aufenthaltsqualität vielfach noch deutlich zu niedrig. All dies verstärkt den Anreiz, den eigenen Pkw gegenüber dem ÖPNV zu bevorzugen.

Durch den hohen Platzverbrauch durch parkende Pkw steht dem ÖV auf den Straßen auch häufig zu wenig Raum zur Verfügung. Die daraus resultierenden Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer*innen äußern sich in niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeiten und höheren Verspätungsanfälligkeiten der Busse, wodurch sich Nachteile bei der Reisezeit für den Umweltverbund ergeben.

Ziel der Maßnahme ist die Bevorrechtigung und damit die Beschleunigung des

Linienbusverkehrs. Dadurch können einerseits die Anreize zur Nutzung (Reisezeitvorteile, Pünktlichkeit und Verlässlichkeit) gesteigert, andererseits die Betriebskosten (effizientere Umläufe) minimiert werden. Darüber hinaus soll mehr Platz für den ÖPNV geschaffen werden, indem der Straßenraum neu aufgeteilt wird. Damit und mit weiteren Maßnahmen wie intelligenter Verkehrssteuerung und Zuflussdosierung soll der ÖPNV gestärkt und für mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Städten und Gemeinden gesorgt werden.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Haltestellenumbau: Der konsequente Bau von Fahrbahnrandhaltestellen und Haltestellenkaps bei gleichzeitigem Rückbau von Busbuchten trägt ebenfalls zu einer gesteigerten Effizienz des städtischen Busverkehrs bei. Die Haltevorgänge dauern kürzer, was sich mit der Anzahl der Haltestellen eines Stadtbusses zu einer deutlichen Zeitersparnis aufsummiert. Durch den Platz an der Spitze des Fahrzeugpulk wird weitere Zeit gespart. Außerdem wird durch Haltestellenkaps ein präziseres und gerades Anfahren an den Bord ermöglicht, sodass auch die Barrierefreiheit (vgl. ÖV.9)

gesichert ist. Ein weiterer positiver Nebeneffekt ist die Entstehung von zusätzlichen Warteflächen für Fahrgäste, wodurch der Komfort der Haltestellen gesteigert wird. Die Gehwege, die in Haltestellenbereichen oftmals Engstellen darstellen, können somit in ausreichender Breite zur Verfügung gestellt werden.

Standardisierte Planung: Eine ÖV-Planung nach dem Grundsatz „der öffentliche Verkehr hält möglichst nur noch an der Haltestelle und dort möglichst kurz“ sollte das zukünftige Leitziel in Offenburg darstellen, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten.

Lichtsignalsteuerung: Durch den Verkehrsrechner (vgl. Maßnahme VMM.2) können die Lichtsignalanlagen so gesteuert werden, dass Busse außerhalb von Haltestellen möglichst wenig stoppen müssen, wodurch Verspätungen vermieden werden können. Daher könnten in Offenburg

„**clevere Ampeln für Busse**“⁴⁵ eingesetzt werden, die direkt und dreistufig mit den Bussen kommunizieren (bald da; da; durchgefahren) (vgl. Maßnahme VMM.2).

Busschleusen: An Knotenpunkten mit einem hohen Verkehrsaufkommen können Busse durch die Einrichtung von Busschleusen beschleunigt werden. Hierdurch kann sich der Bus nach einer Rotphase an die Spitze der wartenden Kfz setzen. Dadurch kann die Pünktlichkeit der Buslinien an den Haltestellen verbessert und sichergestellt werden.

Hinweis: Das Land Baden-Württemberg sieht in diesem Zusammenhang in ihrer ÖPNV-Strategie 2030 die Erstellung eines Landesleitfadens zur Umsetzung für ÖV-Aufgabenträger und Straßenverkehrsbehörden bis 2024 vor (MV BW 2021:25 a).

⁴⁵ Weitere Informationen unter: <https://www.vdv.de/20170920-clevere-ampeln-fuer-bus-und-bahn-final-ansicht.pdf>

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Öffentlicher Verkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Das Ziel der Anpassung des Linienkonzeptes ist die Herstellung und Sicherung eines ausreichenden qualitativen und räumlich gerecht verteilten ÖPNV-Angebots zur Gewährleistung gleicher Teilhabechancen. Anzustreben ist dabei eine möglichst umfangreiche Erschließung aller Ziel- und Quellpunkte (Offenburger*innen bzw. Wohnstandorte, Beschäftigte bzw. Arbeitsplätze, Schulen und Hochschulen etc.).

Die Haltestellen sollten fußläufig erreichbar sein und möglichst nah an den Aufkommenspunkten (vgl. FGSV 2017). Durch den Nahverkehrsplan (kurz: NVP) des Ortenaukreises wird außerörtlich ein Erschließungsradius zur nächsten Haltestelle von max. 500 m zugrunde gelegt. Die FGSV empfiehlt einen Radius von 300 m bis 500 m, welcher fußläufig noch als zumutbar gilt. Auch die VDV-Schrift 4 des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen zu Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV vom Januar 2019 empfiehlt einen Einzugsbereich von 300 bis 400 m, die nur in Gebieten mit geringer Nutzungsdichte bis 600 m gehen sollten. Für

ein attraktives Angebot in Offenburg sollte demnach ein Einzugsbereich von 300 m zu Grunde gelegt werden.

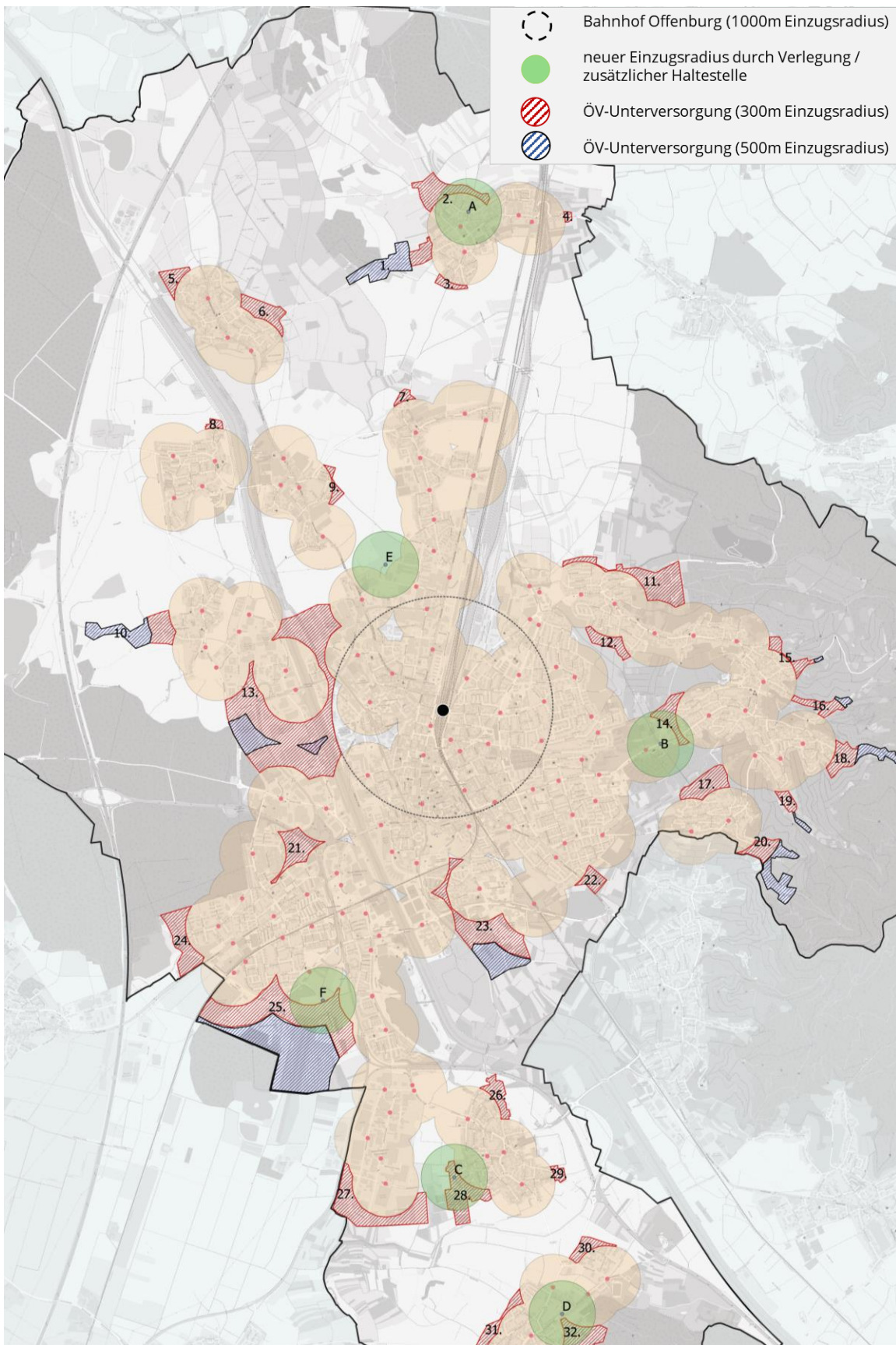
Zur Anpassung des Linienkonzeptes Stadtbus ergeben sich im Wesentlichen drei Handlungsmöglichkeiten:

- Verlegung von Haltestellen
- Anpassung der Linienrouten
- Neuplanung von Linien und Haltestellen

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Verlegung von Haltestellen: In der Abbildung 111 sind alle Haltestellen (inkl. 300 m Einzugsradius) des Stadtgebietes Offenburgs dargestellt (gelb). Der SPNV gilt als höherwertiger Verkehr, weshalb für den Bahnhof Offenburg ein Einzugsradius von 1000 m festgelegt ist (schwarzer Kreis). Die rot markierten Bereiche zeigen die Gebiete, die bei einem Haltestellen-Einzugsradius von 300 m nicht mit ÖV-Leistungen versorgt werden. Die blauen Flächen zeigen die Bereiche mit ÖV-Unterversorgung, wenn ein Einzugsradius von 500 m zugrunde gelegt wird (siehe auch Bestandsaufnahme im Zwischenbericht).

Abbildung 111: Analyse und Potenziale für Räume mit ÖV-Unterversorgung



Darstellung: WVI; Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

In Tabelle 11 wurden mit dem Verkehrsmodell der Stadt Offenburg alle Flächen mit ÖV-Unterversorgung identifiziert. Mithilfe der Strukturdaten für die einzelnen Verkehrszellen wurden die ungefähre Anzahl der Einwohner*innen sowie der Arbeits- und Schulplätze abgeschätzt, die in den betroffenen Räumen wohnen bzw. liegen.

Insgesamt sind mit dem 300-m-Radius 7,8% der Offenburger*innen von ÖV-Unterversorgung betroffen. In der Tabelle sind auch Flächen aufgeführt, die großflächiges Gewerbe oder Flächen am Flugplatz betreffen. Hier sind die Eingangsbereiche vom ÖV erschlossen, insofern besteht kein echter Erschließungsmangel.

Tabelle 11: Räume mit ÖV-Unterversorgung

Nr.	nicht abgedeckter Bereich	Einwohner*innen	Arbeitsplätze	Schulplätze
1	Windschläg West	171	45	0
2	Windschläg Nord	289	13	0
3	Windschläg Süd	41	10	0
4	Windschläg Ost	28	3	0
5	Griesheim Nord	100	0	0
6	Griesheim Ost	172	7	0
7	Bohlsbach	20	2	0
8	Weier	24	2	0
9	Bühl	66	1	0
10	Waltersweier West	244	10	0
11	Rammersweier Nord	87	3	0
12	Rammersweier Süd	138	9	0
13	Nordstadt (entlang Kinzig)	285	2.576*	0
14	Zell-Weierbach West	176	11	0
15	Zell-Weierbach Nordost	76	0	0
16	Zell-Weierbach Ost	198	0	0
17	Fessenbach Nord	126	5	0
18	Zell-Weierbach Südost	245	2	0
19	Zell-Weierbach Süd	76	1	0
20	Fessenbach Südost	283	71	0
21	Weststadt	117	89	34
22	Südoststadt	40	2	0
23	Südstadt	75	479*	0
24	Weststadt Südwest	567	17	0
25	Südweststadt	410	118	0
26	Elgersweier Nord	140	51	0
27	Elgersweier Südwest	3	1277*	0
28	Elgersweier Süd	185	14	0
29	Elgersweier Südost	28	1	0
30	Zunsweier Nord	29	218	0
31	Zunsweier West	100	5	83
32	Zunsweier Ost	306	10	0
33	Zunsweier Südost	21	7	0
34	Zunsweier Süd	85	12	0
Gesamt		4.951	736	117

*Haltestellen liegen im Einzugsbereich der Eingänge von Gewerbeeinheiten. Die aufgeführten Zahlen sind daher zu vernachlässigen.

In Abbildung 111 werden Potenzialflächen aufgezeigt, in denen mithilfe gezielter Maßnahmen zusätzliche Räume erschlossen werden können. Die genauen Orte der Maßnahmen sind dabei in grün dargestellt.

Tabelle 12: Maßnahmen Haltestellen

Nr.	Linie(n)	Beschreibung	Effekt*
2	S4	<ul style="list-style-type: none"> Neuschaffung bzw. Verlegung der Haltestelle "Windschlag Bachallee" um circa 150m an den Knoten Bachallee / Schwalbenrain. Neue Fahrtrichtung über Windschläger Str. - In der Schnepf - Schwalbenrain - Bachallee. 	+50%
14	S2	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung einer neuen, zusätzlichen Haltestelle an der Weingartenstraße. 	+70%
28	S8	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung einer neuen, zusätzlichen Haltestelle im Bereich des Knoten Kreuzwegstraße/ Im Leinenbosch/ Am Rothweg. 	+85%
32	S8	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung einer neuen, zusätzlichen Haltestelle an der Bellenwaldstraße. 	+50%
-	S4	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung einer neuen, zusätzlichen Haltestelle an der Lise-Meitner-Straße im Zuge des Neubaus des Klinik-Campus. 	
25	S8 / 7141	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung zusätzlicher Haltestelle im Bereich des geplanten Gewerbeparks / JVA südlich des Südrings (Otto-Lilienthal-Straße). 	

Zusätzlich können weitere Maßnahmen getroffen werden, um unterversorgte Räume für den ÖV erreichbar zu machen. So können qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen an Haltestellen dafür sorgen, dass

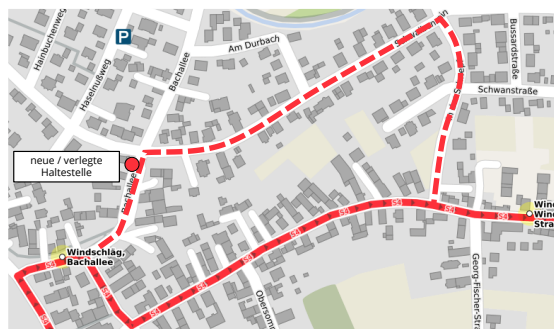
der Einzugsradius erhöht wird und auch schwer erreichbare Gebiete attraktive ÖV-Angebote erhalten.

Folgende Haltestellen bieten Potenzial, Räume mit ÖV-Unterversorgung durch Infrastruktur-Maßnahmen zu verringern:

- Haltestelle Waltersweier, Römerstraße: Fläche Nr. 10 - Waltersweier West
- Haltestelle Windschlag, Gemeindezentrum: Fläche Nr.1 + 3 - Windschlag West u. Ost
- Haltestelle Grießheim, Kirchplatz: Fläche Nr.6 - Grießheim Ost

In den Ortsteilen Zell-Weierbach und Fessenbach sollte zudem die Möglichkeit eines On-Demand-Verkehrs (vgl. Maßnahme ÖV.8) geprüft werden, da die Räume in diesem Gebiet für den regulären Linienbetrieb kaum zu erreichen sind. Dies betrifft insbesondere die Flächen Nr. 15 – 20 in Abbildung 111.

Abbildung 112: Bildausschnitt Neue Haltestelle Windschlag



Darstellung: WVI; Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Öffentlicher Verkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Die Buslinien ins Umland von Offenburg haben im Gegensatz zum Stadtverkehr keine einheitlichen Linienwege, wenig Anschlüsse untereinander und weisen nur zum Teil Taktfahrpläne auf. Die Bedienung erfolgt überwiegend nachfrageorientiert. Im werktäglichen Verkehr zu den HVZ erfolgen teilweise ein bis zwei Fahrten pro Stunde, zu den SVZ abends und am Wochenende ist das Busangebot auf den Regionallinien deutlich ausgedünnt. Insbesondere kleinere Ortschaften sind dann nur mit wenigen einzelnen Fahrten pro Tag angebunden. Insgesamt deckt die ÖV-Anbindung von Offenburg an das Umland überwiegend nur die Grundversorgung ab und stellt – besonders außerhalb der Hauptverkehrs- bzw. Schulzeiten – kein attraktives ÖV-Angebot dar.

Beispielsweise für den Freizeitverkehr (vor allem in den Abend- und Nachtstunden) sowie für Arbeitnehmer*innen im Schichtdienst – insbesondere der Spätschicht – stellt der öffentliche Verkehr somit keine attraktive Alternative zum Kfz-Verkehr dar. Um hier den Anteil der alltäglichen Wege, aber auch der Freizeitwege, die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, zu

erhöhen, muss auch die Taktfolge erhöht werden.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Einheitlicher Takt: Zur Attraktivierung des Regionalbusverkehrs ist ein einheitlicher Takt (30/60 Minuten) erstrebenswert. Eine konsequente, durchgängige, ganztägige Vertaktung aller regelmäßig verkehrenden Buslinien muss dabei die Basis bilden. Zudem sind Linienwege zu bündeln, um ein kontinuierliches und verlässliches Angebot zu schaffen. Hierdurch kann oft auch auf Teilstrecken ein 15-Minuten-Takt entstehen, so dass die wichtigsten Streckenabschnitte besonders attraktiv werden.

Taktverdichtung: Auf stark nachgefragten Linien muss zudem das Ziel sein, eine Taktverdichtung auf 30 Minuten zur HVZ umzusetzen (Prüfung erfolgt im NVP). In Kombination mit der Taktverdichtung im Stadtbusverkehr (ÖV.2) ergeben sich deutlich verbesserte Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Angeboten des öffentlichen Verkehrs.

Einsatz von On-Demand-Verkehr: Wenn kleineren Gemeinden oder Stadtteile in der SVZ aufgrund der geringen Fahrgastzahlen durch Regionalbuslinien nicht wirtschaftlich

bedient werden können, können On-Demand-Verkehre (vgl. ÖV.8) diese Teilstrecken ersetzen und so die Mobilitätsgarantie sicherstellen. Dies gilt vor allem für den letzten Teil des Linienwegs. Hierbei ist zu beachten, dass On-Demand-Verkehre eine flächige Verteilung des öffentlichen Verkehrs ermöglichen und in Siedlungsbereichen eingesetzt werden sollten. Als Ersatz einer vollständigen Regionalbuslinie sind On-Demand-Verkehre nicht geeignet.

Zuständigkeiten: Die Planungen und der Betrieb der Regionalbusverkehre obliegen dem Ortenaukreis, dennoch sollte sich die Stadt Offenburg für die Umsetzung dieser Maßnahmen einsetzen. In der besonderen Rolle als Kreisstadt des Ortenaukreises hat der dahingehende Wunsch Offenburgs gegebenenfalls einen Einfluss auf die Anpassung sowie Verdichtung des Taktes der Regionalbusverkehre.

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Öffentlicher Verkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Am ZOB von Offenburg treffen sich die Stadtbuslinien und die Regionalbusse, so dass zwischen den Linien und auch zum Schienenverkehr umgestiegen werden kann. Der Zustand des ZOB sowie die derzeitigen Umsteigezeiten wurden von den Teilnehmer*innen der lokalen Foren 2021 bemängelt. 2022 wurde in einem städtebaulichen Wettbewerb ein Entwurf ausgewählt, der den ZOB künftig an der Kreuzung Hauptstraße/Rheinstraße vorsieht (Abbildung 113).

Abbildung 113: Städtebaulicher Entwurf zur Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes



Quelle: faktorgrün 2022: 2

Durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in eine Fußgängerzone (Linienverkehr frei) kann der Fußverkehr beim Umstieg zum Bahnverkehr bevorzugt die Fahrbahn queren. Für die Anschlüsse besteht in Offenburg kein klassisches Rendezvous-System, bei dem sich bestimmte Linien des Bus- und Bahnverkehrs zur gleichen Minute treffen und unmittelbare Umsteigebeziehungen bestehen. Insofern bestehen heute auch zwischen den Busangeboten je nach Linienverknüpfung und Umsteigebeziehung unterschiedliche Wartezeiten. Der derzeitige Takt des Busverkehrs von 30 bis 60 Minuten führt zu zusätzlichen Wartezeiten. Um die Umsteigezeiten in Offenburg für ÖPNV-Nutzer*innen möglichst zu minimieren, sollen die Ankünfte und Abfahrten des Busverkehrs untereinander sowie mit den Bahnverbindungen abgestimmt werden.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Passgenaue Abstimmung des Busnetzes an den Schienenverkehr: Zur Erreichung eines leistungsstarken ÖV-Netzes in Offenburg ist es erforderlich, attraktive intermodale Verknüpfungen zwischen Bahn- und Buslinien sicherzustellen. Aufgrund der

hohen Zahl von Pendler*innen aus dem Umland in die Stadt Offenburg ist die Zielvorgabe, die Anbindungen des städtischen ÖPNV an die Region zu stärken. Der Übergang zwischen Bus und Bahn soll nach Empfehlungen der FGSV mit nur wenigen Minuten Wartezeit verbunden sein. Langfristig sollen Planung und Umsetzung des ÖV (Bahn, Stadt- und Straßenbahnen sowie Bus) landesweit nach den Prinzipien des integralen Taktfahrplans (ITF) zur systematischen Verknüpfung aller öffentlichen Verkehrsmittel in BW erfolgen (vgl. MV BW 2021 a:25). Zudem soll die Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes in den Jahren 2024 und 2025 beginnen und bis zum Start der Landesgartenschau 2032 fertiggestellt sein. Die Erweiterung der Fußgängerzone bis zum ZOB und Bahnhof macht einen Umstieg vom Bus- in den Zugverkehr attraktiver. Neben dem Bahnhof Offenburg sollten auch weitere Haltepunkte (OG-Süd, OG-Kreisschulzentrum) attraktive Verknüpfungen zum Busverkehr erhalten. Der

potenzielle Haltepunkt OG-Süd könnte zudem als Umsteigehaltestelle zum Regionalbusverkehr genutzt werden (vgl. ÖV.5).

Abstimmung bei Fahrplanänderung:

Weiterhin sind kontinuierliche Abstimmungen bei Fahrplanänderungen der Bahn durchzuführen, insbesondere beim großen Fahrplanwechsel Anfang Dezember jedes Jahres. Diese Aufgabe gilt es dauerhaft und kontinuierlich umzusetzen.

Geringe Wartezeit zwischen Bus- und Bahnverkehr in Schwachverkehrszeiten:

Die in den Maßnahmen ÖV.2 und ÖV.5 angesprochene Taktverdichtung im Stadt- und Regionalbusverkehr erleichtert einen Umstieg auf den Bahnverkehr sowie untereinander. Durch die Einführung eines 15-Minuten-Takts werden die Wartezeiten bereits deutlich gesenkt. Vor allem in den Schwachverkehrszeiten sollte nur eine geringe Wartezeit zwischen Bus- und Bahnverkehr entstehen.

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Öffentlicher Verkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Attraktive Verknüpfungspunkte sind elementare Bausteine für die Mobilität der Zukunft. Immer häufiger werden dafür Mobilitätsstationen an zentralen Orten bzw. Plätzen installiert, um einen Verknüpfungspunkt zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu schaffen. Als Erweiterung der Park-and-Ride-Idee bieten Mobilitätsstationen vor allem Übergangspunkte zum Carsharing, Bikesharing oder dem eigenen Fahrrad. Insbesondere an Bahnstationen und Haltestellen sollen Mobilitätsstationen den Umstieg zwischen den Verkehrsträgern erleichtern.

Mit dem 2015 gestarteten Projekt wird das gesamte Nahverkehrsangebot der Stadt Offenburg auf der zentralen Plattform „Einfach mobil“ gebündelt. Im Zentrum stehen dabei Mobilstationen, die an wichtigen Verkehrspunkten den Busverkehr sowie Car- und Bikesharing miteinander vernetzen. Auf der zugehörigen Website können sich Nutzer*innen über alle Mobilitätsangebote informieren und erhalten über die „Einfach mobil“-Karte vergünstigte Konditionen für Car- und Bikesharing. Insgesamt stehen 11 Autos und 95 Fahrräder und Pedelecs zur Verfügung. Perspektivisch soll die

Mobilitätskarte auch als Busticket einsetzbar sein, so dass durch „Einfach mobil“ die Nutzung der multimodalen Mobilitätsangebote in Offenburg weiter vereinfacht wird (vgl. MV BW 2021:27).

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Ergänzung der bestehenden Mobilitätsstationen: Im innerstädtischen Bereich von Offenburg bestehen bereits sieben Mobilitätsstationen, die vollständig im Zielstandard ausgebaut sind (vgl. Stadt Offenburg 2020: 27). Bei weiteren 14 Stationen sind schon einzelne Mobilitätsangebote vorhanden. Diese müssen nach den Empfehlungen des Mobilitätsnetzwerks ergänzt werden (vgl. Tabelle 13).

Ausweitung der Mobilitätsstationen: Eine Übersicht der bestehenden Mobilitätsangebote findet sich in Abbildung 115. Hierbei sind drei Ausbaustufen geplant. In der Grundstufe soll ein stadtweites Grundangebot an Mobilitätsstationen geschaffen werden. Die Realisierung dieses Grundangebots ist bereits beschlossen worden (vgl. Stadt Offenburg 2021). In den beiden Ausbaustufen soll dieses Netz aus Mobilitätsstationen bis 2035 verdichtet werden.

Im Fokus stehen dabei geplante Siedlungsentwicklungen, um frühzeitig attraktive Mobilitätsalternativen anzubieten. Mögliche Standorte wurden von einem Gutachterbüro untersucht und hinsichtlich des Potenzials eingeteilt. Im gesamten Stadtgebiet sollen zunächst 29 Mobilitätsstationen bis zum Jahr 2031 entstehen. Hierbei wurden vier verschiedene Stationsgrößen definiert. Bei Stationsgröße „XS“ wird nur Bikesharing angeboten, bei Stationsgröße „S“ ist neben dem Bikesharing auch eine ÖV-Haltestelle angebunden. In der dritten Größe „M“ wird neben den in „S“ genannten Mobilitätsangeboten auch Carsharing angeboten. Die Größe „L“ ist im Vergleich dazu zusätzlich an den Schienenverkehr angebunden. Der Ausbau der Mobilitätsstationen ist in drei Phasen gegliedert. Bis 2025 soll ein Grundangebot an Mobilitätsstationen im Stadtgebiet geschaffen werden. Dieses wird in den Jahren 2026 bis 2029 in einer ersten und im Anschluss daran in einer zweiten Ausbaustufe verdichtet. Die Anforderungen an die jeweiligen Stationstypen sind in der Tabelle 13 niedergeschrieben.

Als Grundangebot sollen elf Mobilitätsstationen entstehen. Hier soll vor allem der Schienenhaltepunkt Kreisschulzentrum als Station der Größe „L“ ausgebaut werden. Im Bereich der Stationsgröße „M“ sollen vier Mobilstationen (bspw. am Ortenauklinikum) errichtet werden. Die Josefsklinik und die Hochschule Offenburg sowie drei andere Standorte sollen als Stationstyp „S“ ausgebaut werden. Die Waldorfschule als Stationstyp „XS“.

In der ersten Ausbaustufe werden 14 Mobilitätsstationen errichtet. Hiervon werden sechs Stationen im Typ „M“ gebaut (u. a. in Windschlag, Weierbach und Griesheim). Sieben der Stationen werden im Typ „S“

gebaut (u. a. in Elgersweier, Zunsweier und Bohlsbach) und eine im Typ „XS“.

In der zweiten Ausbaustufe werden die letzten vier geplanten Stationen errichtet. In Weier wird eine Station des Typs „M“ errichtet und die drei Stationen des Typs „S“ werden u. a. in Fessenbach und auf der Gifz-Halbinsel errichtet.

Abbildung 114: Mobilitätsstation „L“



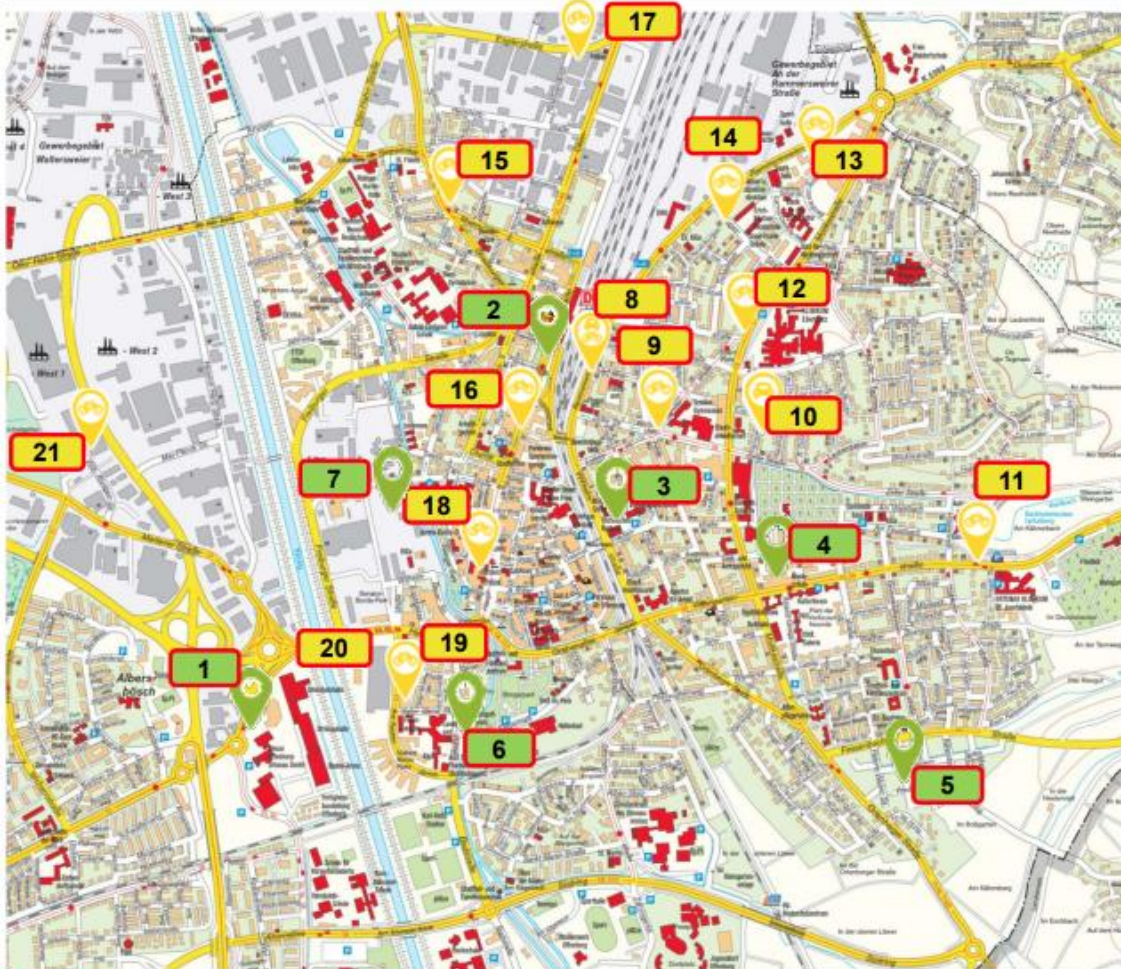
Quelle: Stadt Offenburg

Neben den Sharing-Angeboten und dem öffentlichen Verkehr sind an den Mobilitätsstationen Anlagen für das Fahrradparken einzurichten, sodass die Stationen mit dem privaten Fahrrad sicher erreicht und die Räder abgestellt werden können (vgl. Maßnahme R.6). Die Ausbaumaßnahmen für die Mobilitätsstationen in Offenburg erfolgen im Rahmen der Einrichtung eines Netzes von etwa 150 Mobilitätsstationen im Ortenaukreis durch das Mobilitätsnetzwerk Ortenau (AöR).

Des Weiteren hat sich im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Thema Mobilitätsstationen gezeigt, dass die Abdeckung der ersten und letzten Meile durch öffentliche Räder ein ganz maßgeblicher Faktor für den Verzicht auf den Pkw und für die Nutzung des ÖV ist. Vor diesem Hintergrund soll das Thema erste und letzte Meile gerade auch bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne durch den Landkreis Berücksichtigung finden.

Abbildung 115: Mobilitätsstationen Offenburg

Mobilitätsstationen – ÖV- Car-Sharing- und nextbike in Offenburg, Stand 05/2020



1 Einfahrt Messeparkplatz P1 Renault ZOE	8 Bahnhof Ost- C.-Blos-Str.	14 Oststadtschulen Prinz-Eugen-Straße
2 ZOB-Bahnhof - Eingang Süd Renault ZOE	9 Schillerplatz - Kiosk	15 MehrLin-Platz– NW-Stadt
3 Techn. Rathaus Renault ZOE , Opel Combo	10 Hasemannweg Honda Jazz	16 Gustav-Rée-Anlage
4 Kulturforum Nordseite ZOE, Opel Zafira	11 Josefsklinik	17 Meiko
5 Seidenfaden H.-Weber-Str. (9-Sitzer Vito*)	12 Ortenau Klinikum	18 Stadtbuckel – Polizei
6 Freizeitbad Stegermatt ZOE	13 Sparkasse – Bertha-v.- Suttner-Str.	19 Burda/LRA W. Clauss-Str.
7 Mühlbachareal ZOE		20 Oberrheinhalle
		21 E-Center W- Röntgen-Str.

* Car-Sharing erst bei Bedarf

Mobilstation: Autos, Räder und Bus
 Autos und Räder
 Autos
 Räder

Quelle: mobil-in-offenburg.de

Tabelle 13: Empfehlungen seitens des Mobilitätsnetzwerks für die Ausstattung der Stationen

	Ausstattungsmerkmal	XS-Station	S-Station	M-Station	L-Station
Fahrzeuge	Leihräder einschließlich Kombinationsständer zum Abstellen	Standard (3 Stück)	Standard (3 Stück)	Standard (3 Stück)	Standard (5 Stück)
	Leih-Pedelec einschließlich Bikesharing-Steile	Standard (2 Stück)	Standard (2 Stück)	Standard (2 Stück)	Standard (2 Stück)
	Leih-Lastenpedelec	optional	optional	optional	optional
	E-Carsharing			Standard	Standard
Abstellanlagen	Abstellanlagen private Fahrräder		Standard	Standard	Standard
	Fahrradboxen und Radbügel für private Fahrräder			Standard	Standard
	Zusätzlicher (freier) Fahrzeugstellplatz				Standard
	Schließfächer/Gepäckaufbewahrung			Empfehlung	Empfehlung
Anbindung	Anbindung an ÖPNV (Bushaltestelle)		Standard	Standard	Standard
	Anbindung an Bahn				Standard
	Fernbusanbindung				optional
	Taxistand				optional
Information	Informationstafel	Standard	Standard	Standard	Standard
	Elektronische Haltestelleninformation		optional	optional	optional
	Fahrkartenautomat				Empfehlung
Erscheinungsbild	Informationszentrale				optional
	Zusätzliche Beleuchtung	Empfehlung	Empfehlung	Empfehlung	Empfehlung
	Begrenzung durch Wegweisungstafeln	optional	optional		
	Trennwand mit Leuchtkasten/ Vitrine			Empfehlung	Empfehlung
Sonstiges	Trennwand indirekt beleuchtet				
	Wegweisung (bei fehlenden Sichtbeziehungen)	optional			
	Mülleimer	optional	optional	optional	optional
	W-Lan	optional	optional	optional	optional
	Sitzgelegenheit		optional	optional	optional
	Packstation			optional	optional
	Imbiss				optional

Quelle: Stadt Offenburg 2021: 12f.

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Öffentlicher Verkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Die Erreichbarkeit der Stadtrandbereiche und die Verbindung zwischen den Ortsteilen in Offenburg untereinander wurden von der Politik und der Bürgerschaft in den Veranstaltungen zum Masterplan Verkehr OG 2035 als wichtige Angebotserweiterung im ÖPNV angesehen. In Stadtrandbereichen und in Zeiten von geringer Verkehrsnachfrage (Abend- und Nachstunden) ist ein linienbasierter ÖPNV oftmals nicht wirtschaftlich. In Offenburg wurden bis zum Dezember 2021 Anruf-Sammeltaxis (AST) eingesetzt. Diese hatten eine Vorlaufzeit von ca. 30 Minuten und konnten sich bei hohem Fahrgastaufkommen bis zu 15 Minuten verspäten (vgl. TGO a). Auf die Ausschreibung für ein Anruf-Linientaxi als Ersatz für das Anruf-Sammeltaxi zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 gab es keine Bewerbungen, so dass das Angebot des Anruf-Sammeltaxis eingestellt wurde. Eine nachfolgende Befragung und Analyse kam zum Ergebnis, dass die Vergabeunterlagen zu detailliert und das Risiko für die Bietenden zu hoch waren. Eine Alternative hierzu bietet ein On-Demand-Verkehr. Als On-Demand-Verkehr werden Mobilitätsangebote auf Bestellung bezeichnet. Hierbei kommt der

Fahrdienst nur auf Bestellung und wird in der Regel mit Kfz oder Kleinbussen betrieben. Die Buchung der Fahrten erfolgt per Telefon und/oder per Web-/App. Die Abholung kann fahrplan- oder haltestellengebunden oder über eine Tür-zu-Tür-Bedienung erfolgen. Ziel ist es, durch flexible Mobilitätsangebote auf Bestellung Lücken im öffentlichen Nahverkehrsnetz zu schließen, insbesondere zu Tagesrandzeiten sowie in nachfrageschwachen Gebieten. Durch das Maßnahmenfeld sollen On-Demand-Verkehre im Ortenaukreis etabliert werden. Allen voran für die Außenbezirke Offenburgs soll ein Angebot geschaffen werden, jedoch ohne dabei Parallelangebote zu erzeugen. Durch dieses Angebot sollen spontane Fahrten erleichtert und gute Angebote auch für Querverbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen ermöglicht werden.

Das Land Baden-Württemberg unterstützt seit 2021 fünf Pilotregionen beim Ausbau des On-Demand-Verkehrs im ÖPNV und einen flächendeckenden Stundentakt. Um das Ziel eines landesweiten Grundangebotes im ÖPNV von frühmorgens bis nachts im Stundentakt zu verwirklichen, hatte das Ministerium für Verkehr im Sommer 2020 die Förderung zur Ausweitung des ÖPNV-

Angebots veröffentlicht (vgl. MV BW 2021 b).

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Fahrzeuge: Für die Etablierung eines On-Demand-Verkehrs ist es notwendig, geeignete Fahrzeuge einzusetzen. Diese müssen, dem Angebot entsprechend, ausreichend Sitzplätze bieten sowie vollständige Barrierefreiheit garantieren. Um barrierefreies Fahren zu ermöglichen, könnten beispielsweise Fahrzeuge mit Hubliften, Rampen oder Neigetechnik genutzt werden. Im Inneren muss zudem genug Stellfläche für Rollstühle vorhanden sein. In der Region Hannover werden Hublifte bereits eingesetzt (vgl. regiobus 2021). Auch der On-Demand-Verkehr „SSB flex“ in Stuttgart bietet ein barrierefreies System an (vgl. SSB). In der nachfolgenden Abbildung wird ein barrierefreies Fahrzeugmodell (Mercedes Midcity) aus der Region Braunschweig dargestellt (vgl. Regionalverband Braunschweig 2022).

Abbildung 116: Beispiel für einen barrierefreien Niederflur-Kleinbus



Quelle: Regionalverband Braunschweig 2022

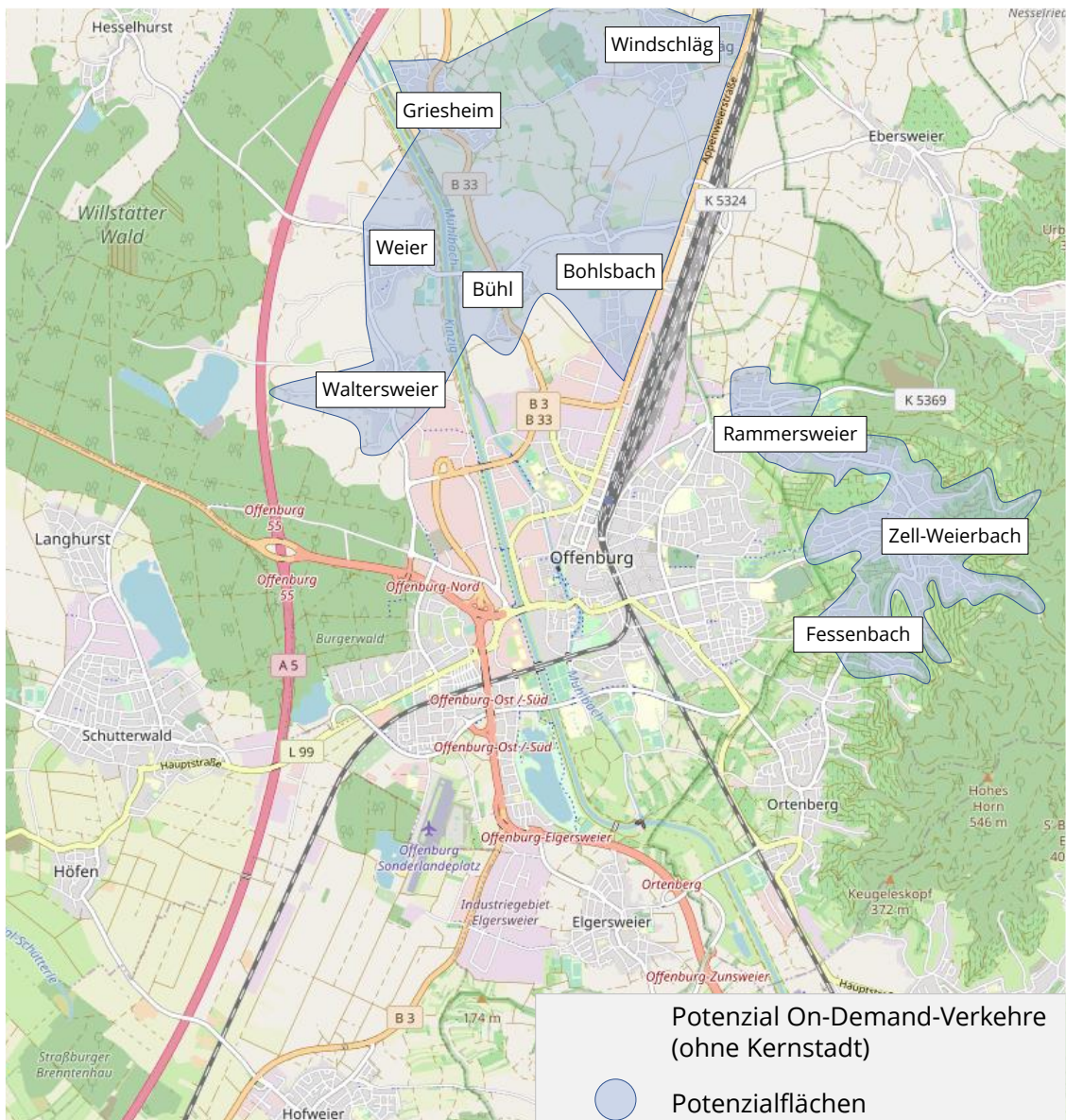
Festlegung potenzieller Gebiete: Die nördlichen Stadtteile Offenburgs bieten

Potenzial, einen On-Demand-Verkehr ins Leben zu rufen. Außerdem gibt es im Osten Offenburgs (v. a. Zell-Weierbach und Fessenbach) einige Bereiche, in denen ein Defizit bei der ÖV-Versorgung besteht (vgl. ÖV. 4). Auf Grundlage der Auswertung der Verkehrsverflechtungen zwischen den Außenbezirken wurde im Folgenden eine Übersicht über potenzielle Gebiete für On-Demand-Verkehre erstellt (Abbildung 117). Hier sollte der On-Demand-Verkehr ganztägig als Ergänzung zum Linienverkehr fahren. Im Nachtverkehr können On-Demand-Verkehre als Anbindung der letzten Züge in das Stadtgebiet genutzt werden. Hier kann der On-Demand-Verkehr zu den angegebenen Uhrzeiten stadtwweit eingesetzt werden. Perspektivisch können auch angrenzende Ortsteile außerhalb des Stadtgebiets von Offenburg mitberücksichtigt werden, z. B. Hesselhurst und Ortenberg.

Querverbindungen zwischen Ortschaften: On-Demand-Verkehre fahren unabhängig von Fahrplänen, werden aber mit parallelen Fahrten zusammen bedient, sodass kleine Umwege im Vergleich zur Taxifahrt entstehen können. Mit dem On-Demand-Verkehr sind auch Querverbindungen zwischen zwei Ortsteilen möglich, die im klassischen ÖPNV in Offenburg durch einen sternförmigen Liniennetzplan zu deutlichen Umwegen führen.

Buchung: Die Buchung der Fahrten sollte primär effizient per App erfolgen, muss aber auch per Telefon möglich sein. Die Fahrtkosten sollen dabei die gleichen sein wie bei einer vergleichbaren Busfahrt.

Abbildung 117: Potenzielle Gebiete für On-Demand-Verkehre (ohne Kernstadt, ganztägig)



Darstellung: WVI; Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Öffentlicher Verkehr

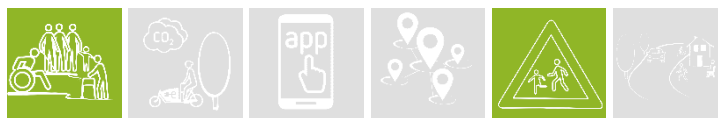
Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Der öffentliche Personennahverkehr ist in Offenburg und seinen Nachbarkommunen eine wichtige Säule in der Daseinsvorsorge. Die Daseinsvorsorge soll in Fragen der Mobilität jedem die Möglichkeit geben, sich eigenständig zu bewegen. Was in den Fahrzeugen der Technischen Betriebe Offenburg (TBO) und den Regionalbussen durch den überwiegenden Einsatz von Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeugen bereits ermöglicht wird, ist bei der Infrastruktur noch in der Umsetzung.

In der Stadt Offenburg ist ein großer Teil der Haltestellen zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Analyse (Stand Februar 2021) nicht barrierefrei ausgebaut (vgl. Bestandsanalyse). Erst mit der Kombination einer geeigneten barrierefreien Haltestelleninfrastruktur und dem Einsatz von Niederflur- oder Low-Entry-Bussen kann eine systematische, durchgehende Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr hergestellt werden, wie sie im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gefordert wird. Eine Besonderheit ist in diesem Zusammenhang, dass das PBefG für das Erreichen der Barrierefreiheit das Zieldatum 01.01.2022 nennt.

Dabei geht das PBefG grundsätzlich vom Gesamtsystem aus und bezieht sich nicht nur auf stark frequentierte Haltestellen, sondern auf alle Haltestellen. Dem Umbauplan ist zu entnehmen, dass nicht alle Haltestellen bis dahin umgebaut werden konnten.

Neben dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen inkl. Dialogdisplays und akustischen Hinweisgebern wurde bei den Beteiligungsformaten des Masterplan Verkehr OG 2035 (u. a. Interviews mit Betroffenen und Bürgerforum 2023) auch auf die barrierefreie Nutzbarkeit der Fahrzeuge (z. B. im On-Demand-Verkehr) sowie die Notwendigkeit einer rücksichtsvollen Fahrweise hingewiesen

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Barrierefreier Ausbau Haltestelle: Der barrierefreie Umbau einiger Haltestellen ist in Offenburg bis zum Dezember 2023 geplant. Bei 108 Haltestellen ist noch kein barrierefreier Umbau datiert. Hierbei sind 23 Haltestellen in der Baulast des Regierungspräsidiums und 7 in der Baulast des Ortenaukreises. Die restlichen 78 Haltestellen liegen in der Baulast der Stadt Offenburg. Die Stadtbuslinien fahren auch drei Bushaltestellen in Ortenberg an, die noch nicht

barrierefrei gestaltet sind. Die Stadt Offenburg hat die verbliebenen Haltestellen barrierefrei auszubauen (vgl. Tabelle 14). Hierbei sind die gängigen Regelwerke und die Broschüre „Barrierefreiheit an Bushaltestellen – Die Musterhaltestelle im Ortenaukreis“ zu berücksichtigen. Bei einer Begehung mit Betroffenen im Rahmen des Masterplan Verkehr OG 2035 ist deutlich geworden, dass bei den Haltestellen im Stadtgebiet ein Leitstreifen zum akustischen Signalgeber bzw. der Dynamischen Fahrgast-Information führen sollte.

Abbildung 118: Broschüre zur Musterhaltestelle des Ortenaukreis



Quelle: Landratsamt Ortenaukreis, 2021

Da die gesetzliche Frist abgelaufen ist, besteht bei allen Haltestellen dieselbe Dringlichkeit. Aus betrieblicher Sicht ergibt sich

ein besonderes Augenmerk auf den Umbau folgender Haltestellen, da diese sowohl von Stadtbus-, als auch vom Regionalbusverkehr bedient werden:

- Hanns-Martin-Schleyer Straße
- Ortenberger Straße
- Rathaus
- Römerstraße
- Schumacherbrücke
- Stadtkirche
- Straßburger Straße
- Weier Rathaus
- Zähringerstraße

Weiter ergibt sich für die Haltestellen des Regionalverkehrs ein besonderes Augenmerk auf den Umbau. Diese Haltestellen sind:

- Bahnhof Ost
- Gewerbegebiet Rammersweier
- Hobart
- Robert-Bosch-Straße

Auch für den barrierefreien Umbau der Haltestellen in anderer Baulastträgerschaft sollte sich die Stadt Offenburg verstärkt einsetzen. Zukünftige Fahrzeuge sollten zur Wahrung der Barrierefreiheit die Bordhöhe von 18 cm bedienen. Diese ist beim Umbau der Haltestelle herzustellen, wenn nicht bereits geschehen.

Für einen integrierten Ansatz und einen qualitativen Übergang zwischen Fußverkehr und öffentlichem Verkehr ist ein sicheres Queren der Fahrbahn in Haltestellennähe zu berücksichtigen (vgl. Maßnahme F.2). Das sichere Queren kann unterschiedlich unterstützt werden. Je nach individueller Situation kann neben den klassischen Querungshilfen auch eine reduzierte Fahrgeschwindigkeit die Verkehrssicherheit beim Queren erhöhen.

Tabelle 14: nicht barrierefreie Haltestellen ohne Umbauplanung

Haltestellen		
1 Richtung	2 Richtungen	
Abtsberghalle	Albersbösch	Kreuz
Am Sahlesbach	Am Schwabweg	Kreuzwegstraße
An der Tagmess	Appenweierstraße	Krone
Bellenwaldstraße	Bachstraße	Kronenstraße
Diersburg Rathaus	Bahnhof Ost	Linde
Dorfstraße	Bühlerfeldstraße	Lise-Meitner-Straße
Gemeindezentrum	Diersburg Römerstraße	Martin
Gewerbegebiet Zunsweier	Elgersweier Mitte	Meiko
Haydnstraße	Gewerbegebiet/JVA	Mittelplatz
Im Riedle	Gewerbegebiet Rammersweier	Offenburger-Straße
Kirchgasse	Gewerbegebiet Waltersweier	Ortenaustraße
Messe- u. Eislaufhalle	Grundmattstraße	Ortenberger Straße
Reblandhalle	Güterstraße	Rathaus
Streng	Hanns-Martin-Schleyer Straße	Robert-Bosch-Straße
Talackerweg	Hobart	Römerstraße
Weier Rathaus	Hölderlinstraße	Schumacherbrücke
Wendeplatz	Im Bühnle	Stadtkirche
Windschläger-Straße	Im Lehbühl	Strandbad
Zur Lindenhöhe	In der Lieste	Straßburger Straße
	Industriestraße	Wackerstraße
	Johann Sebastian Bach Str.	Werner-von-Siemens-Straße
	Kehler Straße	Wilhelm-Störk-Straße
	Kirchplatz	Zähringerstraße
	Kolonie	Zell-Weierbach Ortsmitte

Baulast RP Freiburg, Baulast Stadt Offenburg, Baulast Ortenaukreis, Baulast Gemeinde Hohberg

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Datengrundlage der Stadt Offenburg

Fahrzeuge: Zukünftige Fahrzeuge sollten zur Wahrung der Barrierefreiheit die Bordhöhe von 18 cm bedienen. Auch beim On-Demand Verkehr ist eine vollständige Barrierefreiheit zu garantieren (vgl. Maßnahme ÖV.8). Hierfür sind z. B. Fahrzeuge mit Hubliften, Rampen oder Neigetechne einzusetzen. Im Inneren muss zudem genug Stellfläche für Rollstühle vorhanden sein. In der Region Hannover werden Hublifte bereits eingesetzt (vgl. regiobus 2021).

Sicherheitstraining: Im Jahr 2020 hat der IG Taxi Ortenau e. V. mit Unterstützung der SVG Baden ein Sicherheitstraining zur Arbeitssicherheit und zur Beförderung von Rollstuhlfahrer*innen veranstaltet (vgl. taxi-heute 2020). Dieses Sicherheitstraining bietet sich auch für das Personal im ÖPNV in Offenburg an. Somit kann das Fahrpersonal in Bezug auf Rollstuhlmitnahme geschult und sensibilisiert werden. Insbesondere für On-Demand-Verkehre (vgl. ÖV.8) sollte ein eigener Termin für ein Sicherheitstraining angesetzt werden, da sich die Fahrzeuge deutlich vom Linienverkehr unterscheiden. Ein Sicherheitstraining für den ÖPNV ist regelmäßig anzubieten und eine Teilnahme sollte in regelmäßigen Abständen (bspw. jährlich) wiederholt werden.

Abbildung 119: Skizze einer Haltestelle mit Querungshilfe für einen sicheren Fahrgastwechsel



Darstellung: Planersocietät Quelle: VM BW 2019

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Öffentlicher Verkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Die Digitalisierung und technische Entwicklungen bedeuten für die Mobilität tiefgreifende Veränderungen. Durch das automatisierte und autonome Fahren können neue Mobilitätsangebote dort geschaffen werden, wo sie heute noch fehlen – sei es als bedarfsgesteuertes Angebot im ländlichen Raum oder als Zubringer im Linienbetrieb zur nächsten S-Bahn-Haltestelle. Der größte Vorteil dieser autonomen Fahrzeuge ist es, dass kein zusätzliches Fahrpersonal benötigt wird. Dieses wird bereits jetzt gesucht (vgl. ID Metropolen News GmbH 2021) und dieser Personalmangel würde durch einen regulären ÖPNV-Shuttle-Betrieb zugespitzt werden. Zusätzlich kann eine Bedienung auch in späten Abendstunden ohne höhere Personalkosten sichergestellt werden. Das Maßnahmenfeld autonomer ÖPNV wurde im Rahmen der Beteiligungsformate in Offenburg diskutiert, es wurde deutlich, dass derzeit noch eine gewisse Skepsis bei den Offenburger*innen vorhanden ist, die es zukünftig abzubauen gilt.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Ergänzung des ÖPNV durch autonome Shuttles: Eine Ergänzung der vorhandenen Maßnahmen im ÖPNV durch ein erweitertes Angebot mit autonom fahrenden Fahrzeugen ist vorgesehen, wenn die technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Voraussetzungen dazu bestehen. Diese können als Shuttle-Verkehre auf Straßen oder als Bahnen auf einem unabhängigen Bahnkörper verkehren.

Pilot-Projekt Landesgartenschau: Baden-Württemberg soll bundesweit Vorreiter bei Entwicklung, Erprobung und Einführung von autonomem Fahren, insbesondere beim ÖPNV werden (vgl. MV BW 2021 a:75). Eine Vielzahl von öffentlichen Verkehrsunternehmen erprobt bundesweit die Möglichkeiten und Potenziale des autonomen Fahrens auf zahlreichen Testfeldern (vgl. VDV 2020).⁴⁶

⁴⁶ Komplette Liste: <https://www.vdv.de/liste-autonome-shuttle-bus-projekte.aspx>

Tabelle 15: Beispiele für autonome Shuttle-Bus-Projekte im ÖPNV in Baden-Württemberg

Kommune	Shuttle
Ludwigsburg	<ul style="list-style-type: none"> • DiaMANT
Mannheim	<ul style="list-style-type: none"> • RobShuttle - Franklin Shuttle • ShuttleME • RABus
Karlsruhe:	<ul style="list-style-type: none"> • EVA-Shuttle
Friedrichshafen	<ul style="list-style-type: none"> • RABus
Lahr	<ul style="list-style-type: none"> • Lahr-Shuttle

Quelle: VDV 2020

Für diesen Einsatz im ÖPNV in Offenburg kann die Landesgartenschau 2032 als Pilot-Projekt dienen (vgl. TGO b). So könnte eine Erschließung und Einbindung des Umfelds der Landesgartenschau (LGS) mittels autonomer Fahrzeuge erfolgen. Denkbar wäre hier bspw. ein Shuttleverkehr vom Parkplatz, aus angrenzenden Ortsteilen oder

vom Bahnhof zum Ausstellungsgelände. Eine entsprechende Prüfung innerhalb des Konzeptes zur LGS wird empfohlen.

Abbildung 120: Beispiel für einen autonomen Shuttle



Quelle: Planersocietät, Karlsruhe

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Öffentlicher Verkehr

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Das vorhandene Tarifsystem im ÖPNV in Offenburg wurde insbesondere von den Offenburger*innen bei den Veranstaltungen zum Masterplan Verkehr OG 2035 als auch vom Masterplan-Beirat häufiger thematisiert. Insbesondere wünschten sich die Teilnehmer*innen hier eine Vereinfachung. Die positive Resonanz auf das 9-Euro-Ticket im Bund zeigt, dass die Bevölkerung den ÖPNV in Deutschland vermehrt nutzt, solange er kostengünstig ist und keine komplizierten Tarife als Barriere im Weg stehen. An diesen Erkenntnissen muss zukünftig angesetzt werden, um den ÖV für potenzielle Nutzer*innen attraktiv zu machen. So stiegen im Aktionszeitraum des 9-Euro-Tickets (1. Juni bis 31. August 2022) 17 % der Nutzer*innen von anderen Verkehrsmitteln auf den ÖPNV um, 10 % verzichteten sogar auf mindestens eine alltägliche Fahrt mit dem Kfz (vgl. VDV 2022a). Dies führte zu einer deutschlandweiten Einsparung von rund 600.000 Tonnen CO₂ pro Monat. Jedes fünfte Ticket wurde an Neukund*innen verkauft, die den ÖPNV sonst nicht genutzt haben. Als zweitwichtigster Kaufgrund wurde in 43 % der Pkw-Verzicht genannt, direkt hinter dem günstigen Preis mit 69 %

(vgl. ebd.). Mit dem Beschluss und der Einführung des Deutschlandtickets für 49 Euro wurde bereits ein wesentlicher Schritt zur Vereinfachung des Tarifsystems getan.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Modellkommune für einen Mobilitätspass: Die Stadt Offenburg hat sich parallel zum Erarbeitungsprozess des Masterplan Verkehr OG 2035 erfolgreich beim Land Baden-Württemberg als Modellkommune für einen Mobilitätspass beworben. In einem im Auftrag des Verkehrsministeriums erarbeiteten Gutachten wurden drei Varianten eines Mobilitätspasses untersucht. Dabei müssen entweder Einwohner*innen einer Kommune („Bürgerticket“), Kfz-Halter*innen in einem definierten Gebiet („Nahverkehrsabgabe“) oder Kfz-Nutzer*innen auf festgelegten Straßen („Straßennutzungsgebühr“) eine verpflichtende Abgabe (Gebühr bzw. Beitrag) leisten. Im Gegenzug erhalten die Bürger*innen ein persönliches ÖPNV-Guthaben in gleicher Höhe, das beim Kauf von ÖPNV-Zeitkarten eingesetzt werden kann. Für bestimmte Personengruppen soll es Ausnahmen geben, z. B. Azubis, Studierende oder ALG-II-Empfänger*innen. Doppelzahlungen beim Mobilitätspass sollen für

Pendler*innen ausgeschlossen werden. Ein Ziel bei der Projektteilnahme ist, exemplarisch die Potenziale für die Erlöse des Mobilitätspasses zu ermitteln. Neben der Finanzierungswirkung für den ÖPNV wird eine Steigerung des Dauerkartenbesitzes und der Fahrgastzahlen angestrebt. Bei einer erfolgreichen Umsetzung des Modellversuchs sollte der Mobilitätspass auf langfristige Sicht in der Stadt Offenburg etabliert werden.

Fahrgastfreundlichere Struktur: Ein weiteres Ziel ist die Vereinfachung der heterogenen Tariflandschaft zur Schaffung noch fahrgastfreundlicherer Gesamtstrukturen durch Reduzierung der Anzahl an Tarifzonen, Tarife und Verbänden. Grundprinzip: Innerhalb eines Verbundes gilt in Baden-Württemberg der Verbundtarif, darüber hinaus immer der bwtarif. In der TGO wurden die Tarifstrukturen schon deutlich verschmälert. Damit diese noch fahrgastfreundlicher werden, sollten diese weiter reduziert werden.

Bezahlung per App: Die Bezahlung der Fahrkarten ist per App zu ermöglichen und in den Mobilitätspass zu integrieren. Dabei soll der Fahrkartenkauf auf mehreren Apps ermöglicht werden, mindestens in der DB-App sowie in der Applikation Regiomove-Ortenau (vgl. Maßnahme VMM.5). Ein analoges Bezahlen soll weiterhin beibehalten werden, um jedem die Teilnahme am ÖV zu ermöglichen.

E-Tarif: Als Ergänzung zu den vorhandenen Tarifsystemen soll im Ortenaukreis ein e-Tarif geprüft werden, der auch in die Mobilitätskreis-App integriert werden kann. In den Verkehrsverbänden Karlsruhe,

Freiburg, Stuttgart und Regio Verkehrsverbund Lörrach besteht bereits ein e-Tarif des Anbieters „FAIRTQ“. Der Vorteil dieses e-Tarifs ist eine Fahrtkostenberechnung auf Grundlage der zurückgelegten Luftlinie. Die hinterlegten Zahlungsdaten ermöglichen nach einmaliger Anmeldung eine schnelle Buchung, besonders für Gelegenheitsnutzer*innen. Eine derartige Vereinfachung des Ticketkaufs senkt die Hemmschwelle für die gelegentliche Nutzung deutlich. Auch für Arbeitnehmer*innen im Homeoffice, die nur noch an zwei bis drei Tagen pro Woche am Arbeitsplatz erscheinen, ist die Umsetzung attraktiv, da sich die Nutzung des Abo-Tickets in diesen Fällen oft nicht mehr rentiert. Deshalb sind einige Stammkund*innen nun zu Gelegenheitsnutzer*innen geworden. Um diese weiterhin an den ÖPNV zu binden, sollte dieses einfach zu nutzende Tarifsystem im Ortenaukreis bzw. dem gesamten Bundesland eingeführt werden. Hierfür sollte sich Offenburg stark machen, um einen Umstieg vom Kfz zum ÖPNV zu erleichtern.

Best-Price-Abrechnung: Um fahrgastfreundlichere Gesamtstrukturen zu erreichen, ist eine rückwirkende Best-Price-Abrechnung ein wichtiger Schritt, so dass sich die Kund*innen nicht im Vorfeld der Reise über den passenden Tarif Gedanken machen müssen und auch spontane Abweichungen der ursprünglichen Wege möglich und preislich attraktiv sind. Diese Maßnahme ist mit einem e-Tarif und den passenden gesetzlichen Grundlagen gut umzusetzen.



Zeitliche Umsetzung: 

Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg: 

THG-Einschätzung: 



Öffentlicher Verkehr

Grobkostenschätzung:  Projekte mit Strahlkraft: 

Zielbezug: 

Problemstellung/Anlass

Neben der Ausweitung alternativer Antriebsformen im motorisierten Individualverkehr gilt es, auch im ÖPNV auf energieeffizientere Antriebe zu setzen, um langfristig die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Für beide Ziele leisten batterieelektrische Fahrzeuge einen wesentlichen Beitrag. Busse eignen sich für eine Elektrifizierung besonders gut, da sowohl Schul- als auch Nahverkehrsbusse feste Routen haben und über Nacht im Depot geladen werden können. Batteriebetriebene Elektrobusse der neuesten Generation haben eine Reichweite von bis zu 550 km, so dass ein Zwischenladen während der Betriebszeit nicht mehr nötig ist. Da beim Bremsen Energie zurückgewonnen werden kann, wird der Verbrauch der Fahrzeuge deutlich gesenkt. Durch den Wegfall des Motorblocks stehen im Innenraum zudem mehr Plätze zur Verfügung, auch die Barrierefreiheit störenden Podeste entfallen.

Stand Mai 2022 verkehren in Deutschland rund 1.200 Elektrobusse, der E-Bus-Markt wächst jedoch kontinuierlich (VDV 2022b). Die EU-Kommission verpflichtet Verkehrsbetriebe, zwischen August 2021 und

Dezember 2025 im Neueinkauf mindestens 45 % umweltfreundliche Fahrzeuge zu beschaffen, ab 2026 steigt die Mindestquote auf 65 %. Auch in mehreren Städten in Baden-Württemberg werden bereits E-Busse im Linienverkehr eingesetzt, darunter in Freiburg, Lahr und Rottweil. Neben dem geringeren THG-Ausstoß sind elektrisch angetriebene Fahrzeuge auch wesentlich leiser als herkömmliche Busflotten. Dadurch wird nicht nur der Weg zu einem klimafreundlichen ÖPNV vorangetrieben, sondern auch der Komfort für die Fahrgäste erhöht.

Für einen Großteil der Innenstadt Offenburgs wird für das Jahr 2035 eine Zero-Emission-Zone (vgl. Maßnahme Kfz.2) unterstellt. Da eine Vielzahl von Linienbussen diesen Bereich durchqueren müssen, ist es notwendig, den Fuhrpark bis zu diesem Zeitpunkt vollständig auf emissionsarme Fahrzeuge umzustellen.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Schrittweise Elektrifizierung der Busflotte: Zur Förderung umweltfreundlicher emissionsarmer ÖPNV-Linienbusse wurde die Richtlinie „Busförderung“ vom Land Baden-Württemberg veröffentlicht, durch die

(Nah-)Verkehrsunternehmen eine Förderung von Linienbussen erhalten können (MV BW 2022). Zur Einhaltung der Klimaziele wird eine schrittweise Elektrifizierung der Offenburger Stadt- und Regionalbusflotte angestrebt. Bis zum Jahr 2035 erfolgt somit eine vollständige Umstellung der Busflotte auf emissionsfreie Antriebe. Die Umstellung von konventionell auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge kann somit einen wesentlichen Beitrag zur Senkung der THG-Emissionen im Verkehrssektor leisten.

Abbildung 121: Beispiel für einen Elektrobus

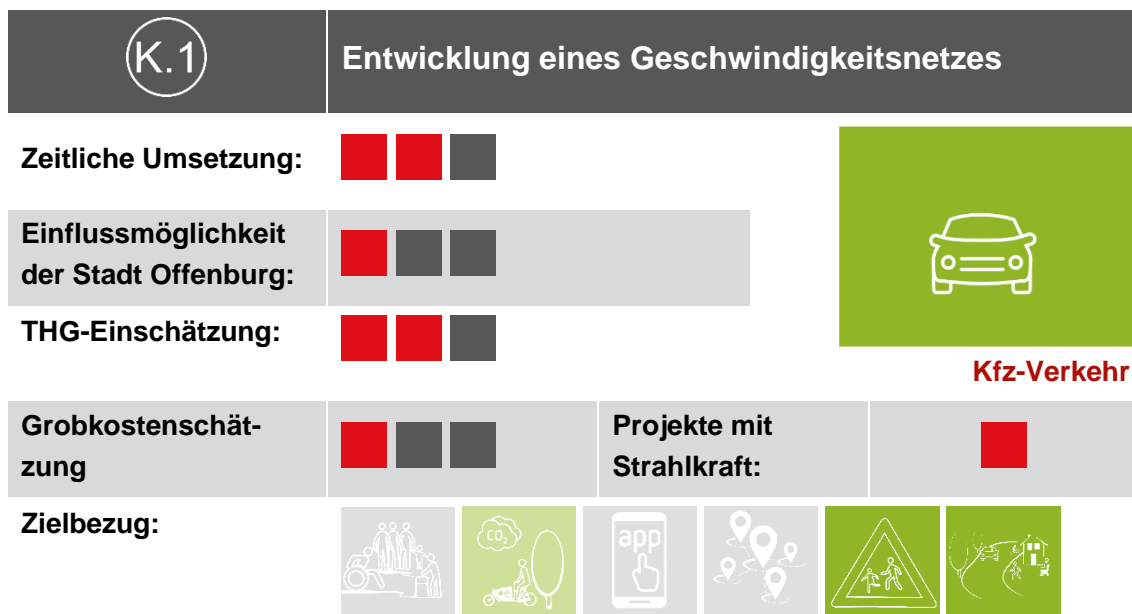


Quelle: Planersocietät, Wiesbaden

4.1.4 Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Ein wesentliches Ziel des Masterplan Verkehr OG 2035 ist eine starke Reduzierung der Umwelt- und Gesundheitsbelastungen. Das beinhaltet eine Verringerung des Verkehrslärms sowie der Luftschadstoff- und der CO₂-Emissionen in Verbindung mit einer stadtverträglichen und effizienten Verkehrsabwicklung für den Kfz-Verkehr.

Insgesamt wird in Offenburg auch eine Entlastung der Innenstadt angestrebt. Zu dieser zählt der Altstadtbereich innerhalb der Stadtmauern sowie die Achse zum Bahnhof. Die Entlastung soll durch eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs (auch weniger ruhender Verkehr) und eine intelligente Verkehrsführung und -steuerung erreicht werden. Dabei sind mögliche Konflikte, die sich für die Erreichbarkeit der Innenstadt ergeben können, zu beachten.



Problemstellung/Anlass

Im innerstädtischen Bereich gibt es neben dem Hauptstraßennetz, das überwiegend mit 50 km/h befahren werden darf, auch zahlreiche Straßen, die streckenbezogen auf 30 km/h reduziert wurden oder zur Verkehrsberuhigung als Tempo-30-Zone eingestuft sind. Bereits 65 % der Straßen im Stadtgebiet von Offenburg (bezogen auf die Netzlänge) sind heute mit Geschwindigkeiten von 30 km/h oder darunter verkehrsberuhigt. Auch in einigen sensiblen Ortsdurchfahrten gilt bereits heute abschnittsweise 30 km/h als erlaubte Geschwindigkeit.

Dennoch ist die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs insbesondere in der Innenstadt bei den Beteiligungsformaten des Masterplan Verkehr OG 2035 ein kontrovers diskutiertes Thema. Beispielsweise wurden bei der Online-Beteiligung zu Mängeln und Stärken die derzeitigen Geschwindigkeiten von vielen Teilnehmer*innen als zu hoch empfunden. Mehrfach wurde im Rahmen der Beteiligung der Wunsch nach Tempo 30 in der gesamten Innenstadt bzw. im Bereich der Kernstadt sowie nach effizienteren Kontrollen und Sanktionierungen geäußert. Langsamere Fahrgeschwindigkeiten haben innerstädtisch viele Vorteile: Eine

Reduzierung bewirkt geringere Lärmemissionen der Fahrzeuge und trägt aktiv zu einem verbesserten Lärmschutz bei. Zusätzlich sinken die THG-Emissionen und es wird ein Beitrag zur Erreichung der angestrebten Klimaziele geleistet⁴⁷. Und nicht zuletzt wirkt sich ein geringeres Tempo positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses zum Masterplan Verkehr OG 2035 fand u. a. eine Pop-up-Maßnahme Tempo 30 statt (siehe Kapitel 1.5). Hierbei fand ein Verkehrsversuch in der Wilhelmstraße, Grabenallee, Ortenberger Straße, Weingarten Straße, Geroldsecker Straße und Michael-Armbruster-Straße statt, bei dem zwischen dem 21. Juli und dem 28. Oktober 2022 die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert wurde. Bei der Befragung zu der Pop-up-Maßnahme nannten die Teilnehmer*innen u. a. den reduzierten Verkehrslärm und eine höhere Verkehrssicherheit als positive Aspekte. Längere Fahrzeiten und ein reduzierter Verkehrsfluss wurden hingegen als negative Aspekte angemerkt.

Die aktuelle StVO ermöglicht keine generelle Geschwindigkeitsreduzierung in hochfrequentierten Gebieten. Stets muss abschnittsweise dafür argumentiert werden und z. B. eine konkrete Gefahrenlage vorliegen. Bereits heute sind Geschwindigkeitsreduzierungen jedoch Gegenstand politischer Diskussionen. So setzt sich die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angemessene Geschwindigkeiten“ für Tempo 30 in deutschen Städten ein, die auch vom Deutschen Städtetag unterstützt wird.⁴⁸. Mittlerweile nehmen bereits über 600 Kommunen teil (Stand April 2023)

und fordern eine Änderung der StVO⁴⁹. Angesichts der großen Zustimmung kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die StVO bis zum Zielhorizont 2035 durchaus eine Gesetzes-Novelle erleben wird.

Die Maßnahme des Geschwindigkeitsnetzes soll die generelle Senkung der Geschwindigkeiten im gesamten Stadtgebiet, vor allem aber auf innerstädtischen Straßenabschnitten, beinhalten. Daraus ergeben sich positive Effekte in puncto Sicherheit, Lärmschutz, Luftschadstoffe und THG-Emissionen. Auf lange Sicht soll somit eine stadtweite Beruhigung des Kfz-Verkehrs angestrebt werden. Ausnahme bildet ein übergeordnetes Hauptnetz, das den Kfz-Verkehr bündeln soll und weiterhin eine gute Erreichbarkeit gewährleistet.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Zur Entwicklung eines Geschwindigkeitsnetzes wurden innerstädtische Straßenabschnitte definiert, auf denen aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptachsen eine Geschwindigkeit von 50 km/h auch zukünftig weiterhin empfehlenswert ist; im Umkehrschluss soll auf den verbleibenden Straßen die Geschwindigkeit reduziert werden.

Außerorts wird für das Klimaschutzszenario für 2035 empfohlen, die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zwischen den Ortsteilen perspektivisch auf max. 70 km/h zu senken, insbesondere bei querendem Rad- und Fußverkehr.

Als begleitende Maßnahme können besonders in kritischen Bereichen zudem Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden, z. B. durch den Einsatz von

⁴⁷ Umweltbundesamt 2022: Tempolimit. verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/tempolimit#tempolimit-auf-autobahnen>

⁴⁸ Deutscher Städtetag 2021: "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten". Verfügbar unter: <https://www.staedtetag.de/themen/2021/lebenswerte-staedte-durch-angemessene-geschwindigkeiten>

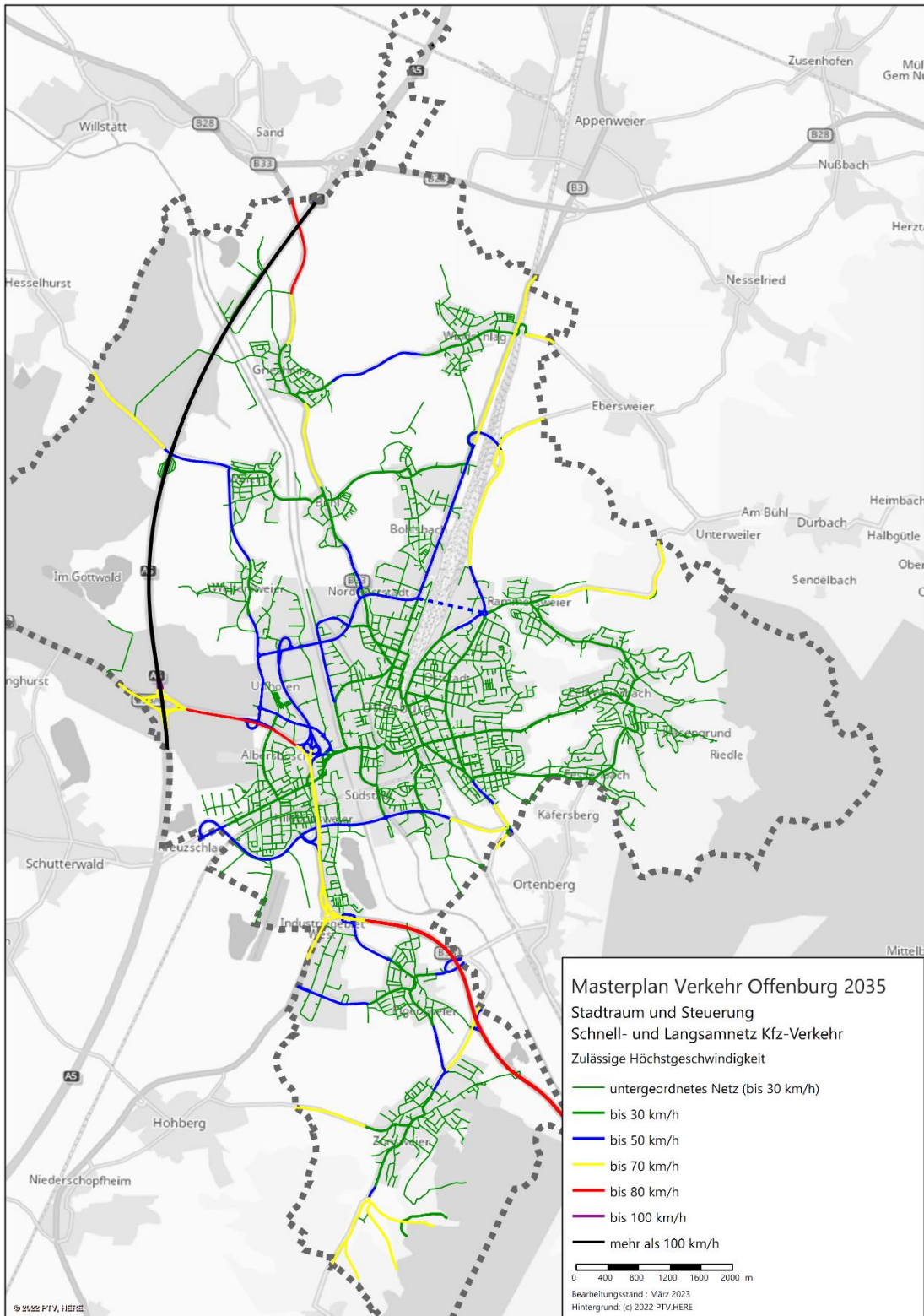
⁴⁹ Initiative „Lebenswerte Städte“ 2023: Verfügbar unter: <https://lebenswerte-staedte.de/>

stationären Messgeräten oder Dialogdisplays. Die Abbildung 122 beinhaltet eine konsequente stadtweite Verkehrsberuhigung für den Kfz-Verkehr mit Ausnahme von Strecken des Hauptnetzes. Dabei wird vorausgesetzt, dass 30 km/h als

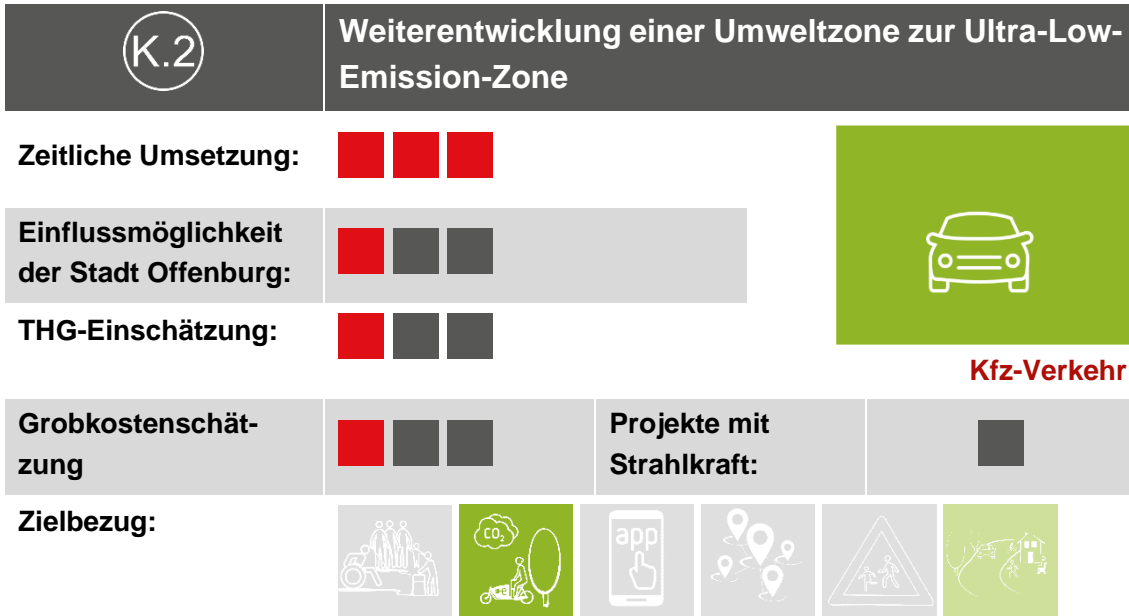
Regelgeschwindigkeit eingeführt wird (StVO-Novelle erforderlich).

Insgesamt wird für das Klimaschutzenszenario für 2035 in Offenburg eine Maximalgeschwindigkeit im Stadtgebiet von 80 km/h unterstellt.

Abbildung 122: Geschwindigkeitsnetz



Darstellung: WVI; Hintergrundkarte: © 2022 PTV.HERE



Problemstellung/Anlass

Der Verkehr belastet die Umwelt vor allem durch die Emission von Lärm, Luftschadstoffen und Treibhausgasen. Die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte sowie darüber hinausgehende Maßnahmen sollen einen lebenswerteren Raum für die Einwohner*innen und Besucher*innen der Stadt sichern.

Im Juli 2021 hat die Landesregierung Baden-Württemberg beschlossen, dass das Bundesland bis 2040 klimaneutral werden muss. Daraufhin wurde das Ziel-Szenario Offenburg Klimaneutral 2040 (KN40) definiert. Dies bedeutet eine Verringerung der THG-Emissionen des Verkehrs in Offenburg bis 2040 um 71 % gegenüber 2010. Um diese Anforderung zu erfüllen, muss die Stadt durch gezielte Maßnahmen im Verkehr eine CO₂-Einsparung von mindestens 67 % bis 2035 gegenüber dem Basisjahr erreichen. Laut Klimaschutzkonzept beträgt der Anteil des Verkehrs an den THG-Emissionen in Offenburg derzeit 30 %.

Ziel der Einführung einer Zero-Emission-Zone bzw. Ultra-Low-Emission-Zone für die Stadt Offenburg ist die Senkung des

Energieverbrauchs und der verkehrsbedingten Luftschadstoff-Emissionen, um die genannten Klimaschutzziele einhalten zu können.

Einfahren in die Zero-Emission-Zone ist nur Fahrzeugen erlaubt, die wenig bis keine Luftschadstoffe ausstoßen. Hierzu zählen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (Elektro, Wasserstoff etc.), Fahrräder, Pedelecs, E-Scooter.

Klassische Verbrennerfahrzeuge werden aus der Zone ausgeschlossen und erhalten Einfahrtsverbot.

Allerdings müssen Fahrverbote auch verhältnismäßig sein. Notwendig ist deshalb eine Abwägung zwischen Nutzen der Maßnahme, insbesondere für die mit der Überschreitung der Grenzwerte verbundenen Risiken für die menschliche Gesundheit und den hierdurch herbeigeführten Belastungen für die betroffenen Verkehrsteilnehmer*innen sowie die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft.

Im europäischen Raum gibt es bereits einige Großstädte, in denen Planungen zu Zero-Emission-Zonen laufen, u. a. Berlin, Amsterdam und Kopenhagen. Bereits

umgesetzt wurden emissionsfreie Straßenzüge in London und für Frachtverkehre in Rotterdam und Shenzhen in China (vgl. Abbildung 123).

Nach den einschlägigen Regelungen des nationalen und des EU-Rechts sind zunächst Luftreinhaltepläne aufzustellen, wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. In den Luftreinhalteplänen müssen Maßnahmen festgelegt werden, die gewährleisten, dass die Grenzwerte dauerhaft eingehalten werden. Zu den zulässigen Maßnahmen gehören auch Verkehrsbeschränkungen. Das erforderliche Ermessen wird im Rahmen der Aufstellung der entsprechenden Pläne ausgeübt, da die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Verfahren beteiligt werden muss. Wenn ein Luftreinhalteplan oder ein Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach §§ 40, 47 BImSchG vorhanden ist, setzt die Straßenverkehrsbehörde die dort festgelegten Maßnahmen durch eine verkehrsrechtliche Anordnung um. Rechtsgrundlage für die Umsetzung von in Luftreinhalteplänen festgesetzten Maßnahmen sind §§ 40, 47 des Bundesimmissionsschutzgesetzes.

So gelten in Deutschland schon in einigen Städten Dieselfahrverbote. In Hamburg wurde ein Fahrverbot für bestimmte Streckenabschnitte verhängt, in Stuttgart besteht seit Jahresbeginn 2022 ein zonales Dieselfahrverbot für Euro-4-Diesel. In vielen anderen Städten sind Dieselfahrverbote

bereits geplant (z. B. in Berlin, Bonn, Darmstadt, Essen, Frankfurt, Gelsenkirchen, Köln, Mainz).

Für Durchfahrtsbeschränkungen von einzelnen Straßen oder Abschnitten – wie in Hamburg – sieht das Bundesverwaltungsgericht keine größeren Hürden. Ein solches Verbot gehe seiner Eingriffsintensität nach nicht über straßenverkehrsrechtlich begründete Durchfahr- und Halteverbote hinaus, mit denen Autofahrer und Anwohner stets rechnen und die sie grundsätzlich hinnehmen müssen.

Um die Verhältnismäßigkeit des Eingriffs zu gewährleisten, ist die Einführung von zonalen Fahrverboten hingegen nur phasenweise möglich⁵⁰

Derzeit sind Zero-Emission-Zonen nach der aktuellen Rechtslage in Deutschland noch nicht möglich. Auf EU-Ebene gibt es jedoch bereits Bestrebungen, um die Treibhausgasemissionen zu senken: Mit dem Paket „Fit für 55“ bezieht sich die EU auf ihr Ziel, die Netto-Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 % zu senken. Das vorgeschlagene Paket zielt darauf ab, die EU-Rechtsvorschriften mit dem Ziel für 2030 in Einklang zu bringen⁵¹. Für das Zielszenario 2035 wird daher eine gesetzliche Reform unterstellt, durch die diese Art von Emissionszonen auch in Deutschland umsetzbar werden.

⁵⁰ Deutscher Bundestag 2019: Ausgestaltung und rechtliche Grundlagen von (geplanten) zonalen Fahrverboten für Verbrennungsmotoren. Verfügbar unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/637896/fb6b8d417a4e62d068a7c6b6d73256e5/WD-7-027-19-pdf-data.pdf>

⁵¹ Europäischer Rat 2022: „Fit für 55“. Verfügbar unter: <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

Abbildung 123: Weltweit geplante und umgesetzte Zero-Emission-Zonen [ICCT 2021]

Cities with implemented and planned zero-emission zones and variants globally* (Status: July 2021)



	Zero-emission zone	Near-zero-emission zone		Zero-emission zone for freight	Near-zero-emission zone for freight
Implemented	—	■	Implemented	●	—
Planned	●	—	Planned	●	■

*Zero-emission zones grant unrestricted access to battery electric vehicles (BEVs) and fuel cell electric vehicles (FCEVs) only. In addition to BEVs and FCEVs, near-zero-emission zones grant unrestricted access to plug-in hybrid electric vehicles (PHEVs). Zones for freight are defined in different ways, with affected vehicles ranging from urban delivery vehicles to medium- and heavy-duty trucks. Affected areas of zones range from a few streets to an entire city.

Quelle: ICCT 2021: A GLOBAL OVERVIEW OF ZERO-EMISSION ZONES IN CITIES AND THEIR DEVELOPMENT PROGRESS. Verfügbar unter: <https://theicct.org/publication/a-global-overview-of-zero-emission-zones-in-cities-and-their-development-progress>

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Kern der Maßnahme ist die Verschärfung der Anforderungen der Umweltzonen. Eine Zero-Emission-Zone würde einen fest definierten Bereich der Innenstadt umfassen, böte jedoch auch die Möglichkeit, sich – bei entsprechender Akzeptanz der Offenburger*innen – nach außen hin zu vergrößern.

Einführung Ultra-Low-Emission-Zone:

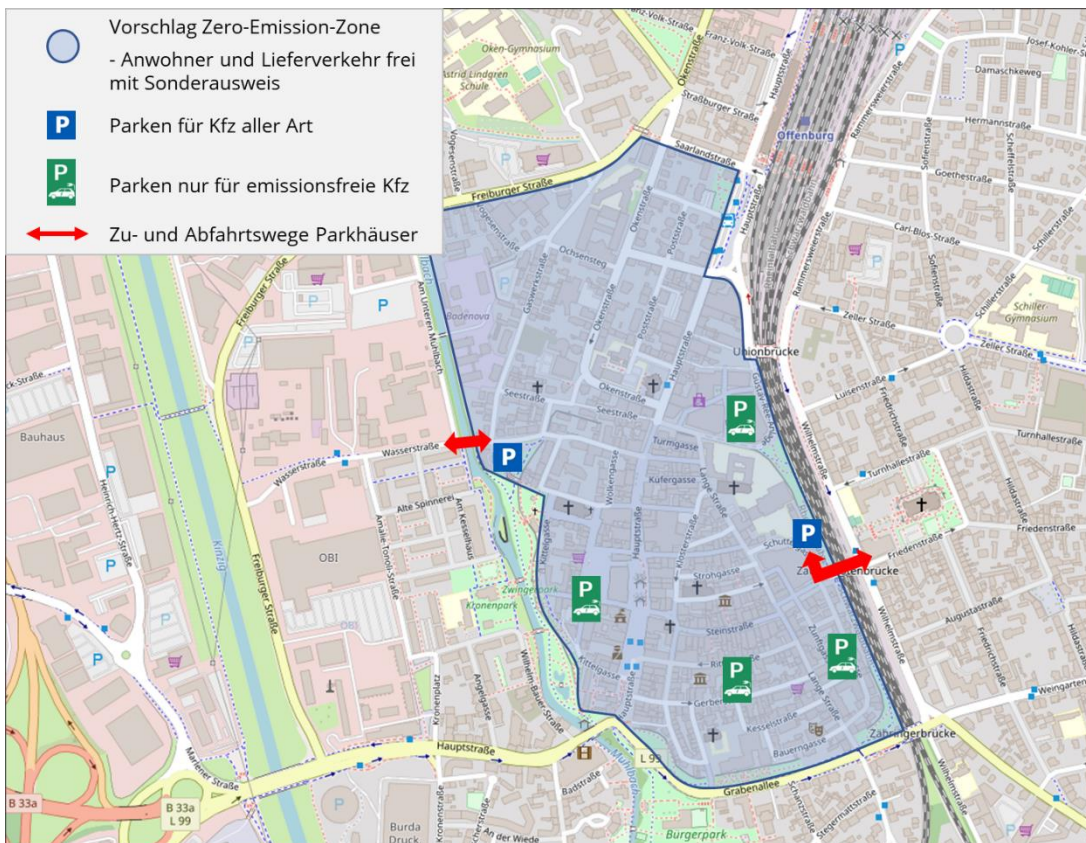
Die Einführung einer Zero-Emission-Zone in Offenburg sollte sich zum Großteil auf den innerstädtischen Bereich mit hohem Verkehrsaufkommen konzentrieren, in dem auch die höchsten Luftschadstoff-Emissionen ausgestoßen und gleichzeitig hohe

Ansprüche an die Aufenthaltsqualität gestellt werden (vgl. Abbildung 124).

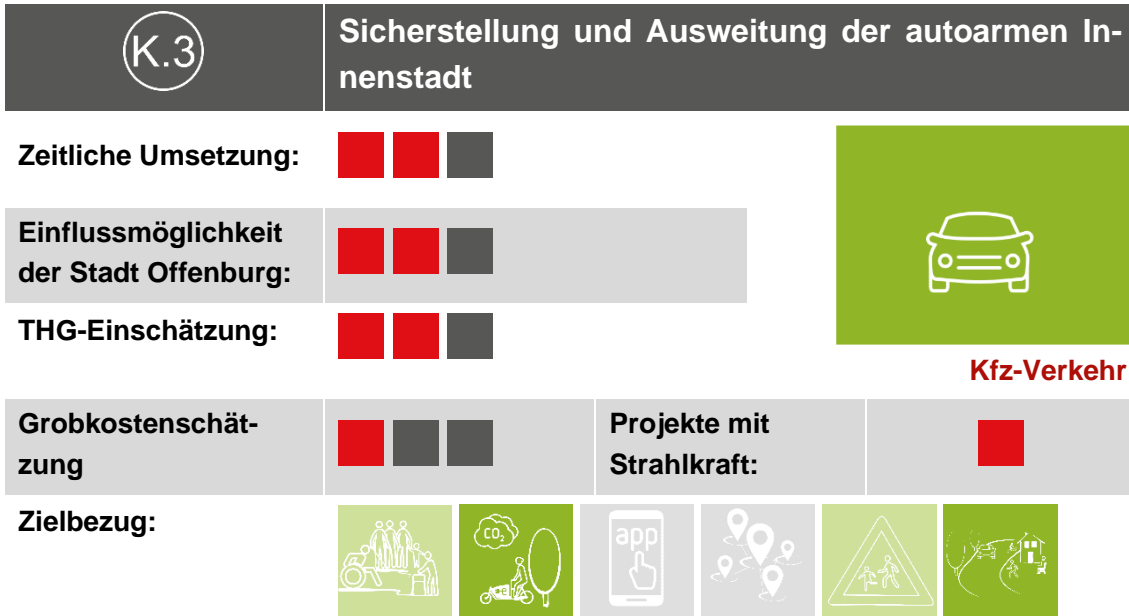
Parkflächen am Rand der Zone für Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb:

Um auch Verkehrsteilnehmer*innen mit Verbrennerfahrzeugen kurze und schnelle Wege in die Innenstadt zu ermöglichen, sollten weiterhin Parkflächen am Rand der Zone zugänglich für alle Arten von Kfz bleiben. Ausgenommen vom Fahrverbot werden daher (beispielhaft vorgeschlagen) das Parkhaus Karstadt und das City-Parkhaus Wasserstraße sowie der Bahnhof inkl. deren Zuwegungen.

Abbildung 124: Vorschlag Zero-Emission-Zone Innenstadt



Darstellung: WVI; Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende



Problemstellung/Anlass

Im innerstädtischen Bereich Offenburgs herrscht bereits heute eine hohe Konkurrenz zwischen den Nutzungen im öffentlichen Raum. Das vergleichsweise hohe Verkehrsaufkommen bzw. die großen Raumansprüche des Kfz-Verkehrs äußern sich u. a. in Problemen wie verringerter Verkehrssicherheit (v. a. für Rad- und Fußverkehr), Luftverschmutzung, Treibhausgas-Emissionen, Lärm, Versiegelung von Flächen. Im Rahmen der lokalen Foren 2021 und 2022 und bei der ersten Sitzung des Masterplan-Beirats wurde von den Teilnehmer*innen bemängelt, dass die Verkehrsbelastungen am Rande der Innenstadt zu hoch seien. Dazu wurden insbesondere die die Innenstadt umgebenden Hauptverkehrsstraßen benannt (u. a. Grabenallee, Wilhelmstraße und Freiburger Straße), aber auch die Bereiche innerhalb der Kernstadt rund um die Fußgängerzone wurden aufgeführt (z. B. die Hauptstraße, die Lange Straße, die Schuttergasse sowie der Bereich um den Bahnhof). Selbst in der Fußgängerzone fahren heute zahlreiche Pkw, nämlich Anwohner-, Handwerker- und Lieferverkehre. Die Vergabe von

Ausnahmegenehmigungen ist daher begleitend strikter zu beschränken und die Zufahrtberechtigung konsequenter zu kontrollieren. Auch die Belieferung der Geschäfte und Gastronomie hat (außerhalb der Lieferzeiten) möglichst autofrei bzw. umweltverträglich zu erfolgen (z. B. Privilegien für Liefer-E-Fahrzeuge, vgl. Maßnahmen Wirtschaftsverkehr).

Das Konzept der „autoarmen Innenstadt“ soll dazu beitragen, das Verkehrsgeschehen im Stadtkern weiter zu beruhigen und zu verlangsamen, Vorteile für den Umweltverbund zu schaffen und somit ein Umdenken der Verkehrsteilnehmer*innen zu erreichen. Wege in die Innenstadt sollen zukünftig verstärkt vom MIV auf den ÖV sowie den Fuß- und Radverkehr verlagert werden, um die genannten Probleme zu reduzieren.

Zusätzliche verkehrsberuhigte bzw. autofreie Räume bieten mehr Sicherheit und Qualität für Verkehrsmittel der Nahmobilität und steigern die Attraktivität der Kernstadt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen im Stadtkern wird reduziert und durch weniger Kfz-Ziel-/Quellverkehre kann auch das weitere Umfeld entlastet werden.

Zudem muss der Kfz-Durchgangsverkehr durch die Innenstadt unterbunden werden. Dazu liegen bereits Konzepte vor, wie das Bahnhofsareal in Verbindung mit einer Verlegung des ZOB nach Norden vom Kfz-Durchgangsverkehr entlastet werden kann, ohne die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs einzuschränken.

Mit dem Verkehrsmodell wurden dazu die Wirkungen einer veränderten Verkehrsführung in der nördlichen Innenstadt bzw. im Bahnhofsareal in Verbindung mit der Verlegung des ZOB nach Norden untersucht (siehe Verkehrsuntersuchung von RAPP 2020). Neben den Berechnungen der Verkehrsverlagerungen im Kfz-Verkehr und im Radverkehr wurden auch die Effekte auf den Modal Split, die THG-Emissionen sowie die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs bewertet. Die Untersuchung erfolgte in Verknüpfung mit einer Nordquerung als Verlängerung der Englerstraße über die Bahn bis zur Moltkestraße.

Im Ergebnis zeigt sich, dass durch die geplante Veränderung der Verkehrsführung in der nördlichen Innenstadt bzw. im Bahnhofsareal eine wirkungsvolle Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt erreicht wird und sich die Kfz-Verkehrsmengen im Bahnhofs- und Innenstadtbereich deutlich reduzieren. Gleichzeitig bleibt die Erreichbarkeit von Bahnhof und Innenstadt erhalten. Die Maßnahmen führen zu einer leichten Zunahme des Rad- und Fußverkehrs bezogen auf die Innenstadt bei einer geringen Abnahme des Pkw-Verkehrs. Die THG-Emissionen verändern sich nur marginal.

Die Nordquerung kann dabei zu einer Entlastung des Kernstadtbereichs beitragen. Gleichzeitig zieht diese neue Straßenverbindung aber auch Verkehre aus dem Umland an, was zu einer geringen Erhöhung der Fahrleistung im Stadtgebiet und der THG-Emissionen um 1,2 % führt. Für die

Entlastung der Innenstadt ist der Bau der Nordquerung nicht erforderlich.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Das zentrale Ziel der Maßnahmen soll die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt und aus dem Bahnhofsareal, besonders aus dem Bereich Unionrampe/Hauptstraße/Rheinstraße sowie die Ausweitung der Verkehrsberuhigung im Stadtkern sein. Weitere Straßenräume der Innenstadt sind verkehrlich zu beruhigen (z. B. mehr Temporeduzierung, Ausweitung der verkehrsberuhigten Bereiche) oder gänzlich autofrei zu gestalten (Ausweisung als Fußgängerzone).

Ausweitung verkehrsberuhigte Bereiche: Ein wirksames Mittel zur Verkehrsberuhigung ist die Ausweitung von Mischverkehrsflächen. Umsetzungsmöglichkeiten für Mischverkehrsflächen sind in Deutschland in der Regel verkehrsberuhigte Bereiche. Dabei wird ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten angestrebt. Eine offenere Gestaltung des Straßenraums (Verzicht auf Hochborde, Reduzierung der Differenzierung zwischen Seitenraum und Fahrbahn, weitgehender Verzicht auf Markierungen und Beschilderung sowie Freihalten der Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr) führt dazu, dass Kfz-Fahrer*innen verstärkt Rücksicht gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern üben. Eine bauliche Umgestaltung des öffentlichen Raumes im Zusammenspiel mit einer verkehrsrechtlichen Anordnung ist dabei deutlich effektiver als z. B. eine Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit allein. An Orten, an denen eine Neugestaltung (noch) nicht möglich ist, sind Geschwindigkeitsbegrenzungen in Mischverkehrsflächen entsprechend zu kontrollieren. Potenzielle Bereiche im Stadtkern, um diese Form der Platz- und Straßengestaltung zu prüfen und auszuweiten, sind u. a. die Folgenden:

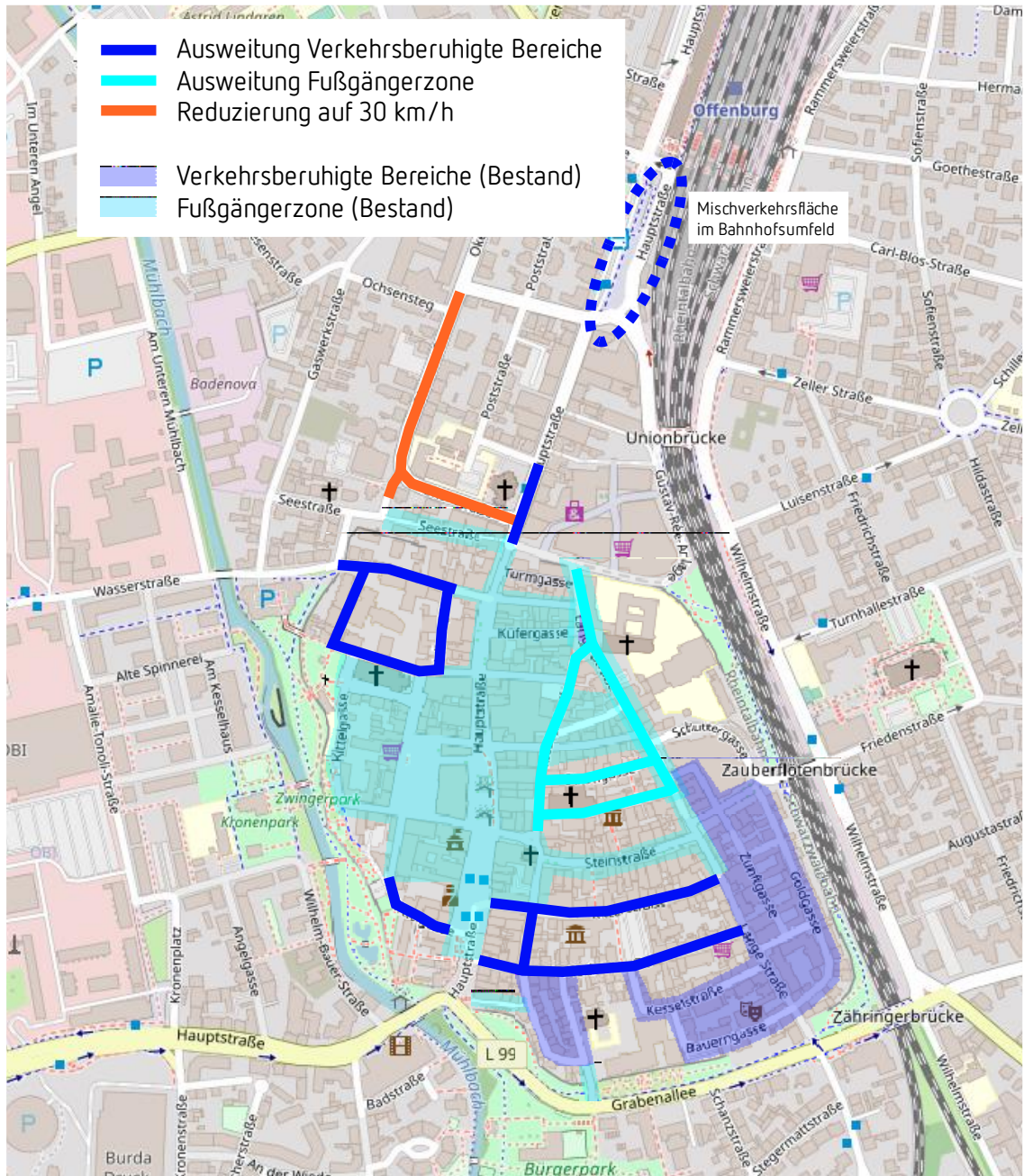
- Gerberstraße, Kittelgasse (Parkhauszufahrt bleibt weiterhin erreichbar), Pfarrstraße, Poststraße, Prädikaturstraße, Ritterstraße, Steinstraße, Spitalstraße, Wasserstraße (Busverkehr weiter zulässig), Wolkengasse und Zwingerplatz.
- Auch die Hauptstraße zwischen Gustav-Ree-Anlage und ZOB wird für eine Ausweitung als verkehrsberuhigter Bereich vorgeschlagen.
- Auf der südlichen Okenstraße (südlich Philipp-Reis-Straße) sollte hingegen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h angestrebt werden (vgl. Kfz-1). Dieser Raum eignet sich weniger für das Mischprinzip, kann durch eine niedrigere Fahrgeschwindigkeit jedoch eine höhere Qualität erlangen.

Ausweitung Fußgängerzone: Abbildung 125 beinhaltet eine Ausweitung der Fußgängerzone (Anlieger frei) bspw. auf die folgenden Straßenabschnitte:

- Glaserstraße, Klosterstraße, Lange Straße, Strohgasse

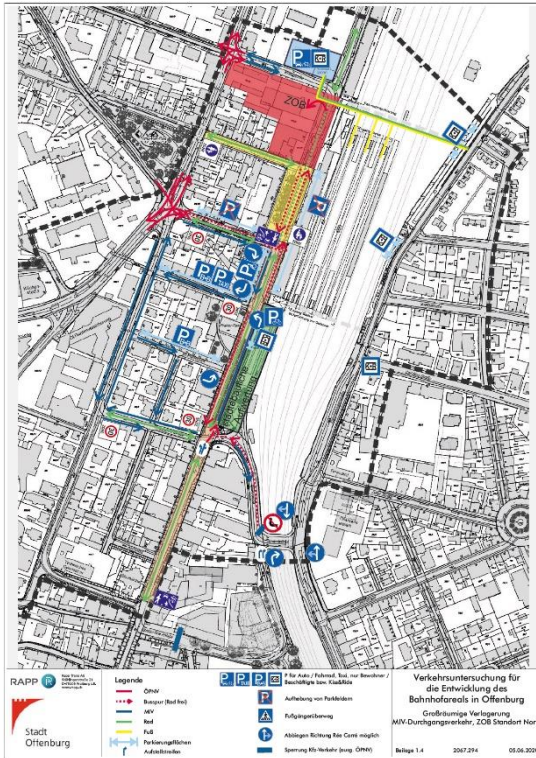
- Zudem ist ein als Mischverkehrsfläche (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) umgestaltetes Bahnhofsumfeld enthalten.
- Die Verkehrsführung im Bahnhofsreal und der nördlichen Innenstadt soll zu einem Einbahnstraßensystem für den Kfz-Verkehr umgestaltet werden, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden (vgl. Abbildung 126). Dies betrifft vor allem die Verkehrsführung auf Unionrampe, Hauptstraße, Okenstraße bis zur Rheinstraße. Der gesamte Bereich ist mit 30 km/h verkehrsberuhigt. Die Erreichbarkeit der Parkgelegenheiten, auch des Parkhauses an der Gustav-Ree-Anlage, bleibt erhalten. Die Einrichtung eines zielgerichteten Parkleitsystems zu den Parkhäusern bzw. Parkplätzen trägt dazu bei, dass sich der Parksuchverkehr erheblich verringern lässt. Der Radverkehr wird in beiden Fahrtrichtungen freigegeben, sofern die vorhandenen Fahrbahnbreiten in Verbindung mit einer sicheren Führung dies gestatten.

Abbildung 125: Vorschlag Verkehrsberuhigung Innenstadt

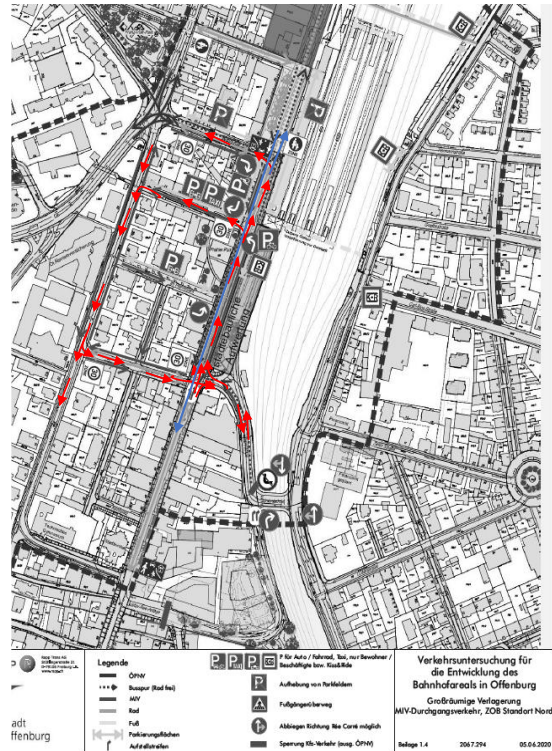


Darstellung: WVI, Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 7: Vorschlag veränderte Verkehrsführung nördliche Innenstadt und Bahnhofsbereich (Szenario 2)



Quelle: RAPP 2020



Anpassungen Stadt Offenburg

K.4

Einrichtung autoarmer Quartiere

Zeitliche Umsetzung:

Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:

THG-Einschätzung:



Kfz-Verkehr

Grobkostenschätzung

Projekte mit
Strahlkraft:

Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Quartiere mit autoarmen Straßenräumen bieten deutlich mehr Platz für Lebens- und Wohnqualität: dort herrscht weniger Lärm, die Luftqualität ist besser, es gibt mehr Grünflächen und folglich mehr Schutz gegen die Folgen des Klimawandels (Verschattung, Versickerung). Außerdem stehen Plätze und öffentliche Räume stärker für die Bedürfnisse der Anwohnenden zur Verfügung, statt überwiegend dem fließenden und ruhenden Verkehr zu dienen. Es gibt mehr Raum für Begegnung, Kinderspiel und Aufenthalt und deutlich mehr Verkehrssicherheit. Autoarme Quartiere können zudem wesentlich zur Mobilitätswende beitragen.

Die Maßnahme setzt im Umfeld der Wohnung an – also am Entstehungsort des überwiegenden Teils der täglichen Fahrten und Wege. Die Vorbildwirkung autoarmer Wohngebiete kann zum Umstieg autobesitzender Haushalte zu einem weniger autoorientierten Lebensstil motivieren, mit privatem wie auch volkswirtschaftlichem Nutzen.

Autoarme Quartiere könnten im Bestand z. B. in Form von verkehrsberuhigten

Bereichen oder auch Fahrradzonen realisiert werden. Dabei soll keinesfalls der Eindruck entstehen, die Bewohner*innen in ihrer persönlichen Mobilität zu beschränken. Vielmehr ist es wichtig, schrittweise durch neue Qualitäten und Angebote zu überzeugen und eine breite Akzeptanz der Maßnahmen zu schaffen.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Autoarme Neubauquartiere: Neu geplante Quartiere sollten autoarm, in Einzelvorhaben oder langfristig auch autofrei gestaltet werden. In Offenburg gibt es bereits mobilitätspolitische Grundsätze in Verbindung mit der Baulandentwicklung, die in allen Baugebieten zur Anwendung kommen. Bei jeder größeren Neubauplanung ist verpflichtend, jeweils ein standortbezogenes Mobilitätskonzept erstellen zu lassen. Dies kann z. B. im Rahmen der Bauleitplanung implementiert werden. Zudem können ein Mobilitätshandbuch und Beratungsangebote für Investoren und Bauherren Hilfestellung geben und vom Vorteil dieser Forderungen überzeugen.

Das Konzept trägt dazu bei, mit weiteren Angeboten (z. B. Carsharing, Fahrradabstellanlagen, Bündelung des ruhenden

Verkehrs am Rand der Quartiere oder in Quartiersgaragen), aber auch durchaus Restriktionen (z. B. Begrenzung der Stellplatzanzahl an der Liegenschaft) den Umweltverbund zu stärken und eine deutliche Reduzierung des Pkw-Besitzes und -Bedarfs der zukünftigen Bewohnerschaft zu erreichen. Mit einem Mobilitätskonzept kann zudem der Stellplatzschlüssel des Quartiers gesenkt werden, was Vorteile für den Investor bietet (weniger Ablöse- oder Herstellungskosten für Stellplätze), vgl. hierzu auch die Maßnahme zur Stellplatzsatzung.

Umsetzungsbeispiele autoarmer/-freier Quartiere aus anderen Städten sind z. B.: Freiburg-Vauban, Münster-Geist: Gartensiedlung Weißenburg, Darmstadt Lincoln Siedlung, Kassel-Unterneustadt: Christophstraße.

Für Offenburg ergeben sich folgende geplante Baulandentwicklungen für mögliche autoarme Quartiere: In den Matten II und Obere Matten sowie die Berliner Straße als verkehrsberuhigter Bereich.

Umgestaltung von Parkplätzen und Einrichtung von Fahrradzonen in Bestandsquartieren: Langfristig sollte eine Übertragung der Standards für Neubauquartiere auch auf bestehende Quartiere vorgenommen werden. Soweit es die baulichen Gegebenheiten in Bestandsquartieren zulassen, sind dort die gleichen Bewertungsmaßstäbe anzulegen wie für Neubauten.

Als Handlungsansatz bietet sich im Bestand z. B. die Umgestaltung von Stellplätzen zugunsten der Aufenthaltsqualität an, wodurch Parkplätze verknappt werden. Weiterhin kann eine veränderte Stellplatzsatzung zur Ausweitung von autoarmen Quartieren beitragen. Durch den Bau von Quartiersgaragen kann zudem eine stärkere Senkung des Pkw-Besitzes erreicht werden.

Auch Fahrradzonen bieten sich dafür an, Quartiere autoarm und stärker auf alternative Verkehrsmittel auszurichten. Dort gilt maximal Tempo 30, Radverkehr genießt Vorrang. Nördlich der Zeller Straße wird eine solche Fahrradzone vorgeschlagen (vgl. Abbildung 126 sowie Maßnahmen Radverkehr). Der Bereich umfasst die Straßen:

- Josef-Gottwald-Straße,
- Schauenburgstraße,
- Gotter-Nes-Weg,
- Schaublestraße,
- Senator-Borst-Straße,
- Josef-Kohler-Straße,
- Damaschkeweg,
- Scheffelstraße,
- Sofienstraße,
- Hermannstraße,
- Goethestraße,
- Carl-Blos-Straße,
- Ebertplatz und
- Schillerstraße.

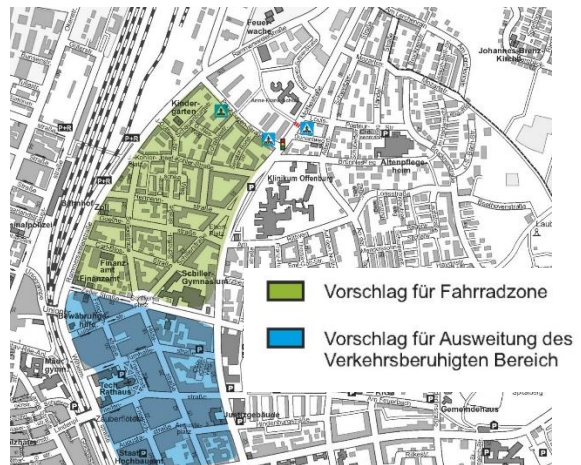
Die Beteiligung der Bürgerschaft sollte bei der Entwicklung im Bestand eine starke Rolle einnehmen. Durch zunächst temporäre Lösungen (wie Straßenfeste, Parklets oder Spielstraßen auf Zeit) können Vorteile und Verbesserungen erlebbar gemacht werden. Denkbar wäre auch die medienwirksame Auslobung eines Wettbewerbs und die partizipative Umgestaltung von Modellquartieren im Bestand mit Vorbildcharakter. Synergien ergeben sich mit den Maßnahmen fußverkehrsfreundliche Straßenräume und Parkraumbewirtschaftung.

Ein geeignetes Bestandsquartier in Offenburg, das relativ leicht autoarm umgestaltet werden könnte, ist das Quartier Hilda-/Friedrichstraße. Der größte Teil der Straßenräume ist bereits als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (südlich der Zeller Straße, Ausweitung auf Turnhallestraße, Friedenstraße, Augustastraße,

Friedrichstraße, vgl. Abbildung 126), bedarf jedoch einer anderen Gestaltung (vgl. Maßnahmen fußverkehrsfreundliche Straßenräume).

Grundsätzlich eignen sich auch weitere, bereits bestehende verkehrsberuhigte Bereiche oder verdichtete Wohnquartiere mit wenig privaten Stellplätzen dazu, den öffentlichen Raum neu zu ordnen, um zukünftig möglichst autoarm zu werden (z. B. der Bereich auf der Wiede-/Badstraße).

Abbildung 126: Vorschlag autoarme Quartiere im Bestand



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Stadt Offenburg

K.5

Anpassung von (überbreiten) Straßenräumen

Zeitliche Umsetzung:

Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:

THG-Einschätzung:



Kfz-Verkehr

Grobkostenschätzung

Projekte mit
Strahlkraft:

Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Wie die Analysen gezeigt haben, besteht an vielen innerstädtischen Straßen der Bedarf bzw. das Potenzial, den vorhandenen öffentlichen Raum aufzuwerten und zu Gunsten der Sicherheit, Nahmobilität und Aufenthaltsqualität zu verändern. Insbesondere überbreite Straßenräume, die für nicht mehr zeitgemäße Verkehrsmengen angelegt wurden, bieten Raum für Veränderungen. Vor allem bietet sich Potenzial in den typischen Wohnstraßen der 60er und 70er-Jahre (z. B. Kolpingstraße und Walnussallee), die sehr viel Platz aufbieten, der überwiegend der (Kfz-)Fahrbahn zugewiesen wurde. Auch in östlichen Teilen Offenburgs mit Einfamilienhaus-Bebauung finden sich solche Straßen (Brucknerstraße, Mozartstraße und An der Tagmess) wieder. Diese Straßenräume sind gemäß dem damaligen Zeitgeist mehr als Kfz-Erschließung gestaltet als den Fokus auf die Aufenthaltsqualität zu legen.

Ziel der Maßnahme ist es, die Raumverhältnisse zu Gunsten der Sicherheit, Nahmobilität, Klimaanpassung und

Aufenthaltsqualität zu verändern und auch baulich anzupassen.

Neben der Aufwertung der Straßenräume gilt es, die unterschiedlichen Funktionen sowie die Ansprüche der Verkehrsteilnehmer*innen und Anlieger*innen miteinander in Einklang zu bringen. Hierbei ist der fahrende und ruhende Kfz-Verkehr verträglich in die Straßen- und Platzräume zu integrieren, ohne die Nutzungsansprüche und Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer*innen einzuschränken.

Zusätzlich wirkt sich die Maßnahme positiv auf das Klima aus, da Flächen entsiegelt und neue Grünflächen und Bäume angelegt werden können.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Umgestaltung Straßenräume zugunsten des Fuß- und Radverkehrs: Auf den Hauptstraßen im innerstädtischen Bereich besteht Handlungsbedarf, das Angebot für den Radverkehr zu stärken (vgl. Maßnahme R.1) und schädliche Wirkungen des Kfz-Verkehrs (vor allem Luft und Lärm) zu reduzieren (vgl. Maßnahme Kfz.1). Die Seitenräume sollten bessere Bedingungen für den Fußverkehr aufweisen (vgl. Maßnahme

F.7), was neben mehr Raum z. B. auch durch mehr Begrünung oder Möblierung erreicht werden kann. Hierfür müssen die Straßenabschnitte jedoch, abhängig vom zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen, für Umgestaltungen geeignet sein. Dies gilt insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen, die auch zukünftig den zu erwartenden Kfz-Verkehr flüssig abwickeln müssen.

Dennoch bieten z. B. die Okenstraße, Moltkestraße, Zellerstraße, Weingartenstraße, Wilhelmstraße, Zähringer Straße, Wichernstraße und Hauptstraße/Grabenallee ein hohes Potenzial zur Umgestaltung. Insbesondere für letzteren Bereich wurde bereits ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt.

Neuanordnung des ruhenden Verkehrs:

Der ruhende Verkehr belegt z. B. in der Walnussallee, Kolpingstraße, aber auch in der Brucknerstraße und in anderen Wohnstraßen vor allem im Osten Offenburgs einen großen Anteil am öffentlichen Raum. Durch Neuanordnung des Parkens und Umgestaltung der Seitenräume bzw. der (stellenweisen) Zurücknahme der breiten Fahrbahnen bestehen zahlreiche Möglichkeiten zur Verbesserung des (Mikro-)Klimas (z. B. Verschattung durch Bäume, Entsiegelung von Flächen), Steigerung der Aufenthaltsqualität (Anlage von Sitz- und Spielmöglichkeiten, Begegnungsorten, Pocketparks etc.), Erhöhung des Angebots nachhaltiger Mobilitätsformen (z. B. Radabstellanlagen, Carsharing) sowie Steigerung der Verkehrssicherheit (durch vorgezogene Seitenbereiche, Querungsmöglichkeiten, Verkehrsberuhigung durch Verschwenkungen,

etc.) (vgl. Maßnahme RV.1). Dafür gilt es, auch an geeigneten Straßenabschnitten und Kreuzungsbereichen (abhängig von verfügbaren Breiten und zukünftig zu erwartenden Verkehrsstärken) eine Umverteilung und bauliche Anpassung der Straßenbreiten vorzunehmen.

Verträgliche Straßenraumgestaltung:

Für eine integrierte und verträgliche Straßenraumgestaltung ist das Prinzip der städtebaulichen Bemessung (vgl. FGSV 2006) Stand der Technik. Auch im Bestand sollte es Schritt für Schritt umgesetzt werden. Hiernach sind innerörtliche Straßenräume bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 30 km/h (vgl. Maßnahme Kfz.1) vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die befahrbaren Flächen zu erzielen. Zunächst sind also die Ansprüche der Seitenraumverkehre (Fußgänger*innen, ggf. auch Radfahrer*innen) sowie Seitenraumaktivitäten (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu berücksichtigen. Hieraus wird die erforderliche Seitenraumbreite ermittelt, die gleichzeitig die städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite definiert. Letztere wird schließlich mit der verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite abgewogen. Bestehende bzw. zukünftige verkehrsberuhigte Bereiche wie in der Turnhallestraße oder der Hildastraße sind möglichst mit einer Mischverkehrsfläche auszugestalten (vgl. Maßnahme Kfz.1). Flächen für den ruhenden Verkehr sollten dementsprechend am Rand liegen und durch Markierungen gekennzeichnet sein.

K.6

Entlastung / Beruhigung von Ortsdurchfahrten

Zeitliche Umsetzung:

Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:

THG-Einschätzung:



Kfz-Verkehr

Grobkostenschät-
zungProjekte mit
Strahlkraft:

Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Ortsdurchfahrten sind häufig geprägt von einem hohen Durchgangsverkehr, insbesondere in den Spitzenstunden morgens und nachmittags. Durch die hohe Verkehrsbelastung entsteht entlang der Durchgangsstraßen eine hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastung durch vorbeifahrende Pkw und Lkw, die besonders die direkten Anwohner*innen betrifft. Dies wurde u. a. auch von den Teilnehmer*innen der lokalen Foren 2021 und der ersten Sitzung des Masterplan-Beirats geschildert. Auf den Ortsdurchfahrten herrscht zudem in vielen Fällen eine erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h, was tendenziell die Verkehrssicherheit innerhalb der kleinen Ortsteilzentren vermindern kann. Unter der Verkehrsbelastung und Fahrgeschwindigkeit leidet auch die Aufenthaltsqualität an diesen Hauptstraßen und z. B. anliegende Einkaufs- oder Gastronomiemöglichkeiten werden negativ beeinflusst.

Zum heutigen Zeitpunkt gibt es in der Stadt Offenburg einzelne Abschnitte, in denen die

Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert wurde (häufig auch 40 km/h auf freiwilliger Basis). Auf der Durchgangsstraße „Windschläger Straße“ durch den Ortsteil Windschlag herrscht beispielsweise bereits heute Tempo 30. Weiterhin wird derzeit eine laufende Abstufung und Temporeduzierung für die B33 in Bühl/Griesheim angestrebt. Zukünftig sollte dies bei allen Ortsdurchfahrten mit entsprechender Randnutzung umgesetzt werden.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Reduzierung der Geschwindigkeit: Um den Verkehr in weiteren Ortsdurchfahrten verträglicher zu gestalten, gilt es, zunächst weitere Abschnitte auf 30 km/h zu reduzieren⁵². Durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erhöht sich die Verkehrssicherheit, dem durchfahrenden Verkehr werden die Ansprüche der Seitenraumnutzung im Ortskern bewusster. Auch die Umweltbelastung wird gemindert und die Aufenthaltsqualität im Ortskern insgesamt erhöht (vgl. Maßnahme Kfz.1).

⁵² Analog der Maßnahme Kfz-1 (Geschwindigkeitsnetz) muss das im gesetzlich vorgegebenen Rahmen passieren.

Bauliche und gestalterische Maßnahmen: Auch bauliche und gestalterische Maßnahmen können dazu führen, den Verkehr zu beruhigen und damit zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität an den entsprechenden Ortsdurchfahrten beizutragen. Dies kann z. B. durch Kreisverkehre, Querungsiseln, Fahrbahnverengungen, -teiler oder -verschwenkungen geschehen. Die Maßnahme stellt einen wichtigen Faktor zur (Wieder-)Herstellung ortsbildgerechter öffentlicher Räume dar und zur Anpassung an den Klimawandel. Ein Beispiel für eine potenzielle Umgestaltung ist die Ortsdurchfahrt Griesheim.

Abbildung 127: Beispiele für verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrt



Quelle: Planersocietät, Kappel-Grafenhausen

Neben Kontrollmaßnahmen (Tempodisplays oder Radarkontrollgeräte) bewirken eine lesbare Raumgestaltung und insbesondere eine für die Durchfahrenden sichtbare Belebung der Seitenräume in den Ortsteilen eine höhere Akzeptanz und

erhöhte Rücksichtnahme. Um den Wiedererkennungswert der einzelnen Ortsteile zu erhöhen und die Einfahrtssituation zu betonen, bietet es sich an, Verkehrsberuhigung mit ortsteiltypischen Elementen zu gestalten. Dies könnten beispielsweise bestimmte Bäume oder Pflanzen oder auch Schilder/Stelen mit ortstypischen grafischen Elementen sein. Der öffentliche Raum in den Ortskernen soll somit neu aktiviert und seine ursprüngliche Funktion wieder stärker betont werden. Bei zukünftigen Umgestaltungen von Straßenräumen sollte Wert darauf gelegt werden, neben der gesenkten Durchfahrtsgeschwindigkeit mehr (sicheren) Raum für Fuß- und Radverkehr zu schaffen und zugleich die Aufenthaltsqualität zu stärken (z. B. durch Begrünung, Plätze mit Sitzmöglichkeiten oder auch Platz für belebende Nutzungen wie Spielgelegenheiten oder ggf. Außengastronomie).

Abbildung 128: Beispiel ortsprägende Eingangsgestaltung



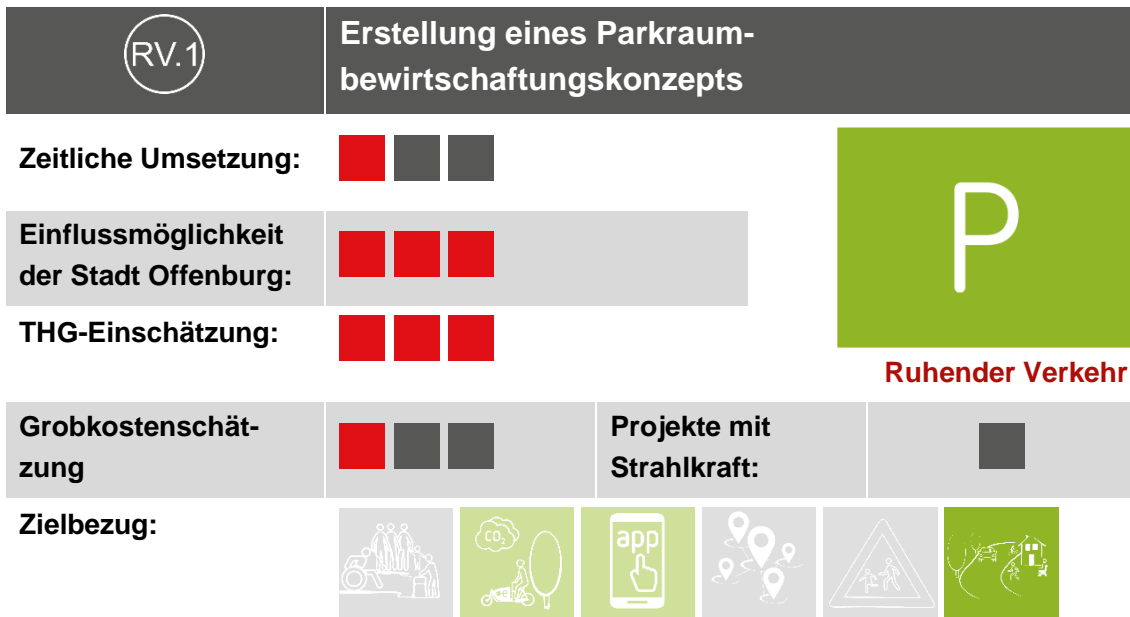
Quelle: Planersocietät, Kappel-Grafenhausen

4.1.5 Handlungsfeld Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr bzw. das Parken von Kfz ist eine wichtige kommunale Stellschraube der Verkehrsentwicklung sowie der Steuerung des Mobilitätsverhaltens. Dabei wird der ruhende Verkehr in zwei Bereiche unterschieden: Den öffentlichen Straßenraum (inklusive Bewohnerparken) sowie das Parken in öffentlichen und privaten Parkbauten (Tiefgaragen, Parkhäuser).

Um die einzelnen Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs in Offenburg ziel führend umsetzen zu können, ist die Anwendung des Ordnungsrechts essenziell. Dazu gehört z. B., dass falsch geparkte Autos kontrolliert werden, um die Sicherheit für alle am Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen. Daneben ist es für Offenburg wichtig,

langfristig die Auslastung aller Parkplätze (im öffentlichen Raum und in Tiefgaragen/auf Parkplätzen) zu kennen. Im Rahmen der unterschiedlichen Beteiligungsformate des Masterplan Verkehr OG 2035 (Bürgerforum, Gemeinderatsklausur, Sitzungen des Masterplan-Beirats) wurde das Thema ruhender Verkehr als eine wesentliche Stellschraube ausgemacht. Hierbei wurden sowohl Maßnahmen diskutiert, die direkt mit einer Prioritätenänderung in Zusammenhang stehen (z. B. Reduktion der Parkplätze im öffentlichen Raum zugunsten breiterer Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur) als auch einen ganzheitlichen Ansatz ausmachen.



Problemstellung/Anlass

In Offenburg muss normalerweise für die private Nutzung des öffentlichen Raumes gezahlt werden – sei es für die Aufstellung eines Marktstandes oder für die Außenbestuhlung vor einem Lokal. Lediglich für das Parken muss in weiten Teilen Offenburgs derzeit keine oder nur eine sehr geringe

Gebühr entrichtet werden, obwohl hier gleiches gilt: Parkt ein Auto auf einer Fläche, ist diese in dem Moment nicht von anderen Personen nutzbar. Eine zeitliche und monetäre Beschränkung von Stellplätzen ist daher unabdingbar, auch, damit beispielsweise Kurzzeitparkplätze nicht von Langzeitparkenden belegt werden. Wichtig ist

hierbei, dass die Kosten für das Parken am Straßenrand mit denen in den Parkieranlagen (Tiefgaragen, Parkhäuser, größere Parkplatzflächen) abgestimmt werden. Sonderstellplätze (wie Behindertenparkplätze, Parkplätze mit E-Ladesäulen) sind besonders zu berücksichtigen.

Derzeit gibt es in Offenburg eine Zone I, die den innerstädtischen Bereich umfasst, sowie eine Zone II, die für das übrige Stadtgebiet gilt. Eine Erhöhung der Parkgebühren zum 01.01.2023 wurde bereits beschlossen. Ab dem 01.01.2023 kostet das Parken in Zone I 0,80 € je angefangene 30 Minuten, ein Tagesticket in ausgewählten Bereichen 5,00 €. In Zone II sind die 0,50 € je angefangene 30 Minuten sowie 4,00 € für ein Tagesticket in ausgewählten Bereichen. Der gebührenpflichtige Zeitraum wird auf 9.00 Uhr bis 19.00 Uhr in beiden Zonen festgesetzt. Trotz der erst beschlossenen Erhöhung der Parkgebühren liegt Offenburg damit weiterhin im unteren Mittelfeld. Einige größere baden-württembergische Städte bepreisen das Parken im öffentlichen Raum teilweise doppelt so hoch (Freiburg). Auch kleinere Städte als Offenburg setzen die Kosten, zumindest ab der vierten Stunde und für Tageshöchsätze mit mehr als 9 € höher an (Ravensburg und Böblingen).

Eine monetäre Bewirtschaftung der Stellplätze in Offenburg ist aus mehreren Gründen sinnvoll. Sie sorgt dafür, dass der Wert des öffentlichen Raumes wahrgenommen wird, insbesondere auch im Verhältnis zu anderen Nutzungen, für die bezahlt werden muss. Eine zeitliche Beschränkung bestimmter Stellplätze dient dazu, dass Kurzzeitparkplätze als solche genutzt werden bzw. die richtigen Zielgruppen die Stellplätze nutzen können (vgl. Maßnahme RV.2). Die Bewirtschaftung fungiert darüber hinaus als Push-Maßnahme zur Reduzierung der Kfz-Nutzung und als Pull-

Maßnahme für den Umweltverbund sowie zur Verringerung des Parksuchverkehrs.

Bei der Gemeinderatsklausur 2022 wurde von den Teilnehmer*innen vorgeschlagen, die Parkraumbewirtschaftung auszuweiten und möglichst in Parkhäuser zu verlagern (vgl. Maßnahme RV.3).

Bei der Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Anpassung der Bewirtschaftung: Auf Basis der vorhandenen Datengrundlage ist zu empfehlen, den Bereich bewirtschafteter Straßenabschnitte auf alle Straßen innerhalb der Zone I auszuweiten, um eine Vereinheitlichung zu erreichen. Die genaue Ausgestaltung je Straßenabschnitt mittels Bewirtschaftung (monetär oder Bewohnerparken) ist von Maßnahme RV.2 abhängig.

Neben der allgemeinen Anpassung der Bewirtschaftung ist eine Abstimmung der Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Raum mit jenen in Parkbauten (Tiefgaragen, Parkhäuser, größere Parkplatzflächen) essenziell. Hierfür empfiehlt sich aus gutachterlicher Sicht eine deutliche Unterscheidung der Gebühren. Es sollte günstiger sein, in den Parkbauten zu parken als im öffentlichen Raum. Die Unterscheidung kann darüber hinaus mit einer zeitlichen Bewirtschaftung ergänzt werden, in dem die Öffnungszeiten der Parkbauten in zentralen Bereichen länger gelten, als das erlaubte Parken am Straßenrand im öffentlichen Raum.

Der Parkgebührenunterschied ist notwendig, damit das Parken in Parkbauten im Vergleich zum Parken im Straßenraum attraktiver wird und die Voraussetzungen für eine Verlagerung gegeben sind (vgl. hierzu auch Maßnahme RV.3). Die Stadtverwaltung sollte das Konzept und die Idee dahinter

frühzeitig mit den Betreibenden (städtisch und privat) der Parkbauten kommunizieren und mit ihnen abstimmen. Hierfür bietet es sich an, diese zu einem Runden Tisch einzuladen.

Gestaltungsmöglichkeiten für das Klimaschutzenszenario 2035 wären:

- Anhebung der Parkgebühren bis 2035 auf Zone I: 6,40 € pro Stunde und Zone II: 5,20 € pro Stunde
- Entfall der Sondertarife für Parkplätze im Bereich Amalie-Tonoli-Straße und Gewerkschaftshaus. Sondertarife führen anderweitig zu einem Anstieg des Parksuchverkehrs
- Erhöhung der Gebühr für Tagestickets Zone I: 24,00 €, Zone II: 12,00€
- Ausweitung der Bewirtschaftung in Zone I und Zone II wochentags auf einen Zeitraum von 6.00 bis 21.00 Uhr
- Befreiung der monetären und zeitlichen Bewirtschaftung für Carsharing-Fahrzeuge

Berücksichtigung von Sonderstellplätzen: Sonderstellplätze sind für das Bewirtschaftungskonzept besonders zu berücksichtigen. Zu Sonderstellplätzen zählen beispielsweise Behindertenparkplätze, Parkplätze mit E-Ladesäulen, Carsharing-Parkplätze sowie Frauenparkplätze und Parkplätze für Senior*innen. Während die ersten

drei rechtlich festgeschrieben sind, haben Letztere keine rechtliche Grundlage, können jedoch von der Stadtverwaltung als Sonderstellplätze gehandhabt werden. Für Behindertenstellplätze müssen keine Parkgebühren entrichtet werden, da diese für eine Gruppe von Menschen gedacht ist, die auf ein Kfz angewiesen ist. Es wird empfohlen, die E-Mobilität und Carsharing-Stellplätze von der monetären Parkraumbewirtschaftung zu befreien. Grundlage hierfür sind das Carsharing-Gesetz (CsgG 2017) und das Elektromobilitätsgesetz (EmoG 2015). Um Carsharing-Fahrzeugen einen Vorteil gegenüber privaten Pkw zu verschaffen, sollten sie daher von der Parkraumbewirtschaftung ausgenommen werden. Aufgrund des langfristig angestrebten hohen Anteils von E-Fahrzeugen sollte die Befreiung der Bewirtschaftung für die E-Mobilität zeitlich befristet sein. Das EmoG 2015 ist zunächst bis Ende 2026 begrenzt. Es wird empfohlen, die Befreiung bis zu diesem Datum zu begrenzen, um vorübergehend die Nachfrage nach E-Fahrzeugen zu stimulieren. Anschließend sollte die Befreiung aufgehoben werden, da bis 2035 von einem erhöhten Anteil an E-Fahrzeugen ausgegangen wird und die Idee der Befreiung bei einem solchen Anteil obsolet würde (vgl. auch „Privilegiertes Parken für elektromobile Dienstleister und Handwerker“ innerhalb der Maßnahme W.2)

RV.2

Ausweitung des Bewohnerparkens

Zeitliche Umsetzung:

Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:

THG-Einschätzung:



Ruhender Verkehr

Grobkostenschätzung

Projekte mit
Strahlkraft:

Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

In vielen Stadtteilen Offenburgs gibt es im öffentlichen Straßenraum nicht genug Parkplätze für die Anzahl an Pkw der Bewohner*innen. Mit der Ausweisung von Bewohnerparkzonen ist es möglich, die verfügbaren Stellplätze besonders abends für die Bewohner*innen zu reservieren. Je nach Ausgestaltung der Parkzone dürfen in dem Bereich keine Fremdparkenden mehr stehen oder nur mit einer maximalen Parkdauer. Darüber hinaus nutzen mehr Personen ihre privaten Stellplätze (z. B. auf dem Grundstück oder in Tiefgaragen), wenn das Parken am Straßenrand nicht kostenlos ist oder sich der Wert des Parkens an dem tatsächlichen Wert des Straßenraumes orientiert. Hierfür haben Städte seit kurzem die Möglichkeit, die Preise fürs Bewohnerparken anzupassen. Offenburg sollte sich kurzfristig an baden-württembergischen Städten orientieren, die von dieser Möglichkeit bereits Gebrauch machen (wie Karlsruhe (180 €) und Freiburg (bis zu 480 €)). Daneben sollten die Ausweitung der Bewohnerparkzonen und die Nutzung von Tiefgaragen für Bewohner*innen geprüft werden. Wenn weniger Autos im Straßenraum parken, erhöht

dies außerdem die Sicherheit, z. B. von spielenden Kindern, und reduziert die Temperatur im Straßenraum. Dies ist besonders bei der zu erwartenden höheren Anzahl von Hitzetagen und tropischen Nächten wichtig zu bedenken.

Bei der Gemeinderatsklausur 2022 wurde deutlich, dass hinsichtlich des Maßnahmenfelds des Bewohnerparkens eine Betrachtung der zentralen Bereiche nicht ausreicht. Eine Ausweitung in der Kernstadt, aber auch in den Ortschaften wurde als Chance gesehen, um daraus entstehende freie Flächen für Maßnahmen zur Klimaanpassung zu nutzen.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Prüfung der räumlichen Ausweitung: Die Verwaltungsgebühr für eine Bewohnerparkkarte kostet in Offenburg derzeit 30 € pro Jahr. Seit einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Verabschiedung des neuen Gebührenrahmens durch den baden-württembergischen Landtag im Juli 2021 hat Offenburg nun die Möglichkeit, Gebühren über der bisherigen Obergrenze von 30,70 EUR pro Jahr zu erheben. Eine Überarbeitung der gesetzlichen

Grundlagen ist notwendig, um die mit der Bewirtschaftung angestrebten Ziele durch die Bewohnerparkkarte nicht zu untergraben (vgl. Maßnahme RV.1). Analog zur monetären Bewirtschaftung bietet es sich an, bis 2035 die Gebühr auf den Rahmen anzupassen, den andere, ambitionierte Städte heute schon verfolgen. Um beim Freiburger Beispiel zu bleiben, sind dies durchschnittlich 360,00 € im Jahr, wobei es drei unterschiedliche Stufen je nach Fahrzeuglänge gibt. Ermäßigungen gibt es für Schwerbehinderte und Personen, die Sozialhilfeleistungen beziehen. Die Staffelung der Gebührenhöhe berücksichtigt also unterschiedliche Kriterien (z. B. Fahrzeuggröße, soziale Aspekte)⁵³. Zu prüfen ist, ob auch die Antriebsart bei der Gebührenstaffelung berücksichtigt werden sollte, wie es beispielsweise in Tübingen der Fall ist. Durch die Erhöhung der Gebühren sollen die innenstadtnahen Wohngebiete vom Kfz-Verkehr entlastet und der Ausbau von sicheren Fuß- und Radwegen unterstützt werden.

Gestaltungsmöglichkeiten für das Klimaschutzenszenario 2035 wären:

- Bis 2035 sind die Gebühren für Bewohnerparken analog zu europäischen Vorbildern auf 680 € pro Jahr zu erhöhen.⁵⁴ Hier ist zu beachten, dass es aus Kommunikationsaspekten förderlich sein könnte, eine stufenweise Hinführung zu 680 € bis 2035 einzuführen. Die Kommunikation zur Anhebung der Gebühren für das Bewohnerparken sollte in Abstimmung mit den Maßnahmen zu RV.1 und RV.3 erfolgen, um zu verdeutlichen, welche Ziele mit der Anhebung der Gebühren verfolgt werden.
- Eine Reduzierung auf 25 % der zu

zahlenden Gebühr für Personen, die Leistungen nach SGB II, SGV XII, Kriegsofopferfürsorge, AsylbLG und Wohngeld erhalten

- Reduzierung auf 25 % der zu zahlenden Gebühr für Personen mit einem Grad der Behinderung von mind. 50 % und schwerbehinderte Menschen („orangefarbener Parkausweis“)
- Gebührenerlass für Personen mit schweren Behinderungen („blauer Parkausweis“).

Ebenso sollte geprüft werden, inwieweit die Ausgabe von Besucherkarten der allgemeinen Zielerreichung dient oder sie behindert, da diese die Nachfrage nach Parkplätzen weiter erhöhen. Dafür bietet es sich an, zu überprüfen, wie viele Besucherkarten ausgegeben wurden und wie groß der Mehrbedarf an Parkplätzen war, der dadurch generiert wurde.

Derzeit ist das Bewohnerparken im Straßenraum in Offenburg in einigen Straßenabschnitte im innerstädtischen Bereich eingerichtet. Eine räumliche Ausweitung der Zonen sollte geprüft werden, da es normalerweise eine Verlagerung von Parkdruck in angrenzende Bereiche gibt.

Sofern es seitens der Bewirtschaftung keine weitere Untergliederung aus der Zone II in eine Zone III gibt, ist es ratsam, in der bestehenden Zone II in passenden Bereichen das Bewohnerparken auszuweisen. Die Zone II umfasst das gesamte restliche Stadtgebiet, welches nicht in Zone I (Innenstadt) enthalten ist. Eine Differenzierung des gesamten restlichen Stadtgebiets mittels Bewohnerparkzonen kann dazu beitragen, den Parksuchverkehr für Anwohnende zu reduzieren. Die vermehrte Ausweisung

⁵³ Eine solche Ermäßigung wird bereits in Freiburg angewandt und wurde vom VG Mannheim bestätigt.

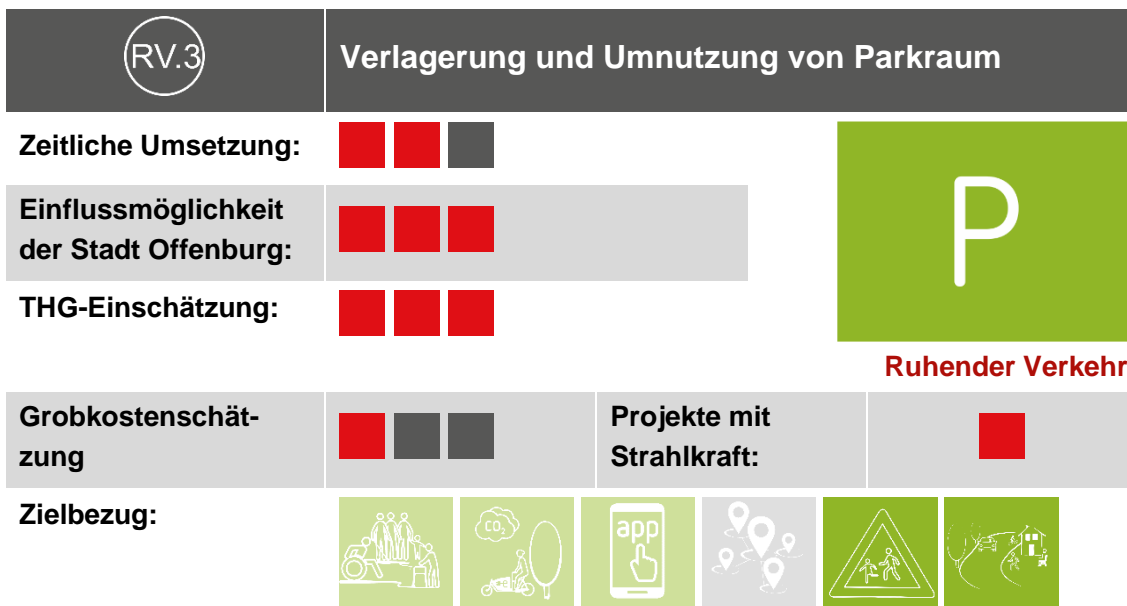
⁵⁴ Die Höhe ergibt sich aus dem Durchschnitt aus Amsterdam und Stockholm, die die europäischen Spitzenreiter sind.

von Bewohnerparkzonen ist ein derzeit feststellbarer Trend in vielen deutschen Kommunen. Hierzu ist jedoch vorab die Auslastung der Parkstände zu ermitteln (§45 der VwV-StVO). Auf Basis der vorhandenen Daten wird beispielsweise für die Zentren in den Ortschaften die Einführung von Bewohnerparkzonen empfohlen.

Die Ausgestaltung (Lage und Größe) der Bewohnerparkzonen sollte nach einem halben, spätestens nach einem Jahr evaluiert werden. Hierzu bietet es sich an, vor Einführung der Ausweitung der Bewohnerparkzonen sowie in dem genannten Zeitraum nach der Einführung eine Auslastungserhebung durchzuführen. Es wird empfohlen, diese ebenso auf die angrenzenden Bereiche bzw. Straßenzüge auszuweiten, um auch Verdrängungseffekt erfassen zu können.

Mit einer vollständigen Bewirtschaftung innerhalb eines Stadtviertels (hier in Form der Bewohnerparkzonen im Sinne der Vorgaben der VwV-StVO (Reservierung für Bewohner werktags 9-18 Uhr max. 50 %, anderweitig max. 75 % der Parkplätze) wird der Parksuchverkehr verringert, da Autofahrende, die keinen Bewohnerparkausweis haben, davon ausgehen können, dass der Straßenraum zu bestimmten Uhrzeiten den Anwohner*innen vorbehalten ist.

Die Einrichtung weiterer Bewohnerparkzonen löst noch nicht das Problem des Platzmangels im öffentlichen Raum und die Notwendigkeit, mehr Platz für den Umweltverbund zu schaffen. Es sollte daher geprüft werden, inwieweit eine Verlagerung in Parkbauten möglich ist (vgl. hierzu auch Maßnahme RV.3).



Problemstellung/Anlass

Der verfügbare Raum Offenburgs ist begrenzt. Es muss daher ein sinnvoller Weg gefunden werden, um mit dem verfügbaren Raum so umzugehen, dass dieser für die Nutzungen erschlossen wird, die essenziell im öffentlichen (Straßen-)Raum stattfinden müssen. Eine Mehrheit der geparkten Autos muss nicht unbedingt im öffentlichen (Straßen-)Raum stehen, weshalb diese in Tiefgaragen, in Parkhäuser oder auf größere Parkplatzflächen verlagert werden können, wodurch sich die Anzahl der Parkplätze am Straßenrand langfristig verringert. Der gewonnene Raum kann z. B. für Busspuren, breitere Gehwege oder Fahrradinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Ebenso kann der gewonnene Raum für klimaresistente Bäume und Pflanzen oder andere Klimaanpassungsmaßnahmen genutzt werden.

Das Widerstandspotenzial dieser Maßnahmenfeld wurde u. a. im Rahmen der 4. Sitzung des Masterplan-Beirats ausgiebig diskutiert. Hierbei wurde u. a. angeregt, die Alternativen zum Parken an den Stadträndern zu schaffen und die

Öffentlichkeitsarbeit bzgl. des Handlungsfelds des ruhenden Verkehrs und insbesondere dessen Verlagerung zu verbessern.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Parkbauten: Eine allgemeine Verlagerung von Stellplätzen in Parkbauten (unabhängig von der Verlagerung der Bewohnerparkplätze) empfiehlt sich insbesondere in der Innenstadt, da hier die Nutzungsansprüche am größten sind. Hierfür gilt es als ersten Schritt die Stellplätze in der Innenstadt zu identifizieren, die kurzfristig einer anderen Nutzung zugefügt werden können. Dies kann bspw. für die Einrichtung eines Radwegs oder für Bereiche für die Außengastronomie. Wichtig ist hierbei, dass die gewonnenen Flächen direkt weiter genutzt werden und nicht erst eine Zeit lang ungenutzt abgesperrt sind.

Für das Klimaschutzszenario 2035 wurden folgende Gestaltungsmöglichkeiten angenommen:

- Entfall von jährlich 5 % der Parkstände im öffentlichen Raum (in

Anlehnung an die Empfehlung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg.

- Reduktion an sensiblen Orten, wie Kindergärten, Schulen und Unfallschwerpunkten. Hier bietet sich z. B. die Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße an.
- Reduktion an Straßen, in denen der Raum für den Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbunds, für Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und Aufenthaltsqualität sowie Lieferzonen gebraucht wird.

Daneben sollten die Parkbauten identifiziert werden, die die zu erwartenden Pkw aufnehmen können, die nicht mehr im öffentlichen Raum parken. Damit einher geht auch, dass die Parkbauten dadurch effizienter genutzt werden, wenn sie höher ausgelastet sind. Eine gezielte Führung in die Parkbauten sollte bereits räumlich frühzeitig (also vor Erreichen der Innenstadt) über das dynamische Parkleitsystem ausgeschildert werden, wie dies in Offenburg bereits an den Hauptzufahrtsstraßen der Fall ist. Für die Stellplätze, die Teil des Bewohnerparkens sind, wird das System nicht empfohlen.

Durch eine Reduzierung des Straßenparkens im öffentlichen Raum entstehen Flächen für den Umweltverbund, z. B. für

Radverkehr sowie für breitere Gehwege. Die Verlagerung dient daher gleichermaßen als Pull-Maßnahme für den Umweltverbund. Eine Abstimmung mit anderen Maßnahmen ist daher unerlässlich. Der gewonnene Raum kann ebenso für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt werden, die auf dem ersten Blick nicht direkt in einen Zusammenhang mit Mobilität gestellt werden. Hierzu gehören Flächen zum Verweilen und Aufhalten (Sitzmöbel, Bänke, Flächen für Gastronomie), zum Spielen sowie für Grünflächen, die gleichzeitig der Klimaanpassung dienen können.

Je nach Situation können Parkieranlagen tagsüber bestimmte Kontingente an Stellplätzen für Personen mit Bewohnerparkausweis vorhalten (z. B. im City-Parkhaus) oder diese Dauerstellplätze außerhalb ihrer regulären Öffnungszeiten anbieten, wenn die Parkieranlagen ansonsten stark ausgelastet sein sollten (z. B. in der Tiefgarage am Marktplatz). Hierbei ist darauf zu achten, dass dies jeweils nur für die Bewohnenden gilt, die in naher Umgebung der jeweiligen Parkbauten wohnhaft sind. Hierfür bietet es sich an, zunächst mit Parkieranlagen, die in städtischer Hand sind, zu beginnen und so früh wie möglich alle Betreiber von Parkieranlagen zu einem Runden Tisch/Workshop einzuladen.

RV.4

Anpassung der Stellplatzsatzung

Zeitliche Umsetzung:

Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:

THG-Einschätzung:



Ruhender Verkehr

Grobkostenschätzung

Projekte mit
Strahlkraft:

Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Neben dem Parken im öffentlichen Raum, ist das Parken auf privatem Raum ein weiterer wichtiger Bestandteil des Parkraummanagements. Kommunen haben jedoch keine Regelungsmöglichkeiten für das Parken auf privatem Raum – außer über die kommunale Stellplatzsatzung. Diese kann für den Neubau und den Um-/Ausbau Richtzahlen für die Anzahl an Kfz-Stellplätzen und an Fahrradabstellplätzen sowie Minderungstatbestände (z. B. über eine gute ÖPNV-Anbindung, ein Mobilitätskonzept) definieren.

Kommunale Stellplatzsatzungen basieren auf den jeweiligen Landesbauordnungen. Die Landesbauordnung Baden-Württembergs (LBO BW) schreibt in § 37 die Pflicht vor, dass bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von (baulichen) Anlagen Stellplätze auf dem Baugrundstück herzustellen sind.

Werden weniger „normale“ Stellplätze gebaut (unabhängig von Behindertenparkplätzen), hat dies dahingehend für alle Mieter*innen und Vermieter*innen Vorteile, da

der Wohnungsbau günstiger wird und weniger Flächen versiegelt werden.

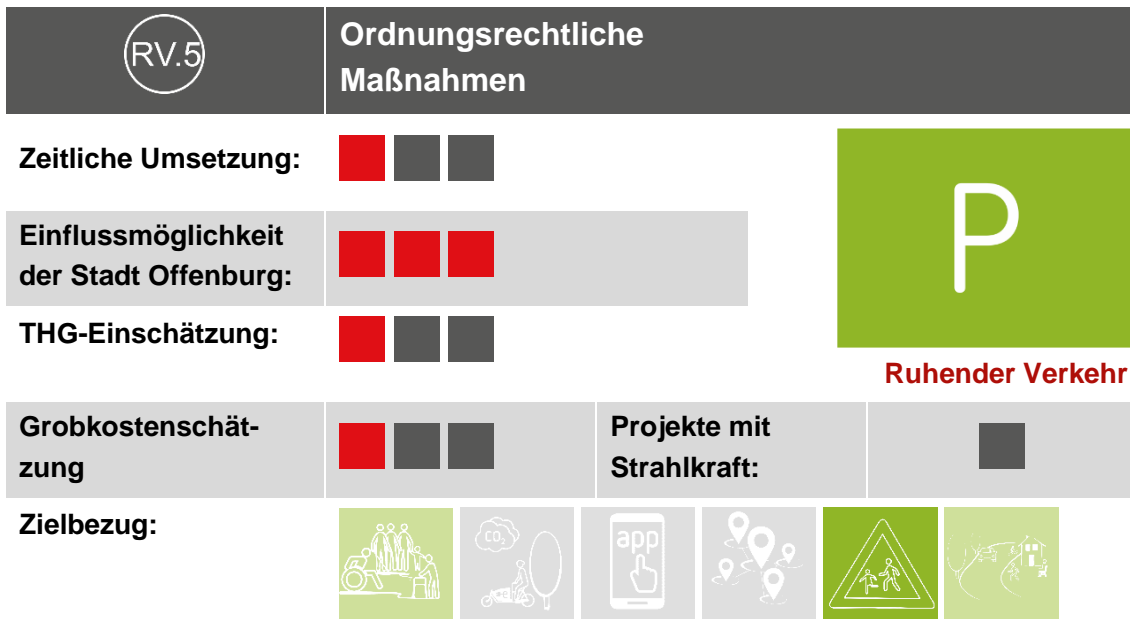
Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Anpassung der Stellplatzsatzung: Mit einer auf die spezifischen Verhältnisse in Offenburg angepassten gesamtstädtischen Stellplatzsatzung hat die Kommune die Möglichkeit, den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten und im gleichen Zuge alternative Angebote zum privaten Pkw über Minderungstatbestände zu fördern. Aktuell gibt es eine Stellplatzsatzung für die Innenstadt und im Ortsteil Bühl, anderweitig gilt §37 LBO bzw. entsprechende Bebauungspläne.

Eine Stellplatzsatzung allein kann keine vollständige Wirkung für eine nachhaltigere Mobilität entfalten, sondern muss immer im Zusammenhang weiterer Maßnahmen betrachtet werden, z. B. Parkraumbewirtschaftung, Bewohnerparkzonen, konsequente Durchführung ordnungsrechtlicher Maßnahmen. Essenziell sind neben dem Satzungstext zwei weitere Bestandteile: die Richtzahlentabelle sowie die Anlagen zu Mobilitätskonzepten (vgl. Maßnahme Kfz.4).

Tabelle 16: Bestandteile einer Stellplatzsatzung

Bestandteil	Erläuterung
Satzungstext	Der Satzungstext regelt u. a. den Standort und die Beschaffenheit von Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen sowie den Anwendungs- und Geltungsbereich der Satzung. Letzterer kann nach Zonen unterschieden werden. Darüber hinaus werden im Satzungstext die Verringerungsmöglichkeiten der Anzahl herzustellender Kfz-Stellplätze und Fahrradstellplätze definiert (meistens nach der ÖPNV-Anbindung) sowie die zu entrichtende Ablöse (vgl. Maßnahme R.6).
Richtzahlentabelle	Festschreibung der herzustellenden Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze, unterteilt nach Nutzungsart
Anlage zu Mobilitätskonzepten	Festsetzung oder Vorschläge für Mobilitätskonzepte, bei denen ein geringerer Pkw-Anteil durch die Nutzenden zu erwarten ist.



Problemstellung/Anlass

Die Maßnahmen rund um den ruhenden Verkehr beinhalten sowohl Pull-, also auch Push-Maßnahmen, also Maßnahmen, die entweder dazu beitragen sollen, die Qualität des öffentlichen Raumes zu erhöhen sowie den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern (Pull) oder aber den Besitz und die Nutzung des privaten Pkw unattraktiv zu machen (Push). Besonders bei den Push-Maßnahmen ist davon auszugehen, dass ihr Nutzen nicht direkt bei allen Personen, die in Offenburg wohnen oder in Offenburg arbeiten/zu Besuch sind, erkannt werden wird. Ordnungsrechtliche Maßnahmen beim ruhenden Verkehr, besonders die Ahndung des Falschparkens, sind darüber hinaus auch deshalb erforderlich, weil das Falschparken jeglicher Art ein Sicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer*innen darstellt, insbesondere für besonders schutzbedürftige Personengruppen (z. B. Kinder, ältere Menschen, Personen mit Mobilitätseinschränkungen).

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Kontrolle von Falschparkenden: Die Kontrolle von falsch geparkten Autos sollte als

Bestandteil der Verkehrssicherheit gesehen werden. Derzeit sind die Kontrollen in Offenburg in unterschiedliche Bereiche eingeteilt, der Schwerpunkt liegt auf dem Stadtzentrum mit zwölf Kontrollzeiten pro Woche. Andere Bereiche werden dreimal pro Woche oder seltener (einmal in der Woche) kontrolliert. In bestimmten Bereichen wird schwerpunktmäßig abgeschleppt (zusätzlich auf Behindertenparkplätzen und Rad-schutzstreifen), außerdem gibt es gezielte Kontrollen vor den Schulen nach den großen Ferien sowie einmal im Monat in der Fußgängerzone.

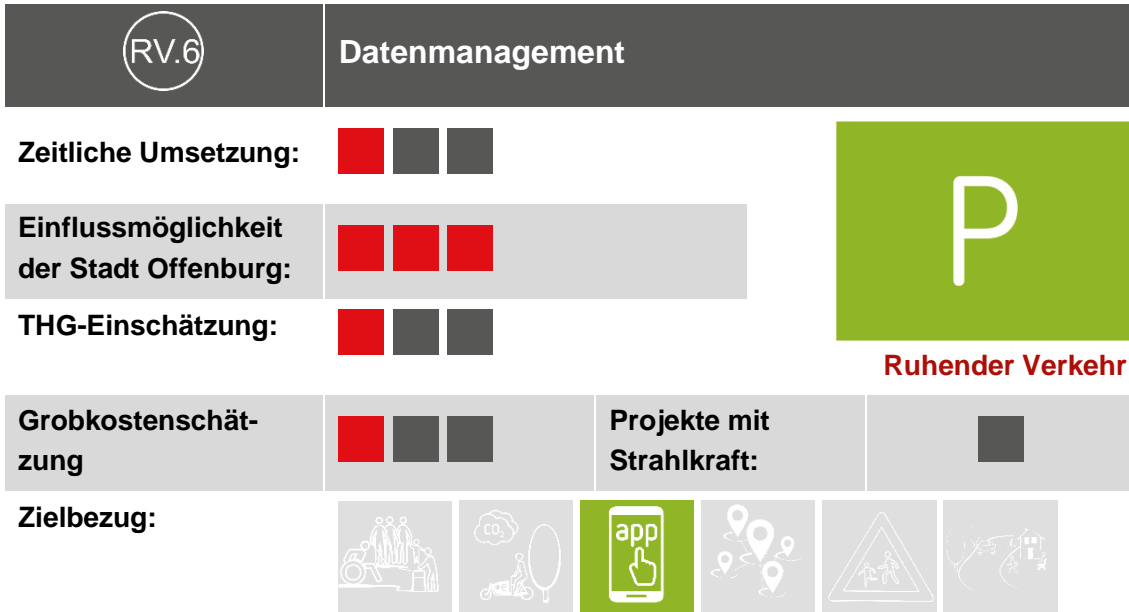
Schwerpunktkontrolle vor Schulen: Das derzeit geltende Konzept sollte dahingehend ausgeweitet werden, dass die Kontrollfrequenz in allen Bereichen erhöht wird. Besondere Schwerpunkte sollten darüber hinaus in den folgenden Bereichen gesetzt werden: Zum einen beim Falschparken auf Gehwegen und auf abgesenkten Bordsteinen oder an Übergängen, da hierdurch alle Personen behindert werden, die nicht ausweichen können bzw. auf abgesenkte Bordsteine angewiesen sind. Hierzu gehören neben Menschen mit Gehhilfen oder in Rollstühlen auch Personen, die mit einem Kinderwagen oder Gepäck unterwegs sind.

Zum anderen sollte es Schwerpunktkontrollen für Schulen, Kindergärten, Einrichtungen für Ältere und demenzkranke Menschen sowie weitere ähnliche Institutionen geben. Die Kontrollen vor den Schulen sollten daher einmal pro Quartal sowie jeweils nach den Sommer- und Winterferien stattfinden (vgl. Maßnahme VMM.8). Neben der oben beschriebenen Behinderung von Gehwegen führen falsch parkende Autos im Zusammenhang mit den genannten Einrichtungen auch zu fehlenden Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmer*innen, da die Sicht durch die falsch geparkten Autos behindert oder versperrt wird.

Anpassung der Parkraumüberwachung zur Steigerung der Maßnahmenakzeptanz: Die gezielte Parkraumüberwachung

ist darüber hinaus ein Element zur Steigerung der Akzeptanz der Einhaltung von Parkregelungen sowie der weiteren beschriebenen Maßnahmen, insbesondere derer mit Gebührenänderungen. Hier sollte entweder das Personal und deren Routen ausgebaut oder die digitale Erfassung von falsch geparkten Autos eingeführt werden (vgl. Maßnahme VMM.1). Für letzteres kann ein Pilotprojekt gestartet werden, da nach der StVO und der DSGVO Scan-Fahrzeuge grundsätzlich rechtlich eingesetzt werden dürfen, jedoch Regelungen in Bundes- und Landesgesetzen ausstehen.⁵⁵

⁵⁵ Weitere Informationen unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Parken-III/56_Parken-3.pdf



Problemstellung/Anlass

Das Thema Parken wird oftmals emotional behandelt. Dies liegt u. a. daran, dass bisher in weiten Teilen der Städte für wenig Kosten im Straßenraum geparkt werden konnte. Ein sinnvolles Datenmanagement ist daher notwendig, um eventuellen Rückfragen mit einer guten Datenbasis begegnen zu können. Zudem können so ggf. notwendige Anpassungen am Bewirtschaftungs- oder Bewohnerparkkonzept leichter erkannt und deren Auswirkungen nachvollzogen werden. Für Offenburg ist es demnach wichtig, nicht nur zu wissen, wo sich welche Stellplätze inklusive ihrer Bewirtschaftungsform und Aufstellungsart befinden, sondern langfristig auch die Auslastung aller Parkplätze (im öffentlichen Raum und in Parkbauten) zu kennen.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Etablierung regelmäßiger Auslastungserhebungen: Es sollte eine regelmäßige Auslastungserhebung in Parkieranlagen mittels Kameras oder Sensorik eingeführt oder eine regelmäßige Datenübermittlung seitens der Parkhausbetreibenden etabliert werden (vgl. Maßnahme VMM.1).

Die Definition von Regelmäßigkeit ist hierbei abhängig davon, wie verfügbar die Daten sind. Zu Beginn kann mit den vorhandenen Daten gestartet; diese sollten dann ausgeweitet werden. Das langfristige Ziel (Zeithorizont: 10 Jahre) sollte eine aktuelle Momentaufnahme der Parkplätze in beiden Bereichen sein, sowohl im öffentlichen Raum als auch in öffentlichen und privaten Parkbauten. Von den insgesamt 16 Parkieranlagen sind bereits 12 an das dynamische Parkleitsystem angebunden. Hier sollte es möglich sein, diese Daten kurzfristig in das Mobilitätsdashboard (vgl. Maßnahme VMM.4) zu integrieren, zumindest kurzfristiger als bei den verbleibenden vier Anlagen.

Datenerhalt der Parkhausbetreibenden:

Die Darstellung der Auslastung der öffentlichen Parkbauten sollte im Zusammenspiel mit den oben genannten Maßnahmen prioritär vorgenommen werden, wie beim City-Parkhaus und der Tiefgarage am Marktplatz. Wichtige Stellschraube hierbei wird die passende Datenerfassung seitens der Verwaltung sein (vgl. Maßnahme VMM.1), so dass die Daten in das System des Mobilitätsdashboards eingespeist werden

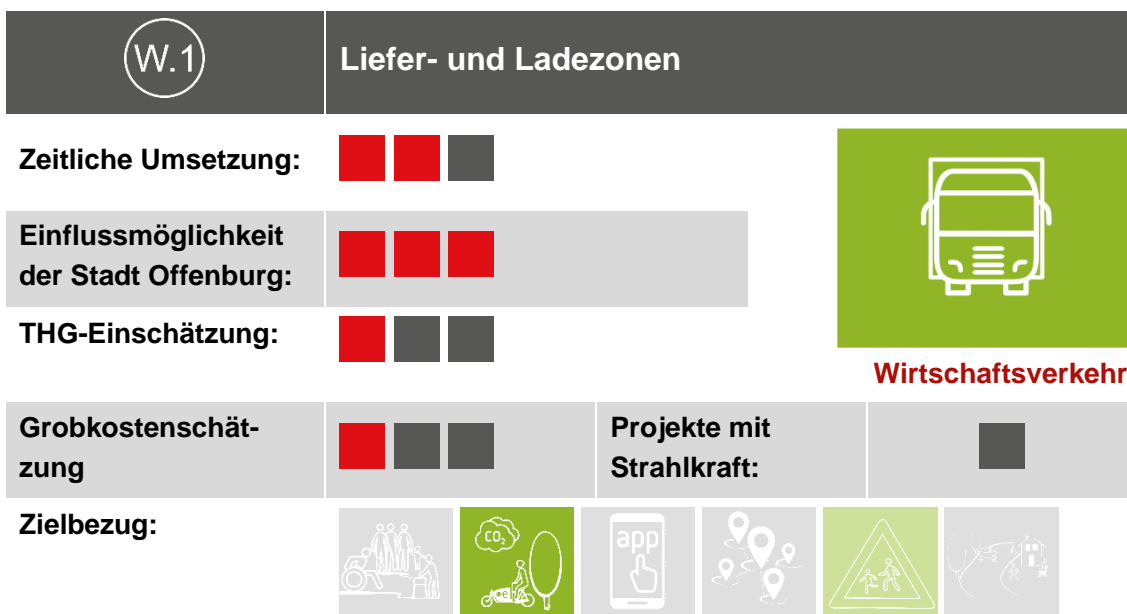
können (vgl. Maßnahme VMM.4). Auch die Daten der privaten Parkbauten sollten erhoben und im Mobilitätsdashboards dargestellt werden. Hier ist davon auszugehen, dass der Prozess etwas länger dauern wird, da hier die Verwaltung mit privaten Betreiber*innen verhandeln muss. Daher bietet es sich an, dass sich die Verantwortlichen innerhalb der Verwaltung mit den Kommunen auszutauschen, die auch die privaten Parkbauten bereits in ihrem Dashboard inkludiert haben.

Sensoren oder anderer Hardware können zudem zur Erhebung der Auslastung im öffentlichen Raum eingesetzt werden (vgl. Maßnahme VMM.1). Anfangs sollten diese im Bereich der Parkplatzflächen in der Innenstadt eingesetzt werden. Da langfristig geplant ist, den gesamten Innenstadtbereich zu bewirtschaften, muss hier nicht zwischen bewirtschafteten und nicht-bewirtschafteten Flächen unterschieden werden. Im zweiten Schritt sollten langfristig alle weiteren Parkplätze einbezogen werden, zumindest die bewirtschafteten (dies beinhaltet die Bereiche mit Bewohnerparkzonen).

4.1.6 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr

Offenburg ist als wirtschaftliches Zentrum und größte Stadt der Ortenau ein wichtiger Standort für Gewerbe, Einzelhandel und weitere Dienstleistungen, die sowohl Waren empfangen als auch an Kund*innen weiterverteilen. Mit der zunehmenden Bedeutung des Online-Handels ist zudem ein erhöhtes und weiterwachsendes Aufkommen an Lieferungen von Waren in die Stadt und vor allem zum Endkunden entstanden. Insbesondere in der Innenstadt und dicht bebauten Gebieten führt der Lieferverkehr mit all seinen Einflüssen auf Verkehr und Umwelt nicht selten auch durch sensible Siedlungsbereiche. Um negative Wirkungen auf Stadt, Bevölkerung, Umwelt und Verkehrssicherheit weitestgehend zu reduzieren und zugleich jedoch die Erreichbarkeit der Standorte zu erhalten, beinhaltet dieses Handlungsfeld Maßnahmen zur möglichst verträglichen Organisation und Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs.

Dazu gehört zum einen die Einrichtung von geeigneten Liefer- und Ladezonen, die für eine effizientere und sichere Abwicklung der Lieferverkehre führen sollen. Zudem wird die Entwicklung eines städtischen City-Logistik-Konzepts empfohlen. Ein solches wird den Schwerpunkt haben, innovative Möglichkeiten zur Bündelung der Belieferung auf der letzten Meile umzusetzen und Lieferverkehre auf nachhaltige Verkehrsmittel zu verlagern. Das City-Logistikkonzept soll jedoch auch einen ganzheitlichen Anspruch haben und sowohl Infrastrukturmaßnahmen als auch Verkehrsregelungen berücksichtigen. Ergänzt wird das Maßnahmenfeld um Fördermöglichkeiten und Anreize für lokale Betriebe. Die Teilnehmer*innen der Befragung zu den Gamechanger-Maßnahmen hatten bei diesem Maßnahmenfeld noch eine gewisse Skepsis, die es zukünftig abzubauen gilt.



Problemstellung/Anlass

Dichter bebaute Gebiete und insbesondere die Innenstadt weisen meist einen hohen Parkdruck auf, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten. Dies führt seitens der (häufig unter hohem Zeitdruck stehenden) Lieferanten zu erhöhtem Parksuchverkehr bzw. widerrechtlichem Kurzzeitparken, häufig in zweiter Reihe. Der Verkehrsfluss und insbesondere die Verkehrssicherheit werden dadurch maßgeblich negativ beeinflusst. Zugleich besteht in den in der Regel innerstädtischen Liefergebieten jedoch meist nur eine geringe räumliche Distanz zwischen den zu beliefernden Einrichtungen. Dadurch ist es möglich, mehrere Orte von einem Fahrzeugstandort aus zu beliefern.

Aus diesem Grund sollen – in Form von Liefer- und Ladezonen – geeignete und exklusive Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr geschaffen bzw. freigehalten werden. Negative Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer*innen (z. B. zu Fuß Gehende, Radfahrer*innen) sollen dadurch reduziert und die Belieferung sicherer und effizienter werden.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Ladezonen: Es empfiehlt sich die Einrichtung von Ladezonen. Diese erhöhen – sofern sie sich am passenden Ort befinden – die Effizienz der Zustellung (klare und direkte Anfahrtswege, erhöhte Chancen auf eine Parkmöglichkeit während des Ladevorgangs, weniger Zeit für Parkplatzsuche und ausreichend Raum zum Laden) und sorgen für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit (weniger Ein- und Ausparkvorgänge mit größeren, unübersichtlichen Lieferfahrzeugen, weniger Parksuchverkehr, weniger Falschparken, z. B. in zweiter Reihe, besserer Verkehrsfluss). Ladezonen bieten sich im Umfeld von Bereichen an, die nicht oder nur schwer mit Nutzfahrzeugen befahren werden können, etwa

Fußgängerzonen und belebte Einkaufs- und Geschäftsstraßen (z. B. Hauptstraße oder Lange Straße).

Abbildung 129: Beispiele für Ladezonen



Quelle: Planersocietät, Göppingen

Eine Ausweisung von Ladezonen erfolgt aktuell durch eingeschränktes Halteverbot (Z-286 StVO, Haltedauer max. 3 Min. oder länger zum Be- und Entladen) bzw. eingeschränktes Halteverbot für eine Zone (Z-290.1). Ladezonen selbst sind bisher noch nicht in der StVO vorgesehen, mit Zeithorizont 2035 könnten sich aber durchaus noch rechtliche Neuerungen ergeben. In der Praxis werden sie auch bereits an einigen Orten mit einem Piktogramm markiert, z. B. mit dem (nicht in der StVO enthalten) Zusatzzeichen „Ladezone“ und einer tageszeitlichen Beschränkung. Die Ladezonen stehen allen Nutzenden offen, die dort be- und entladen wollen, eine Beschränkung z. B. auf Paket- und Lieferdienste ist derzeit rechtlich nicht möglich.

Ladezonennetzwerk: Sinnvoll ist ein Pilotprojekt, in dem ein Ladezonennetzwerk angelegt wird. Dabei werden mehrere Ladezonen an geeigneten Orten eingerichtet. Die Standorte orientieren sich jeweils eng am Anforderungsprofil der dazu im Netzwerk zu beteiligenden Akteure (insbesondere KEP-Dienstleister und ansässige Händler).

Monitoring mittels Sensortechnik: Die tatsächliche Nutzung der Ladezonen ist einem Monitoring zu unterziehen, die widerrechtliche Nutzung durch „nicht-liefernde“

Pkw ist konsequent zu ahnden. Eine elektronische Überwachung mittels Sensortechnik⁵⁶ ist mit geringem Aufwand möglich und erleichtert die Kontrolle sowie Akzeptanz.

Zudem lässt sich auch dadurch Parksuchverkehr reduzieren, da für Lieferant*innen bereits vorab ersichtlich ist, ob eine Ladezone verfügbar ist oder nicht.

⁵⁶ Sensorgestütztes Lieferzonenmanagement, z. B. in Stuttgart: <https://www.uni-stuttgart.de/universitaet/aktuelles/meldungen/Digitales-Lieferzonen-Management-in-Stuttgart/>

W.2

City-Logistik-Konzept

Zeitliche Umsetzung:

Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:

THG-Einschätzung:



Wirtschaftsverkehr

Grobkostenschätzung

Projekte mit
Strahlkraft:

Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Das wachsende Lieferverkehrsaufkommen führt – wie bereits genannt – insbesondere innerstädtisch zu Problemen. Eine effizientere und gemeinsame Nutzung von Ressourcen wäre sowohl ökoklogisch als auch wirtschaftlich sinnvoll und kann den Stadt- raum sicherer und attraktiver machen. Dies erfordert ein koordiniertes und gezieltes Vorgehen. Ein gesamtstädtisches City-Logistik-Konzept soll daher den Schwerpunkt haben, gemeinsam mit allen beteiligten Akteur*innen Möglichkeiten zu entwickeln, den Lieferverkehr effizienter abzuwickeln, Fahrten zu bündeln und (insbesondere auf der letzten Meile) auf nachhaltige Verkehrsmittel zu verlagern. Viele Ansätze aus einem umfänglichen City-Logistik-Konzept setzen eine Bereitschaft zur Mitarbeit der Akteur*innen voraus, weshalb die Kooperation und Beteiligung eine sehr wichtige Rolle spielen. Maßnahmen, die durch Zwang ihre Wirkung entfalten, wären insbesondere Zufahrtsbeschränkungen (z. B. für Verbrenner-Fahrzeuge, vgl. Zero Emission Zone). Das City-Logistik-Konzept soll einen ganzheitlichen Anspruch haben und sowohl Infrastrukturmaßnahmen als auch

Verkehrsregelungen berücksichtigen. Fördermöglichkeiten und Anreize für lokale Betriebe bilden weitere Ergänzungen. Der Masterplan-Beirat sieht bei der Umsetzung des Maßnahmenfelds „City-Logistik-Konzept“ derzeit noch Herausforderungen (z. B. bei der Feinverteilung), die es zukünftig zu bewältigen gilt. Diese Skepsis wurde auch bei der Bewertung der Gamechanger-Maßnahmen durch die Offenburger*innen bei den lokalen Foren und der Online-Beteiligung deutlich.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Netzwerk aufbauen: Die Beteiligung und Zusammenarbeit der Akteur*innen sind immens wichtig. Zunächst sollte dazu ein runder Tisch oder Arbeitskreis initiiert werden. Verantwortliche sind dabei klar zu benennen (Organisatorin, Initiatorin und Impulsgeberin könnte die Stadt bzw. Wirtschaftsförderung sein).

Folgende Akteur*innen könnten miteinbezogen werden:

- Wirtschaftsförderung (ggf. als Leitung des runden Tisches)
- Verwaltung
- Offenburger Einzelhandelsvertretung

City Partner

- Kurier-, Express-, Paket-Branche (KEP), insbesondere lokale Lieferdienste
- ggf. weitere Akteur*innen (z. B. Polizei)

Als Grundlage der Konzeption sollte der runde Tisch zunächst die Basisdaten herausarbeiten (z. B. räumliche Belieferungskonzentrationen, Zustellrouten und Parkmöglichkeiten bzw. -wünsche). Darauf aufbauend sind Maßnahmen zu entwickeln, die Impulse setzen für innovative, urbane Logistik⁵⁷. Dies könnten z. B. sein:

Paketzustellung: Paketempfangsanlagen auf privatem Grund bieten Mehrwert für Unternehmen und Haushalte und finden bundesweit zunehmend Verbreitung. Das Angebot sollte weiter ausgebaut werden (z. B. Eingangsbereich von Büro- und Wohngebäuden), denn insbesondere die städtebaulich-gestalterische Integrierbarkeit ohne Inanspruchnahme des öffentlichen Raums ist positiv zu bewerten. Die garantierte Sendungszustellung mit kumulierter Ablieferung stellt einen betriebswirtschaftlichen Vorteil für Paketdienstleister dar. Ineffiziente Fehlzustellungen werden vermieden, unnütze Verkehre eingespart.

Im Sinne der Verkehrsvermeidung, -verlagerung und verträglichen Abwicklung sind sogenannte Mikro-Hubs einzurichten. Die Mikro-Hubs stellen im Gegensatz zu regionalen Verteilzentren meist innerstädtisch gelegene Zwischendepots dar, von wo aus die kundennahe Endzustellung auf der „letzten Meile“ stattfindet. Dies erfolgt mit stadtverträglichen und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln zu Fuß (mit Unterstützung verschiedener Transportvehikel), mit dem (E-)Lastenfahrrad oder E-Kleinstfahrzeugen.

Unter Single-User Mikro-Hubs versteht man Umschlagspunkte, die lediglich durch einen Dienstleister in Anspruch genommen werden. Besser und effizienter in Bezug auf Flächennutzung, Miete und Infrastrukturangebot ist die Einrichtung als Multi-User Micro-Hub. Neben der kooperativen Nutzung durch die großen national und international tätigen KEP-Dienstleister ist auch eine „Beimischung“ von etablierten lokalen Händlern oder weiteren Akteuren möglich.

So liegt es nahe, dass nicht nur Akteure aus der Logistik-Branche verstärkt eine kooperative Gebäude- oder Flächennutzung in den Blick nehmen und effiziente, nutzungsgemischte Lösungen im Bestand gesucht werden. Hier bietet der Ansatz der Multi- oder Mixed-Use-Immobilien und -Flächen neue Chancen für eine nachhaltige urbane Logistik. Durch die Kombination unterschiedlicher Nutzungen kann einerseits die Kostenstruktur der Mikro-Hubs verbessert werden, zugleich bieten neue Nutzungsnachbarschaften Möglichkeiten für Angebotserweiterungen und Synergieeffekte. Geeignete Standorte für solche Modelle in Offenburg können u. a. innerstädtische Parkhäuser oder andere verträgliche Räumlichkeiten (z. B. Leerstände) sein, wobei u. a. erforderliche Einfahrtshöhen, Wenderradien oder auch Gewichtslimits beachtet werden müssen. Auch das Messegelände könnte sich für einen Testbetrieb eignen. Mit den Parkhausbetreiber*innen werden dazu Dienstleistungsverträge geschlossen, die z. B. die Nutzung von Parkflächen für das Abstellen und Laden der elektrischen Lastenräder über Nacht regeln.

Der am stärksten kooperativ angelegte Ansatz des Mikro-Hubs ist die Verknüpfung mit einer White-Label-Belieferung, bei der eine gebündelte Zustellung vom Mikro-Hub auf

⁵⁷ vgl. weiterführend auch IHK Region Stuttgart: City-Logistik neu gedacht – Impulse für das Stuttgarter Rosensteinviertel, 2020. Zum Download unter <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/4877820/0df009e26df44c518419c023bc65a68d/rosensteinstudie-pdf-final-data.pdf>

der letzten Meile durch einen neutralen Transportdienstleister erfolgt. Um die stark in Konkurrenz stehenden KEP-Dienstleister zu überzeugen, ist zwar ein hohes Maß an Kooperation und Kommunikation erforderlich; das Ziel einer minimierten Verkehrsbelastung kann so allerdings am besten erreicht werden.

Öffentliche Quartiersboxen: Öffentlich zugängliche Quartiersboxen sind moderne, softwaregesteuerte Paket- und Warenschließfachsysteme für verschiedenste Sendungen; sie werden auf öffentlichem Grund errichtet (z. B. einer Mobilstation). Quartiersboxen sind größer als die üblichen Paketboxen und stellen ein anbieterunabhängiges und 24 Stunden nutzbares Schließfachsystem für unterschiedliche Teilnehmer*innen dar (etwa zur „Übergabe“ eines Medikaments zwischen Apotheke und Kunde außerhalb der Öffnungszeiten, zur Zwischenlagerung von Ersatzteilen für einen mit dem Lastenrad fahrenden Handwerker oder als Austauschplattform zwischen Bürger*innen). Ein besonderes Komfortangebot können Quartiersboxen mit Kühlung darstellen, so dass dort auch Lebensmittel hin geliefert und später abgeholt werden können.

Autonome Paketzustellung: Einen innovativen Ansatz stellt die automatisierte Paketzustellung mithilfe von autonomen Fahrzeugen dar. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befassen sich einige Paketunternehmen mit solchen Lösungen und führen erste Tests durch. Es ist zu erwarten, dass technologische und rechtliche Hürden mittelfristig gelöst sind und Unternehmen nach Umsetzungsstandorten suchen werden. Die mit batterieelektrischem Antrieb selbstfahrenden Paketroboter sollen auf der „letzten Meile“ eingesetzt werden und Kunden den

Service bieten, zum gewünschten Zeitpunkt die haustürnahe Zustellung zu ermöglichen.

Die feste und frühzeitige Integration der Logistik in Planungsabläufe ist wichtig, damit bei zukünftigen Vorhaben (u. a. an neuen Gebäudekomplexen oder Mobilstationen) die Belange des Wirtschaftsverkehrs stärker berücksichtigt und entsprechende Flächen angeboten werden (z. B. für Be- und Entladen, Rangieren, Hubs, Zugang für Lastenräder).

Handwerkerdienste: „Handwerkerparkausweise“ sind in vielen Kommunen bereits Standard. Diese berechtigen vor Ort tätige Dienstleister dazu, ohne Gebühr und Höchstparkdauer parken zu dürfen. Auch in Offenburg gibt es solche Sondergenehmigungen, die in der Vergangenheit jedoch recht freizügig erteilt wurden, was viel Verkehr in der Fußgängerzone zur Folge hatte. Die Sondergenehmigungen sollten daher an deutlich strengere Auflagen gekoppelt werden. Durch das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) könnten „Parkausweise für emissionsfreie Dienstleister und Handwerker“ eingeführt und effektiv Parksuchverkehre samt deren Emissionen reduziert werden. Die privilegierten Parkstände können zudem mit Ladesäulen ausgestattet werden.

Lastenradverleihprogramm: Ein Lastenradverleihprogramm kann helfen, sowohl Bürger*innen als auch Gewerbebetriebe von den Vorteilen eines Warentransports mit einem Lastenrad zu überzeugen (vgl. Maßnahme NMA.2). Auf Landesebene wird über die Landeskreditbank Baden-Württemberg bereits die Anschaffung oder das Leasing von E-Lastenrädern und Elektrolastenanhängern und Elektroleichtfahrzeugen für Unternehmen und Organisationen gefördert⁵⁸. Privatpersonen sind hierbei jedoch ausgenommen. Dies kann daher

⁵⁸Ortenaukreis 2022: E-Lastenräder - Förderung beantragen. Verfügbar unter: <https://www.ortenaukreis.de/Dienstleistungen/index.php?ModID=10&object=tx%2C3406.2.1&La=1&NavID=3406.2.1&ort=2390.32&FID=3406.932.1>

einen Ansatzpunkt für eine städtische Bezuschussung darstellen.

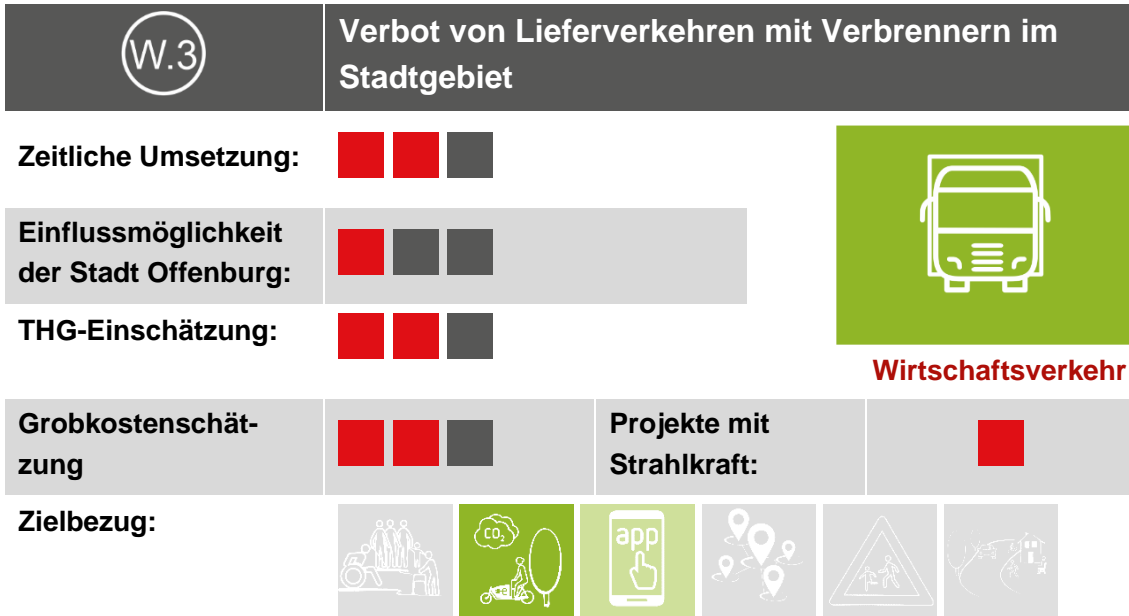
Fördermöglichkeiten und Anreize: Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind mit finanziellem und organisatorischem Aufwand verbunden. Insbesondere für die Einrichtung neuer Infrastruktur sind daher Förderungen sinnvoll.

Auf Bundesebene steht noch bis 2023 die Förderung über die Mikro-Depot-Richtlinie durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) zur Verfügung. Gefördert werden u. a. die Umnutzung von Bestandsimmobilien, Container-Lösungen, der Erwerb von Abstellräumen, Maßnahmen an Verkehrsinfrastruktur im direkten Umfeld, technische Ausstattung und kooperative Paketstationen und Depotnutzungen. Sofern das Programm nicht verlängert wird,

ist ggf. auch eine Beantragung als Nachläufer möglich.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz bezuschusst im Rahmen der „Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge“ die Umrüstung von Fahrzeugen auf klimafreundlichere Alternativen sowie Bereitstellung der zugehörigen Infrastruktur.

Auf kommunaler Ebene ist die Schaffung eigener Förderprogramme denkbar, etwa für die Anschaffung von Lastenrädern oder die Einrichtung von Hubs. Für privatwirtschaftliche Vorhaben wie Fahrradkurierdienste könnte ggf. eine Anschubfinanzierung hilfreich sein.



Problemstellung/Anlass

Der stetig wachsende Online-Handel (E-Commerce) ist einer der stärksten Trends im Konsumverhalten der Menschen: Ein Großteil der Waren wird nicht mehr in Geschäften beschafft, sondern im Internet bestellt und anschließend geliefert. Besonders die Corona-Pandemie hat laut Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) zu einem sprunghaften Wachstum der Sendungsmengen geführt.⁵⁹ Im ersten Halbjahr 2020 wurden in Deutschland neun Prozent mehr Pakete zugestellt als im Vorjahreszeitraum.

Der zunehmende Online-Handel führt zu immer mehr Lieferverkehren in Wohngebieten und Innenstädten. Durch den Anstieg an KEP-Verkehren in sensiblen Bereichen steigt auch der Anteil negativer Umwelteffekte, insbesondere ein erhöhter Ausstoß an THG-Emissionen. Um diesem Trend entgegenzuwirken, plant die Stadt Offenburg das Verbot von Lieferverkehren mit Verbrenner-Fahrzeugen im Stadtverkehr. Dies

korrespondiert mit der Einführung einer Zero-Emission-Zone im Innenstadtbereich.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Verbot von Lieferverkehren im Stadtgebiet mit Verbrennern: Für das Klimaschuttszenario 2035 wird im Verkehrsmodell ein vollständiges Verbot von Lieferverkehren im Stadtgebiet mit Verbrennern unterstellt. Ausgenommen sind dabei Durchgangsverkehre auf Bundesstraßen und Autobahnen innerhalb des Stadtgebiets. Berücksichtigt werden alle KEP und Speditionsfahrten. Diese machen laut Agora Verkehrswende rund 33 % aller Nutzfahrzeuge im Innenstadtbereich aus.⁶⁰

Für Offenburg liegen keine spezifischen Werte vor, hier wird ein Anteil von 30 % abgeschätzt. Der Großteil wird durch leichte Nutzfahrzeuge abgedeckt (Anteil 50 %). Der restliche Teil macht für den Schwerverkehr einen Anteil von rund 15 % aus. Alle Fahrten mit Quelle und/oder Ziel in der Stadt Offenburg werden als Elektrofahrzeuge angenommen.

⁵⁹ Bund 2021: Den städtischen Lieferverkehr nachhaltig gestalten.

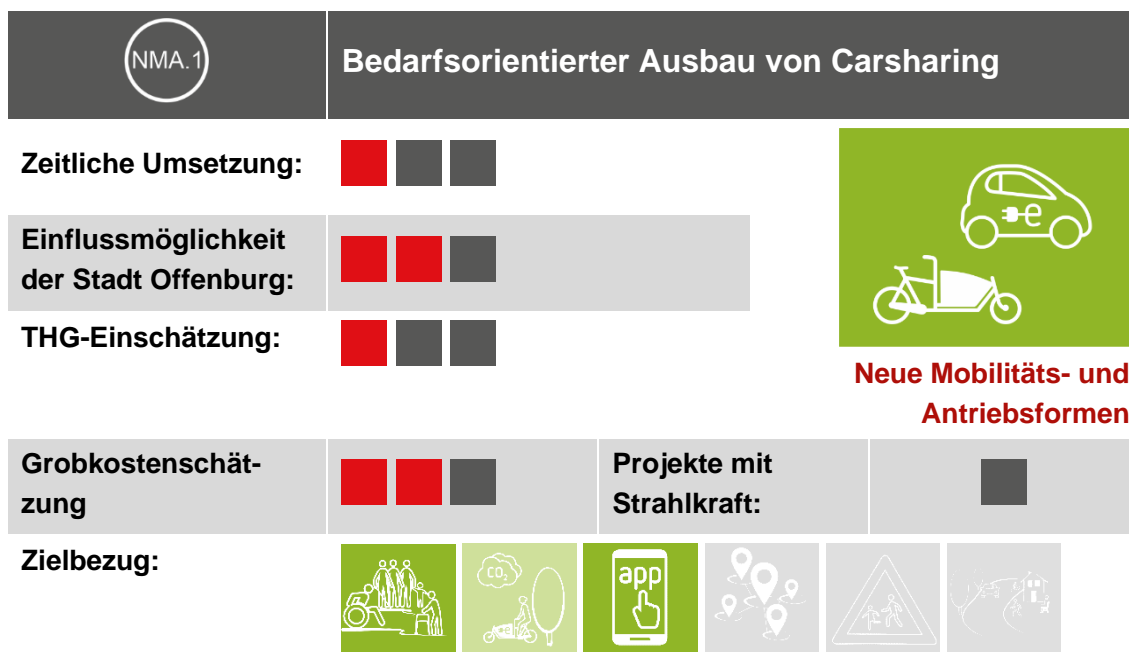
⁶⁰ Agora Verkehrswende 2020: Lieferrn ohne Lasten. Verfügbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/Staedtischer-Gueterverkehr/Agora-Verkehrswende_Lieferrn-ohne-Lasten_1-1.pdf

4.1.7 Handlungsfeld Neue Mobilitäts- und Antriebsformen

Unterschiedliche globale Entwicklungen wie der Klimawandel, die Flächen- und Ressourcenknappheit sowie exponentielle Fortschritte in der Technik und das wachsende öffentliche Interesse haben in den vergangenen Jahren einen immensen Wandel in der Mobilität angestoßen.

der Fahrleistung benötigt es zur weiteren Reduzierung klimaschädlicher Einflüsse alternative Antriebsformen für den motorisierten Individualverkehr, die den Verkehr möglichst ressourcenschonend abwickeln. Zudem können flächen- und ressourcenschonende Mobilitätsformen wie Sharing-Angebote auch weiterhin eine individuelle Mobilität in Offenburg ermöglichen.

Neben der Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund und einer Reduktion



Problemstellung/Anlass

Unter dem Leitsatz „Nutzen statt Besitzen“ hat Carsharing das Potenzial, einen Anteil zur Erreichung des Ziels „Reduzierung der Pkw-Dichte“ in Offenburg zu leisten. In der Vergangenheit kamen diverse Untersuchungen (vgl. bcs 2016; bcs 2018 etc.) zum Ergebnis, dass Carsharing-Fahrzeuge private Pkw ersetzen können. Während Carsharing-Angebote sich in vielen Städten

Deutschlands großer Beliebtheit erfreuen, wird das Angebot von Offenburger*innen derzeit nur selten genutzt.⁶¹ Die Stadt Offenburg versteht sich in puncto nachhaltige Mobilität als Vorreiterin unter den Mittelstädten. Auch im Carsharing sollte ein attraktives Angebot diesen Anspruch untermauern, um die Nutzendenzahlen in Offenburg deutlich zu erhöhen und eine Alternative zum privaten Pkw anzubieten.

⁶¹ Im Jahr 2019 gaben weniger als 40 % der befragten Offenburger*innen an, das lokale Carsharing-Angebot zu kennen. Dies spiegelt sich auch in der Nutzung wider. So nutzten lediglich 0,5 % der Befragten das Carsharing-Angebot an mindestens einem Tag in der Woche (vgl. TU Dresden, 2019).

Die bisher seltene Nutzung von Carsharing schilderten auch Teilnehmer*innen des Bürgerforums 2021. Sie führten dies auf die geringe Nutzungsflexibilität (bisher nur kleine Fahrzeuge und geringe Verfügbarkeit) zurück. Bei der Gemeinderatsklausur 2022 wurde die Maßnahme mit den Teilnehmer*innen diskutiert. Diese sahen Handlungsbedarf in den Ortsteilen von Offenburg.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Flächendeckendes Angebot: Die Nutzung des Carsharing-Angebots steigt auch durch ein flächendeckendes Angebot und die Sichtbarkeit des Angebots im Stadtgebiet. Um das flächendeckende Angebot in Offenburg zu verbessern, wird derzeit das Carsharing-Angebot im Rahmen des Mobilitätsnetzwerks Ortenau neu ausgeschrieben. Dadurch soll eine deutlich höhere Anzahl von Fahrzeugen bereitgestellt und eine größere Angebotsdichte sowie eine breitere Palette von Fahrzeugen angeboten werden. Dabei finden auch die Stadt- und Ortsteile eine stärkere Berücksichtigung (z. B. durch die Verfügbarkeit an den zukünftigen Mobilitätsstationen S u. a. in Bohlsbach, Elgersweier, Zunsweier). Neben den Standorten der Mobilitätsstationen können weitere Standorte im öffentlichen sowie auch im privaten Raum (z. B. in Tiefgaragen, Innenhöfen, Firmenparkplätzen) als Carsharing-Stationen in Frage kommen. Hierbei gilt es, den barrierefreien Zugang und die soziale Sicherheit zu berücksichtigen. Der Pool an Carsharing-Fahrzeugen sollte bis 2035 perspektivisch weiterentwickelt werden. Dabei kann sich Offenburg am derzeitigen Carsharing-Angebot von Großstädten wie Karlsruhe (4,34 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner*innen) und Freiburg (2,79 pro 1.000 Einwohner*innen) orientieren (vgl.

Abbildung 131).

Angebote für Vereine: Vereine und Betriebe stellen eine mögliche Nutzergruppen dar, die für Carsharing-Angebote gewonnen werden sollten (vgl. Maßnahme VMM.7). Diese Nutzergruppen sind auch Multiplikator*innen für die private Nutzung. Daher sollten explizit diese Gruppen angesprochen werden. Zudem gilt es, Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, die z. B. Vereinsbusse oder Firmen-Pkw ersetzen können. Auch gilt es, möglichst unkompliziert mehrere Zugangskarten für unterschiedliche Fahrer*innen zur Verfügung zu stellen. Die Stadt Offenburg initiiert diese Maßnahme und informiert die Vereine und Betriebe über das Angebot.

Nutzung durch Verwaltung: Die Verwaltung soll eine Vorbildfunktion übernehmen, indem möglichst viele der notwendigen Fahrten mit Carsharing-Fahrzeugen zurückgelegt werden, sofern sie nicht mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden können. Derzeit nutzen bereits mehrere Fachbereiche das Carsharing-Angebot in Offenburg. Dies sollte auf die gesamte Stadtverwaltung erweitert werden, so dass der Fuhrpark der Stadt Offenburg reduziert werden kann. In der Stadt Mannheim war die Carsharing-Nutzung der Verwaltung so erfolgreich, dass nach der einjährigen Testphase weitere stadtnahe Institutionen und Gemeindefraktionen für die Carsharing-Nutzung gewonnen werden konnten (vgl. Bundesverband Carsharing 2010).

Abbildung 130: Beispiele für Carsharing-E-Fahrzeuge in Offenburg



Quelle: Planersocietät

E-Fahrzeugflotte: Um die CO₂-Emissionen des Carsharing-Angebots in Offenburg zu reduzieren, sollte auch der E-Fahrzeuganteil der Flotte bis 2035 sukzessive erhöht werden. Gerade das stationsgebundene System bietet Vorteile durch die festen Abstellplätze, die durch Ladepunkte ergänzt werden können. Bei Erhöhung des E-Fahrzeuganteils ist auf den Fahrzeugtyp sowie auf die Wegelänge der unterschiedlichen Fahrzeugtypen zu achten. Hierfür benötigt es entsprechende Ladeinfrastruktur, die auf die Verfügbarkeit des entsprechenden Spannungsnetzes sowie auf entsprechende Flächen für Ladeinfrastruktur (ggf. zusätzlicher Trafostationen) angewiesen ist.

Freefloating-Fahrzeuge: Mit wachsender Fahrzeugflotte kann diese in Offenburg um Freefloating-Fahrzeuge ergänzt werden bzw. sollte dies geprüft werden. Hierbei geht es nicht um neue Anbieter, sondern um eine spezifische Ergänzung. Offenburg kann von den Erfahrungen profitieren, die die Stadt Karlsruhe aktuell sammelt. Dort werden derzeit stationsungebundene „Stadtflitzer“ eingesetzt, die ohne vorherige Buchung im Karlsruher Stadtgebiet geliehen und deutschlandweit bis zu sieben Tage genutzt werden können, bis sie wieder in Karlsruhe abgestellt werden müssen. Durch dieses Angebot können die Nutzer*innen sehr flexibel und individuell ihre Mobilitätsentscheidungen treffen, ohne

einen eigenen Pkw zu benötigen und darüber hinaus One-Way-Fahrten bestreiten.

Evaluation der Nutzung: Der Ausbau des Carsharing-Angebots sollte keinesfalls ziellos erfolgen, sondern sich stets an der aktuellen Nachfrage orientieren. Dies erfordert eine dauerhafte Evaluation der verfügbaren Daten. Somit kann stetig geprüft werden, ob

die gesetzten Ziele erreicht und bei Bedarf nachgesteuert werden.

Zeitliche Umsetzung:

Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:

THG-Einschätzung:



Neue Mobilitäts- und Antriebsformen

Grobkostenschätzung: Projekte mit Strahlkraft:



Problemstellung/Anlass

Offenburg ist als Fahrradfreundliche Kommune besonders attraktiv zum Radfahren. Um das Pendeln mit dem Umweltverbund möglichst attraktiv zu gestalten, kann das Bikesharing neben einem attraktiven Busnetz eine Alternative für die erste bzw. letzte Meile darstellen. Bislang können Leih-Fahrräder in Offenburg durch einen kommunalen Verleih im City-Parkhaus und an 20 Mobilitätsstationen geliehen und wieder abgestellt werden. Die Stadt Offenburg liegt mit einer Quote von 1,5 Leihfahrrädern pro 1.000 Bürger*innen bereits vor Städten wie Karlsruhe und Tübingen (vgl. Radstrategie BW). Durch den geplanten Ausbau der Mobilitätsstationen in Offenburg bzw. im Ortsaukreis wird das Angebot noch attraktiver, so dass die Nutzendenzahlen weiter gesteigert und insbesondere pendelnde Personen zum Umstieg auf den Umweltverbund motiviert werden können. Eine weitere Verbesserung des Bikesharing-Angebots hatte sich bereits der Masterplan-Beirat in seiner ersten Sitzung gewünscht.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Ausweitung der Nextbike-Stationen: Neben den bereits bestehenden Nextbike-Stationen und Mobilstationen im Stadtgebiet gilt es, durch weitere Stationen eine höhere Flexibilität in der Nutzung anzubieten. Standorte für kleinere Nextbike-Stationen mit ca. 5 bis 10 Fahrrädern sind bis 2035 in den Ortsmitten der Ortschaften und an Haltestellen in Wohngebieten zu schaffen. Hierfür müssen geeignete Flächen zur Verfügung gestellt werden, diese sollten Fußgänger*innen und auf den Bus wartende Personen nicht behindern. Daher ist ggf. die Umnutzung von bestehenden Parkplätzen zu prüfen (vgl. Maßnahme RV.3).

Neben einem Ausbau der Mobilitätstationen benötigt es zu einer Steigerung der Nutzung ein differenziertes Angebot an Fahrrädern. Eine Ergänzung durch Pedelecs z. B. an Mobilitätsstationen an Haltestellen/Bahnhaltdepunkten oder in Gewerbegebiete ist für berufstätige Personen attraktiv, die intermodal pendeln. In Wohngebieten können z. B. Lastenräder das Angebot an Mobilitätsstationen erweitern, um die Nutzung des Pkw z. B. für Einkäufe zu reduzieren. Eine entsprechende EU-weite Ausschreibung

erfolgte im Dezember 2022 im Rahmen des Mobilitätsnetzwerks Ortenau

Differenziertes Angebot an Fahrrädern:

Die Stadt Offenburg ist Mitglied im Tink-Netzwerk und bietet im öffentlichen Mietradsystem drei Lastenräder an. Ein städtisches E-Lastenrad kann für 12 € am Tag geliehen werden, dieses Angebot gilt es weiter auszubauen und z. B. durch einen flexibleren stündlichen Tarif zu erweitern. In Wohnquartieren kann ein Angebot an Leih-Lastenrädern die Nutzung attraktiver gestalten und möglichst den Pkw-Besitz in Offenburg reduzieren. Daher ist bis 2035 an allen Mobilitätsstationen ein Lastenrad zu anzubieten. Der Anbieter VRNnextbike stellt z. B. in Mannheim elektrische Lastenräder zur Verfügung (vgl. cargobike.jetzt 2020). Auch bieten sich in diesen Bereichen Kooperationen mit der Wohnungswirtschaft an. Leih-Lastenräder auf Stadtteilebene gibt es beispielsweise in Baden-Baden und Malsch, hier können die Lastenräder für einen Jahresbeitrag von 24 Euro ohne weitere Leihgebühr maximal 3 Tage hintereinander ausgeliehen werden (vgl. <https://lastenkarle.de/>). Die Stadt Wien bietet die Nutzung von „Grätzlräder“ kostenlos an. Hier können für eine Kautions von 50 € 24 Stunden oder ein Wochenende lang Lastenfahrräder ausgeliehen werden (vgl. Mobilitätsagentur Wien GmbH 2022). Auch in Baden-Württemberg gibt es durch die Initiative LastenradVerleih der Radkultur Baden-Württemberg die Bestrebung, Vereinen, Unternehmen und Bürger*innen kostenlos Lastenräder zum Leihen zur Verfügung zu stellen. Dieser Initiative haben sich bereits einige Kommunen wie Esslingen, Bad-Säckingen und Bühl angeschlossen (vgl. www.radkultur-bw.de/die-initiative/lastenradverleih). In Offenburg wird daher ein ähnlicher Service angestrebt, um die Nutzung von Lastenrädern zu fördern. Die

Buchung von Lastenrädern sollte dabei möglichst niederschwellig (z. B. über die Mobilitätsapp und einem Online-Portal) erfolgen.

Abbildung 4: Lastenleihrad der Stadt Offenburg



Quelle: Planersocietät

Buchung: In Offenburg besteht derzeit die Möglichkeit, Fahrräder über den kommunalen Fahrradverleih im City-Parkhaus zu mieten. Hier stehen u. a. sieben Fahrräder, ein Tandem und eine Rikscha kostenlos zur Verfügung. Um diese Möglichkeit prägnanter zu gestalten, sollte der Verleih nicht in einem Parkhaus, sondern möglichst repräsentativ, oberirdisch und bestenfalls in Bahnhofsnähe erfolgen, so dass diese Option für möglichst viele potenziellen Nutzer*innen leicht erkennbar ist. Zudem sollte die Buchung möglichst niederschwellig z. B. über die Mobilitätsapp (vgl. Maßnahme VMM.5) erfolgen können.

Tarifoptionen: Der Anbieter Nextbike unterscheidet derzeit zwischen einem Standardtarif für Fahrräder und E-Bikes, der in 30 Minuten-Schritten abgerechnet wird, und einen Vortariff, der die Optionen „monatlich“, „jährlich“ oder „jährlich mit einfach mobil-Karte“ beinhaltet. Bis 2035 sollten diese Tarife alle Leifahrer inkludieren. Zur Steigerung der Nutzung sollen in Offenburg ermäßigte Tarife (z. B. 30 Freiminuten) für Studierende und Auszubildende angeboten werden, um das Pendeln mit dem ÖPNV attraktiver zu gestalten.

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Neue Mobilitäts- und Antriebsformen

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/ Anlass

Die E-Mobilität leistet einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor. So hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg das Ziel, dass bis 2030 ein Drittel aller Pkw in Baden-Württemberg klimaneutral angetrieben werden. Die Stadt Offenburg verfügt derzeit über 33 Ladepunkte (vgl. Zwischenbericht). Um eine höhere Elektrifizierung der Fahrzeugflotte zu erreichen, ist eine Steigerung des Angebots von Lademöglichkeiten im (halb-)öffentlichen Raum wie auch im privaten Raum notwendig.

Für den Bereich der E-Mobilität hat die Stadtverwaltung gemeinsam mit den Städten Kehl und Lahr ein aufeinander abgestimmtes E-Mobilitätskonzept erarbeitet, das sukzessive abgearbeitet werden soll.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Anzahl der Ladepunkte: Zur Einhaltung der Klimaziele sollte der Anteil der Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb möglichst hoch sein. Um jedoch Flächen freizuhalten, z. B. für zu Fuß Gehende (vgl. Maßnahme

F.4), sollte die Zahl der Ladestationen im öffentlichen Raum möglichst gering sein. Beim Ausbau der E-Ladeinfrastruktur ist deshalb auf stetig mittlere bis hohe Auslastung zu achten, so dass der Anreiz zum Schaffen privater Ladeinfrastruktur nicht verloren geht. Derzeit wird davon ausgegangen, dass bis zum Jahr 2025 etwa 63-81 % und bis zum Jahr 2030 dann 76-88 % aller Ladevorgänge im öffentlichen Raum stattfinden (vgl. Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, 2020). Jedoch sind auch weitere Variablen wie Entwicklungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der E-Ladeinfrastruktur oder des Verbrauchs von E-Fahrzeugen zu berücksichtigen. Entsprechend sind die Zielwerte regelmäßig den aktuellen Entwicklungen anzupassen. Grundvoraussetzung für eine strategische Gestaltung der E-Ladeinfrastruktur in Offenburg ist die Abschätzung des minimalen Ladeinfrastrukturbedarfs im (halb-)öffentlichen Raum. Im Elektromobilitätskonzept (EMK) der Städte Lahr, Kehl und Offenburg von 2019 wurde eine Abschätzung vorgenommen, die den minimalen Bedarf bis zum Jahr 2035 mit 122 zusätzliche Ladepunkten

in Offenburg beziffert.⁶² Der angenommene Wert der Elektrifizierungsquote ist im Elektromobilitätskonzept mit 22% niedriger, als der vom Verkehrsministerium pauschal vorgegebene Wert für Klimamobilitätspläne, welcher für das Jahr 2035 von einer Elektrifizierungsquote von 27% ausgeht. Für das Klimaschutzszenario wird für Offenburg von einer noch höheren Elektrifizierungsquote (34%) ausgegangen. Dementsprechend ist das Elektromobilitätskonzept und der minimale Bedarf an Ladepunkten fortzuschreiben.

Standorte von Ladepunkten: Im Rahmen des städtischen EMK wurde bereits eine Makroanalyse zu möglichen Standorten für die Ladeinfrastruktur in Offenburg

durchgeführt. Die Makroanalyse wurde durch Vor-Ort-Begehungen sowie eine Netzanschlussprüfung für identifizierte Standorte ergänzt. In einer Abstimmung mit den Ortschaftsräten und Stadtteilkonferenzen ist aus dieser Analyse ein Standortkonzept für die Versorgung der Stadt- und Ortsteile entstanden, das 15 Ladesäulen in der ersten Ausbaustufe vorsieht. Weitere 6 optionale Standorte für eine zweite Ausbaustufe wurden in diesen Gremien bereits diskutiert (vgl. Beschlussvorlage 141/21). Aufgabe der Verwaltung ist es, die 15 Standorte zeitnah zu realisieren. Im Rahmen dessen empfiehlt es sich, einen Konzessionsvertrag mit einem Energieversorger abzuschließen.

Tabelle 17 Abschätzung des minimalen Ladeinfrastrukturbedarfs

Berechnungsschritt LIS-Bedarfsermittlung	Einheit	Offenburg		
		Ausbaustufe		
		1	2	3
Elektrifizierungsquote, deren Strombedarfe mit der jeweiligen Ausbaustufe versorgt werden soll*	%	5%	10%	22%
Zeitraum, in der die Elektrifizierungsquote erreicht wird	Jahre	2021-2023	2027-2029	2033-2035
Zeitpunkt des LIS-Aufbaus	Jahr	2020	2027	2035
Einwohner	Anzahl	59.517	59.775	59.590
--> Pkw (Motorisierungsgrade: OG: 57%, KEL 55%, LR: 53%)	Anzahl	33.925	34.072	33.966
--> E-Fahrzeuge (grob gerundet)	Anzahl	1.700	3.410	7.470
Mittlere Pkw-Tagesfahrleistung	km/Tag	35		
Mittlerer Verbrauch E-Fzg (inkl. Ladeverlusten)	kWh/100 km	25		
--> Täglicher Strombedarf für E-Fahrzeuge	kWh/Tag	14.875	29.838	65.363
Anteil Ladevorgänge (halb-)öffentliche LIS	%	20%		
--> Täglicher Strombedarf (halb-)öffentliche LIS	kWh/Tag	2.975	5.968	13.073
Standardladeleistung (halb-)öffentliche LIS (AC)	kW	22		
--> Täglicher Ladezeitbedarf (halb-)öffentliche LIS	h/Tag	135	271	594
Mittlere zeitliche Nutzung je (halb-)öffentlichem Ladepunkt**	h/Tag	4		
--> Benötigte (halb-)öffentliche AC-Ladepunkte	Anzahl	34	68	149
--> Benötigte (halb-)öffentliche AC-Ladesäulen	Anzahl	17	34	75
Bestandsladepunkte >= 22 kW und 24/7] Stand 29.03.2021	Anzahl	27		
Fehlende (halb-)öffentliche AC-Ladepunkte	Anzahl	7	41	122

* Moderate Übererfüllung empfohlen aufgrund Signalwirkung in der Öffentlichkeit

** Erfahrungswert; Achtung: Standzeit ≠ Ladezeit

Quelle: ISME 2021

⁶² Die Abschätzung des minimalen Ladeinfrastrukturbedarfs gemäß Elektromobilitätskonzept basiert auf gleichbleibenden Rahmenbedingungen hinsichtlich des Motorisierungsgrades oder des Anteils von Ladevorgängen im privaten Raum.

Tabelle 18: Übersicht der 15 Standorte für Ladesäulen der 1. Ausbaustufe

Standorte der 1. Ausbaustufe	
1	Ebertplatz (Oststadt)
2	Hindenburgstraße/ Moltkestraße
3	Talweg/ Im Riedle (Zell-Weierbach)
4	Weinstraße Abtsberghalle (Zell-Weierbach)
5	Weingartenstraße/ Friedhof
6	Elgersweier Festhalle
7	Platanenallee/Gifzsee
8	Geroldsecker Straße (Zunsweier)
9	Krokusweg/ Mohnweg (Hildboltsweier)
10	Rabenplatz (Albersbösch)
11	Altenburger Allee (Kreuzschlag)
12	Alemannenstraße/ Festhalle (Windschlag)
13	Festhallenstraße (Bohlsbach)
14	Kreisstraße (Weier)
15	MehrLin-Platz (Nordweststadt) alternativ Bahnhof Offenburg

Optionale Standorte der 2. Ausbaustufe	
•	Kopernikusplatz
•	Talackerweg
•	Reblandhalle
•	Ortsverwaltung Griesheim
•	Festhalle Rammersweier
•	Römerstraße Waltersweier

Quelle: Stadt Offenburg (Anlage 3 Beschlussvorlage 141/21)

Sobald nach der Inbetriebnahme dieser Standorte belastbare Auswertungen durch die Energieversorger vorliegen, können die Standorte der zweiten Ausbaustufe umgesetzt bzw. ggf. weitere Standorte geprüft werden. Zur Identifikation weiterer potenzieller Standorte für die nächsten Ausbauschritte bietet sich das StandortTOOL⁶³ der Nationalen Leitstelle Elektromobilität an. Das Tool berücksichtigt siedungsstrukturelle und sozioökonomische Faktoren sowie das Verkehrsgeschehen, um Ladebedarfe zu prognostizieren. Auch die voraussichtliche Verfügbarkeit im Mittelspannungsnetz kann für die Rasterzellen ausgegeben werden. Bei Ladesäulen im öffentlichen Raum,

gilt es zu beachten, dass Gehwege möglichst freigehalten werden, daher sollte die Lademöglichkeit an Laternen oder auf „Stuttgarter Rechtecken“ (Aktionsprogramm der Landeshauptstadt) geprüft sowie der Ladeinfrastrukturausbau in Parkierungsanlagen ausgebaut werden.

Abbildung 132: Beispiel für Ladesäule an Laterne und Beispiel für „Stuttgarter Rechteck“



Quelle: Planersocietät, Dortmund, Stuttgart

Förderung privater Ladeinfrastruktur: Die Stadt Offenburg unterstützt die Förderung zusätzlicher privater Ladeinfrastruktur, indem sie durch einen Konzessionsvertrag einen Energieversorger auswählt, der besonders attraktive Angebote für private Ladeinfrastruktur schafft. In Baden-Württemberg können aktuell Zuschüsse über die KfW und das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (BW-E-Solar-Gutschein) beantragt werden. Städte wie die Stadt

⁶³ Weitere Informationen unter: <https://www.standorttool.de/strom/>

Heidelberg fördern zusätzlich den Bau von halböffentlicher und privater E-Ladeinfrastruktur. Hinsichtlich der Komplexität und Anzahl der Förderprogramme sollte ein entsprechendes Beratungsangebot sowie eine kommunale Förderung durch die Stadtverwaltung geschaffen werden. Zudem sollten Fördermöglichkeiten umfassend beworben werden.

Die Stadt Offenburg setzt sich dafür ein, dass an Firmenstandorten (z. B. in Gewerbegebieten) Ladeinfrastruktur geschaffen wird, so dass die Mitarbeiter*innen, die weiterhin ein Pkw nutzen, auf Elektromobilität umsteigen können (vgl. Maßnahme

VMM.7). Auch setzt sich die Stadt Offenburg für Schnellademöglichkeiten an Supermärkten ein, um auch Personen, die keine private Lademöglichkeit haben, den Umstieg auf Elektromobilität zu erleichtern.

Flächen für Trafostationen: Hinsichtlich der Steigerung der Ladeinfrastruktur in Offenburg benötigt es eine hohe Zahl an zusätzlichen Trafostationen, insbesondere in Bereichen mit viel privater Ladeinfrastruktur (z. B. Ortschaften). Hierfür werden weitere Flächen benötigt, die die Stadt Offenburg zur Verfügung stellen sollte.

Zeitliche Umsetzung:

Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:

THG-Einschätzung:



Neue Mobilitäts- und Antriebsformen

Grobkostenschätzung:

Projekte mit Strahlkraft:

Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Viele Wege in Offenburg können mit einem Elektrorad schneller oder in etwa gleicher Reisezeit wie mit einem Pkw zurückgelegt werden. Dennoch nutzen ca. 70 % der Offenburger*innen bereits ab einer Wegelänge von 3 km überwiegend ein Auto. Neben einer sicheren, komfortablen Infrastruktur kann die Stadt Offenburg speziell die Nutzung von E-Bikes unterstützen, damit noch mehr Offenburger*innen auf das Fahrrad umsteigen.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

(Halb-)öffentliche Ladeinfrastruktur: Um die Nutzung von Pedelecs attraktiver zu gestalten, ist der Ausbau von Lademöglichkeiten insbesondere an den Sharing-Stationen möglich (vgl. Maßnahme NMA.2). Die Standorte für die Ladeinfrastruktur müssen hierbei bedarfsorientiert ausgewählt werden. So ist bspw. in Wohngebieten von einem geringen Ladebedarf im öffentlichen Raum auszugehen, während an (halb-)öffentlichen Orten mit längeren Aufenthaltszeiten, wie z. B. bei öffentlichen Arbeitgeber*innen oder an Haltestellen, Bedarf

besteht. Die Charakteristik dieser Anwendungsorte erfordert zudem eine geeignete Sicherungsmöglichkeit während des Ladevorgangs.

Abbildung 133: Beispiel für die Lademöglichkeit an Haltestellen



Quelle: Stadt Offenburg

Förderung von Privatpersonen: Aufgabe der Verwaltung ist es, Privatpersonen eine barrierearme Form der Beratung bzw. Information hinsichtlich möglicher Fördermöglichkeiten anzubieten. Auch eine Hilfe bei der Antragstellung ist denkbar. Auf Bundes- und Landesebene ist derzeit lediglich eine indirekte Förderung von Pedelecs als Job- bzw. Dienstrad möglich, die wiederum vom Arbeitgeber abhängig ist. Verschiedene Städte, wie z. B. Mannheim, Tübingen,

Heidelberg und Karlsruhe, bieten auf eigene Initiative verschiedene Zuschüsse für Privatpersonen an. Während Mannheim und Tübingen Lastenfahrräder mit gedeckelten 25 % bezuschussen, fördert die Stadt Heidelberg Pedelecs mit einem Zuschuss von 400 €, wenn innerhalb von 6 Monaten ein Auto abgemeldet wird (vgl. Stadt Heidelberg 2022). Die Stadt Karlsruhe unterstützt explizit Familien bzw. Alleinerziehende mit Kindern mit einem Zuschuss von 1.200 € je E-Lastenrad. Ist im Haushalt kein Auto gemeldet oder wird in den darauffolgenden Jahren ein Auto im Haushalt angeschafft, erfolgt ein weiterer Zuschuss (vgl. Stadt Karlsruhe, 2019). Zur Planbarkeit der dadurch resultierenden Kosten sollte vom Gemeinderat ein zweckgebundener und ggf. befristeter Etat bereitgestellt werden. Weitere Fördermöglichkeiten für

bestimmte Privatpersonen sind z. B. Mobilitätshilfen durch das Arbeitsamt oder Zuschüsse durch Krankenkassen.

Förderung von Unternehmen: Analog zum Angebot für Privatpersonen bietet sich dies auch für Unternehmen und ggf. für Vereine an. Derzeit bestehen sowohl vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) sowie vom Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg Förderangebote für E-Lastenräder in Höhe von je 25 % bis zu 2.500 €. Für Abstellanlagen sowie Dienstpedelecs sollte ein Zuschuss seitens der Stadt erfolgen, sofern die Abstellanlagen baurechtlich nicht gefordert werden bzw. Dienst-Pkw angeschafft oder Lademöglichkeiten mit Öko-Strom betrieben werden (vgl. Stadt Heidelberg 2022).

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Neue Mobilitäts- und Antriebsformen

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

P+R-Anlagen (Park and Ride) haben das Ziel, intermodale Wegeketten zwischen Pkw und ÖPNV zu erleichtern. Je länger die mit dem ÖPNV zurückgelegte Strecke ist, desto größer sind die CO₂-Einsparungen. Dementsprechend befinden sich P+R-Anlagen üblicherweise am Rand oder außerhalb der Stadt. P+M-Anlagen (Parken und Mitfahren) werden an Autobahnen und Bundesstraße ausgewiesen, um Kfz-Fahrten zu bündeln, was es ermöglicht, insbesondere Pendelverkehre umweltverträglicher abzuwickeln.

Auf Offenburger Gemarkung bestehen bisher zwei P+R-Anlagen im Zentrum der Stadt am Bahnhof, weshalb die Parkplätze ausschließlich für auspendelnde Personen von Relevanz sind, sowie eine P+M-Anlage am „Offenburger Ei“. Im regionalen Kontext sind zudem die P+M-Anlagen entlang der B28 in Willstätt und Appenweier sowie entlang der A5 von Relevanz.

Im Elektromobilitätskonzept (EMK) der Städte Kehl, Lahr und Offenburg wurde das Thema Park+Ride (P+R) und

Parken+Mitfahren (P+M) bereits thematisiert. Der Schwerpunkt lag auf der Identifikation von Standorten für P+R-Anlagen.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Überprüfung der Auslastung: Bei den bestehenden P+R-Anlagen am Offenburger Bahnhof sollten im Rahmen einer Parkraumuntersuchung die Auslastung der bestehenden P+R-Parkplätze sowie deren potenzielle Erweiterung geprüft werden.

Erweiterung bestehender P+R: Das Parkraumangebot westlich des Bahnhofes ist auf Parkmöglichkeiten für Bewohner*innen, Langzeitparkende und Kurzzeitparkende beschränkt. Die Parkstände östlich des Bahnhofes (Bewohnerparkzone XV) sind überwiegend Parkplätze mit Doppelnutzung, die von Beschäftigten der Oststadt und Bewohner*innen genutzt werden können. Aufgrund der innerstädtischen Lage der bestehenden P+R-Parkplätze sind grundsätzlich Verdrängungseffekte in anliegende Straßenabschnitte denkbar, mögliche daraus resultierende Konflikte sollten daher geprüft werden.

Zusätzliche P+R: Im Rahmen des städtischen EMK wurden bereits potenzielle Flächen für die Nutzung zusätzlicher P+R-Anlagen (vgl. Tabelle 19) identifiziert, auf Basis der Kriterien: Nähe zu einer ÖPNV-Linie, bereits vorhandene Haltestelle, Nähe zur Gemarkungsgrenze, bereits vorhandener Parkplatz, Nähe zu einem Zubringer und Nähe zu einem Wohngebiet. Dabei erfüllt nicht jeder dieser Standorte jedes Auswahlkriterium (vgl. EMK 2022:80).

Tabelle 19: Potenzielle Flächen für P+R aus EMK

Potenzialflächen P+R	
1	Hanauerlandstraße
2	Rastplatz Waldmatten Ost
3	Nördlich von Griesheim
4	Appenweier I
5	Durbach Waldparkplatz
6	Gengenbach
7	Gewerbegebiet Elgersweier

Quelle: EMK

Die potenziellen Flächen sind hinsichtlich der Nutzer*innenpotenziale und Reisezeiten zu qualifizieren, dies kann entsprechend dem Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R/B+R-Anlagen erfolgen (vgl. Hessen Mobil 2001). Parameter für die Betrachtung der MIV-, ÖPNV- und P+R-

Nutzung sind: Reisezeit, Kosten, Bedienungshäufigkeit, Anzahl der Umstiege und Parkplatzwahrscheinlichkeit. Auf Basis der Parameter kann dann die potenzielle Verkehrsmittelnutzung berechnet werden. Zu beachten ist, dass die Potenziale im P+R von diversen Maßnahmenfeldern des Masterplan Verkehr OG 2035 beeinflusst werden. Dementsprechend sollten Maßnahmenumsetzungen wie Taktverdichtungen oder Beschleunigungen im Stadtbusverkehr, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung oder die Umsetzung autoarmer bzw. -freier Bereiche stets bei der Potenzialberechnung berücksichtigt werden. Ist das Potenzial an Nutzer*innen eines Standortvorschlags gering, ist abzuwägen, ob der Standort verworfen wird. Liegt der Bedarf über den möglichen Kapazitäten, gilt es, weitere Standorte zu identifizieren und qualifizieren.

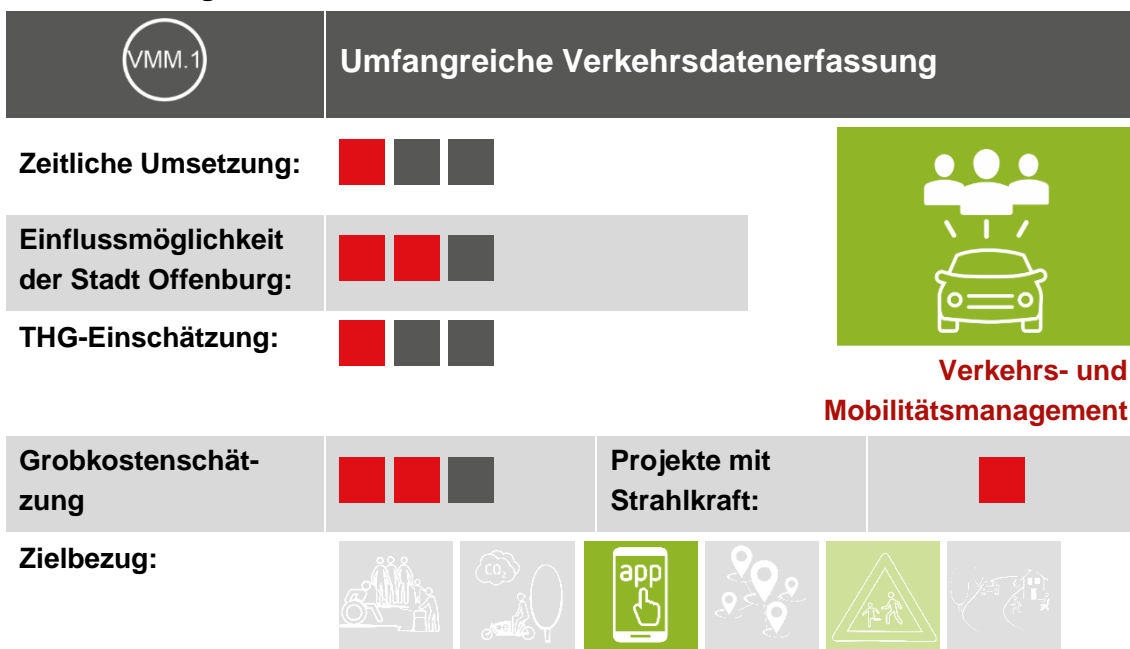
Überprüfung der Auslastung und Erweiterung P+M: Um Potenziale im P+M optimal zu nutzen, ist die Parkraumauslastung der bestehenden Anlagen zu erheben. Bei hoher Auslastung sollte geprüft werden, ob ein Ausbau der bestehenden Anlagen möglich ist. Ist dies nicht oder nur unzureichend möglich, sollten Potenzialräume für weitere P+M-Anlagen ermittelt werden.

4.1.8 Handlungsfeld Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Die gebaute Infrastruktur erreicht teilweise die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Zu erkennen ist dies u. a. an den nachmittäglichen Staus in Offenburg z. B. auf den Rampen der B3/B33 und im Bereich Grabenallee und Moltkestraße. Zusätzlich steigen mit den wachsenden Verkehrsmengen der Ressourcenverbrauch und die Belastungen in Siedlungsbereichen mit z. B. Lärm- und Luftschadstoffen; auch nimmt die ungleiche Flächenverteilung im öffentlichen Raum weiter zu. Um die Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen, benötigt es ein intelligentes Verkehrsmanagement. Zusätzlich dient Mobilitätsmanagement – im Gegensatz zu aufwendigen Infrastruktur-Lösungen – dazu, die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen und dadurch einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu leisten. Mobilitätsmanagement setzt vor der Entstehung des Verkehrs an, also

bevor aus einem Mobilitätsbedürfnis die Entscheidung für einen Weg und für ein Verkehrsmittel wird. Das Mobilitätsmanagement wirkt auf verschiedenen organisatorischen Ebenen. Hierfür haben sich die drei Themenfelder etabliert: das kommunale Mobilitätsmanagement, das betriebliche Mobilitätsmanagement und das schulische Mobilitätsmanagement.

Im Bereich Verkehrsmanagement bestehen in Offenburg bereits einzelne Ansätze, wie das dynamische Parkleitsystem und die verkehrsabhängig geschalteten Lichtsignalanlagen. Weitreichende Ansätze sind bereits beim Mobilitätsmanagement initiiert worden. So ist die Stadt Mitglied des bundesweit ersten Mobilitätsnetzwerks, bei dem auf einen interkommunalen Austausch gesetzt wird. Grundsätzlich kommt der Stadt Offenburg beim Mobilitätsmanagement vor allem eine initiiierende, koordinierende und beratende Aufgabe zu.



Problemstellung/Anlass

Der Verkehr in Offenburg hat in den vergangenen Jahren weiter zugenommen. Durch Smart Mobility soll in Offenburg zukünftig die Reisezeit insbesondere für den Umweltverbund verkürzt, Verkehrsmittel sollen intelligent und effizient aufeinander abgestimmt werden, um den Verkehrsfluss in Offenburg zu verbessern. Für die Vernetzung der Verkehrsträger und um ein genaues Bild der Verkehrs- und Betriebslage der Stadt zu erhalten, z. B. um etwaige Leistungsempässe der Infrastruktur zu erkennen, ist die flächendeckende Erfassung von Daten Grundvoraussetzung.

In Offenburg sind derzeit 7 von 27 Lichtsignalanlagen (LSA=Ampel) im Verkehrsrechner implementiert. Perspektivisch sollte ein Verkehrsrechner weiterentwickelt und Echtzeitinformationen wie die Auslastung von Parkplätzen, die Verfügbarkeit von E-Ladepunkten oder der Rückstau an Lichtsignalanlagen sollten anonymisiert erfasst werden, um den Grundstein für Analysen und effiziente Verkehrssteuerung zu legen.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Verkehrserfassungssysteme: Durch das zusätzliche Anbringen von Verkehrserfassungssystemen (bspw. Sensoren, Detektionstechnik an Lichtsignalanlagen, Kameras und Floating-Car-Daten etc.) in Offenburg können wichtige Verkehrsdaten, wie die Verkehrsmenge oder die gefahrene Geschwindigkeit erfasst werden. Daher sollten z. B. weitere Lichtsignalanlagen mit Detektoren ausgestattet und diese mit dem Verkehrsrechner verknüpft werden (vgl. Maßnahme VMM.2). Um Echtzeit-Daten für den Radverkehr zu erhalten, z. B. um die Wartezeiten bedarfsangepasst zu steuern,

sollten Radzählstellen (z. B. durch Induktionsschleifen, Infrarot-Kameras) im Hauptnetz zum Einsatz kommen (vgl. Maßnahme R.3). Der Parksuchverkehr wird bereits jetzt im Rahmen des Parkleitsystems gelenkt. Das Einbinden weiterer Parkmöglichkeiten (z. B. größere Parkplätze, Parkstände in Hauptverkehrsstraßen) mittels Sensorik oder Kamerasystemen kann diesbezügliche Lenkungseffekte stärken. Neben dem kosten- und arbeitsintensiven Anbringen von Bodensensoren an Stellplätzen im öffentlichen Raum wurden inzwischen optische Sensoren entwickelt, mit denen bis zu 50 Stellplätze abgedeckt werden können.⁶⁴ Auch Sonderparkflächen (bspw. Behindertenstellplätze, Bewirtschaftungs-, Lade- und Halteverbotszonen) können so erfasst werden (vgl. Maßnahme RV.6).

Daten aus externen Schnittstellen: Durch Daten aus externen Schnittstellen (bspw. zum ÖPNV, zu Parkhäusern, E-Ladestationen, Carsharing, Leihfahrrädern) können in Offenburg weitere Echtzeit-Daten erhoben werden, die einen Überblick über den aktuellen Verkehrsstatus geben.

Open-Data-Plattform: Die erhobenen Echtzeit-Daten können mit historischen Daten (Unfallstatistik etc.) in einer Open-Data-Plattform gebündelt werden.⁶⁵ Zudem sind weitere Daten zu identifizieren, die durch die Verwaltung oder externe Schnittstellen erfasst oder ggf. modelliert werden können, z. B. CO₂-Emissionen (z. B. BICO2BW-Tool), Quell- und Zielbeziehungen (z. B. anonymisierte Mobilfunkdaten), meteorologische Daten usw. Durch diese Daten ist es bspw. möglich, Muster zu erkennen und somit perspektivisch verkehrslenkende Maßnahmen einzusetzen. Alle gespeicherten

⁶⁴ Die Sensoren können über die bestehende Straßenbeleuchtung dauerhaft mit Strom versorgt werden, wodurch der Wartungsaufwand minimiert wird.

⁶⁵ Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass durch die Verwendung einer Open-Data-Plattform häufiger wissenschaftliche Arbeiten über die Städte geschrieben werden, wodurch Vorteile für die Stadt generiert werden können (vgl. Digitalstadt Darmstadt GmbH 2022).

Daten lassen jedoch keine Rückschlüsse darauf zu, welche Person wann und wo in Offenburg war. Dem Datenschutz ist höchste Rechnung zu tragen. Durch die Erhebung und Sammlung von Echtzeit- sowie historischen Daten steht der Stadt Offenburg eine enorme Menge an Daten und Informationen zur Verfügung.

Analyse der Verkehrsdaten und Monitoring: Durch diese Analyse kann die Verkehrsinfrastruktur weiter optimiert werden, indem Schwachstellen und Potenziale im Verkehrsnetz ermittelt werden, z. B. können Lichtsignalanlagen mittels neuronaler Netze (künstlicher Intelligenz) optimiert werden.



Zeitliche Umsetzung: 


Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg: 

THG-Einschätzung: 



Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Grobkostenschätzung:  Projekte mit Strahlkraft: 

Zielbezug: 

Problemstellung/Anlass

Mithilfe einer intelligenten Verkehrsführung können Lichtsignalanlagen (Ampeln) gezielt gesteuert werden, um zentrale Straßenräume temporär zu entlasten. Dadurch kann auch die Routenwahl von Kfz beeinflusst werden. Darüber hinaus sollte die intelligente Verkehrssteuerung das Ziel haben, die Wartezeiten an LSA und damit die Reisezeiten für den Umweltverbund (v. a. Rad und ÖPNV) deutlich zu verringern (Stichwort: Grüne Welle).

In Offenburg liegen die Reisezeitvorteile derzeit häufig beim motorisierten Individualverkehr (MIV). Ziel der intelligenten Verkehrsführung und -steuerung ist es somit, den städtischen Verkehr in Offenburg effizient zu führen und ihn so zu steuern, dass der Umweltverbund zukünftig an Knotenpunkten bevorzugt wird. Für den Umweltverbund können somit Reisezeitvorteile generiert werden, welche die Mobilitätsent-

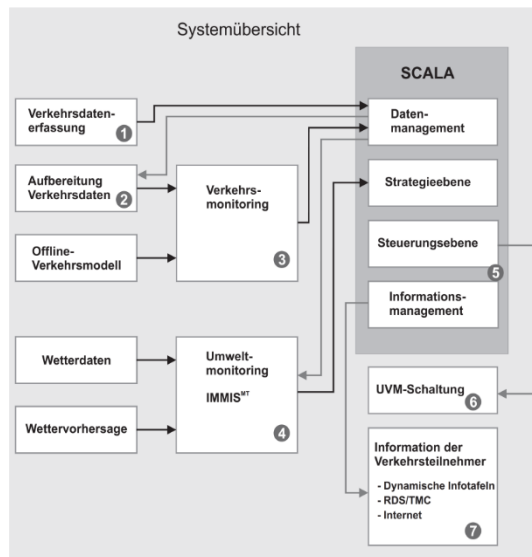
scheidung der Nutzer*innen beeinflussen können.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Umweltorientiertes Verkehrsmanagement: Auf der Grundlage des Verkehrsmodells sowie der aktuellen Verkehrsdaten u. a. aus dem Verkehrsrechner können zukünftig im Verkehrsmonitoring flächendeckende Informationen zur Verkehrslage generiert werden, die als Eingangsgrößen zur Modellierung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen dienen. Um die Umweltbelastung in Offenburg zu reduzieren, kann zukünftig – basierend auf den Ergebnissen des Umweltmonitorings und unter Berücksichtigung der Verkehrslage – situativ angepasstes, präventives Gegensteuern mit flächenbezogenen Verkehrsmanagementmaßnahmen eingesetzt werden.⁶⁶

⁶⁶ Aktuell werden in Offenburg keine Grenzwerte überschritten (Siehe Zwischenbericht-Kapitel 4.7). Bei einer Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen kann ein umweltorientiertes Verkehrsmanagement zielführend sein, um entsprechende Richtwerte einhalten zu können

Abbildung 134: Beispiele für umweltorientiertes Verkehrsmanagement



Quelle: WVI

Verkehrsrechner: Eine Optimierung des Verkehrsablaufs im innerstädtischen Verkehrsnetz ist eng mit den Steuerungsstrategien der Lichtsignalanlagen verknüpft. Daher gilt es, in Offenburg den Verkehrsrechner weiterzuentwickeln, so dass dieser Datensätze aller LSA erhält und in Echtzeit die Ströme der Verkehrsteilnehmer*innen regelt. Lichtsignalanlagen können somit bedarfsgerecht je nach Verkehrsaufkommen reagieren. Derzeit sind die LSA in Offenburg zeitabhängig gesteuert. Hierbei soll beachtet werden, dass Effizienzgewinne nicht zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs führen sollen,

sondern dem Umweltverbund zugutekommen müssen.

Lichtsignalanlagen für ÖPNV und Radverkehr:

Die Lichtsignalanlagen können in Offenburg so gesteuert werden, dass die Busse des ÖPNV außerhalb von Haltestellen möglichst wenig stoppen müssen, wodurch Verspätungen vermieden werden können. Um den ÖPNV an Knotenpunkten stärker zu priorisieren und die Qualität des ÖPNV weiter zu steigern, sollte der weitere Einsatz von „cleveren Ampeln für Busse“ ggf. mit Hilfe der Daten des Verkehrsrechners geprüft werden (vgl. VDV 2017).

Abbildung 135: Beispiel für eine clevere Ampel für Busse



Quelle: Planersocietät, Wilhelmstraße

Für den Radverkehr sollte insbesondere auf den Radschnellverbindungen und Haupt-routen eine vom Kfz-Verkehr getrennte Signalisierung in Offenburg eingesetzt werden, um den Radverkehr entsprechend seiner spezifischen Anforderungen zu steuern und zu priorisieren. Auch diese Lichtsignalanlagen sollten mit dem Verkehrsrechner verknüpft sein, um die Schaltung an den aktuellen Bedarf anzupassen. Die Signalisierung auf Radschnellwegen bietet den Vorteil, dass Radfahrer*innen z. B. durch Induktionsschleifen (z. B. in Wuppertal, Oberhausen) oder durch die Verwendung einer App schneller „Grün“ erhalten.⁶⁷ Die gesonderte Signalisierung, die mit dem Verkehrsrechner vernetzt ist, ermöglicht es auch,

⁶⁷ Ein Pilotprojekt in Baden-Württemberg zur „Grüne Welle für den Radverkehr“ via App fand in Reutlingen zwischen 2020 und 2022 statt (vgl. Stadt Reutlingen 2021).

mehrere hintereinanderliegende Knotenpunkte zu koordinieren, so dass für den Radverkehr bei einer bestimmten Geschwindigkeit eine „Grüne Welle“ entsteht (wie z. B. in Hamburg oder Oberhausen (vgl. Deutscher Fahrradpreis 2019)). Dadurch werden für Radfahrer*innen die Anzahl der Halte und die Wartezeiten an den Knotenpunkten reduziert. Zudem können Radfahrer*innen eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit erreichen, ohne durch eine „Kfz-freundliche“ Signalisierung verlangsamt zu werden. Um die positive verkehrliche Wirkung noch zu verstärken, kann den Radfahrer*innen mithilfe von Displays die zu fahrende Geschwindigkeit mitgeteilt werden. An straßenbegleitender Radinfrastruktur kann durch die Steuerung ein Phasenvorsprung gegeben werden, um vor dem Kfz-Verkehr in den Knotenpunkt einfahren zu können. Dadurch sind sie besser sichtbar und können den Konfliktbereich im Knotenpunkt früher verlassen (vgl. Maßnahme R.5). In Offenburg gibt es bereits eine separate Signalisierung des Radverkehrs (z. B. Grabenallee/Ortenberger Straße), diese sollte an weiteren Knotenpunkten insbesondere im Hauptnetz (z. B. Zeller Straße/Moltkestraße, Grabenallee/Zähringer Straße) zum Einsatz kommen. Zur besseren Erkennbarkeit können hierfür auch LSA auf der Sichthöhe der Radfahrer*innen eingesetzt werden. Eine getrennte Signalisierung unabhängig vom Fußverkehr bietet zudem den Vorteil, dass der Radverkehr aufgrund der höheren Geschwindigkeit und damit geringerer

Räumzeiten länger freigegeben werden kann (ERA, 2010: S. 52; vgl. Maßnahme F.6).

Abbildung 136: Beispiele für eine separate Signalisierung des Radverkehrs



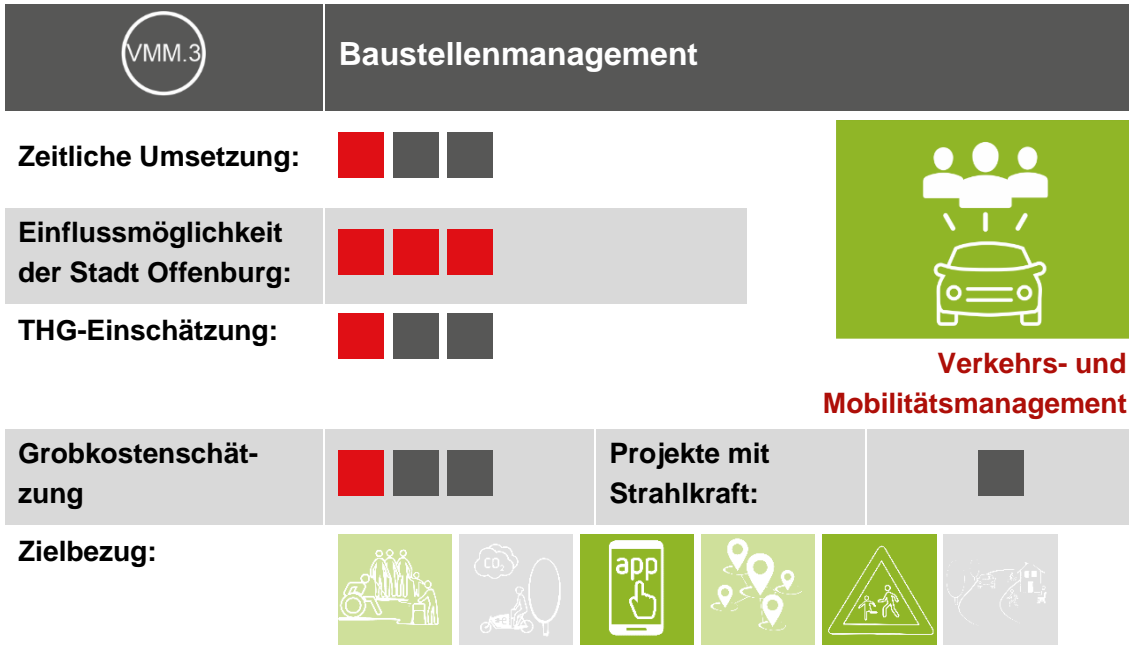
Quelle: Planersocietät, Karlsruhe

Innovative Pilotprojekte: Intelligente Verkehrsführung und Steuerung ist ein dynamisches Feld, das es zukünftig weiter zu beobachten gilt. Die Stadt Offenburg unterstützt die Erforschung weiterer innovativer Ansätze. Im Rahmen von Pilotprojekten sollten in Offenburg unterschiedliche Ansätze getestet und erfolgreiche Ansätze übernommen werden. Beispiele für innovative Ansätze, auf welche die Stadt Einfluss hat, sind u. a. die Radwelle in Oberhausen, die kurzfristige Erzeugung von Rahmenplänen in Mannheim⁶⁸, das Testfeld „Vernetztes Fahren“ in Friedrichshafen⁶⁹ oder die Selbst-Steuerung von Lichtsignalanlagen in Luzern⁷⁰.

⁶⁸ Ein Rahmenplan ist ein informelles Planungsinstrument, das der vereinfachten Darstellung von zukünftigen städtebaulichen Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten dient. Dieser ordnet sich zwischen dem Flächennutzungs- und Bebauungsplanung ein, ist nicht rechtsverbindlich und keinem standardisierten Verfahren unterworfen.

⁶⁹ In Friedrichshafen wird derzeit automatisiertes und vernetztes Fahren in der Logistik getestet. Weitere Informationen unter: <https://www.testfeld-friedrichshafen.de/testfeld-friedrichshafen-iwt-startet-arbeitskreis-vernetztes-fahren-in-friedrichshafen/>

⁷⁰ Siehe dazu: https://www.vss.ch/fileadmin/redacteur/e-paper_SuV/e-paper_SUV_05_21/#10



Problemstellung/Anlass

Um die städtische Infrastruktur in Offenburg zu erhalten und auszubauen, sind Baustellen unabdinglich. Vor Ort zeigt sich jedoch häufig, dass gerade an Bau- und Arbeitsstellen Verbesserungspotenziale in der Wegführung, der Beschilderung insbesondere für den Umweltverbund und in der Abstimmung zwischen den Vorhabenträgern bestehen. Auch bestehen noch Herausforderungen in der Umsetzung und Ausführung der Anordnungen, die von der Verwaltung getroffenen werden. Probleme bei Baustellen wurde u. a. bei den lokalen Foren 2021 von den Teilnehmer*innen geschildert. Auch beim Bürgerforum 2021 und bei der Gemeinderatsklausur 2022 wurde der Umgang mit Baustellen diskutiert und ein Baustellenmanagement vorgeschlagen.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Koordinierungsstelle: Um zukünftige Neubau-, Umbau- oder Instandhaltungsmaßnahmen besser aufeinander

abzustimmen, ist eine Koordinierungsstelle einzurichten. Diese Stelle sollte Vorgaben bzgl. der frühzeitigen Information zu Baumaßnahmen machen, zur nutzerfreundlichen Ausschilderung von Umleitungen, zu Sperrungen sowie zur Kommunikation mit den Anlieger*innen. Vorhabenträger*innen werden über die Koordinierungsstelle verbindlich aufgefordert, Meldungen künftiger Maßnahmen bis zu einem bestimmten festgelegten Zeitraum vor der Ausführung im digitalen System einzutragen. In der Stadt Karlsruhe müssen künftige Maßnahmen beispielsweise im Herbst vor dem Jahr der Ausführung angekündigt werden. Die Meldungen sind mit Blick auf die Auswirkungen auf den Verkehr durch die Koordinierungsstelle zu bewerten und mit Auflagen für die Umsetzung zu versehen. Das kann Mithilfe des Verkehrsmodells erfolgen.⁷¹ Dabei sollen sowohl gegenseitig unverträgliche Maßnahmen aus dem Baujahr gestrichen als auch Synergien ausgearbeitet werden. Der kurzfristige Antrag verkehrsrechtlicher Anordnungen sollte zudem mit entsprechend

⁷¹ Hierbei sind sowohl etwaige Verdrängungseffekte zu prognostizieren als auch Konflikte verschiedener Baustellen hinsichtlich der Umleitungsstrecken zu ermitteln.

hohen Sondergebühren belegt werden. Durch z. B. ein Mobilitätsdashboard können aktuelle Baustellenabwicklungen mit den zugehörigen Verkehrsdaten in Echtzeit abgebildet werden, um Hinweise zur Anfahrt mit Fahrzeugen bzw. für die Entscheidung zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu liefern (vgl. Maßnahme VMM.4). Die Koordinierungsstelle überprüft dabei auch die Qualität der Pläne und überwacht die Umsetzung durch einheitliche Vorgaben und intensivere Kontrollen der Baustellen. Des Weiteren sollte das Beschwerdemanagement ebenfalls bei der Koordinierungsstelle liegen, z. B. könnten Bürger*innen über den Mängelmelder oder eine Behördennummer Kritik und Fragen zur Baustellenabwicklung beantwortet bekommen.

Anwendung aktueller Stand der Technik insbesondere für Rad- und Fußverkehr:

Bei der Verkehrsführung an Baustellen werden derzeit die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie die von Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu wenig berücksichtigt. Den Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen zufolge darf insbesondere die Sicherheit der Fußgänger*innen bzw. auch von besonders schutzbedürftigen Personen (Kinder, Senior*innen, Personen mit Mobilitätseinschränkungen) im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden. Die Belange von ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen müssen somit zuerst beachtet werden, um eine sichere Basismobilität und ausreichende Gehwegbreite zu garantieren. In Offenburg werden Umleitungen für Fuß- und Radverkehr an Baustellen beschildert (vgl. Abbildung 137). Die Ausführung der Umleitungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen muss dabei weiter optimiert werden.

Abbildung 137: Beispiele für Baustellen in Offenburg



Quelle: Stadt Offenburg

Für Baustellen sind primär die RSA 2021 einschlägig. Zudem bietet der Leitfaden Baustellen der AGFK BW⁷² Hinweise zum Einsatz von Notwegen (z. B. über Parkstreifen oder die Fahrbahn), die Einrichtung von provisorischen Querungsanlagen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen) sowie Musterpläne für die Führung des Fuß- und Radverkehrs an Engstellen, die durch Baustellen entstehen können. Grundsätzlich sollte in Offenburg, wenn für ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen keine ausreichende Sicherung gewährleistet werden kann (Einhaltung von Mindestmaßen), die stärkere Einschränkungen für den Kfz-Verkehr geprüft werden (z. B. Reduzierung der Fahrbahnbreite auf ein Mindestmaß, Sperrung von Fahrspuren).

⁷² Weitere Informationen unter: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/AGFK_BW_Baustellenleitfaden.pdf

Abbildung 138: Beispiel für provisorischen Fußgängerüberweg an Baustelle



Quelle: Planersocietät, St. Leon-Rot

Abbildung 139: Beispiel für Bordsteinabsenkungen an Baustellen



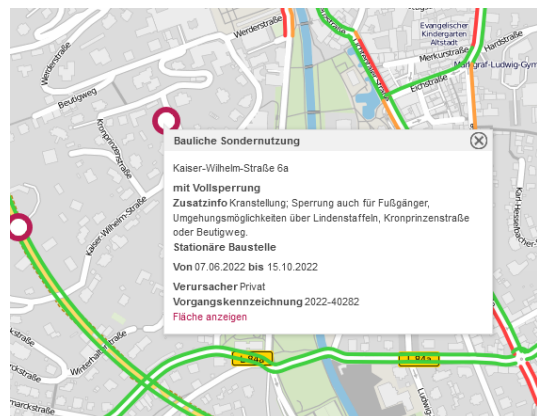
Quelle: Planersocietät, Karlsruhe

Prüfung Baustellenabwicklung Kfz-Verkehr/ÖPNV: Die Auswirkungen von Umleitungen, insbesondere durch Baustellen mit längerer Laufzeit, sind im Modell vorab zu prüfen. Ziel sollte dabei sein, den Kfz-Verkehr durch eine geeignete Schaltung an Knotenpunkten so zu führen, dass dieser nicht auf das sensiblere Nebennetz ausweicht, sondern das Hauptnetz an anderer Stelle nutzt. Hinsichtlich des ÖPNV sollen Fahrtzeitverluste minimiert und zeitweise Aufgabe von Haltestellen nach Möglichkeit vermieden werden. Ist letzteres nicht möglich, ist eine Ersatzhaltestelle mit entsprechender Wegweisung zwischen Haltestelle und Ersatzhaltestelle zu schaffen. Bei länger andauernden Bauarbeiten soll zudem

die Einrichtung einer provisorischen Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen geprüft werden.

Information und Kommunikation: Bei Baustellen an Straßen sind viele Faktoren zu berücksichtigen. So muss der zeitliche Ablauf der Baustelle im Vorfeld geklärt sein, z. B. durch eine Koordinierungsstelle. Bürger*innen müssen frühzeitig über die Folgen der Baustelle und entsprechende Umleitungen informiert sein. Das Baustellenmanagement kann im Zusammenhang mit dem Mobilitätsdashboard (vgl. Maßnahme VMM.4) elektronisch erfolgen. So können alle beteiligten Akteure den aktuellen Stand elektronisch nachvollziehen. Auch über die Printmedien sollten diesbezüglich Informationen verbreitet werden. In Straßen mit Gewerbetreibenden sind diese einzubinden und frühzeitig auf Einschränkungen hinzuweisen. Bei einer Einschränkung im ÖPNV, wie bei der Verlegung einer Haltestelle, ist dies den Nutzer*innen frühzeitig über die dynamischen Fahrgastinformationen mitzuteilen.

Abbildung 140: Beispiel für ein Mobilitätsportal mit Hinweisen zu Baustellen



Quelle: Mobilitätsportal Baden-Baden 2022



Zeitliche Umsetzung: 

Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg: 

THG-Einschätzung: 



Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Grobkostenschätzung:  Projekte mit Strahlkraft: 

Zielbezug: 

Problemstellung/Anlass

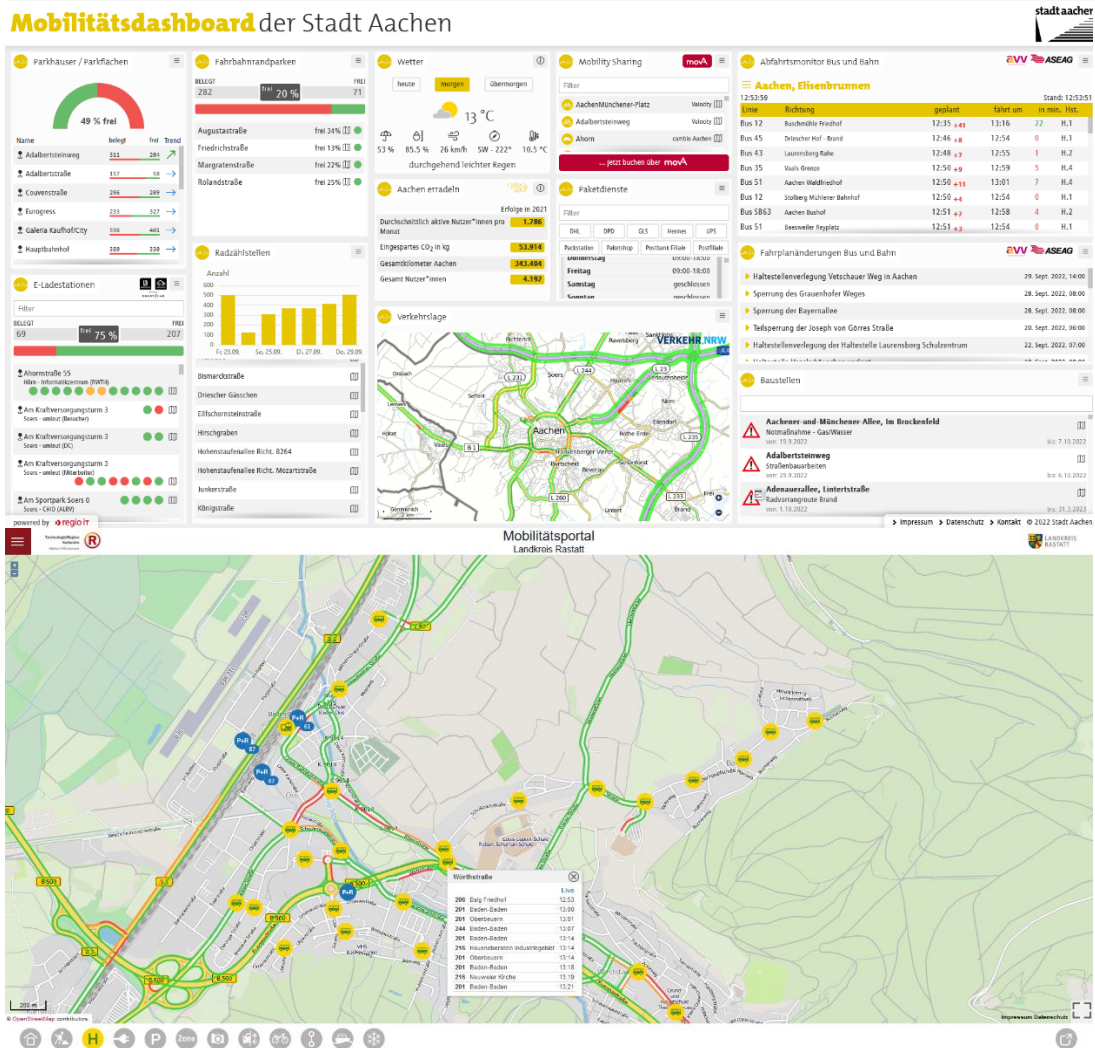
Verkehrsdaten sind eine Möglichkeit, Bürger*innen eine lebenswerte Stadt bieten zu können, die auch allen Mobilitätsansprüchen gerecht wird. Je vielseitiger die Mobilität in Offenburg wird, umso wichtiger ist es, den Nutzer*innen einen möglichst genauen Überblick über die aktuelle Verkehrssituation anzubieten, z. B. zur Belegung von Parkhäusern, Verfügbarkeit der Leihfahräder an den Stationen, aktuellen Verkehrssituation, Position der Busse oder um Fahrplanänderungen zu erhalten. Durch diesen Überblick an Informationen kann die Mobilität gesteuert werden, wenn z. B. aktuelle Zeitverluste für die unterschiedlichen Verkehrsträger dargestellt werden.

In Offenburg fehlt es derzeit an einer zentralen Stelle für die Sammlung und Aufbereitung sowie Bereitstellung von Verkehrsdaten.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Darstellung der Mobilitätsdaten: Die Darstellung bzw. Visualisierung der **Mobilitätsdaten kann durch ein Mobilitätsportal bzw. durch ein Mobilitätsdashboard erfolgen.** Hierbei können einerseits Echtzeitverkehrsdaten, wie die Auslastung des City-Parkhauses, und andererseits historische Daten, wie die Entwicklung der Zahl der verletzten Radfahrer*innen in Offenburg gezeigt werden. Beispiele sind das Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen und das Mobilitätsportal der TechnologieRegion Karlsruhe.

Abbildung 141: Beispiele für die Veranschaulichung von Mobilitätsdaten



Quelle: Stadt Aachen 2022; Mobilitätsportal Baden-Baden 2022

Die Informationen können auch in Form von Mobilitätssäulen im öffentlichen Raum dargestellt werden. Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau hat Infotafeln entwickelt, die bei bestehenden und neuen Mobilitätsstationen zum Einsatz kommen. An diesen könnte das Mobilitätsdashboard öffentlich zugänglich gemacht werden.

Abbildung 142: Beispiel für Mobilitätssäulen im öffentlichen Raum



Quelle: Planersocietät, Bad Mergentheim



Zeitliche Umsetzung: 

Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg: 

THG-Einschätzung: 



Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Grobkostenschätzung:  Projekte mit Strahlkraft: 

Zielbezug: 

Problemstellung/Anlass

Mobility as a Service hat das Ziel, verschiedene Mobilitätsdienste wie z. B. Carsharing, On-Demand-Dienste oder den öffentlichen Verkehr in einem multimodalen Angebot zu bündeln. Somit ist es möglich, unterschiedliche Mobilitätsoptionen und -kombinationen in kürzester Zeit zu vergleichen und zu buchen. Bei den lokalen Foren 2021 und bei beiden Bürgerforen wurde von einzelnen Teilnehmer*innen eine App vorgeschlagen, die alle Mobilitätsoptionen verbindet.

Der Ortenaukreis hat bereits auf Grundlage des Anforderungsprofils für das Mobilitätsnetzwerk Ortenau eine App nach Vorbild der App regiomove in Auftrag gegeben, die auch mit der bisherigen regiomove-App verknüpft sein soll. Auf diese Weise werden Anwender*innen – unabhängig davon welche App sie nutzen – interregionale Verbindungen planen und buchen können, z. B. von Offenburg nach Straßburg oder nach Rastatt. Insgesamt wird somit eine Fläche von knapp 5.500 km² und über 1,7 Mio. EW im erschlossen (vgl. raumobil.com 2022).

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Mobilitätsapp: Um den Grundgedanken von Mobility as a Service zu verfolgen, ist es essenziell, Mobilitätsangebote vollständig in die App zu integrieren. In der bestehenden regiomove-App des Karlsruher Verkehrsverbunds sind bereits unterschiedliche Anbieter integriert, die es in der Ortenau-App zu erweitern gilt. Auch werden Daten zu CO₂-Emissionen, zum Zeitaufwand (inkl. Zugangs-, Fahr- und Abgangszeit) und zur Route von regiomove bereits mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln kartografisch dargestellt. Hier könnten die Kosten noch offensichtlicher abgebildet werden. Zur Steigerung der Nutzererlebnisses könnten bspw. noch Präferenzen bzw. Prioritäten (Zeit, Umwelt, Kosten, Komfort etc.) abgefragt und in den Routenvorschlägen berücksichtigt werden. Aus dem Mobilitätsdashboard können zur Ergänzung Echtzeitdaten (bspw. Auslastung eines Busses, Verspätung einer Bahn, Batteriestand eines E-Carsharing-Fahrzeugs etc.) abgerufen und dargestellt werden. Einfach-Mobil-Kunden erhalten monetäre Vorteile hinsichtlich der Nutzung von Leihfahrrädern

und Carsharing-Fahrzeugen. Diese Vorteile sollten in die Mobilitätsapp integriert werden, um so einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung zu schaffen. Auch das Pendlerportal der Stadt Offenburg, von dem bisher 15 Unternehmen Gebrauch machen, soll zukünftig in die App eingebunden werden, um das Bilden von Fahrgemeinschaften zu fördern und dieses Angebot der breiten Bevölkerung zur Verfügung zu stellen. Des Weiteren könnten auch Optionen wie ein Mängelmelder in der App integriert werden (vgl. Maßnahme VS.2).

Abbildung 143: Beispiel regiomove App

Buchen



Quelle: regiomoveapp

Animation der Nutzung der App: Um die Bürger*innen für die App zu begeistern,

kann durch Plakate an Bushaltestellen, in Bussen oder an Werbestellen im Stadtgebiet mit einem QR-Code zum Download auf die App aufmerksam gemacht werden. Eine **Gamification** kann zudem dazu führen, die Nutzer*innen an die App zu binden. So kann z. B. ein Levelsystem, für das Nutzer*innen bei Interaktion bzw. Buchungen Punkte erhalten, in die App integriert werden. Auch sind Belohnungen für eine häufige Nutzung in Form von Rabatten für öffentliche Verkehrsmittel, den Einkauf in der Innenstadt etc. denkbar. Zudem können Schnupperangebote dazu dienen, die App für neue Nutzer*innengruppen interessant zu machen, z. B. durch eine Stunde kostenlose Leihfahrrad-Nutzung oder eine kostenlose ÖPNV-Fahrt. Durch den Verkauf von Tickets zu Unterhaltungs- und Kulturangeboten in der App kann eine zusätzliche Nutzer*innengruppe erschlossen werden; zudem entstehen wechselseitige Anreize (bspw. kostenloses ÖPNV-Ticket bei Theaterbesuch oder ermäßigter Eintritt ins Freibad durch den Kauf eines ÖPNV-Tickets) (vgl. Maßnahme VMM.6)

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Das kommunale Mobilitätsmanagement nimmt eine übergreifende Funktion ein und hat die Aufgabe der Koordination des Planens und Handelns innerhalb der kommunalen Verwaltung. Erste Grundlagen für ein kommunales Mobilitätsmanagement konnten in Offenburg bereits gelegt werden. Neben der Mitgliedschaft im Mobilitätsnetzwerk Ortenau wurden eine ausgeprägte Informations- und Beteiligungskultur entwickelt. Nach Registrierung als Einfach-Mobil-Kunde ist eine Rabattierung der Tarife bei Car- und Bikesharing möglich. Neubürger*innen erhalten in Offenburg ein Neubürgerpaket, das die betreffenden Personen im neuen Umfeld zur aktiven Mobilität bewegen soll. In der Stadt Offenburg fehlt bislang ein ganzheitlicher Ansatz, der es der Stadt ermöglicht, eine übergeordnete Positionierung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung zu erreichen.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Mobilitätsmanager*in für alle Verkehrsträger: Um die Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement zu intensivieren und diese

vom Radverkehr auf die weiteren Verkehrsträger zu übertragen, benötigt es eine zentrale, koordinierende Schnittstelle innerhalb der Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager*in für alle Verkehrsträger. Hierfür werden weitere personelle Ressourcen benötigt, die über die bisherigen Stellen hinausreichen. Diese Stellen sollen für die Initiierung und Koordinierung von Ideen, Konzepten, Informationen und Maßnahmen sowie zur Beratung rund um das Thema Mobilität zuständig sein.

Runder Tisch: Um das Thema Mobilitätsmanagement weiter zu fördern, ist die Installation eines periodisch wiederkehrenden Treffes (zum Beispiel „Runder Tisch Schulisches/betriebliches Mobilitätsmanagement“) zu prüfen. Dies kann in geeigneter Kooperation mit weiteren Akteuren, z. B. Wirtschafts- und Handelsverbänden oder dem Schulamt ausgeführt werden.

Konzept für Stadtverwaltung: Um Erfahrungen zu sammeln und auf Fragestellungen antworten zu können, sind die Inhalte des Mobilitätsmanagement in der Verwaltung zu erproben und anzuwenden. Das Förderprogramm „Betriebliches und

behördliches Mobilitätsmanagement“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg unterstützt Unternehmen und Behörden bei der Erstellung und Umsetzung von Konzepten und Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements.⁷³ Die Stadtverwaltung sollte als eigener Betrieb verstanden werden und in den Bereichen des betrieblichen Mobilitätsmanagements als Vorbild voran gehen, indem sie ein Konzept mit geeigneten Maßnahmen erstellt.⁷⁴ Hierbei können Ansätze im Bereich Dienstverkehr liegen, etwa die Elektrifizierung der städtischen Kfz-Flotte oder eine Auslagerung der Flotte auf Carsharing-Fahrzeuge. Letzteres wird bereits vorbereitet. Um die Mitarbeiter*innen für eine nachhaltige Mobilität zu motivieren, bieten sich eine Erweiterung des Jobtickets und -rads an. Derzeit wird in Offenburg bereits ein Leasingradangebot für die Beschäftigten und ein Konzept zur Nutzung des öffentlichen Mietradsystems für Dienstfahrten erarbeitet. Um die Nutzung des Radverkehrs für die Mitarbeiter*innen der Verwaltung auf Pendelstrecken attraktiver zu gestalten, sollte in den Verwaltungsgebäuden ein attraktives Angebot von Duschen und Umkleiden bestehen. Auch ein Zuschuss für Fahrradpendler*innen in vergleichbarer Höhe zum Jobticket-Zuschuss könnte sich motivierend auf die Arbeitnehmer*innen auswirken. Um einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu geben, sollten Kfz-Stellplätze für Angestellte nicht unentgeltlich nutzbar sein. Zusätzlich sollten sichere, überdachte Radabstellanlagen auf Kosten von Kfz-Stellplätzen umgesetzt werden. Auch Informationsangebote und die aktive Teilnahme an Kampagnen, die den Anteil des Rad- und Fußverkehrs auf

Arbeitswegen erhöhen sollen – wie „Stadradeln“, „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder die „Schritte-Challenge“ des AGFK Baden-Württemberg. Hier sollten auch interne Preise ausgeschrieben werden, um die Motivation zu steigern.

Neubürgerbegrüßungspakete: Das Mobilitätsverhalten ist in der Regel eine Routine, mit der im Alltag nicht gebrochen wird. Wenn Personen diese Routine brechen z. B. durch den Umzug nach Offenburg, besteht ein hohes Potenzial, einen Wechsel des Mobilitätsverhaltens zu einer möglichst nachhaltigen Mobilität anzuregen. Die Stadt Offenburg greift dies schon auf und versendet an alle neu in Offenburg gemeldeten Personen jeweils zum darauffolgenden Monatsbeginn Neubürgerbegrüßungspakete. Neben Informationen rund ums Fahrrad – Informationen zum kostenlosen kommunalen Fahrradverleih, den Abstellanlagen, Radvereinen, dem Scherbentelefon, je ein Flyer für geführte Radtouren und Mountainbiking sowie Gutscheine für Radwegekarten der Stadt – gibt es Informationen zu den Verkehrsclubs. Das Angebot, das derzeit hauptsächlich auf das Fahrrad konzentriert ist, sollte auf die Bereiche Sharing-Angebote, ÖPNV und das Pendlertportal ausgeweitet werden. Gutscheine für Fahrten im ÖPNV oder Probefahrten bei Sharing-Angeboten können bei Neubürger*innen dafür sorgen, erste Erfahrungen mit den Mobilitätsangeboten und erste Anreize für einen Wechsel des Mobilitätsverhaltens schaffen. Diese Gutscheine könnten auch in der Mobilitätsapp zur Verfügung gestellt werden, um auch diese bei Neubürger*innen bekannt zu machen (vgl. Maßnahme VMM.5).

⁷³ Weitere Informationen unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/foerderprogramm-betriebliches-und-behoerdliches-mobilitaetsmanagement/>

⁷⁴ Beispiele für Maßnahmen die im Rahmen eines Konzepts erarbeitet werden könnten, sind aufgeführt unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/F%C3%B6rderprogramme/Mobilitaetsmanagement_Massnahmenportfolio.pdf

Einbindung des Pendlerportals in Mobilitätsapp: Durch die geplante Integration des Pendlerportals in die Mobilitätsapp werden perspektivisch alle Mobilitätsangebote über eine App verknüpft sein. Die Mobilitätsapp des Ortenaukreises sollte gut beworben werden. Hierzu soll diese neben der Werbung im Neubürgerbegrüßungspaket auch über die sozialen Netzwerke und Internetseite der Stadt sowie durch Werbeanzeigen in den Zeitungen und Werbeplakate beworben werden. Neben dieser Werbung ist auch eine Einführungsaktion denkbar

(z. B. bei Download innerhalb des ersten Monats gibt es 5 € Guthaben).

Aktionstage und Veranstaltungen: In der Mobilitätswoche können unterschiedliche Formate auf die nachhaltige Mobilität aufmerksam machen. Neben den Veranstaltungen, die auch bereits in Offenburg stattgefunden haben (Offenburger Mobilitätstag, PARK(ing)-Day, Feierabendkurs: Fahrsicherheitstraining für alle, Kidical Mass Offenburg, RadCHECK-Tournee, RadSchnitzeljagd), können weitere Formate ausprobiert werden.



Zeitliche Umsetzung: 

Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg: 

THG-Einschätzung: 



Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Grobkostenschätzung:  Projekte mit Strahlkraft: 



Problemstellung/Anlass

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Beschäftigten der Unternehmen in Offenburg auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstfahrten, die Parkraumausstattung sowie den jeweiligen Fuhrpark betreffen. Durch betriebliches Mobilitätsmanagement sollen die Vorteile und Potenziale nachhaltiger Mobilität einer möglichst großen Zahl an Arbeitgeber*innen vermittelt werden. Die Aufgabe der Vermittlung obliegt in erster Linie auch der Stadt Offenburg. Mit ihrer zentralen und präsenten Rolle kann sie zum einen eine Vorbildfunktion einnehmen und als erster Multiplikator fungieren, zum anderen koordinierend wirken. Auch ist es Aufgabe der Verwaltung, betriebsübergreifende Strukturen zu schaffen, die sich positiv auf die nachhaltige Abwicklung von Arbeits- und Dienstwegen auswirken. Positiv ist hierbei das vorhandene Pendlerportal hervorzuheben, über das bereits 15 Unternehmen miteinander verknüpft sind. Perspektivisch sollen möglichst viele der rund 35.000

Pendler*innen Zugang zum Pendlerportal erhalten.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Austausch mit Unternehmen: Im Rahmen des Mobilitätsnetzwerks Ortenau wurden bereits Unternehmen eingebunden. Um einen regelmäßigen Austausch auch zwischen den Gewerbetreibenden zu ermöglichen, sollte ein regelmäßiger Austausch zwischen den Unternehmen und Betrieben vor Ort durch die Stadt initiiert werden, mit dem Ziel, Erfahrungen und Wissen auszutauschen. Eine Ansprache zur Teilnahme sollte systematisch und vollständig erfolgen. Dazu können geeignete Akteur*innen wie die Industrie- und Handelskammer oder die Handwerkskammer eingebunden werden. Diese Unternehmenstreffen zum Thema Mobilität sollten in regelmäßigen Abständen (je Quartal/Halbjahr) angeboten werden.

Informationsangebote: Im Betrieb sollten Informationsangebote geschaffen werden. Durch den Einsatz einer*ines Mobilitätsmanager*in für alle Verkehrsträger (vgl. Maßnahme VMM.6) kann die Stadt die

Unternehmen beim Aufbau von Organisationsstrukturen und bei der Entwicklung von Maßnahmen beraten (z. B. Nutzung von Dienstpedelecs oder E-Fahrzeugen, Flottenmanagement insgesamt, verschiedene Carsharing-Modelle, Jobticket, Parkgebühren auf Firmenparkplätzen, Fahrgemeinschaftsförderung, Homeoffice-Programme, Duschmöglichkeiten, Pendlerportal), bei der Teilnahme an Programmen und Wettbewerben (z. B. Förderprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg) und bei Aktionen und Schulungen unterstützen (z. B. Schulungen für kraftstoffsparendes Fahren und Kopplung dieser mit Spritsparwettbewerben, Aktionstag/-stand Mobilität im Rahmen von Firmenfesten).

Betriebsgemeinschaften: Für kleinere Unternehmen kann die Initiierung von Betriebsgemeinschaften zur Schaffung von Synergieeffekten hilfreich sein, bspw. der Zusammenschluss mehrere Unternehmen für ein Jobticket oder eine Mitgliedschaft bei einem Carsharing-Anbieter (Maßnahme NMA.1). Dies kann durch die City Partner Offenburg e. V. initiiert werden. Die City Initiative Esslingen e. V. unterstützt beispielsweise die Carsharing Nutzung seiner Mitglieder, u. a. übernimmt die Initiative auf Wunsch das Buchen der Fahrzeuge beim Carsharing-Anbieter und verwaltet den Treasorschlüssel. Durch die Unterstützung der Carsharing Nutzung sparen sich die Mitglieder tägliche Suchen nach knappen Parkplätzen sowie Parkgebühren für die Innenstadt.

Pendlerportal: Über das Pendlerportal der Stadt sind bereits 15 Unternehmen miteinander verknüpft. Hierbei können Mitfahrgelegenheiten eingestellt werden, um Einzelfahrten zu reduzieren. Dieses sollte auf weitere interessierte Unternehmen in Offenburg und der Umgebung ausgeweitet werden.

Befragung der Beschäftigung: Konkretes Wissen über die spezifizierten Rahmenbedingungen und Anforderungen in Unternehmen und Betrieben ist ein wichtiger Baustein eines zielgerichteten betrieblichen Mobilitätsmanagements, weshalb Betriebe bei der Befragung ihrer Beschäftigten zum Mobilitätsverhalten unterstützt werden sollten (z. B. beim Aufbau eines geeigneten Befragungsbogens). Kleine und mittlere Unternehmen unterschreiten die Angestelltenzahl meist die notwendige Größe, um Aktionen durchzuführen. Hier kann es Aufgabe der Stadt sein, Strukturdaten zu erheben, aufzubereiten und in geeigneter Weise zugänglich zu machen, so dass Unternehmen und Betriebe für ihre Angestellten einen Nutzen daraus ziehen können.

Evaluation: Um die Effekte des Mobilitätsmanagements messen zu können und um eventuellen Schwierigkeiten vorzubeugen bzw. Verbesserungen während des Umsetzungsprozesses einzuleiten, sollte eine begleitende Evaluation erfolgen. Um auch von den Erfahrungen und Problemlösungen der anderen Betriebe zu profitieren, sollte es zumindest für Modellbetriebe eine übergeordnete Evaluation erfolgen.

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Grobkostenschätzung



Projekte mit Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Kinder und Jugendlichen der Schulen und Kindergärten in Offenburg auf dem täglichen Weg zur Schule bzw. nach Hause betreffen. In diesem Zusammenhang sollen aber auch Eltern (Hol- und Bringverkehre) sowie Lehrkräfte, Mitarbeiter*innen der Schulsozialarbeit und in Schulen tätiges Personal (als Vorbilder, Initiatoren von Kampagnen und bezogen auf die eigene alltägliche Mobilität) einbezogen werden. Darüber hinaus können über die beruflichen Schulen in Offenburg auch junge Erwachsene wie die Studierenden der Hochschule angesprochen werden. Durch schulisches Mobilitätsmanagement soll eine möglichst große Anzahl an Menschen der heranwachsenden Generation angesprochen werden, die für die Mobilität der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Ihnen sollen die Vorteile, Potenziale und Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität nähergebracht werden. In Offenburg bestehen bereits einzelne Ansätze, wie

Laufbusse in Zell-Weierbach und Elternhalte-zonen an der Weingartengrundschule.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Geh- und Radschulwegpläne: Die Mobilitätsbedürfnisse und Handlungserfordernisse sind stark vom Alter der Kinder und Jugendlichen sowie der Schulform abhängig. Zu Beginn sind die verschiedenen Schulen in Gruppen systematisch anzusprechen und entsprechend aufzuteilen, z. B. Grundschulen, Sekundarstufe I, Sekundarstufe II und sonstige Schulformen. So können entsprechend wirksame Maßnahmen herausgearbeitet werden und innerhalb (teilweise auch übergreifend) der Gruppen Anwendung finden. Auch hier kann von Erfahrungen profitiert werden. Schwerpunktarbeiten sind mit einem zeitlichen Horizont denkbar.

Für die Stadt Offenburg bestehen bereits Geh-Schulwegpläne für die Grundschulen und Rad-Schulwegpläne für die weiterführenden Schulen, die noch Potenzial in der genauen Wegeführung aufweisen (z. B. empfohlene Straßenseite). Gemäß dem Erlass „Sicherer Schulweg“ des

Innenministeriums Baden-Württemberg sind für alle Schulen im 3-Jahres-Turnus Geh-Schulwegpläne zu erstellen sowie für alle weiterführenden Schulen Radschulwegpläne, die sich an den tatsächlichen Wegen der Schüler*innen orientieren.⁷⁵ Schulwegpläne können neben den tatsächlich zurückgelegten Wegen der Schüler*innen auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements enthalten. In Zell-Weierbach könnten beispielsweise die Stationen des Laufbusses in den Schulwegplan eingezeichnet werden. Die Schulwegpläne sollten sowohl digital als auch als Printversion in den Schulen verteilt werden. Die Stadt Offenburg aktualisiert und optimiert daher die vorhandenen Schulwegpläne im Rahmen förderfähiger, qualifizierter Fachkonzepte.⁷⁶ In diesen Fachkonzepten sollen Maßnahmen für die Behebung von Problemstellen, Hinweise auf Gefahrenstellen und die Optimierung der genutzten Wege entwickelt werden. Die Verwaltung koordiniert die Erarbeitung der Fachkonzepte und initiiert die regelmäßige Aktualisierung gemäß den Vorgaben des Erlasses „Sicherer Schulweg“.

Projekte und Aktionen zum Schulweg: In Offenburg bestehen bereits Ansätze von Maßnahmen, die motivieren, den Schulweg selbstaktiv zurückzulegen z. B. Laufbusse. Dieses Format sollte auf weitere Schulen übertragen werden. Zudem können Projekte und Aktionen wie SchulRadler (Projekt der AGFK-BW, bei dem Schülergruppen der Sekundarstufe I in den ersten Wochen auf dem Schulweg von älteren Schüler*innen begleitet werden) oder „Zu Fuß zur Schule“, Aktion „mein Schulweg“ (geführte

Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung, Programm „ich fahre Rad“ oder „Busfahren lernen“), Aktion Kindermeilen (Sammlung von „grünen“ Kilometern als Einzelner oder Klassengemeinschaft), Aktion Verkehrsdetektiv (Kinder untersuchen als Detektive das Schulumfeld und ihren Schulweg hinsichtlich mobilitätsrelevanter Aspekte) durch die Stadt Offenburg angestoßen werden.

Abbildung 144: Haltestelle Laufbus in Zell-Weierbach



Quelle: Planersocietät, Weingartenstraße

Elternhaltestellen: Im direkten Schulumfeld bündeln sich die Wege aller Schüler*innen, daher sollte die Gestaltung des Schulumfelds und der Schulwege möglichst den Ansprüchen von Kindern entsprechen (vgl. Maßnahme F.1). Neben einer Reduktion von zulässigen Geschwindigkeiten (vgl. Maßnahme Kfz.1) kann auch das Einrichten von Elternhaltestellen, wie an der Weingartenschule als effiziente Maßnahme sein. Diese Haltezonen⁷⁷ für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen müssen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr vor der Schule entzerren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2015: 6+10). Eine zeitliche

⁷⁵ Weitere Informationen unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Erlass_Sicherer_Schulweg_2022.pdf

⁷⁶ Hinweise zu den Mindestanforderungen für die Förderung von Schulwegeplänen: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/e_Foerdermittel/Foerderung_qualifizierter_Fachkonzepte_2022_VM_BW.pdf

⁷⁷ Eine Elternhaltestellen sollen nicht zum Parken dienen, sondern lediglich zum Halten zur Verfügung stehen und somit den Umschlag möglichst hochhalten, sodass alle die Elternhaltestelle nutzen können. Dieser Vorgang soll maximal drei Minuten dauern. Mithilfe der Errichtung eines eingeschränkten Haltverbotes können diese Voraussetzungen erreicht werden.

Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. Zudem sollen für Schulbeginn und -ende begrenzte Halteverbote im direkten oder erweiterten Schulumfeld geprüft werden. Eine Berücksichtigung von ÖPNV, Wohnerverkehr sowie von Verkehrsverlagerungen sind bei der Umsetzung ebenfalls zu prüfen. Die Prüfung des Einsatzes von Elternhaltestellen, kann ein Bestandteil der Fachkonzepte zu Schulwegplänen sein. Als Grundlage für die Prüfung kann die „Checkliste zur Standortbewertung“ des ADAC dienen, der nach positiver Prüfung auch Schilder zur Verfügung stellt.⁷⁸

Abbildung 145: Elternhaltestelle Weingartenschule



Quelle: Planersocietät, Schulstraße

Landesauszeichnung Fahrradfreundliche Schule: Als einen weiteren Ansatz kann die Beratung zur Zertifizierung zur Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“ in Baden-Württemberg angesehen werden. Hierbei müssen Schulen 19 Qualitätskriterien erfüllen, wie z. B. Abstellanlagen für Fahrräder in angemessener Qualität und Quantität oder die Einrichtung von Maßnahmen zur Entschleunigung des Verkehrs außerhalb des Schulgeländes. Der Nachweis dieser Qualitätskriterien kann somit auch zur Steigerung der Qualität und Verkehrssicherheit des Schulumfelds beitragen.⁷⁹ Die Stadt Offenburg unterstützt die Zertifizierung, indem die entsprechenden Maßnahmen im Schulumfeld umgesetzt werden.

⁷⁸ Weitere Informationen unter: https://assets.adac.de/image/upload/v1654586800/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/Elternhaltestelle-Checkliste_06-2022_ggzhrp.pdf

⁷⁹ Weitere Informationen unter: http://www.lis-in-bw.de/site/pbs-bw-new/get/documents/KULTUS_Dachmandant/KULTUS/Dienststellen/lis-in-bw/fahrradfreundliche-schule/Dateien/Qualit%C3%A4tskriterien%20zur%20Auszeichnung%20FFS%202018.pdf

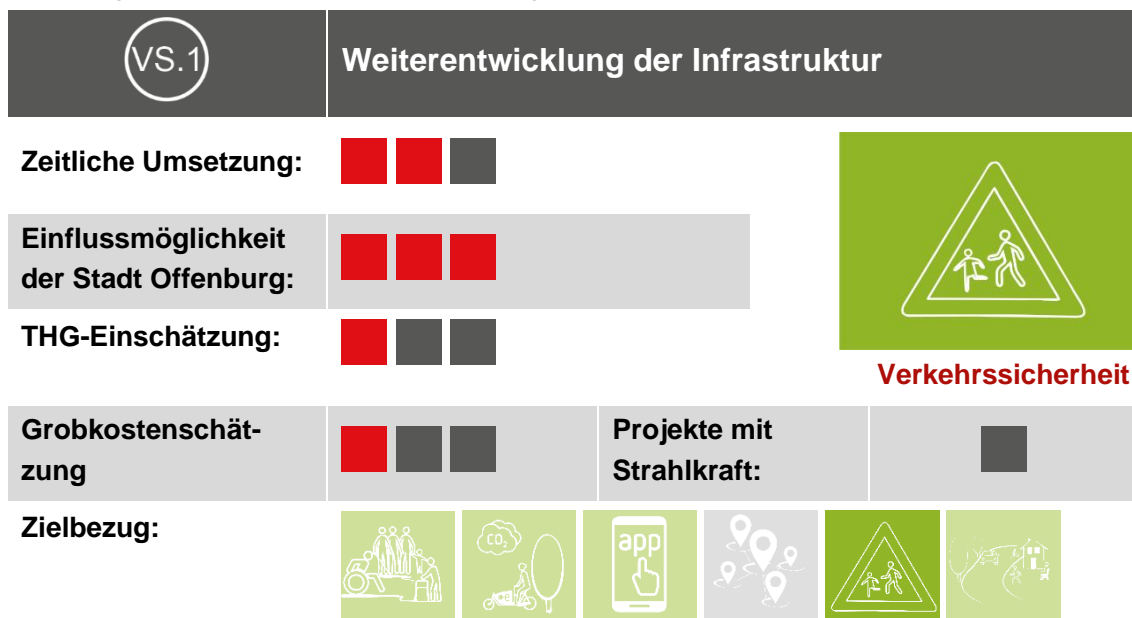
4.1.9 Handlungsfeld Verkehrssicherheit

Eine mobile Gesellschaft braucht einen sicheren Straßenverkehr, um sich zu Fuß, mit dem Fahrrad, Motorrad oder mit dem Auto fortzubewegen. Durch die in den vergangenen Jahren gestiegene Anzahl von Pkw in Offenburg und die zunehmende Beliebtheit des Radverkehrs inklusive der höheren Geschwindigkeiten durch Elektrofahrräder ändern sich die Ansprüche an die Verkehrssicherheit bzw. entstehen neue Konflikte.

Die Steigerung der Verkehrssicherheit ist ein Ziel der Stadt Offenburg. Daher gibt es bereits unterschiedliche Ansätze, die den Straßenverkehr sicherer gestalten sollen. Hierbei können unter anderem das freiwillige Tempo 40 an den Ortsdurchfahrten, ein Mängelmelder für den Radverkehr auf der Internetseite „RADar“, die vorhandenen Schulwegpläne, der Verkehrssicherheitstag

"Siehst du mich?" am Schulzentrum Nordwest oder Fahrsicherheitstrainings wie die Angebote des „Radspaß sicher e-biken“ genannt werden. Die Verkehrssicherheitsarbeit umfasst sowohl Prävention als auch die Unfallaufklärung. In beiden Bereichen besteht in Offenburg weiteres Potenzial, um den Verkehr sicherer zu gestalten. Dies betrifft nicht allein Aufgaben der Verwaltung und der Politik, sondern ist als gesamtgesellschaftliches Anliegen zu betrachten.

Gemäß dem Ziel des Masterplan Verkehr OG 2035, die Verkehrssicherheit zu erhöhen (siehe Kapitel 2⁸⁰) und dem Leitbild „Sichere Mobilität, alle machen mit“ der Bundesregierung gilt es, die Verkehrssicherheitsarbeit mit vereinten Kräften auch in Offenburg nachhaltig zu verbessern.



⁸⁰ Darin heißt es, dass im Rahmen der Vision Zero die Zahl der Verkehrstoten in Offenburg auf 0 reduziert werden soll. Die Anzahl der Leichtverletzten (Jahresmittel 2016-2020: 294) und Schwerverletzten (Jahresmittel 2016-2020: 52) soll sich in Offenburg bis 2030 jeweils um 50% und bis 2035 um 75% reduzieren.

Problemstellung/Anlass

Durch veränderte Rahmenbedingungen in der Mobilität z. B. durch Pedelecs sowie durch den steigenden Wunsch nach einer eigenständigen Mobilität von sehr jungen und alten Personen und Personen mit (Schwer-)Behinderungen ergeben sich neue Ansprüche an die Sicherheit der Infrastruktur, auch in Offenburg. Dies wurde u. a. bei der Gemeinderatsklausur 2021 von den Teilnehmer*innen angemerkt. In der Stadt Offenburg verunfallen insbesondere Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Für diese Verkehrsteilnehmer*innen wurden in der StVO-Novelle 2020 explizit Schutzvorgaben (wie ein Mindestüberholabstand, Überholverbot an Engstellen, Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Lkw, Halteverbot auf Schutzstreifen und die erleichterte Einrichtung von Fahrradzonen) entwickelt, die es konsequent umzusetzen gilt (BMDV 2022b). Technische Entwicklungen bieten im Bereich der Infrastruktur Potenziale zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Geschwindigkeitsreduzierung: Niedrige Geschwindigkeiten verhindern Unfälle und können somit Leben retten. Kfz-Fahrer*innen, Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und andere Verkehrsteilnehmer*innen profitieren von dieser Entschleunigung. Die gegenseitige Kommunikation und Rücksichtnahme wird verbessert und die Orientierung im Straßenraum vereinfacht. Verkehrsteilnehmer*innen haben mehr Zeit, aufeinander zu reagieren und sich selbst zu orientieren, was zu einem geringeren Unfallrisiko führt. Gleichzeitig werden Brems- und Reaktionswege kürzer und die Kollisionsenergie und damit die Verletzungsschwere bei

einem Aufprall reduzieren sich. Da besonders Kollisionen mit und zwischen Kfz für schwere Personen- und Sachschäden sorgen, ist die Senkung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs eine effektive Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (vgl. Maßnahme Kfz.1).

Intuitive Infrastruktur: Ein sicherer Verkehrsraum zeichnet sich dadurch aus, dass die Verkehrsteilnehmer*innen den Straßenraum und die geltenden Regelungen intuitiv erfassen und mögliche Gefahren früh erkennen und darauf reagieren können. Bereiche mit hoher Sensibilität sind so zu gestalten, dass sich möglichst rücksichtsvoll und vorsichtig verhalten wird. Die erforderlichen niedrigen Tempolimits werden so besser akzeptiert und eingehalten. Durchfahrtsbeschränkungen können durch den Umbau des öffentlichen Raums verdeutlicht werden (z. B. durch verengte Portale und Aufpflasterungen). Die Verringerung von Straßenquerschnitten und der Wegfall von Fahrstreifen z. B. an Querungsanlagen senkt das Geschwindigkeitsniveau und schafft mehr Platz für eine sichere Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr (vgl. Maßnahme Kfz.5)

Sichtbeziehungen: Sie sind eine Grundbedingung für sichere Knotenpunkte. Ungünstige Sichtverhältnisse stellen für alle Verkehrsteilnehmer*innen ein besonders hohes Konfliktpotenzial dar und sind aus Unfallanalysen und Verkehrsbeobachtungen ein bekannter Einflussfaktor, der ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen gefährdet.⁸¹ Daher ist der Wegfall/die Verlagerung von Parkplätzen im Umfeld von Kreuzungen und Querungsstellen in einem Abstand von 8 m (§ 12 Abs. 3 StVO) erforderlich. Zudem sollte Falschparken auf und direkt an Kreuzungen und Querungen konsequent durch

⁸¹ Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) ist bei einer Untersuchung zu Knotenpunkten zum Ergebnis gekommen, dass die Einhaltung der Sichtbeziehungen und die Schaffung sicherer Überquerungsanlagen nicht nur, aber im Besonderen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder oder Personen mit Rollstuhl beiträgt (vgl. UDV 2013).

die Verkehrsüberwachung geahndet werden, um die akute Einschränkung der Verkehrssicherheit und die Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer*innen abzustellen. An bekannten Schwerpunkten können bauliche Sicherungen, z. B. geeignetes Stadtmobiliar wie Poller oder Fahrradbügel, eingesetzt werden. Das hat auch eine hohe Bedeutung für gute Sichtbeziehungen. So können Pfosten, Aufsteller und Werbetafeln die Sichtachsen einschränken. Diese sollten in Hinblick auf Sichtbeziehungen und verbleibende Wegebreiten überprüft werden. Auch die Gestaltung und Pflege von Grünanlagen mit Wirkung auf die Sichtbeziehungen sollte kritisch überprüft und angepasst werden. Es bietet sich an, diese Aufgabe fachbereichsübergreifend zu bearbeiten. Neben diesen Punkten ist es in Offenburg die nicht dem heutigen Stand der Technik entsprechende Gestaltung von Knotenpunkten (z. B. Fußgängerüberwege Hauptstraße am Bahnhof oder Turnhallestraße), welche die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen einschränkt (vgl. Maßnahme F.2). Das gilt es entsprechend dem aktuellen Stand der Technik zu optimieren. Die Unfallforschung der Versicherer empfiehlt für Neu- und Umbaumaßnahmen von Verkehrsanlagen die Gestaltungshinweise aktueller Entwurfsregelwerke einzuhalten und die Verkehrsanlagen in ihrer Gesamtheit, unter Berücksichtigung der sicherheitsrelevanten Belange aller Verkehrsteilnehmer*innen, zu betrachten. Hierzu sind zur Einhaltung der Sichtbeziehungen im Rahmen der Planungen von Straßenverkehrsanlagen in der (Vor-)Entwurfsplanung Sichtdreiecke in Planunterlagen einzuzeichnen.

Verkehrsführung an Baustellen: Bei der Verkehrsführung an Baustellen werden die Belange des Fuß- und Radverkehrs derzeit

noch nicht ausreichend berücksichtigt. Die Belange der aktiven Mobilität sollten in Offenburg zuerst beachtet werden, um eine sichere Basismobilität und ausreichende Gehwegbreite zu garantieren. Dies kann zur Folge haben, dass der Kfz-Verkehr in diesen Bereichen eingeschränkt wird. Für die Planung von Baustellen sind zusätzliche personelle Ressourcen notwendig (vgl. Maßnahme VMM.3). Für die Führung des Rad- und Fußverkehrs an Baustellen ist die StVO i. V. m. der RSA 2021 (Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen) einschlägig und somit anzuwenden. Zusätzlich können Hinweise zur Führung des Rad- und Fußverkehrs an Baustellen aus dem Leitfaden Baustellen der AGFK BW entnommen werden (vgl. Maßnahme VMM.3).⁸²

Beleuchtung: Die Beleuchtung von Verkehrsanlagen kann zur Vermeidung von Unfällen führen. Beleuchtungsanlagen dienen der Orientierung und der Sicherung von Quervorgängen und -anlagen. Für Fußgängerüberwege sieht die DIN 67523 vor, diese durch eine differenzierte Farbgestaltung hervorzuheben. Grundsätzlich wird die Beleuchtung des öffentlichen Straßenraums als ein wesentlicher Sicherheitsfaktor angesehen. Die Beleuchtung sollte auf die Seitenräume ausgerichtet sein, um subjektive Unsicherheitsfaktoren wie Stolperfallen oder Pfützen bei schwachen Lichtverhältnissen erkennbar zu machen. Eine systematische kommunale Beleuchtungsplanung in Offenburg kann dazu dienen, sensible Bereiche auszuleuchten und dennoch die Beleuchtung möglichst energiesparend und umweltfreundlich zu gestalten.

Digitalisierung: Bei den Maßnahmen ist die sich verbessernde Fahrzeugtechnik zu beachten. Auf dem Weg hin zum autonomen Fahren sind die Infrastruktur

⁸² Weitere Informationen unter: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/AGFK_BW_Baustellenleitfaden.pdf

einschließlich der warnrelevanten Zustände (wie z. B. Baustellen) sowie Prozesse innerhalb des Verkehrswesens mit Relevanz für die Verkehrssicherheit zu digitalisieren. Eine weitere wichtige Verkehrssicherheitsmaßnahme ist die Umsetzung intelligenter,

kooperativer und vernetzter Verkehrssysteme (vgl. Maßnahme VMM.2).

VS.2

Optimierung der Verkehrssicherheitsarbeit

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Verkehrssicherheit

Grobkostenschätzung



Projekte mit
Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Das Wissen um sinnvolle bauliche Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur ist vielfach vorhanden, die Umsetzung wird jedoch oft erst veranlasst, nachdem an den Stellen Unfälle passiert/ geschehen sind. Dies gilt es in der Stadt Offenburg umzukehren. Dafür sind Unfalldaten zu erheben, Konfliktstellen und Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln, Verkehrssicherheitsaudits durchzuführen und geeignete Maßnahmen zu identifizieren. Auch bieten technische Entwicklungen im Bereich der Infrastruktur Potenziale zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Audits abseits des Hauptstraßennetzes: Bereits im Planungsprozess sollte die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen höchste Priorität haben. Deshalb werden im Offenburger Hauptstraßennetz alle Planungen durch Sicherheitsauditoren begleitet. Haupttrouten vom Rad- und Fußverkehr verlaufen jedoch zum Teil abseits des Hauptstraßennetzes. Auch für diese ist ein Verkehrssicherheitsaudit, insbesondere aufgrund von Nutzungskonflikten

empfehlenswert. An Unfallhäufungsstellen an bestehenden Knotenpunkten sollen anlassbezogene Bestandsaudit durchgeführt werden. Es empfiehlt sich, bei Neu- und Umbaumaßnahmen in allen Entwurfsphase für alle Straßen Sicherheitsaudits verbindlich einzuführen.

Ausbildung zusätzlicher Auditoren: Aufgrund des erweiterten Arbeitsfeldes ist mit einem Mehraufwand für den Sicherheitsauditor zu rechnen. Diesbezüglich ist die Ausbildung zusätzlicher Kräfte bei der Stadt zu prüfen. Auch eine interne Fortbildung durch den Sicherheitsauditor selbst kann sich positiv auf Planungsprozesse und somit indirekt auf den Arbeitsaufwand des Auditors auswirken.

Kontrolle des Verkehrsgeschehens: Viele Verkehrsunfälle geschehen, weil Menschen sich bewusst oder unbewusst verkehrsregelwidrig verhalten. Erforderlich ist deswegen eine intensivere Kontrolle des Verkehrsgeschehens aller Verkehrsteilnehmer*innen. Für eine nachhaltige Verhaltensänderung ist die Ahndung von verkehrsregelwidrigem Verhalten entscheidend. Dafür sind höhere Ressourcen beim

Gemeindevollzugsdienst und für das jeweilige Aufgabenfeld auch bei der Polizei erforderlich.

Unfalldatenerhebung: Vor dem Hintergrund des sich wandelnden Verkehrs (inkl. neuer Mobilitäts- und Antriebsformen) gilt es, die Unfalldatenerhebung an die Herausforderungen der Zukunft anzupassen. Gemäß der VwV-StVO sind zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei dazu verpflichtet, im Rahmen von Unfallkommissionen eng zusammenzuarbeiten. Dies geschieht in der Regel in Form von örtlichen Unfalluntersuchungen, deren Ergebnis die Grundlage für die Arbeit der verschiedenen Behörden darstellt. Um Unfallfolgen zu mindern, steht der Unfallkommission ein Maßnahmenkatalog gegen

Unfallhäufungen online zur Verfügung.⁸³ Der digitale Maßnahmenkatalog wird durch die BAST bereitgestellt und bei neuen Erkenntnissen aktualisiert. In Abhängigkeit von der Ortslage, der Straßencharakteristika und des Unfalltyps werden den Anwender*innen typisierte Konflikte angezeigt. Nach der Auswahl eines typisierten Konflikts werden geeignete Maßnahmvorschläge vorgestellt. Zudem ist eine Dokumentation der Unfalldaten von Unfallhäufungspunkten sowie den zugehörigen Beschlüssen und umgesetzten Maßnahmen im Tool der BAST möglich. Mittels Sortieralgorithmus kann eine Rangfolge in Abhängigkeit des Verbesserungspotenzials ermittelt werden. Aus den manuell eingegebenen Unfalldaten werden automatisch Unfalllisten erstellt (vgl. BAST, 2019).

⁸³ Weitere Informationen unter: <https://makau.bast.de/>

Abbildung 146: Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen der BASt

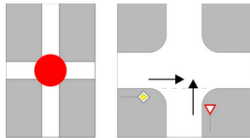
Katalog Unfallauffällige Bereiche

Typisierte Konflikte Maßnahmen

← Zurück zur Übersicht

Innerorts · Knotenpunkt ohne LSA · ● Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)

Wartepflichtiger mit Bevorrechtigtem von links



Überprüfung:

- Erkennbarkeit des Knotens
- Gesamträumliche Situation bzw. Begreifbarkeit der Wartepflicht (Durchfahrer)
- Beschilderung
- Markierung
- Sicht
- Verkehrsstärke
- Geschwindigkeit auf der bevorrechtigten Straße

➔ Zugeordnete Maßnahmen

Anordnung Haltverbot (Z 283 "Absolutes Haltverbot") und Markierung Halt- und Parkverbote (Z 299 "Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote") im Knotenpunktbereich der Zufahrten

Defizit(e)

ruhender Verkehr behindert die Sichtbeziehungen auf die vorfahrtsberechtigten Straße



➔ Details

Quelle: <https://makau.BASt.de/typisierte-konflikte/13>

Verkehrssicherheitsbericht: Im Rahmen einer jährlichen Kurzdarstellung des Fachbereichs 6 der Offenburger Verwaltung wird dem Verkehrsausschuss eine jährliche Unfallanalyse vorgelegt (Siehe Tabelle 20). Diese umfasst die Entwicklung der Unfallzahlen im Leicht- und Schwerverkehr sowie geplante Maßnahmen zur Behebung von Unfallhäufungsstellen und Kommunikationsmaßnahmen.

Tabelle 20: Beispielhafte Inhalte des Verkehrssicherheitsberichtes

Kenngröße	Differenzierung
Unfallverursacher	Art der Fortbewegung
Weitere Unfallbeteiligte	Art der Fortbewegung Alter (≥15; 16-64; ≤65)
Unfalltyp	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrnfall, • Abbiege-Unfall, • Einbiegen/Kreuzen-Unfall, • Überschreiten-Unfall, • Unfall durch ruhenden Verkehr, • Unfall im Längsverkehr, • Sonstiger Unfall
Anzahl (leicht-)verletzter Personen	Art der Fortbewegung Alter (≥15; 16-64; ≤65)
Anzahl getöteter Personen	Art der Fortbewegung Alter (≥15; 16-64; ≤65)

Quelle: Planersocietät

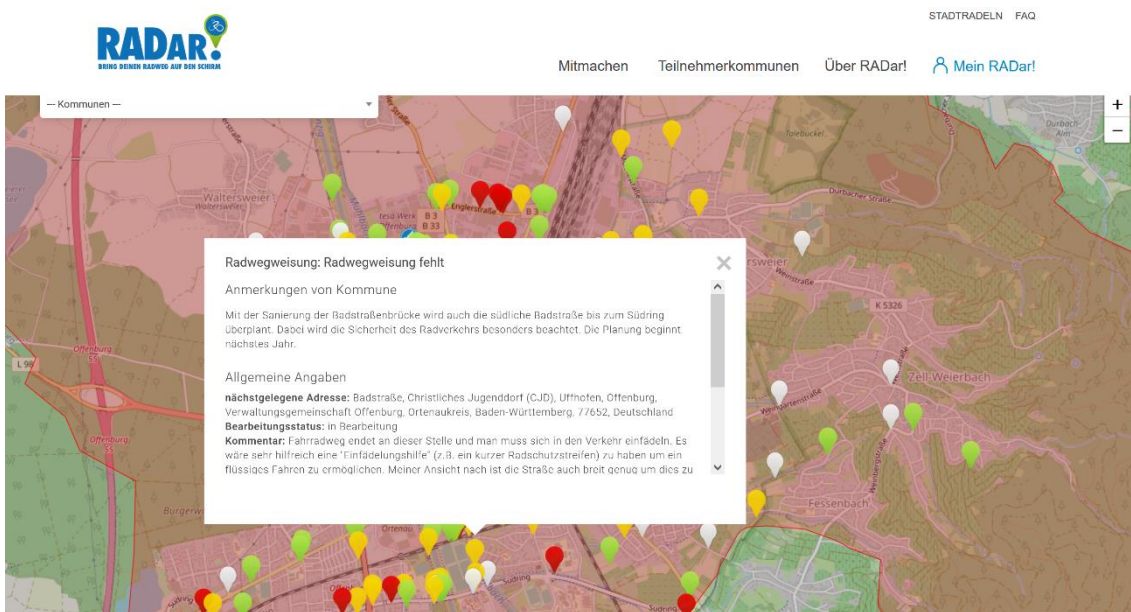
Verkehrsübergreifender Mängelmelder:

Für den Radverkehr gibt es bereits die Möglichkeit, besonders sicherheitsrelevante Mängel in der Infrastruktur auf der Internetseite RADar zu melden. Eine verkehrsträgerübergreifende Möglichkeit zur Mängelmeldung besteht in Offenburg derzeit nicht und sollte deshalb initiiert werden. Ein Beispiel hierfür bietet die KA-Feedback-App, die u. a. die Kategorien enthält: E-Scooter, Gefahrenstellen: Grünanlagen und Spielplätze, Gefahrenstellen: Gefahrenstelle oder Mängel auf Gehweg, Radweg oder Fahrbahn, Gefahrenstellen: Beeinträchtigung des öffentlichen Raums durch Bäume und Sträucher, Verunreinigungen, Straßenbeleuchtung, Verkehr: Häufiges Parken mit Verkehrsbehinderung, Verkehr: Beschilderung und Verkehrsführung, Verkehr: Geschwindigkeitsbeschränkung bitte überwachen und Ampeln.⁸⁴ Die gemeldeten

Mängel sollten zeitnah bearbeitet und kontrolliert werden, um die Infrastruktur in Offenburg zu verbessern.

Vorher-Nachher-Vergleich: Umgesetzte Maßnahmen sind auf das zu erreichende Ziel mithilfe eines Vorher-Nachher-Vergleich zu überprüfen. Aufgrund der in der Regel geringen Anzahl von Unfällen mit Personenschäden sind bei der Evaluation drei Jahre vor und nach der Maßnahmenumsetzung zu berücksichtigen (vgl. BASt, 2017). Die Maßnahmenwirkung kann über die Unfallkosten und über die Zahl der Unfälle ermittelt werden (vgl. FGSV 2012). Der Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen bietet hierfür eine automatische Berechnungsmöglichkeit auf Basis bisheriger Erfahrungen durch die BASt an (vgl. BASt, 2019). Diese Evaluation benötigt zusätzliche Personalkapazität im Fachbereich 6.

Abbildung 147: Bestehender Mängelmelder der Stadt Offenburg für den Radverkehr



Quelle: <https://www.radar-online.net/>

⁸⁴ Weitere Informationen unter; <https://feedback.karlsruhe.de/>

VS.3

Mobilitätserziehung und Kampagnen

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Verkehrssicherheit

Grobkostenschätzung



Projekte mit
Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Menschliche Fehler sind der häufigste Grund für Verkehrsunfälle. Daher ist der Mensch der wichtigste Ansatzpunkt, um Unfälle und das Risiko von Verletzungen zu verringern. Menschen sind in ihrem Denken und Handeln sehr unterschiedlich, was Alter, Erfahrung, Überzeugungen und körperliche Fähigkeiten betrifft. Entsprechend vielfältig müssen die Antworten sein, um auf alle Zielgruppen eingehen zu können. Dies betrifft insbesondere das Erlernen von unterschiedlichen Mobilitätsformen, Assistenzsysteme, neuen rechtlichen Vorgaben und weiteren Ausprägungen der Automatisierung. Mobilitätserziehung und -kampagnen können das Verkehrsverhalten beeinflussen und haben somit das Potenzial, auf das subjektive und objektive Sicherheitsempfinden zu wirken. Offenburg hat bereits mehrere Verkehrssicherheitskampagnen und Maßnahmen der Mobilitätserziehung umgesetzt. Der stetige Wandel im Bereich der Mobilität erfordert es, sich kontinuierlich an neue Entwicklungen anzupassen.

Während der Phase I: Leitbild und Ziele des Masterplanprozesses wurde das Unterziel „Mobilitätsthemen stärker kommunizieren“ durch den Gemeinderat erarbeitet und später durch die Offenburger*innen im Rahmen der Online-Beteiligung und durch den Masterplan-Beirat konkretisiert. Dabei und auch beim Bürgerforum 2021, bei dem die Mobilitätserziehung im Plenum diskutiert wurde, wurde die Bedeutung der Mobilitätserziehung für Offenburg deutlich.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Sensibilisierung von Eltern: Idealerweise lernen Kinder bereits frühzeitig, wie man sich sicher im Verkehr verhält. Zur Sensibilisierung von Eltern mit kleinen Kindern können das Infobild und die dazugehörigen Broschüren des Deutschen Verkehrssicherheitsrats „Kind und Verkehr“ eine erste Grundlage darstellen.⁸⁵ Eine spielerische Verkehrssicherheitsarbeit in Kitas bietet die Deutsche Verkehrswacht (DVW) mit dem Programm „Kinder im Straßenverkehr“ an. Kindertageseinrichtungen erhalten eine qualifizierte und umfassende Unterstützung

⁸⁵ Weitere Informationen unter: <https://www.dvr.de/kind-und-verkehr-infobild/#>

bei ihrer Verkehrssicherheitsarbeit durch ausgebildete Ehrenamtler*innen der DVW.⁸⁶ Diese Maßnahmen gilt es durch die Verwaltung zu initiieren und zu unterstützen.

Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung: Der Erlass des Landes Baden-Württemberg „Sicherer Schulweg“⁸⁷ sieht Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung bzw. Erziehung von Kindern und Jugendlichen im Schulalter vor, z. B. die konsequente Ahndung von Verstößen auf Schulwegen und im Schulumfeld. Das betrifft u. a. Gurtanlege- und Kindersicherungspflicht und Geschwindigkeitsbeschränkungen, Park- oder Haltverbote, den technischen Zustand von Fahrrädern, insbesondere der Fahrräder von Kindern und Jugendlichen auf dem Weg von und zur Schule und das Verhalten von zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden Schüler*innen auf ihren Schulwegen. Eine Abstimmung mit der unteren Straßenverkehrsbehörde und der Polizei ist dafür erforderlich. Dies gilt es entsprechend dem Erlass in Offenburg durchzuführen. Auch sollten bestehende Kampagnen und Wettbewerbe weiter fortgeführt und ausgeweitet werden. Im Erlass „Sicherer Schulweg“ sind Projekte, Kampagnen und Wettbewerbe aufgeführt, wie z. B. die Aktion „Schütze dein BES-TES“. Erziehungsberechtigte können durch diese Aktionen von zusätzlichen Lern- und Sensibilisierungseffekt profitieren.

Fahrsicherheitstraining: Neben Kindern und Jugendlichen sind es häufig Senior*innen, die im Straßenverkehr verunglücken. Die Ursachen sind vielfältig: Einerseits ist es die größere Verletzlichkeit von Senior*innen, andererseits verschlechtern sich im

Alter kognitive und motorische Fähig- und Fertigkeiten. Darauf muss angemessen reagiert werden. Daher ist es wichtig, Senior*innen auf mögliche Gefährdungen und deren Vermeidung aufmerksam zu machen, zudem sind jüngere Verkehrsteilnehmer*innen aufgerufen, sich gegenüber der älteren Generation achtsam und vorausschauend zu verhalten. Um alle Verkehrsteilnehmer*innen und insbesondere Senior*innen auf mögliche Gefährdungen aufmerksam zu machen, können Fahrsicherheitstraining (für Rad und Pedelec, Rollator und Rollstuhl) angeboten werden. Werbung für bereits bestehende Angebote sollte weiter gestreut werden. Kampagnen und Infoproschüren sensibilisieren für die Thematik.

Mobilitätserziehung und Kampagnen für Menschen mit Migrationserfahrung: In den vergangenen Jahrzehnten ist die Zahl der Menschen mit Migrationserfahrungen in Deutschland kontinuierlich gewachsen. Diese haben in ihren Herkunftsländern ggf. andere Alltagsmobilitätserfahrungen gemacht. Damit Menschen mit Migrationserfahrungen sich eigenständig und sicher im Straßenverkehr bewegen können, bedarf es einer regelmäßigen Kommunikation von Regeln und Verhaltensweisen im Verkehr sowie Angebote z. B. zum Erlernen des Radfahrens, aber auch welche Möglichkeiten der ÖV bietet (Ticketkauf, Fahrpläne lesen etc.). In Freiburg und Stuttgart gibt es z. B. den Bike Pride e.V., der praktisches Fahrradtraining, Verkehrsregeln und Reparaturworkshops insbesondere für Frauen mit Migrationserfahrungen anbietet.⁸⁸ Auch in Offenburg werden ab April 2023 Radfahrkurse für Migrant*innen angeboten, die es zukünftig zu etablieren gilt.

⁸⁶ Weitere Informationen unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheit-kinder.html>

⁸⁷ Weitere Informationen unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahradlandbw/10_Fussverkehr/210820_Erlass_Aktion_Sicherer_Schulweg_2021-2022.pdf

⁸⁸ Weitere Informationen unter: <https://bikebridge.org/>

Abbildung 148: Fahrradkurs für Migrant*innen in Offenburg



Unterstützung für Radfahrkurs gesucht



stadtoffenburg 🚲 Ab dem 29. April wird es einen Radfahrkurs für Migranten und Migrantinnen geben. Dazu werden noch freiwillige Patinnen und Paten gesucht, um die Lernenden während des Kurses zu unterstützen. Es geht darum, den Radneulingen die Wege des Alltags mit dem Rad zu zeigen, damit sie sich im Verkehrsgeschehen sicher bewegen können. Zum Abschluss der Übungsstunden ist eine kleine gemeinsame Ausfahrt vorgesehen. 🚲 Der Radfahrkurs findet an den Samstagen am 29. April, 6. Mai, 13. Mai und 20. Mai jeweils von 10.30 bis 12.30 Uhr statt. 🇩🇪

Quelle: Stadt Offenburg

Öffentlichkeitsarbeit: Des Weiteren müssen Verkehrsregeln wiederholt ins Gedächtnis der Verkehrsteilnehmer*innen gerufen werden. Insbesondere bei Änderungen der StVO (z. B. Verhalten in Fahrradstraßen/Zonen) und bei neuen Mobilitätsangeboten mit besonderem Gefahrenpotenzial oder Themen der Unfallhäufung sind Informationen öffentlichkeitswirksam zu verbreiten. Hierbei ist der Ansatz der Stadt Offenburg, mit Plakaten auf die Vorschriften in den neuen Fahrradstraßen hinzuweisen, positiv hervorzuheben. Dieses Mittel sollte bei der Einrichtung weiterer Fahrradstraßen, aber auch bei anderen „neuen“ Verkehrsinfrastrukturen zum Einsatz kommen. Entscheidend ist auch, wiederholt Angebote zu Informationen,

Schulungen und Rückmeldungen anzubieten und diese breit zu streuen. Beispiele für Broschüren zu Verkehrshinweisen sind z. B. der Flyer „10 Botschaften“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg oder die Kampagnen „Rad nimmt Rücksicht“ in Stuttgart und „Mobil.Aber.Sicher“ in Hamburg.

Abbildung 149: Ausschnitt Flyer „10 Botschaften“ des Verkehrsministeriums BW



Quelle: VM BW

Aktionstage und Veranstaltungen: Für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr ist es erforderlich, die Perspektiven der anderen Verkehrsteilnehmer*innen, deren mögliche Restriktionen und Sicherheitsbedürfnisse zu vermitteln (schlechte Sicht aus Kfz, Angst beim Überholt werden von Radfahrer*innen etc.). Zur Sensibilisierung können Aktionstage, Begehungen oder Informationsmaterial verwendet werden.

VS.4

Netzwerke für Verkehrssicherheit

Zeitliche Umsetzung:



Einflussmöglichkeit
der Stadt Offenburg:



THG-Einschätzung:



Verkehrssicherheit

Grobkostenschätzung



Projekte mit
Strahlkraft:



Zielbezug:



Problemstellung/Anlass

Verkehrssicherheit ist vorrangig eine staatliche Aufgabe. Sie erfordert jedoch auch das Engagement von Bildungseinrichtungen, Unternehmen, Initiativen, Verbänden, Vereinen, Verwaltung und der Polizei sowie aller Verkehrsteilnehmer*innen, also der gesamten Gesellschaft. Ein Netzwerk für Verkehrssicherheit dient dem Informationsaustausch zwischen den Akteur*innen und bietet eine Möglichkeit Synergien zu schaffen, Erfahrungen auszutauschen und eine gemeinsame Strategie zum Erreichen der Vision Zero zu entwickeln.

Maßnahmen/Ansätze/Bausteine/...

Erweiterung bestehender Arbeitsgemeinschaften auf alle Verkehrsträger:

Die Stadt Offenburg hat gemeinsam mit dem Polizeipräsidium Offenburg, der Verkehrswacht Offenburg/Ortenau e. V., dem ADFC Offenburg, dem ADAC Südbaden und dem Fachbereich Gesundheitsförderung des Landratsamtes Ortenaukreis

Anfang 2021 eine Arbeitsgemeinschaft zum Thema Sicherheit im Radverkehr gegründet, die es insbesondere um den Fußverkehr, aber auch auf alle anderen Verkehrsträger zu erweitern gilt. Hier können Synergien geschaffen, Erfahrungen ausgetauscht und eine gemeinsame Strategie zum Erreichen der Vision Zero entwickelt werden. Beispiele hierfür bieten ähnliche Netzwerke wie das Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg oder das Mobilitätsnetzwerk Hannover.

Verkehrssicherheitsstrategie: Diese Arbeitsgemeinschaft kann gemeinsam eine Verkehrssicherheitsstrategie entwickeln. Auf Grundlage der erarbeiteten Strategie können anschließend weitere gemeinsame öffentlichkeitswirksame Kampagnen oder Aktionen durchgeführt werden, wie z. B. die Kampagne „Mit Abstand sicher unterwegs“ des ADFC, die durch das Polizeipräsidium Offenburg und die Verkehrswacht Ortenau als Kooperationspartner unterstützt wird.

4.2 Weitere Annahmen für das Klimaschutzscenario

Neben den neun genannten Handlungsfeldern werden weitere zusätzliche Maßnahmen für das Klimaschutzscenario angenommen. Bei diesen handelt es sich um globale Maßnahmen, die über den Handlungsspielraum der Stadt Offenburg hinaus reichen. Neben regionalen Maßnahmen werden auch veränderte Rahmenbedingungen auf EU-, Bundes- und Landesebene berücksichtigt, darunter ein höherer CO₂-Preis oder eine antriebsabhängige Pkw- und Lkw-Maut.

Neu- und Ausbaustrecke (NBS und ABS) Karlsruhe - Basel im Rahmen des Deutschlandtaktes

Durch die Fertigstellung der ABS/NBS Karlsruhe – Basel, u. a. durch den Tunnel Offenburg für den Güterverkehr, reduziert sich die Reisezeit im Personenfernverkehr zwischen Karlsruhe und Basel um 31 Minuten.

Gemäß Terminübersicht ist der Termin für die Fertigstellung des Großprojektes vom Jahr 2035 auf das Jahr 2042 verschoben worden. Jedoch wird bereits im Jahr 2035 ein Großteil der NBS fertiggestellt sein. Daher wird eine Fahrzeitreduzierung von 15 Minuten angenommen. Lediglich zwei ABS sind zu diesem Zeitpunkt noch nicht in der Bauphase

Regionale Maßnahmen zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz

In allen Städten und Gemeinde in Baden-Württemberg sowie in ganz Deutschland werden zukünftig verstärkt Anstrengungen unternommen werden, um die

Mobilitätswende voranzutreiben und die THG-Emissionen auch im Verkehrsbereich zu senken.

Während bisher nur Maßnahmen im Wirkungsbereich der Stadt Offenburg angesetzt wurden, ist somit auch die Umsetzung umfangreicher Maßnahmen zur Förderung der Verkehrswende im Umland anzunehmen.

Der Ortenaukreis hat aktuell beschlossen, ebenfalls ein entsprechendes Klimaschutzkonzept aufzustellen.⁸⁹ Dabei sind ähnliche Maßnahmen und Effekte zu erwarten wie in den Modellkommunen, um die THG-Ziele zu erreichen. Das hat auch Auswirkungen auf den Verkehr und die THG-Emissionen im Stadtgebiet Offenburg, da der Verkehr der Bewohner*innen des Ortenaukreises sowie ggf. aus weiteren Kommunen im Umland ebenfalls nachhaltiger und klimaneutraler abgewickelt wird.

Als wesentliche Ziele im Mobilitätssektor sind genannt:⁹⁰

- Förderung des Radverkehrs. Ausbau von Radwegen und Radschnellwegen. Zielwert: 6 km/Jahr.
- Stärkung des ÖPNV. Bau neuer Fahrradabstellanlagen.
Ziel: Verdopplung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030.

Das Land Baden-Württemberg hat zudem die Einführung eines Landesjugendticket auf den Weg gebracht, das am 1. März 2023 gestartet ist. Dieses richtet sich an:

- Kinder und Jugendliche bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs.

⁸⁹ Das integrierte Klimaschutzkonzept des Ortenaukreises ist verfügbar unter: https://kreistag.ortenaukreis.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExiZSnPRqGGxbaguDO8E1dUO19HK-i-xeKRwfck3Brw4h4x/Anlage_1.pdf

⁹⁰ Weitere Informationen unter: https://kreistag.ortenaukreis.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExiZSnPRqGGxbaguDO8E1dUO19HK-i-xeKRwfck3Brw4h4x/Anlage_1.pdf, S. 131 ff.

- Schüler*innen, Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende bis zur Vollendung des 27. Lebensjahrs

Es kostet 365 € pro Jahr. Für umgerechnet einen Euro am Tag können so junge Menschen in Baden-Württemberg im gesamten Land Bus und Bahn nutzen. Damit ist das Ticket günstiger als viele der gültigen Schülerabos oder Studi-Tickets, die häufig nur für einen Verkehrsverbund gültig sind.

Veränderte Rahmenbedingungen auf EU-, Bundes- und Landesebene

Die Stadt Offenburg verpflichtet sich, sich für:

- einen höheren CO₂-Preis,
- eine antriebsabhängige Pkw- und Lkw-Maut und
- die Anpassung des Dienstwagen-Privilegs

einzusetzen und sich entsprechend zu positionieren. Entsprechende Initiativen werden unterstützt werden, z. B. durch politische Beschlüsse, einer Fürsprache auf kommunaler und regionaler Ebene oder dem Einsatz im Deutschen Städtetag.

Höherer CO₂-Preis: Die Wirkung eines höheren CO₂-Preises (Ansatz: 300 €) wird durch eine Veränderung der Kosten pro gefahrenen Kilometer in Höhe von 0,06 € abgebildet.

Antriebsabhängige Pkw- und Lkw-Maut:

Eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut setzt Anreize, Autofahrten zu verkürzen oder ganz einzusparen oder stattdessen auf klimafreundlichere Verkehrsmittel umzusteigen (Quelle: Umweltbundesamt, Klimaschutzinstrumente im Verkehr).

Es wird eine Pkw-Maut und Lkw-Maut für Nicht-Elektro-Fahrzeuge angesetzt. Dabei wird ein Kilometerpreis von 0,06 €/km angesetzt (gemäß Vorschlag Umweltbundesamt).

Anpassung des Dienstwagen-Privilegs:

Es wird eine Anpassung der Dienstwagenbesteuerung in Abhängigkeit der gefahrenen Kilometer gemäß dem Szenario „Mobilität neu steuern“ des Umweltbundesamtes angesetzt. Es werden nur noch reine Elektroautos gefördert.

Deutschlandticket: Mit dem Beschluss und der Einführung des 49-Euro-Deutschlandtickets wurde bereits ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung des Tarifsystems getan. Durch das 49-Euro-Ticket sind Fahrten auch überregional und unabhängig vom Tarifverbund mit nur einem Ticket möglich, wodurch die Fahrgastfreundlichkeit im ÖPNV enorm gesteigert wird.