

**Dokumentation der Stellungnahmen zum Entwurf der Maßnahmensteckbriefe
des Masterplan Verkehr OG 2035**

Vom 16.05. bis 30.05.2023 konnten auf mitmachen.offenburg.de oder per E-Mail Stellungnahmen zum Entwurf der Maßnahmensteckbriefe des Masterplan Verkehr OG 2035 eingereicht werden.

Diese Möglichkeit wurde von 15 Personen genutzt. Pro Person konnten mehrere Stellungnahmen eingereicht werden. Insgesamt gingen 53 Stellungnahmen ein: 50 auf mitmachen.offenburg.de; 3 per E-Mail. Diese verteilen sich wie folgt auf die Handlungsfelder:

Fußverkehr	5	Wirtschaftsverkehr	3
Radverkehr	8	Neue Mobilitäts- und Antriebsformen	7
Öffentlicher Verkehr	6	Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	2
Kfz-Verkehr	11	Verkehrssicherheit	3
Ruhender Verkehr	6	Übergeordnete Ebene	2

Stellungnahmen zu den Maßnahmensteckbriefen des Handlungsfelds **Fußverkehr**

Nr.	Stellungnahme
1	<p>„Ansatzpunkte wie "Vorschlag Turnhallestraße" finde ich sehr gut. Genauso wie die Mindestbreite für Fuß- und Gehwege.</p> <p>Nicht gut ist die Lösung Weingartenstraße, Lange Straße, zumindest solange diese Straßen durch den Durchgangsverkehr genutzt werden. Durch den Autoverkehr wird hier nun die volle Breite zwischen den Häusern als Fahrweg genutzt und so insbesondere Kinder etc. in Bedrängnis gebracht. Zudem steht hier zu wenig Grün zur Verfügung.</p> <p>Dringenden Handlungsbedarf gibt es in einigen Bereichen z.B. Poststr. hier gibt es nur auf einer Seite der Straße einen Gehweg. Dieses ist für eine Straße in der Innenstadt aus meiner Sicht unhaltbar und birgt zudem erhebliche Risiken, da aus allen Häusern von der einen Straßenseite immer! die Straße überquert werden muss und das zwischen Parkenden Autos.</p> <p>Zur Erhöhung der Sicherheit und attraktiv ist auch eine Reduktion der Geschwindigkeit der KFZ mit entsprechenden Maßnahmen in der Stadt dringend nötig.</p> <p>Zudem sollte sichergestellt werden, dass die STVO auch eingehalten wird (Hauptstr. / Gustav-Ree-Anlage)."</p>
2	<p>„Kein Handlungsbedarf. Steuergeld sinnvoller verwenden oder besser sparen!“</p>
3	<p>„Zur Abbildung 65: Die Weingartenstraße (bzw. eigentlich ist ja die Hildastraße zu sehen) ist in sofern der neu gestalteten Lange Straße überlegen, dass sie Bäume und Pflanzen Platz bietet, die Schatten spenden und die Umgebung abkühlen. Das ist meiner Ansicht nach einer Bratpfanne, wie dem Rée-Carré und der Lange Straße vorzuziehen.“</p>
4	<p>„Die vorgestellten Maßnahmen sind alle begrüßenswert. Jedoch bedeutet die Schaffung beispielsweise neuer verkehrsberuhigter Bereich noch lange nicht, dass die damit geplanten positiven Veränderungen tatsächlich eintreten. In verkehrsberuhigten Bereichen ist von Temporeduzierung oft nichts zu bemerken. Durch die Beschilderung wird dann zwar Sicherheit für Fußgänger vorgegaukelt, durch geduldetes Falschparken, hohe Geschwindigkeiten und geringe Abstände kommt es jedoch regelmäßig zu gefährlichen Situationen.</p> <p>Es gibt in Wohngebieten permanent zugeparkte Gehwege. Wenn einmal in 10 Jahren kontrolliert wird, verlassen die PKW kurzzeitig den Gehweg, die Schäden durch die jahrelang geduldete Fehlbenutzung des Gehwegs werden dann ebenfalls sichtbar, aber nach wenigen Wochen sind die Gehwege wieder zugeparkt. Warum erfüllt der Ordnungsdienst nicht einmal rudimentär seine Aufgabe in den Wohngebieten? Warum werden hier aufwändige Maßnahmen zur Schaffung von Fußgängerinfrastruktur ausgearbeitet, die zum Teil eigentlich schon vorhanden ist? Hat man wirklich vergessen, dass sich unter vielen parkenden Autos Gehwege befinden?</p> <p>Die jahrzehntelange Toleranz in dieser Hinsicht hat nur dazu geführt, dass das Fehlverhalten gar nicht mehr als solches wahrgenommen wird und als Normalzustand verstanden wird. Um hier eine Verbesserung zu erreichen, braucht es nicht einmal einen "Masterplan Verkehr". Es müssen nur die bestehenden Regeln umgesetzt werden. Mitmachen.offenburg.de sollte daher auch für die betreffenden Behörden gelten!</p> <p>Die Querungen (Zebrastreifen) an der Fessenbacher Str. sollten deutlich präsenter sein. Es geschieht eher selten, dass da ein Auto stoppt und einen Fußgänger speziell Kinder auf dem Schulweg passieren lässt.</p> <p>Die Hauptstraße sollte zwischen Wasserstraße und Grabenallee von einer Busspur zur Fußgängerzone umgewidmet werden. Entsprechende Schilder und entsprechende Pflasterung sind ja bereits vorhanden.“</p>
5	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>bei der Durchsicht Ihres Maßnahmensteckbriefs Fußverkehr sind mir zwei Punkte aufgefallen, die in dem sonst sehr guten Text noch korrigiert werden sollten:</p> <p>1. Mindestbreite Gehweg</p> <p>Maßnahme F.5, Abbildung 83</p>

<p>Die Abbildung und der Verweis auf das Faire Parken in Karlsruhe erwecken den Eindruck, eine Mindestbreite von 1,6m sei ausreichend, um Gehwegparken zu legalisieren. Dies widerspricht der VwV-StVO, die angeordnetes Gehwegparken nur dort erlaubt, wo ungehinderter Begegnungsverkehr von Rollstuhlfahrern oder Kinderwagen möglich bleibt. Dies entspricht nach H BVA einer freien Restbreite von mindestens 2,70 m.</p> <p>2. Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen</p> <p>Maßnahme F.6</p> <p>In der Beschreibung sollte ergänzend aufgeführt werden, unter welchen sehr engen Randbedingungen Mischflächen überhaupt zulässig sind (RASt/EFA/ERA). Insbesondere muss der gemeinsame Weg mindestens 2,5m breit sein und es dürfen nur sehr geringe Verkehrsstärken aufeinander treffen (70 Personen, davon höchstens ein Drittel Radfahrer).</p> <p>Außerdem fehlt in der Diskussion über Geschwindigkeitsunterschiede der wichtige Hinweis, dass auf freigegebenen Gehwegen und in freigegebenen Fußgängerzonen Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben ist. Hier fehlt auch ein Hinweis auf ordnungsrechtliche Maßnahmen, die notwendig sind."</p>
--

Stellungnahmen zu den Maßnahmensteckbriefen des Handlungsfelds **Radverkehr**

Nr.	Stellungnahme
1	„Mehr und ggf. überdachte Fahrrad-Stellplätze in der Innenstadt. Fahrrad-Abstellplätze vor den Läden des Rée Carées (Alnatura, dm, total unterdimensionierte Fahrrad Parkmöglichkeiten unmittelbar vor den Läden). ARAS unbedingt und schnell zB Ortenberger Str. Ecke Wilhelmstr., Graben-Allee, Weingarten Str.).“
2	<p>„Gerade für eine Stadt (Größe und Lage) wie Offenburg ist die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs für alle sehr wichtig. Mit dem Fahrrad ist in Offenburg (und ggf. drum herum) alles in kürzester Zeit erreichbar. Ein Lückenloses Radnetz ist hierfür immanent wichtig. Dinge die nicht gut funktionieren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radstreifen auf der Rammersweierstr. Gerade für Kinder auf dem Weg zur Waldorfschule etc. ist nicht zu gebrauchen. Die Autos fahren häufig leider viel zu dicht auf und zu schnell. Zudem wird Tempo 30 kurz vor einer Engstelle ohne Streifen (Geschwister-Scholl-Sporthalle) aufgehoben. Zudem ist der Streifen für relativ schmal. (falsche Abwägung zwischen Sicherheit von Schüler/innen und Komfortbedürfnis von PKW Nutzern) 2. Fahrradweg Zwingerplatz. Dieser ist stellenweise viel zu schmal, so das Fußgänger und Radfahrer kaum aneinander vorbeikommen (schon gar nicht mit Lastenrädern oder Anhänger). 3. Fahrradweg vor dem Dreher Pavillon. Hier fehlen einfach einige Meter und Fußgänger und Radfahrer haben täglich Konflikte. <p>Dinge die gut funktionieren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrradstraßen z.B. Franz Volk Str. 2. geschützten Radfahrstreifen wie im Pop up Versuch Okenstr. etc. Aus meiner Sicht kaum wesentliche Einschränkungen für den Autoverkehr und deutlicher Sicherheits- und Komfortgewinn für den Fahrradverkehr. Der damit auch Leistungsfähiger wird.“
3	<p>„Kein Handlungsbedarf. Steuergeld sinnvoller verwenden oder besser sparen! Stoppt derartig rein links-grün ideologisch motivierte Maßnahmen! Handelt endlich entsprechend Eures Amtseides in den Interessen der Bürger.“</p> <p>Das Interesse am Fahrradfahren geht z.Zt. stark zurück (siehe HUK-Mobilitätsbericht). Eine überwältigende Mehrheit bevorzugt das Auto. In einer Kleinstadt wie OG gibt es mangels ÖPNV auch keine sinnvolle Alternative. Die paar Busse, die hier nur tagsüber und nur im Stundentakt fahren (und nicht da losfahren, wo ich losfahren will und nicht dahin fahren, wo ich hin muß), sind keine brauchbare Lösung.</p> <p>PS: Das zugehörige Dokument ist schwer lesbar auf Grund zahlreicher Sprachfehler ([...]¹ Genderneusprech, welches je nach Umfrage 80-95% der Bürger ablehnt)!”</p>
4	„Radverkehrsnetz zügig und sicher ausbauen, dabei KEINE Bäume fällen. Gleichzeitig mehr Fahrradstraßen und eine bessere Taktung pro Radfahrer an Ampeln. Zudem die Sicherheit für Radfahrer erhöhen und dadurch Leute zum Radfahren bewegen. Tempolimit 40 für motorisierte Fahrzeuge in der ganzen Stadt! Parkgebühren und Preise für Anwohnerparken drastisch erhöhen (s. Freiburg).“
5	<p>„1. Ob Menschen auf das Fahrrad steigen, hängt in großem Maße vom subjektiven Sicherheitsgefühl ab. Bei viel befahrenen Straßen ist dies nur durch physische Trennung (Bordstein) zu erreichen. Ein weißer Streifen (Freiburger Straße) reicht nicht. 2. Wie in vielen anderen Städten sollen Flüsse und Bahnstrecken genutzt werden, um kreuzungsarme und damit sichere Fahrradvorrangrouten einzurichten.“</p>
6	<p>„Die Radschnellwege wie sie in der Abbildung 97 geplant sind, sollten auch verbunden werden. Man stelle sich vor die A5 und A8 bei Karlsruhe wäre nicht direkt verbunden, sondern nur über 250m Landstraße zu erreichen!</p> <p>Radstreifen auf der Straße sind ein guter Plan, aber die Verkehrssituation für die Autos muss auch so angepasst werden, dass diese nicht mit 50 an den Radfahrern vorbeibrettern oder den Sicherheitsabstand eher als optional wahrnehmen.“</p>
7	„Die geplanten neuen Infrastrukturprojekte werden eine Bereicherung für den Radverkehr darstellen. Allerdings sollten auch die bestehenden Radverkehrsanlagen kritisch begutachtet

¹ Diese Textpassage verstößt gegen die Netiquette von mitmachen.offenburg.de und wurde daher entfernt.

	<p>und ggf. überarbeitet werden. Der Schutzstreifen auf der Fessenbacher Str. stadteinwärts, wird im Wesentlichen nur von PKW genutzt. Radfahrende (vor allem Schüler auf dem Schulweg) verwenden zu 90 % den danebenliegenden Gehweg. Der Radfahrerschutzstreifen dient dem fließenden PKW-Verkehr und fängt den Rückstau vom Kreisverkehr auf. Mit dem Fahrrad kommt man in der Regel auch nicht am Stau vorbei. Dieser Streifen in seiner derzeitigen Form ist eher nutzlos.</p> <p>Die überholabstände in der Ortenberger Straße (aber auch andernorts) sind zum größten Teil inakzeptabel. Dieses Gefühl ist mittlerweile auch durch Messungen des ADFC bestätigt worden. Geringe Überholabstände, parkende PKW auf Radstreifen vor den Bäckereien und hohe Fahrgeschwindigkeit der PKW gefährden den Radverkehr hier deutlich.“</p>
8	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>anbei erhalten Sie meine Gedanken zum Masterverkehrsplan OG 35 für den Teil Radverkehr. Ebenso einige Skizzen, in die ich auch handschriftliche Angaben eingetragen habe, damit man die Zahlen besser lesen, und sie den einzelnen Straßen und Wegen richtig zuordnen kann. Auch eine Skizze, aus der die wichtigsten Straßen und Bereiche zwischen Offenburg-Ost und den Stadtteilen Zell-Weierbach und Fessenbach besser zu erkennen sind. ²</p> <p>Die Erläuterungen beziehen sich auf Auszüge aus dem „Verkehrsmodell Offenburg - Radverkehrsmengen im Werktagsverkehr Mo - Fr in (Pers. / 24 h) - Querschnittswerte“.</p> <p>Dabei habe ich festgestellt, daß die Zuordnung der Radverkehrsmengen in großem Maß nicht stimmen können. Offensichtlich wurde bei der Ermittlung keine Überprüfung auf die Richtigkeit und die Plausibilität auch aufgrund der topografischen Verhältnisse und Höhenunterschiede durchgeführt.</p> <p>Ganz drastisch stellt sich dies beispielhaft auf den folgenden Strecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Laubengasse (ab der Zeller Straße), durch die Hohlgasse bis zu Lindenhöhe (beim Trinkwasserhochbehälter) und im Bereich Saugasse-Hungerberg. Hier sollen sich Radfahrer-Mengen von bis zu 450 - 950 Radler pro Tag bewegen, bei Steigungen von bis zu 12 %. • entlang der Weingartenstraße zwischen Moltkestraße und Fr.-Schmid-Straße zwischen 600 - 900 Radlern / Tag. • In dem eingesplitteten landwirtschaftlichen Weg östlich der Hölderlinstr. (südlich des Geländes der St.Josefsklinik und des städtischen Friedhofs) bis fast nach Zell-Weierbach 800 bis 850 Radler / Tag. • Sogar in der Straße „Am Feuerbach“ 900 Radler pro Tag. Ich bin seit fast 30 Jahren Anwohner in dieser Straße und beobachte und zähle seit ca. 2 Jahren den Rad- Kfz-Verkehr im Bereich der Zeller-, Hölderlin- und Weingartenstraße, zu verschiedenen Tageszeiten an verschiedenen Wochentagen. • Dagegen im Ostteil der Zeller Straße zwischen Hölderlin- und der Moltkestraße nur 200 Radler. (?) • Ebenso sind auch sehr „exotische“ Radfahrer-Verbindungs-Wege eingetragen, so z.B.: So sollen z.B. 200 Radler über Treppenanlagen auf der Westseite des St.Josefklunikums(beim Ärztehaus) über den engen Fußweg fahren. Auch über einen engen steilen Fußweg zwischen der Zellerstraße und der Straße „Im Blöchle“ geleitet werden. • Entlang der Weingarten-Straße zwischen Grimmelshausenstraße und dem westlichen Ortseingang (bei der Fr.-Schmid-Str.) sind die Radverkehrsmengen sehr niedrig. Der Hauptteil der Radler aus Zell-Weierbach fährt über die Waldbachsenke und verteilt sich dann über die Zeller-, Waldbach - und Feuerbachs. an der Hölderlinstraßen-Abzweigung. Ein Ausbau von breiteren Radwegen auf beiden Seiten vom St.Josefskrankenhaus bis Ortseingang Zell-Weierbach ist nicht notwendig. Dadurch kann auch der Ausbaustandard der Fahrbahn in dieser Strecken einfacher und kostengünstiger gestaltet werden.

² Aus Gleichbehandlungsgründen der unterschiedlichen Beteiligungskanäle ist eine Abbildung von Anhängen an dieser Stelle nicht möglich.

<p>Noch ein Hinweis auf die nicht schlüssigen Radlerzahlen:</p> <p>Ich war vor einigen Tagen in der Landeshauptstadt Stuttgart. Dort gibt es an 15 relevanten Stellen Radler-Zählstellen, die die Radfahrer-Mengen pro Tag, pro Woche und Monat registrieren. Diese Zahlen sind separat für jede Zählstelle aktuell über das Internet jederzeit abrufbar.</p> <p>Angeschaut habe ich Radler-Zählstelle Nr. 15 Waldburgstraße (in Stuttgart-Rohr) , am südlichen Ende der Stadt Stuttgart. Hier beginnt der Radschnellweg nach Böblingen /Sindelfingen. Hier gibt es eine Radler-Brücke über die Autobahn. Es ist die einzig sinnvolle Verbindung der drei Städte für die Radler über die Autobahn A 8 Khe - München.</p> <p>Der Radschnellweg verbindet Stuttgart (ca. 630.000 Einwohner) mit Böblingen (ca. 50.000 Einwohner) und Sindelfingen (ca. 64.500 Einwohner).</p> <p>An dieser Zählstelle wurden von 01.Jan. bis 21.Mai 2023 insgesamt 45.061 Radler gezählt. Am 21. Mai waren es 907 Radler (in 24 h) . Im Durchschnitt über die 140 Tage im laufenden Jahr waren es bisher 317 Radler (!) pro Tag, beim einzigen sinnvollen Radweg zwischen den drei Städten.</p> <p>In Offenburg ist die Lage wie folgt:</p> <p>Zwischen dem Stadtteil Zell-Weierbach (ca. 3600 Einwohner) und der Kernstadt Offenburg mit ca. 35.000 Einwohner (ohne weitere Ortsteile) gibt es mehrere Möglichkeiten mit dem Rad zu fahren. Deshalb werden sich die Radler auch verteilen.</p> <p>Schaut man sich die Radfahrzahlen aus den Balkenplan des Masterplans Offenburg an, dann müßten aus Zell-Weierbach täglich folgende Gesamt-Radfahrer-Zahlen entstehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - über den Hungerberg 600 Radler - über die Waldbachsenke 350 Radler - über die Weingartenstraße 650 Radler - über den landwirtschaftlichen Wg (südlich des Neuen Friedhofes) 800 Radler <hr/> <p>Summe pro Tag 2400 Radler zur Kernstadt Offenburg und zurück (!)</p> <p>Dies sollte dringend von der Verwaltungsseite überprüft werden.</p> <p>Die bisherigen Zahlen können nicht für die geplante Neugestaltung der Weingartenstraße und der Moltkestraße zugrundegelegt werden. Sonst gibt die Stadt Offenburg viel Geld für Maßnahmen aus die nicht sinnvoll sind.</p>
--

Stellungnahmen zu den Maßnahmensteckbriefen des Handlungsfelds **Öffentlicher Verkehr**

Nr.	Stellungnahme
1	„Elektrobusse, ja. Häufigere Bustaktung. Anbindung von Ausflugs-Startpunkten/ Wanderparkplätzen, zB. Fessenbach (Schuckshof). Anschluss Freudenstadt - Bad Peterstal Griesbach.“
2	„Zusätzlicher Haltepunkt macht den Bahnverkehr attraktiver. Besonders schwierig ist derzeit der sehr ausgedünnter Takt der Stadtbusse Abends (fast nichts) und am Wochenende (wenig). Auch die "Dörfer" sind zeitweise schlecht zu erreichen. Hier könnte On-Demand-Verkehr helfen.“
3	„Sehr bedauerlich, dass die neue Mobilitätsform „Urbane Seilbahn“ mit P+R-Parkplätzen an der Peripherie trotz finanzieller Fördermöglichkeit des Bundes nicht einmal in Erwägung gezogen wurde. Alle Maßnahmen beschränken sich immer noch auf die traditionellen Bereiche Fahrrad, Bus, PKW (egal ob individuell oder in Sharing-Variante).“
4	<p>„Die paar Busse, die hier nur tagsüber und nur im Stundentakt fahren (und nicht da losfahren, wo ich losfahren will und nicht dahin fahren, wo ich hin muß*), sind keine brauchbare Alternative zum privaten PKW!</p> <p>* z.B. keine brauchbare Verbindung von OG ins Industriegebiet Allmendgrün / Ortenberg. Busse fahren nur im Stundentakt, nur tagsüber und erfordern 15 Minuten Fußweg von meiner Wohnung bis zur ersten Bushaltestelle und 20 Minuten Fußweg nach der Ortenberg-Haltestelle zu meinem Arbeitsplatz - also inakzeptabel. Die Bahn fährt dort am eigentlich ideal gelegenen, aber leider schon lange stillgelegten Bahnhof ohne Halt vorbei.</p> <p>Stoppt die Verteufelung (und Behinderung) des PKW-Verkehrs aus rein ideologischen (links-grünen) Gründen. Handelt endlich im Interesse der Bürger!</p> <p>PS: Das zugehörige Dokument ist schwer lesbar auf Grund zahlreicher Sprachfehler ([...]³ Genderneusprech, welches je nach Umfrage 80-95% der Bürger ablehnt)!”</p>
5	„Die Verdichtung des Ö-PNV (durch Busse) darf nicht an den Stadtgrenzen enden. Das sind alle Strecken, die man (ausgenommen mobilitätseingeschränkte Personen) auch zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen kann, aber wenn ich nach Ortenberg, Windschlag oder Altenheim fahre, dann ist auch hier eine höhere Taktung zu wünschen, denn sonst muss zwangsläufig wieder das Auto zum Einsatz kommen. Es müssen ja auch nicht immer die ausgewachsenen Busse sein. In der Schweiz sieht man gut, wie dort je nach Bedarf auch kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden.“
6	<p>„Die Tabellenwerke sind für den Laien eher schwer zu interpretieren. Aber ganz einfach ausgedrückt:</p> <p>Warum gibt es keinen Busverkehr zwischen Offenburg Oststadt (hier wohnen viele Menschen) und dem Industriegebiet Elgersweier (hier arbeiten viele Menschen)?</p> <p>Der Busverkehr durch die "Fußgängerzone" muss massiv reduziert werden.“</p>

³ Diese Textpassage verstößt gegen die Netiquette von mitmachen.offenburg.de und wurde daher entfernt.

Stellungnahmen zu den Maßnahmensteckbriefen des Handlungsfelds **Kfz-Verkehr**

Nr.	Stellungnahme
1	„[...]⁴ Wer nach Fessenbach will so ab der Innenstadt mit 30 tuckern. [...]⁴. Und umsteigen auf Bus geht nicht wenn man da wohnt. Ihr macht alles kaputt und bewirkt damit nur das die Fahrer aggressiver werden!!“
2	„Offenburg ist eine Ampel-Stadt! Viel zu wenige Kreisverkehre! Ampeln verursachen zuviel Benachteiligung der Fußgänger u. Radfahrer und zusätzliche Umweltbelastung!“
3	„Die geplante Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h auf der B33 von und nach Gengenbach finde ich sehr gut. Ich würde aber gern vorschlagen, dass die Reduzierung/Erhöhung auf/von 70 km/h ab der Abfahrt Elgersweiher erfolgt. Das hätte eine deutliche Reduzierung des Lärms auf der Gifiz-Seite zur Folge, da hier der Lärmschutzwall zu kurz gebaut wurde um den Gifiz nahe der B 33 im Lärm zu reduzieren. Das erhöht den Freizeitwert des Gifiz, die Attraktivität für die Landesgartenschau und kostet kein Geld.“
4	„Tempo 30 Grabenallee umsetzen, da angrenzende Kita und angrenzende Schule! Und überall, wo andere Kitas / Schulen sind. Auch langsamer Verkehr fließt. Freiwillig 40 Schilder aufstellen?“
5	„Die Zielsetzung ist aus meiner Sicht richtig. Die Frage ist nicht wie soll OG 2024 aussehen sondern 2030ff, dieses wird vielleicht auch zu wenig kommuniziert. Eine Emissionfreie Zone würde die Innenstadt noch einmal erheblich aufwerten! Außerdem sollte nicht vernachlässigt werden, dass ein erheblicher Sicherheitsgewinn damit verbunden ist. Warum bekommt z.B. Stockholm über Jahre einen Schnitt von 0,7 pro 100.000 Einwohner Todesopfern im Verkehr oder Helsinki 0 hin! Und in D sind wird von diesen Zahlen weit entfernt.“
6	„Die Einrichtung eines autoarmen Quartiers in der Oststadt ist eine sehr gute Idee. Hier können viele Wege zum Einkaufen, Kita, Schule etc. zu Fuß zurückgelegt werden. Der Bahnhof liegt nah und es gibt verschiedene Buslinien im und am Quartier. Die Radweganbindung über Moltke- und Rammersweiherstraße ist verbesserungswürdig, aber insgesamt ist das Quartier gut dafür geeignet, dass die Anzahl der Autos deutlich reduziert wird. Dazu sollte auch gehören, dass Parkraum verknappt und spürbar verteuert wird (Bewohnerparkausweisgebühren, kostenpflichtiges Besucherparken). Mehreinnahmen könnten in Anreizprogramme zur Nutzung des Carsharing fließen.“
7	„Stoppt die Verteufelung (und Behinderung) des PKW-Verkehrs aus rein ideologischen (links-grünen) Gründen. Handelt endlich entsprechend Eurer Amtseide im Interesse der Bürger! Mehr kostenlose Parkplätze! Keine schikanöse Tempolimits (z.B. 30 km/h auf Haupt- und Durchgangsstraßen)! Rückabwicklung, der wie Krebsgeschwüre wachsenden Tempo 30 Zonen! PS: Das zugehörige Dokument ist schwer lesbar auf Grund zahlreicher Sprachfehler ([...]⁴ Genderneusprech, welches je nach Umfrage 80-95% der Bürger ablehnt!)“
8	„Der Gereichtplatz sollte Fußgängerzone werden. Die Umgebung von Schulen sollte möglichst autofrei gestaltet werden.“
9	„Die Maßnahmen müssen - leider - auch durchgesetzt werden. In Offenburg halten sich die meisten Autofahrer leider nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung. Die meisten fahren noch wie früher und wer regelkonform fährt wird dann oft noch gefährdend überholt oder bedrängt. Gleiches gilt beim Parken: Egal ob in der Lange Straße vor der Post oder in den Seidenfaden - wenn die verkehrsberuhigte Zone oder der neue Quartiersplatz direkt zugeparkt wird, dann hat man nur sehr teure Parkplätze geschaffen.“

⁴ Diese Textpassagen verstoßen gegen die Netiquette von mitmachen.offenburg.de und wurden daher entfernt.

10	<p>„In der Planung muss auch die Durchsetzung des Geschwindigkeitsnetzes betrachtet werden. In der Tempo 30 Zone, in der ich wohne, wird in der Regel deutlich schneller als Tempo 30 gefahren...geht ja auch, passiert ja nichts...ab und zu wird mal eine Katze überfahren, Kinder und Erwachsene bisher noch nicht. Bis dahin kann man es ja laufen lassen. Immerhin stehen die Schilder mit Tempo 30. Reicht ja!“</p>
11	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>anbei erhalten Sie einige Skizzen und Gedanken zum Masterverkehrsplan OG 35 für den Teil Kfz-Verkehr.⁵</p> <p>Ich beziehe mich hauptsächlich auf den Bereich der Oststadt, in der ich täglich sehr oft per Fahrrad (kein Pedelec bzw. E-Bike) und auch per Pkw unterwegs bin.</p> <p>Soweit ich noch weiß, wurden die Verkehrszahlen vor ca. einem Jahr an verschiedenen Stellen mit digitalen Messgeräten ermittelt. Die Zählstellen waren hauptsächlich an den Stadteinfahrten und einigen Punkten innerhalb der Stadt verteilt.</p> <p>Diese Zahlen mögen zwar für die Gesamtstadt aussagekräftig sein, jedoch auch innerhalb kleinerer innerstädtischer Bereiche nicht zu richtig abgeleiteten Folge-Mengen bei den einzelnen Straßen führen.</p> <p>1. Zellerstraße , östlicher Teil</p> <p>Aufgefallen ist mir hierbei die Zellerstraße. Hier sind für den östlichen Teil der Straße zwischen der Moltkestraße und der Hölderlinstraße, KFZ-Verkehrsmengen im Werktagsverkehr Mo - Fr ,innerhalb 24 h, als Querschnittswerte 2000 Fahrzeuge /24 h angegeben.</p> <p>Ebenfalls sollen in der Brucknerstraße 2000 KFZ pro Tag zur Hölderlinstraße und zurück fahren. Dies stimmt nicht.</p> <p>Der Hauptverkehr läuft von der Zellerstraße zur Hölderlinstraße (abknickend). Nur ein kleiner Teil geht zur Brucknerstraße.</p> <p>Insbesondere in den Hauptzufahrtszeiten der auswärtigen Pendler (7.00 - 9.00 Uhr und 15.30 - 17.30 Uhr) zeigt sich dies sehr ausgeprägt. Es sind dies hauptsächlich die Beschäftigten von und zum Klinikum Offenburg. Genauso der Liefer- und Patiententransport zwischen der Klinik OG und der Josefsklinik. Auch viele Handwerkstransporter, manche auch mehrmals täglich, nutzen diese Straßen (Zellerstr. - Hölderlinstr. - Fessenbacherstr.) zur Umgehung der Moltkestraße. Auch deshalb, weil sich in der Moltkestraße oft Dauerstaus mit langen „Ampel-Wartezeiten“ ergeben.</p> <p>Die Zellerstraße ist in diesem Bereich keine Anliegerstraße, sondern die zweite Hauptverkehrsstraße der Oststadt in östlicher Richtung (neben der Weingartenstraße). Es ergeben sich z.T. über 500 Kfz/ Stunde im Feierabendverkehr. Der Anteil Brucknerstr. ist dabei unwesentlich.</p> <p>Auch deshalb ist die Zellerstraße nicht geeignet als Fahrradstraße umgewidmet zu werden.</p> <p>2. Beabsichtigte „Nordspange“ vom Kreisverkehrsplatz Rammersweierer-Str - Moltkestraße über die Bahnlinie bis zur Okenstraße (westl. der Bahn)</p> <p>Im Verkehrsmengenplan „Bestand“ sind für den verlängerten Teil der Moltkestraße (nördlich des Kreisverkehrs in Richtung Appenweier) 13.100 Kfz / 24 h angegeben.</p> <p>In dem Plan über die künftigen „Zu- und Abnahmen der Verkehrsmengen“ soll die Verkehrsmengen direkt nördlich des Kreisverkehrs ; bis zur Abzweigung der Straße „Scheerbünd“ noch um 9950 Kfz / 24 h auf 24.050 KFZ steigen. In der Straße „Scheerbünd“ selbst, die eine Gewerbe-Erschließungsstraße (als Sackgasse mit Wendepplatz) ist, künftig eine Verkehrsmenge zur o.g. neuen Nordspange von ca. 15.850 Kfz zu führen.</p> <p>Dies ist aber über diese „kurvige Verkehrsführung“ nicht zu leisten.</p>

⁵ Aus Gleichbehandlungsgründen der unterschiedlichen Beteiligungskanäle ist eine Abbildung von Anhängen an dieser Stelle nicht möglich.

<p>Möglich wäre die nur über einen direkten Anschluß der neuen Nordspange an den bestehenden Kreisverkehrsplatz Moltkestr /Rammers-weirerstr.</p> <p>Dies kann über verschiedene Varianten, die als Skizzen beigefügt sind, erfolgen.</p> <p>Die Nordspange ist für die Zukunft die wichtigste Verkehr-Verbindung zwischen Offenburg-Ost und der Stadtteile westlich der Bahnlinie.</p> <p>Gerade auch in Hinblick auf die kommenden Bauprojekte in Offenburg (Neue Bahnuntertunnelung OG, Neues Großklinikum, Umbau Bahnhof und nördliche Hauptstraße , evtl. neues Justizzenrum, viele Brücken usw.) die alle dazu führen, viele Straßen lange wegen der Baustellen gesperrt werden müssen.</p> <p>Außerdem soll der „Durchgangsverkehr“ in der Stadt deutlich reduziert werden. Dies ist aber nur möglich, wenn der Verkehr auch ausweichen kann.</p> <p>Die Stadt weist immer wieder auf die vielen auswärtigen Einpendler hin, die auch dazu führen, daß auch viel Gewerbesteuer in Offenburg bleibt. Und die Stadt sich manchmal „als kleine Großstadt“ fühlt. Diesen „Nachteil“ zu beseitigen, würde aber auch dazu führen, daß sich Offenburg nur noch wenig leisten kann.</p> <p>Dies sehen viele Offenburger oft zu einseitig. Auch bei einer Umstellung auf E-Mobilität des Fahrzeugverkehrs gibt es immer noch viele Kfz, die Straßen und Parkplätze benötigen, auch bei weniger CO2-Ausstoß.</p> <p>Die Pendler möchten auch dann noch nach Feierabend wieder zügig nach Hause. Dies mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen ist in wirklichen Großstädten eher möglich. Nicht aber bei einer „Mittelstadt“ mit vielen weiten in den Schwarzwald reichenden langen Seitentälern mit zeitlich langen Anfahrtswegen.</p> <p>Deshalb ist die Nordspange 1. Priorität vor allen anderen Baumaßnahmen in den nächsten Jahren. Ist dies gelöst, dann werden andere Projekte einfacher ablaufen können.</p> <p>Was noch dazu kommt ist, daß es den Verkehrsteilnehmern oft an der nötigen Disziplin und Rücksichtnahme im Verkehrsablauf fehlt. Bzw. auch an den schlechten Beispielen bei der Nichtbeachtung oder Unkenntnis der Straßenverkehrsordnung (Eltern gegenüber der eigenen Kinder; Einheimischen gegenüber Fremden. Woher sollen sie es denn lernen? !) Besonders auch die Radfahrer ! (PS: ich fahre viel Fahrrad).</p>

Stellungnahmen zu den Maßnahmensteckbriefen des Handlungsfelds **Ruhender Verkehr**

Nr.	Stellungnahme
1	„Zu wenig Disziplin beim Parken und zu große Autos.“
2	„Aus meiner Sicht ist es grundsätzlich nicht vertretbar, dass öffentlicher Parkraum kostenfrei zur Verfügung gestellt wird. Dieser wird ja für einen festen Zeitraum blockiert und steht der Allgemeinheit nicht mehr zur Verfügung. Zudem wird er grundsätzlich von Flächen der Allgemeinheit weggenommen, dieses führt zu Situationen, dass es in Offenburg Häuser gibt, bei denen nach dem Verlassen das Hauses, kein Gehweg betreten wird sondern die Straße (Parkplatz) z.B. Poststr. In der Corona Zeit hat sich auch sehr gut gezeigt, dass dieser Raum gerne von den Bürgern angenommen wird, wenn er z.B. für Lokale etc. genutzt wird.“
3	„Vorschlag: deutlich verteuertes Bewohnerparken gegen subventioniertes Carsharing“
4	„Stoppt die Verteufelung (und Behinderung) des PKW-Verkehrs aus rein ideologischen (links-grünen) Gründen. Handelt endlich entsprechend Eurer Amtseide im Interesse der Bürger! Mehr kostenlose Parkplätze! PS: Das zugehörige Dokument ist schwer lesbar auf Grund zahlreicher Sprachfehler ([...] ⁶ , welches je nach Umfrage 80-95% der Bürger ablehnt)!“
5	„siehe oben“ [Bezug zur Stellungnahme Nr. 9 beim Kfz-Verkehr]
6	„Schnellstmöglich umsetzen!“

Stellungnahmen zu den Maßnahmensteckbriefen des Handlungsfelds **Wirtschaftsverkehr**

Nr.	Stellungnahme
1	„Betriebe die täglich von Lieferanten angefahren werden, gehören nicht in Wohngebiete und in die Nachbarschaft von Schulen und Kindergärten!“
2	„Lastenradförderung für Selbstständige“
3	„In diesem Bereich bietet sich das Thema Digitalisierung geradezu an. Ein sehr großer Teil des Warenflusses ist bereits digitalisiert, warum sollte sich dieser zukünftig nicht steuern lassen um die Belastung zu reduzieren und die Effizienz zu erhöhen.“

⁶ Diese Textpassage verstößt gegen die Netiquette von mitmachen.offenburg.de und wurde daher entfernt.

Stellungnahmen zu den Maßnahmensteckbriefen des Handlungsfelds **Neue Mobilitäts- und Antriebsformen**

Nr.	Stellungnahme
1	„E-Fahrradfahrer, Radfahrer und E-Roller sind in den Städten zu undiscipliniert und zu schnell unterwegs!“
2	„Das Offenburger Carsharing ist teuer und lässt sich nicht mit großen Carsharing Firmen quernutzen. Quernutzung einrichten (namentlich mit cambio carsharing). Rad- und Lastenradverleih ist relativ teuer, für die eher schlechten oder schweren Räder ohne sichtbaren Service. Zentrale städtische Verleihstation (zB am Bahnhof) mit Personal und Service einrichten. Auch Fahrradanhänger / Kindersitze verleihen, ggf Tandems, Rishkas für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinderräder etc. (als positiv Beispiel Münster NRW Fahrradparkhaus und Verleih vor dem Bahnhof und in der Stadt).“
3	„Das Carsharing Angebot hat sich in OG deutlich verbessert, es fehlt aber noch an den Möglichkeiten hier z.B. Kleine Transporter zu mieten. Insgesamt ist hier wohl ein Mobilitätssharing die Lösung, also es geht nicht um das Auto etc. sondern ich gebe ein was ich machen möchte oder was ich transportieren möchte und erhalte vorschlägt über die Möglichkeiten (Zug nach x dort steht dann ein Fahrrad oder ein Sammeltaxi oder oder).“
4	„Sehr bedauerlich, dass die neue Mobilitätsform „Urbane Seilbahn“ mit P+R-Parkplätzen an der Peripherie trotz finanzieller Fördermöglichkeit des Bundes nicht einmal in Erwägung gezogen wurde. Alle Maßnahmen beschränken sich immer noch auf die traditionellen Bereiche Fahrrad, Bus, PKW (egal ob individuell oder in Sharing-Variante).“
5	„Stoppt die Verteufelung (und Behinderung) des PKW-Verkehrs aus rein ideologischen (links-grünen) Gründen. Handelt endlich entsprechend Eurer Amtseide im Interesse der Bürger! Mehr kostenlose Parkplätze! Keine schikanöse Tempolimits (z.B. 30 km/h auf Haupt- und Durchgangsstraßen)! Rückabwicklung, der wie Krebsgeschwüre wachsenden Tempo 30 Zonen! PS: Das zugehörige Dokument ist schwer lesbar auf Grund zahlreicher Sprachfehler ([...] ⁷ Genderneusprech, welches je nach Umfrage 80-95% der Bürger ablehnt)!“
6	„Der Ausbau des Carsharing-Netzes könnte schneller gehen und stärker beworben werden.“
7	„Die neuen Ladeinfrastruktur Standorte sind ungünstig gelegen. Es fehlt an Infrastruktur im Innenstadt Bereich. Es müssen auch andere Anbieter die Möglichkeit bekommen auszubauen. Säulen des E-Werkes in schlechtem Zustand Die Standorte am Bahnhof sowie technisches Rathaus müssen auch für nicht Car-Sharing Nutzer freigegeben werden. (sh. kehl Rathaus)“

⁷ Diese Textpassage verstößt gegen die Netiquette von mitmachen.offenburg.de und wurde daher entfernt.

Stellungnahmen zu den Maßnahmensteckbriefen des Handlungsfelds **Verkehrs- und Mobilitätsmanagement**

Nr.	Stellungnahme
1	„Ein erster Schritt wäre Fußgängerampel etc. anders einzustellen. Im Moment muss dort z.T. sehr lange gewartet werden, selbst wenn es seit längerer Zeit keine Anforderung gab (Waldorfschule etc.).“
2	„Insbesondere der Punkt Baustellenmanagement verdient Aufmerksamkeit. Dies fehlt in Offenburg bislang vollkommen.“

Stellungnahmen zu den Maßnahmensteckbriefen des Handlungsfelds **Verkehrssicherheit**

Nr.	Stellungnahme
1	„Radfahrer sollten zu mehr Einhaltung der Verkehrsregeln erzogen werden.“
2	„Mobilitätserziehung für alle Verkehrsteilnehmer auch wenn die Führerscheinprüfung schon sehr lange her ist.“
3	<p>„Stoppt die Verteufelung (und Behinderung) des PKW-Verkehrs aus rein ideologischen (links-grünen) Gründen. Handelt endlich entsprechend Eurer Amtseide im Interesse der Bürger!</p> <p>Mehr kostenlose Parkplätze!</p> <p>Keine schikanöse Tempolimits (z.B. 30 km/h auf Haupt- und Durchgangsstraßen)!</p> <p>Rückabwicklung, der wie Krebsgeschwüre wachsenden Tempo 30 Zonen!</p> <p>PS: Das zugehörige Dokument ist schwer lesbar auf Grund zahlreicher Sprachfehler ([...]⁸ Genderneusprech, welches je nach Umfrage 80-95% der Bürger ablehnt)!“</p>

Stellungnahmen zu den Maßnahmensteckbriefen auf **übergeordneter Ebene**

Nr.	Stellungnahme
1	„Klima- und Umweltschutzbeachten!“
2	„Keine Verbrenner mehr kaufen! Bus- und Bahntickets für alle Landkreis-Angestellten subventionieren. Lastenräder und Bike-Kuriere einsetzen. Zweiten Zugangsweg/ Tunnel zu den Gleisen am Bahnhof (Nord).“

⁸ Diese Textpassage verstößt gegen die Netiquette von mitmachen.offenburg.de und wurde daher entfernt.