



Verkehrsausschuss

Sitzung am 22.01.2024

Top 1:
Sachstandsbericht
Fahrradförderprogramm V+:
Maßnahmenachsen 1 (Moltkestraße
und 8a (Weingartenstraße),
erste Zwischenergebnisse

Wo stehen wir im Zeitplan?

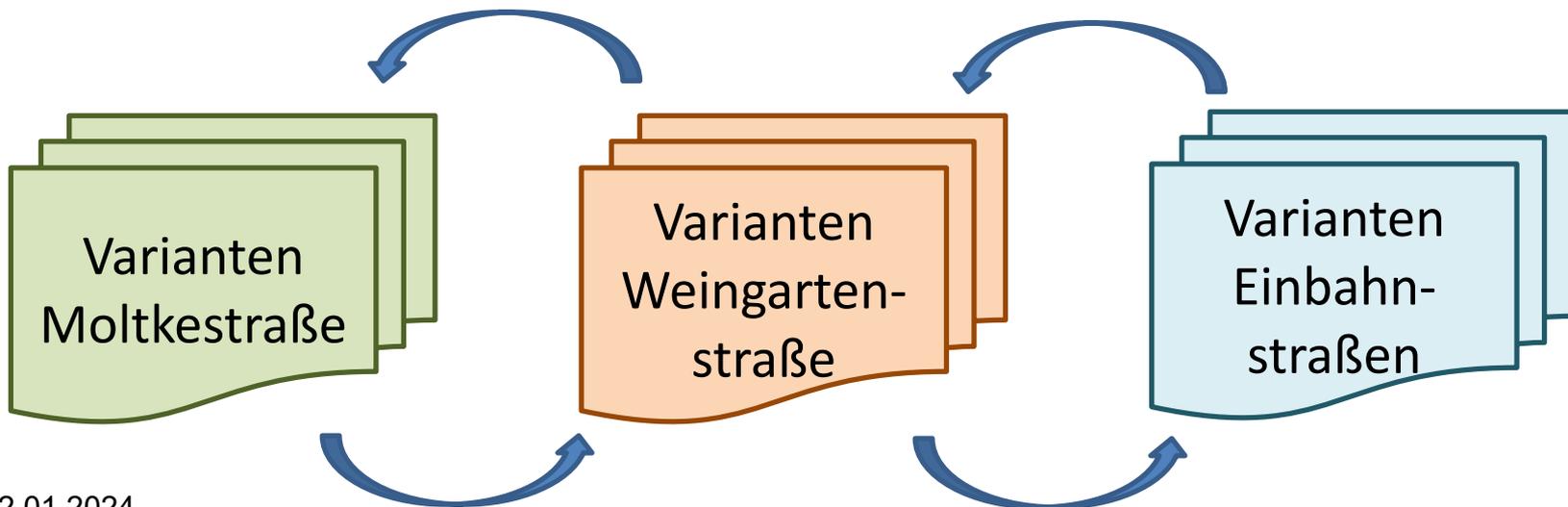


⇒ heute keine Entscheidung

- ⇒ komplexer Sachverhalt
- ⇒ alle Varianten stehen „nebeneinander“

Zur Erinnerung: Auftrag aus GR

- Variantenpool durch **Einbahnstraßen** erweitern
- bei vertiefender Untersuchung der Varianten **Bestandsbaumerhalt** besonderen Augenmerk geben
- nach wie vor: **Verkehrssicherheit** hat oberste Priorität



Zwischenstand in der Moltkestraße

Maßnahmen mit größtem Erfolgspotenzial (ohne Einbahnstraßen) Moltkestraße, Zwischenstand

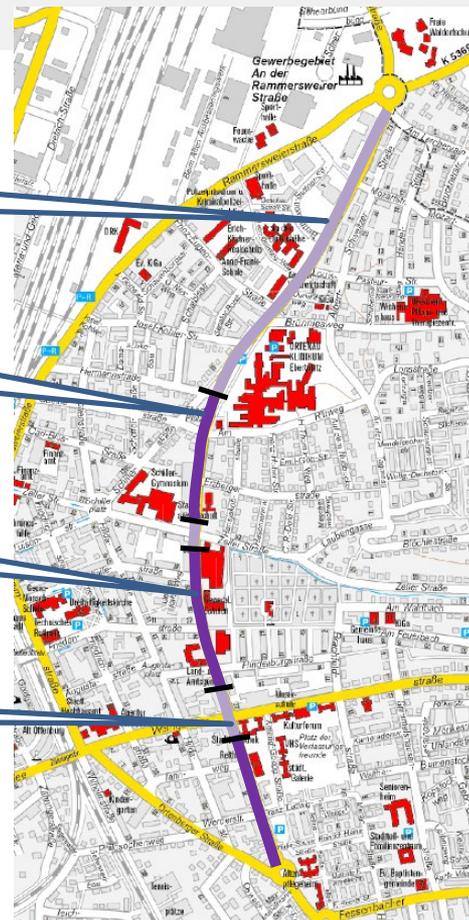
Wurzelschonende Bauweise mit individueller Lösung für jeden Baum

Umsetzung in 2 Bauabschnitten

Linksabbiegespuren weglassen

Linksabbiegespur weglassen und
Linksabbiegen verbieten

6 Abschnitte mit jeweils 2-3 Varianten



Maßnahmen mit größtem Erfolgspotenzial (ohne Einbahnstraßen) Moltkestraße, Zwischenstand

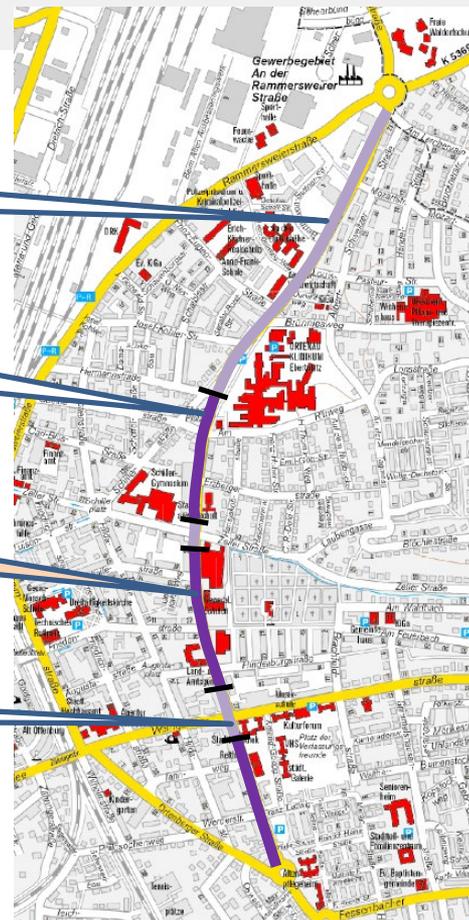
Wurzelschonende Bauweise mit individueller Lösung für jeden Baum

Umsetzung in 2 Bauabschnitten

Linksabbiegespuren weglassen

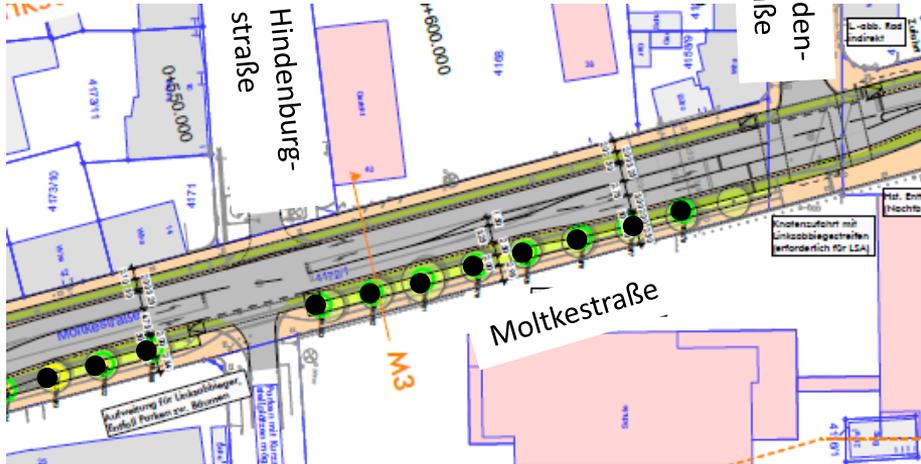
Linksabbiegespur weglassen und
Linksabbiegen verbieten

6 Abschnitte mit jeweils 2-3 Varianten

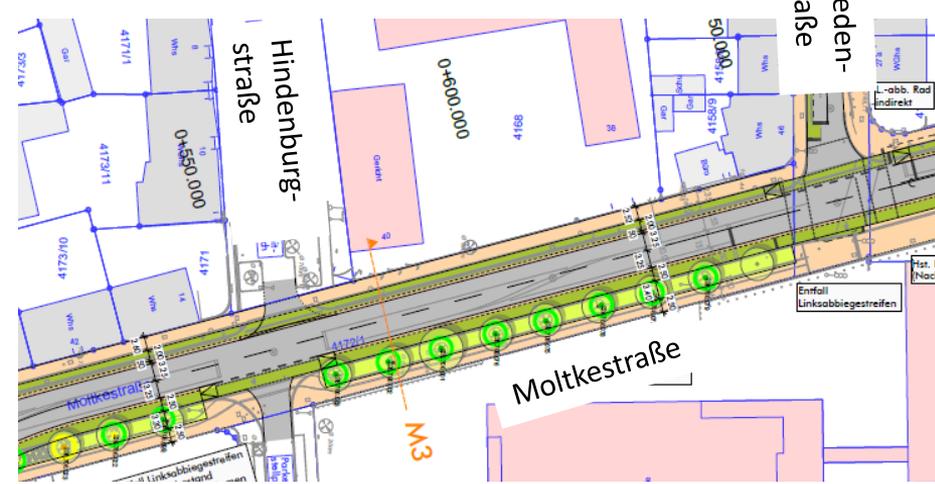


Moltkestraße: Beispiel „Linksabbiegespuren weglassen“

Variante mit Linksabbiegespur



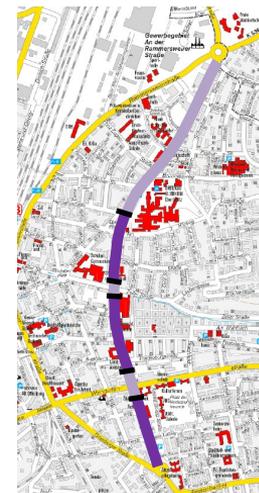
Variante ohne Linksabbiegespur



- ⇒ Erhalt von 16 Bestandsbäumen
- ⇒ bei gleicher Qualitätsstufe wie im Bestand

Bandbreite der Baumbilanz Moltkestraße ohne Einbahnstraßen (Stand heute)

	Variante		Variante
	<ul style="list-style-type: none"> • max. R+F-Sicherheit • max. Bestandsbäume • Reduktion Parken • Entfall Linksabbiegespuren • Entfall Linksabbiegen Kreuzung M/W • nur Bordsteinradwege 		<ul style="list-style-type: none"> • max. Parken • Erhalt Linksabbiegespuren • Erhalt Linksabbiegen Kreuzung M/W • teilweise Radfahrstreifen
Bäume heute	166		166
Bäume, die gefällt werden müssten	7		60
Bäume, die stehen bleiben könnten	159		106
Nachpflanzungen *	8/35		70/20
Bäume nach Umbau	202		196
Bilanz	+ 36		+ 30



NB: keine qualitative Bewertung des Baumbestands

* im 1. BA an bestehenden Baumstandorten 1. nach Fällung und 2. an leeren Baumstandorten/ zusätzliche Bäume

Bandbreite der Baumbilanz Moltkestraße ohne Einbahnstraßen (Stand heute)

	Variante	Variante	Variante
	<ul style="list-style-type: none"> • max. R+F-Sicherheit • max. Bestandsbäume • Reduktion Parken • Entfall Linksabbiegespuren • Entfall Linksabbiegen Kreuzung M/W • nur Bordsteinradwege 	<ul style="list-style-type: none"> • Elemente aus „grüner Variante“ • Elemente aus „blauer Variante“ 	<ul style="list-style-type: none"> • max. Parken • Erhalt Linksabbiege-spuren • Erhalt Linksabbiegen Kreuzung M/W • teilweise Radfahrstreifen
Bäume heute	166	166	166
Bäume, die gefällt werden müssten	7	↔	60
Bäume, die stehen bleiben könnten	159	↔	106
Nachpflanzungen *	8/35	↔	70/20
Bäume nach Umbau	202	↔	193
Bilanz	+ 36	↔	+ 30

* im 1. BA an bestehenden Baumstandorten 1. nach Fällung und 2. an leeren Baumstandorten/ zusätzliche Bäume

⇒ Es ist noch nichts entschieden.
⇒ große Bandbreite

Bandbreite der Baumbilanz Moltkestraße ohne Einbahnstraßen (Stand heute)

	Variante	Variante	Variante
	<ul style="list-style-type: none"> • max. R+F-Sicherheit • max. Bestandsbäume • Reduktion Parken • Entfall Linksabbiegespuren • Entfall Linksabbiegen Kreuzung M/W • nur Bordsteinradwege 	<ul style="list-style-type: none"> • Elemente aus „grüner Variante“ • Elemente aus „blauer Variante“ 	<ul style="list-style-type: none"> • max. Parken • Erhalt Linksabbiege-spuren • Erhalt Linksabbiegen Kreuzung M/W • teilweise Radfahrstreifen
Bäume heute	166	166	166
Bäume, die gefällt werden müssten	7	⇔	60
Bäume, die stehen bleiben könnten	159	⇔	106
Nachpflanzungen *	8/35	⇔	70/20
Bäume nach Umbau	202	⇔	196
Bilanz	+ 36	⇔	+ 30

* im 1. BA an bestehenden Baumstandorten 1. nach Fällung und 2. an leeren Baumstandorten/ zusätzliche Bäume

⇒ Es ist noch nichts entschieden.

⇒ große Bandbreite

Moltkestraße: zahlreiche Anregungen/Anmerkungen aus PBG



- Hauptvariante mit den meisten Vorteilen in Verkehrssicherheit und Baumerhalt
- Grün/gelb = ja
- blau = ja, wenn ...
- rot = nein, weil...

bei der Hauptvariante hauptsächlich grün/gelb = ja und blau = ja, wenn ..., kaum rot = nein, weil...

viele Zettel bei Kreuzung M/W

weniger Zettel auf übriger Strecke

⇒ viel Zustimmung zu Priorisierung Verkehrssicherheit und Bäume

⇒ weiterer Untersuchungsbedarf

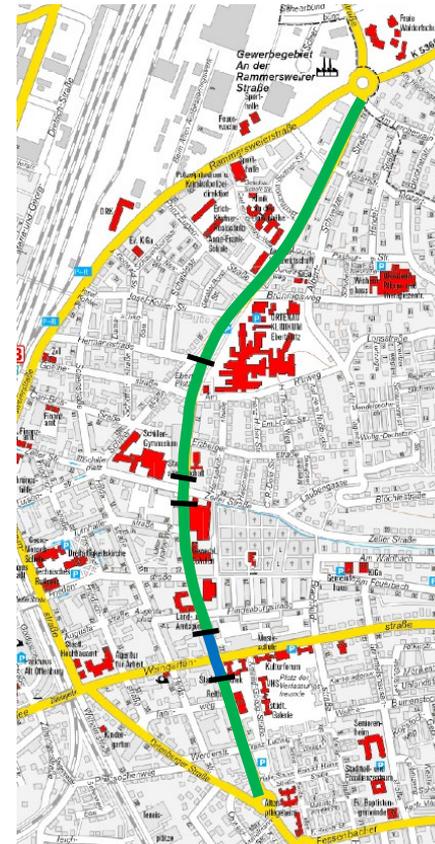
⇒ große Übereinstimmung

Moltkestraße: Sachstand stark vereinfacht

Sachstand stark vereinfacht

⇒ große Übereinstimmung auf weiter Strecke

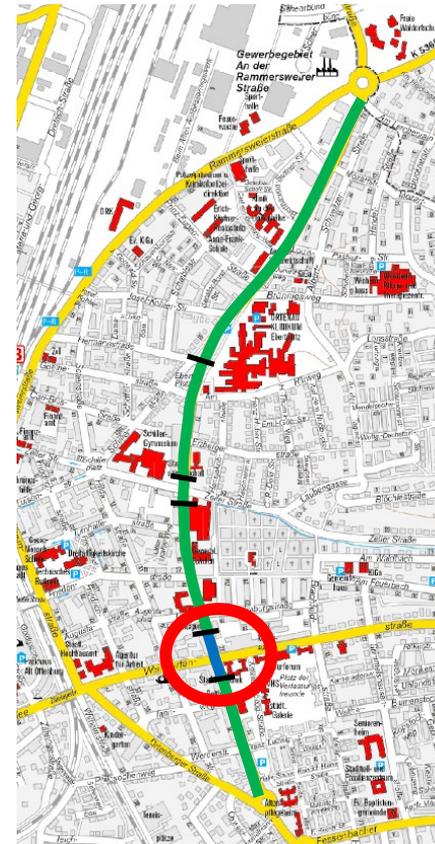
⇒ weiterer Untersuchungsbedarf bei Kreuzung
Moltkestraße/Weingartenstraße



Moltkestraße: Sachstand stark vereinfacht

Sachstand stark vereinfacht

- ⇒ große Übereinstimmung auf weiter Strecke
- ⇒ weiterer Untersuchungsbedarf bei Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße
- ⇒ Hauptaugenmerk auf blauen Bereich richten



Zwischenstand in der Weingartenstraße

Maßnahmen mit größtem Erfolgspotenzial (ohne Einbahnstraßen) Weingartenstraße

Pflanzbeet
vergrößern,
versiegelte Fläche
verkleinern

Umsetzung mit
Zwischenstufe

Umsetzung in 2
Bauabschnitten

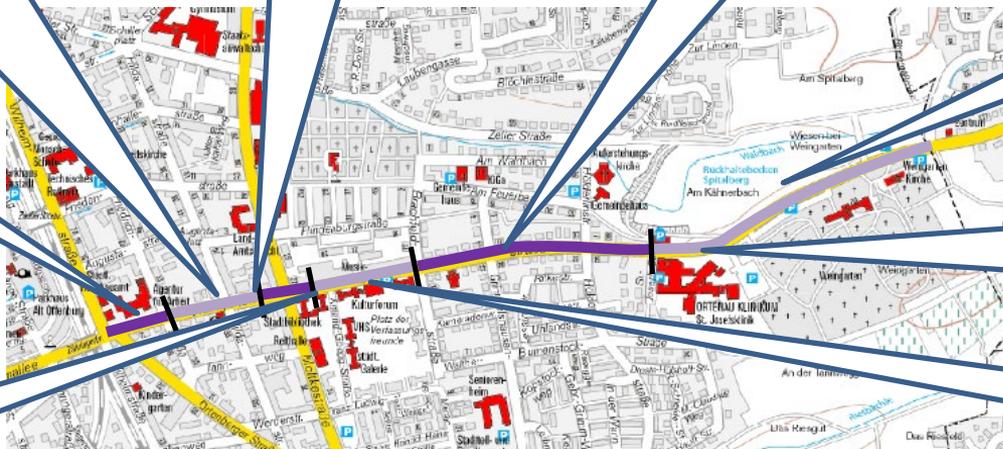
Nachpflanzungen
in Lücken

Grunderwerb

Spurbreite
optimiert
(Kurve)

Nutzung
Rasenfläche

„späte“
Umsetzung



6 Abschnitte mit jeweils 2-3 Varianten

Maßnahmen mit größtem Erfolgspotenzial (ohne Einbahnstraßen) Weingartenstraße

Pflanzbeet
vergrößern,
versiegelte Fläche
verkleinern

Umsetzung mit
Zwischenstufe

Umsetzung in 2
Bauabschnitten

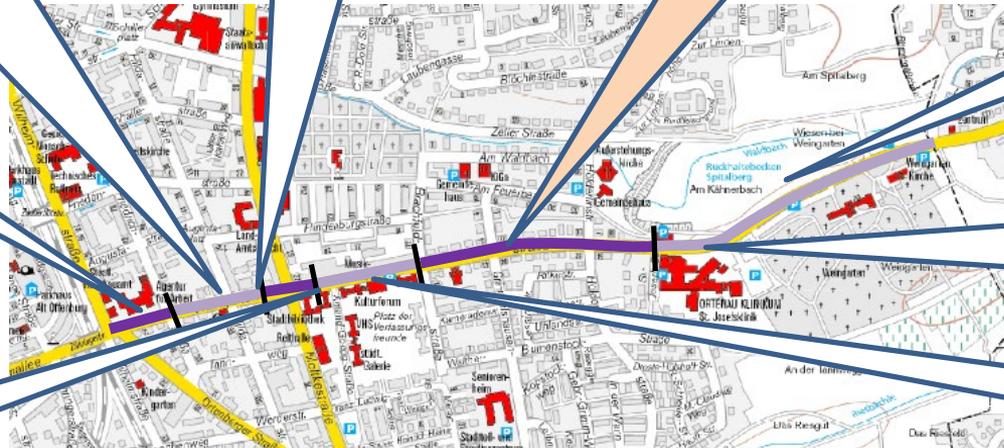
Nachpflanzungen
in Lücken

Grunderwerb

Spurbreite
optimiert
(Kurve)

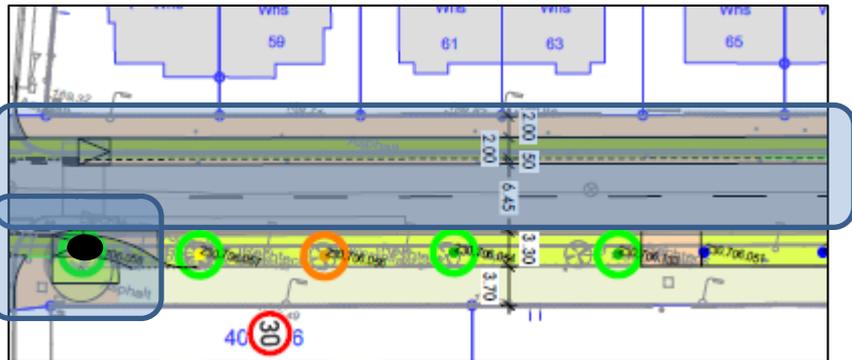
Nutzung
Rasenfläche

„späte“
Umsetzung



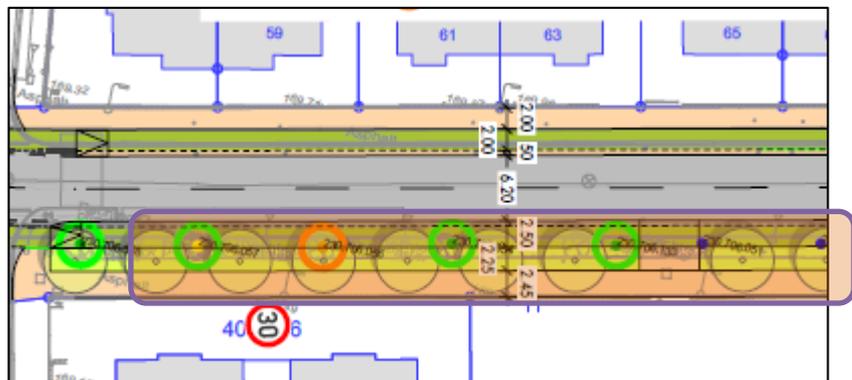
6 Abschnitte mit jeweils 2-3 Varianten

Weingartenstraße: Beispiel „Umsetzung in 2 Bauabschnitten“ zwischen Brachfeldstraße und Hölderlinstraße



1. Bauabschnitt

- Nordseite inkl. Fahrbahn bis südl. Bordstein fertigstellen
- Radwegführung an Einmündungen an Fahrbahn vorziehen (Sicherheit)
- Bestandebäume bleiben bis natürlichem Abgang, Ausnahme Bäume bei Einmündungen (z.B. links, Sicherheit)

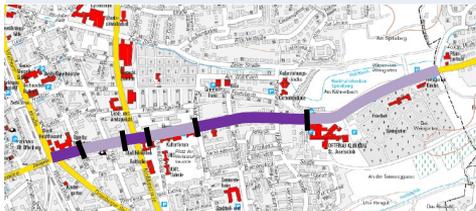


2. Bauabschnitt

- Südseite fertigstellen
- deutlich mehr Bäume mit großen Wurzelquartieren pflanzen

Bandbreite der Baumbilanz Weingartenstraße (Stand heute)

	Variante		Variante
	<ul style="list-style-type: none"> • haupts. Bordsteinradwege • Fußgängerampel • durchgehende Baumquartiere 		<ul style="list-style-type: none"> • teilweise Radfahrstreifen • Querungshilfe • Parkbuchten zwischen Bäumen
Bäume heute	140		140
Bäume, die gefällt werden müssten	43 im Zeitraum von ca. 10 Jahren		43 im Zeitraum von ca. 10 Jahren
Bäume, die stehen bleiben könnten	97		97
Nachpflanzungen *	47/36		45/23
Bäume nach Umbau	180		165
Bilanz	+ 40		+ 25



- ⇒ beide Varianten recht ähnlich
- ⇒ zu viele Baumfällungen, nicht zufriedenstellend, weiterarbeiten
- ⇒ Potenzial Einbahnstraßen

* im 1. BA an bestehenden Baumstandorten 1. nach Fällung und 2. an leeren Baumstandorten/ zusätzliche Bäume

Bandbreite der Baumbilanz Weingartenstraße (Stand heute)

	Variante • Einbahnstraßen	Variante • haupts. Bordsteinradwege • Fußgängerampel • durchgehende Baumquartiere	Variante • teilweise Radfahrstreifen • Querungshilfe • Parkbuchten zwischen Bäumen
Bäume heute	140	140	140
Bäume, die gefällt werden müssten	voraussichtl. < 43	43 (Zeitraum ca. 10 J.)	43 (Zeitraum ca. 10 Jahre)
Bäume, die stehen bleiben könnten	voraussichtl. > 97	97	97
Nachpflanzungen *	voraussichtl. < 47/36	47/36	45/23
Bäume nach Umbau	voraussichtl. > 180	180	165
Bilanz	voraussichtl. > +40	+ 40	+ 25

* im 1. BA an bestehenden Baumstandorten 1 nach Fällung und 2. an leeren Baumstandorten/ zusätzliche Bäume

⇒ großes Potenzial Einbahnstraßen
⇒ Ausarbeitung dieser Variante

Weingartenstraße: zahlreiche Anregungen/Anmerkungen aus PBG



- Hauptvariante mit den meisten Vorteilen in Verkehrssicherheit und Baumerhalt
- Grün/gelb = ja
- blau = ja, wenn ...
- rot = nein, weil...

bei der Hauptvariante hauptsächlich grün/gelb = ja und blau = ja, wenn ..., kaum rot = nein, weil...

⇒ viel Zustimmung zu Priorisierung Verkehrssicherheit und Bäume

viele Zettel zwischen Hildastraße und Bereich Kulturforum

⇒ weiterer Untersuchungsbedarf

weniger Zettel auf übriger Strecke

⇒ große Übereinstimmung

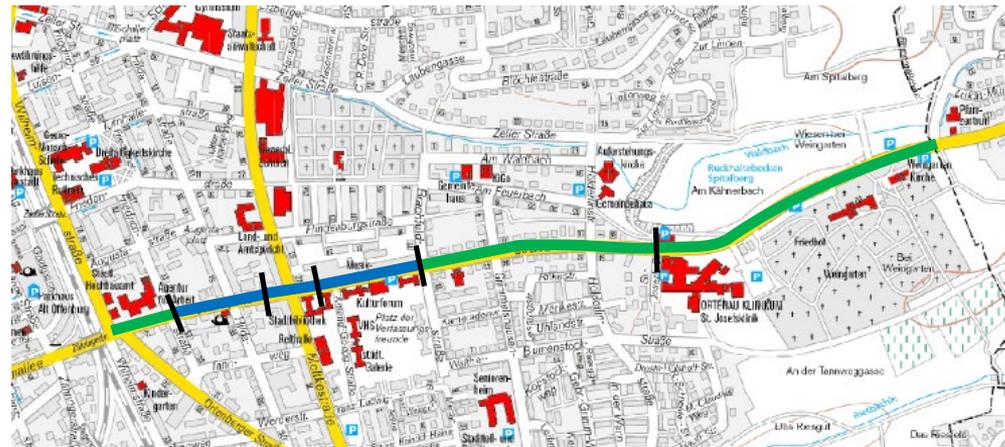
Weingartenstraße: Sachstand stark vereinfacht

Sachstand stark vereinfacht

⇒ große Übereinstimmung auf weiter Strecke

⇒ weiterer Untersuchungsbedarf bei Kreuzung
Moltkestraße/Weingartenstraße

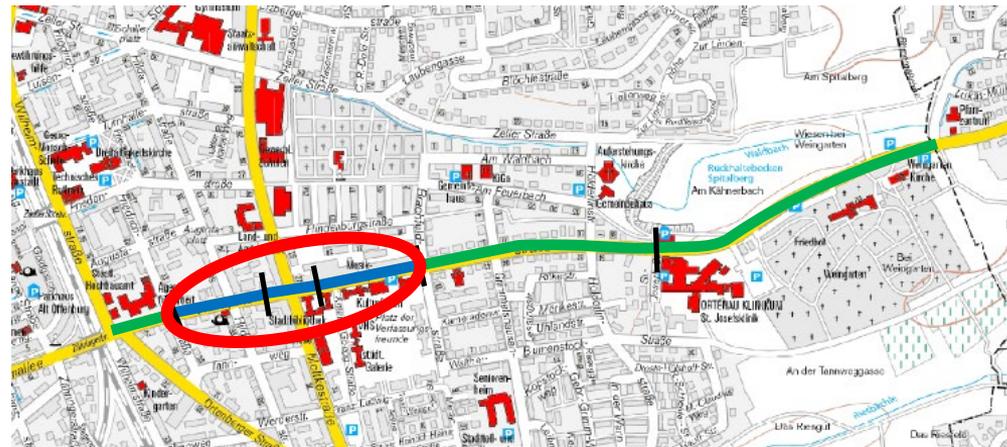
⇒ ggf. weiteres Potenzial durch
Einbahnstraßensystem



Weingartenstraße: Sachstand stark vereinfacht

Sachstand stark vereinfacht

- ⇒ große Übereinstimmung auf weiter Strecke
- ⇒ weiterer Untersuchungsbedarf bei Kreuzung Moltkestraße/Weingartenstraße
- ⇒ Hauptaugenmerk auf blauen Bereich richten
- ⇒ ggf. weiteres Potenzial durch Einbahnstraßensystem

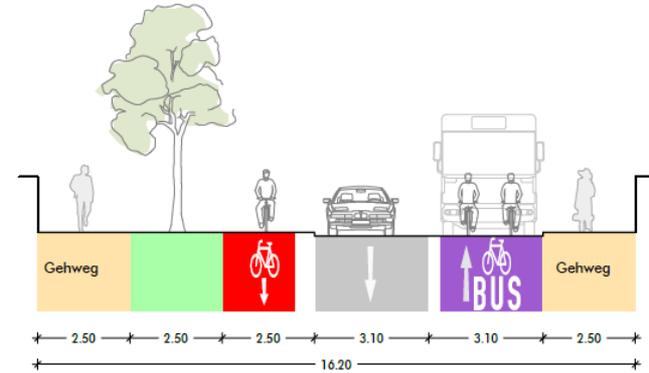


Zwischenergebnisse zum Einbahnstraßensystem

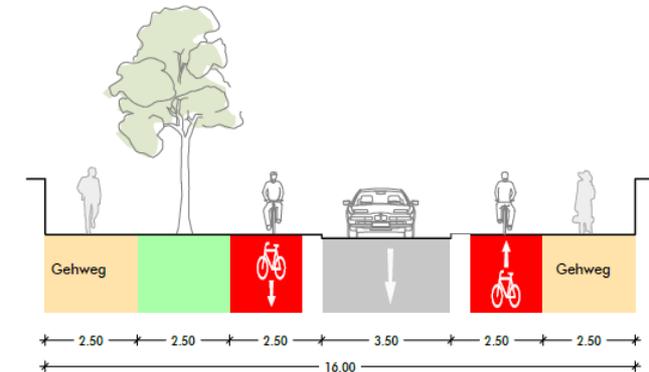
Umweltspur oder Radweg in Gegenrichtung

- Fahrbahnbreite bei 1 Spur 3,50 m wegen Feuerwehr und Räumfahrzeug
- Radweg mit Sicherheitstrennstreifen 2,50 m
- Fahrspur und Umweltspur zusammen 6,20 m
- Differenz zwischen beiden Lösungen **nur 0,20 m**
- keine vollständige Trennung von Bus- und Radverkehr bei Umweltspur

Regelquerschnitt mit Umweltspur

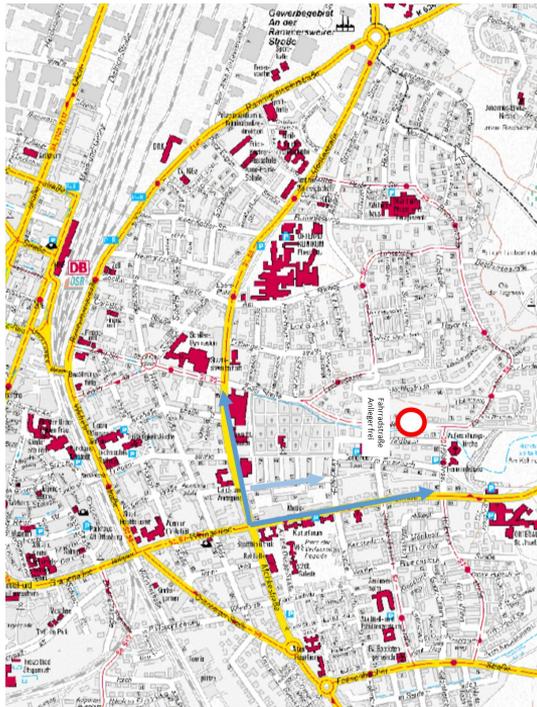


Regelquerschnitt mit nur 1 Fahrspur

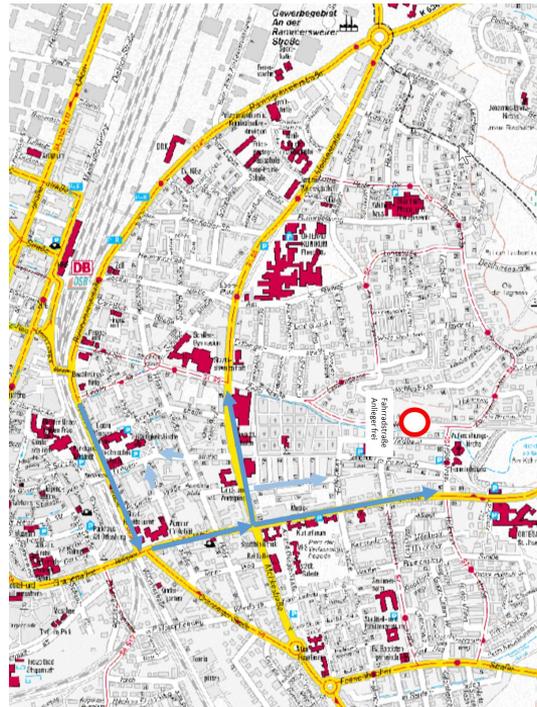


Zwischenergebnisse Einbahnstraßenregelung

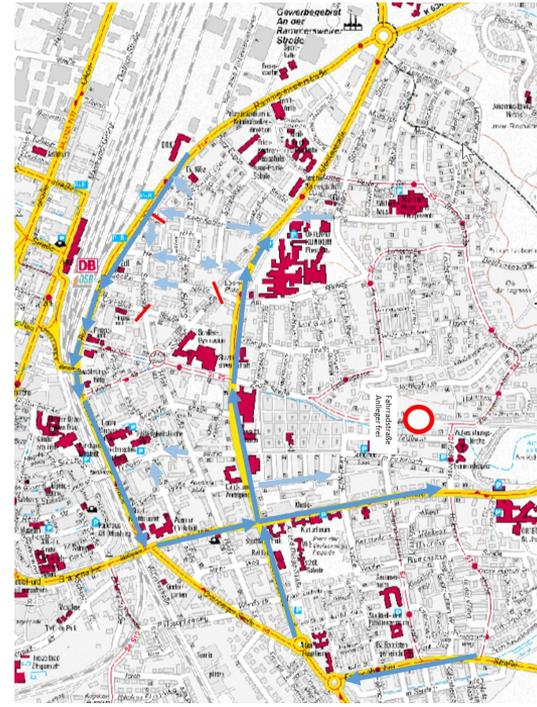
- ➡ Richtung Verkehr Einbahnstraße
- ➡ Begleitmaßnahmen zur Verkehrslenkung z.B. Einbahnstraße, Modalsperre



Variante 1:
Wenige ausgewählte
Straßen
22.01.2024

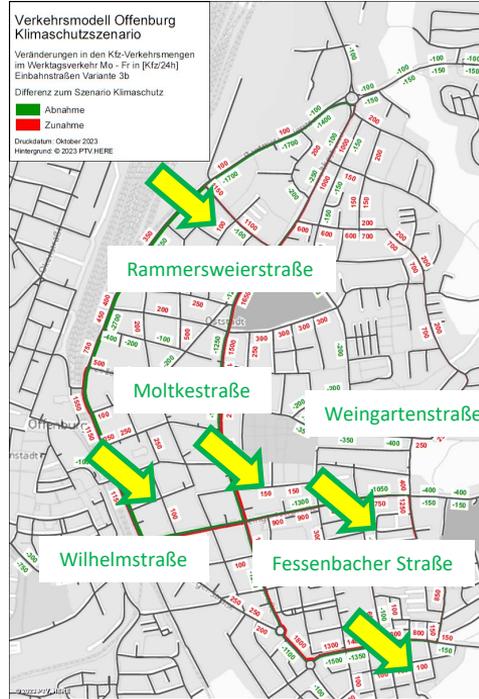
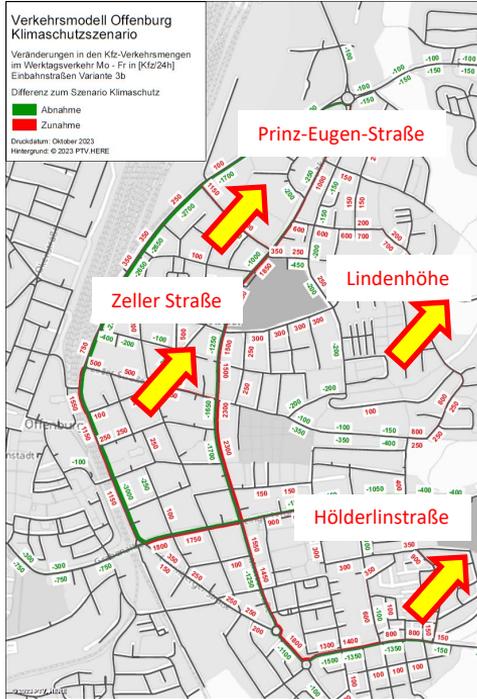


Variante 2:
Größere Zahl mit
Parallelstraßen



Variante 3:
Konsequentes umfangreiches Einbahnstraßensystem
→ Klinikum und Josefsklinik sind von beiden Seiten
anfahrbar

Mehrbelastungen und Potentiale in Variante 3



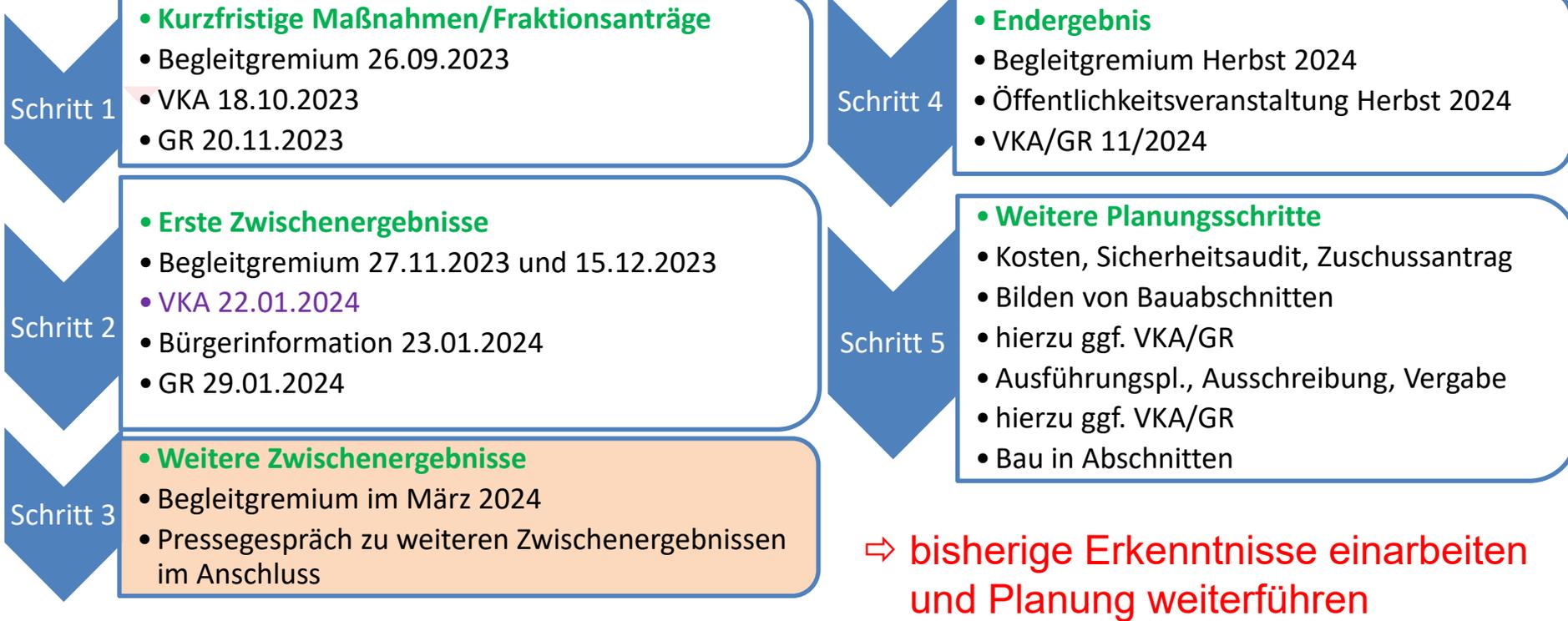
- In der **Weingartenstraße** kann der gewünschte Effekt Baumerhalt wahrscheinlich durch Einbahnstraßenregelungen stärker gefördert werden.
- Es ergeben sich erhebliche Mehrbelastungen auf der Lindenhöhe und in der Hölderlinstraße.
- In der **Moltkestraße** lässt sich der Baumerhalt voraussichtlich auch durch andere Maßnahmen weitestgehend umsetzen.
- Mehrbelastungen in der Zeller Straße steht anderen Zielen (Radachse) entgegen.
- Für die **Wilhelmstraße** und die **Rammersweier Straße** ergeben sich v.a. in Variante 3 große Potentiale.

Weiteres Vorgehen

- Es gilt grundsätzlich zu klären, ob Mehrbelastungen der **Wohnsammelstraßen** (Zur Lindenhöhe, Hölderlinstraße, Prinz-Eugen-Straße, westliche Zeller Straße) in Kauf genommen werden.
- Zeller Straße, Wilhelmstraße und Rammersweierstraße sind detailliert zu betrachten.
- Akzeptanz Umweltspur als Alternative zu Radweg + Fahrspur muss vertieft untersucht werden.
- Optimierungspotenziale in den Straßen ist anhand von Lageplanskizzen abzuschätzen.

Weiteres Vorgehen

Wie geht es weiter?



Top 2:

EinfachMobil Sachstandsbericht zu den Mobilitätsstationen und dem Fahrradverleihsystem

Top 3:

EinfachMobil Sachstandsbericht zum Aktionsplan ÖPNV Teil II



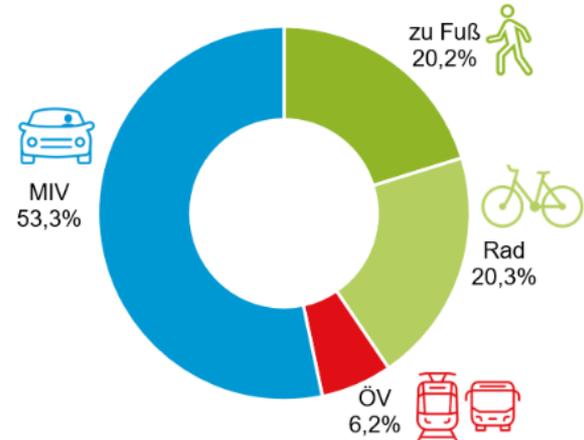
Indikator 2: Öffentlicher Verkehr



Der Öffentliche Verkehr (ÖV) wird zukünftig eine attraktive Alternative zum individuellen Kfz-Verkehr darstellen. Die Fahrgastzahl im Offenburger Busverkehr hat sich bis 2030 verdoppelt (Stand 2019: ca. 7.500 Fahrten/Tag

in den Stadtbuslinien und ca. 2.900 Fahrten/Tag in den Regionalbussen), was dazu beiträgt, dass 2035 der ÖV-Anteil am Verkehrsaufkommen aller Wege bei 15 % liegt (Stand 2018: ÖV 7 %).

Aus meiner Sicht müssten hier noch die Zahlen vom Klimaschutzscenario als Ziel ergänzt werden!



Wegebezogene Verkehrsmittelnutzung der Offenburger*innen

Überblick ÖPNV-Ausbau

- Aktionsplan ÖPNV Teil 1: weitgehend in Umsetzung
 - Angebotsverbesserung (Abend + Sonntag)
 - Tarif (Einer/Vierer)
 - Gegenfinanzierung
 - Weitere Maßnahmen
- **Aktionsplan ÖPNV Teil 2: Umsetzungszeitraum 2024/2025 angekündigt**
 - **Planungsauftrag erteilt**
- Projekt Zukunft ÖPNV (Neuvergabe Stadtbusverkehr ab Ende 2027)
 - Planungsauftrag erteilt



ÖFFENTLICHER VERKEHR

- ÖV.1 Zusätzliche Bahnhaltepunkte
- ÖV.2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr
- ÖV.3 Beschleunigung des Busverkehrs
- ÖV.4 Anpassung Linienkonzept Stadtbus
- ÖV.5 Attraktiver Regionalbusverkehr
- ÖV.6 Passgenaue Abstimmung Stadtbus und Bahn
- ÖV.7 Ausbau Mobilitätsstationen
- ÖV.8 On-Demand-Verkehr in Stadtteilen
- ÖV.9 Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV
- ÖV.10 Einsatz autonomer Fahrzeuge im ÖPNV
- ÖV.11 Verbesserung des Tarifsystems
- ÖV.12 Elektrifizierung der Stadt- und Regionalbusflotte



ÖFFENTLICHER VERKEHR

ÖV.1 Zusätzliche Bahnhaltdepunkte

ÖV.2 Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im Stadtbusverkehr

ÖV.3 Beschleunigung des Busverkehrs

ÖV.4 Anpassung Linienkonzept Stadtbus

ÖV.5 Attraktiver Regionalbusverkehr

ÖV.6 Passgenaue Abstimmung Stadtbus und Bahn

ÖV.7 Ausbau Mobilitätsstationen

ÖV.8 On-Demand-Verkehr in Stadtteilen

ÖV.9 Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV

ÖV.10 Einsatz autonomer Fahrzeuge im ÖPNV

ÖV.11 Verbesserung des Tarifsystems

ÖV.12 Elektrifizierung der Stadt- und Regionalbusflotte

ÖV.2

Taktverdichtung und optimierte Bedienzeiten im
Stadtbusverkehr

Standardisierung des ÖV-Angebots:

- Mobilitätsgarantie

ÖV.3

Beschleunigung des Busverkehrs

Standardisierte Planung:

- Grundsatz „der öffentliche Verkehr hält
möglichst nur noch an der Haltestelle und dort
möglichst kurz“

ÖV.4

Anpassungen am Linienkonzept Stadtbus

Neuplanung von Linien und Haltestellen



Mobilitätsgarantie verdichteter Raum (Zielstandard Masterplan Verkehr)

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Mo-Fr	kein Angebot				NZV 30	HVZ 15		NVZ 30				HVZ 15		NVZ 30	SVZ 30										
Sa	SVZ 30	kein Angebot			SVZ 30	NVZ 30							SVZ 30												
So	SVZ 30	kein Angebot			SVZ 30																				

HVZ: Hauptverkehrszeit
 NVZ: Nebenverkehrszeit
 SVZ: Schachverkehrszeit

Nach „Zentrale-Orte-Modell“:

- zwischen Teilort und Hauptort
- zwischen Hauptort und Mittelzentrum
- zwischen Mittelzentren
- vom Mittelzentrum zum Oberzentrum

Stand heute z.B.

S1, S2: Mo-Fr 6:00 - 20:00 alle 30 min, 20:00-22:00 (Fr bis 24:00 Uhr) alle 60 min

Sa 7:00 - 0:00 Uhr alle 60 min

So 9:00 – 18:00 Uhr alle 60 min

S3, S4: teilweise tagsüber nur alle 60 min

S9: generell nur alle 60 min

- 3 Planfälle zur Angebotsausweitung mit Verkehrsmodell untersucht

ÖV-P1	15 min-Takt in der HVZ auf den Linien S1 bis S9
ÖV-P2	durchgehender 30 min-Takt auf den Linien S3, S4 und S9
ÖV-P3	Neue Erschließungslinien: Gewerbegebiet West und Westtangentiallinie (30/60 min- Takt), Linienführung Altenburger Allee, zusätzliche Haltestellen auf S2, S4, S8

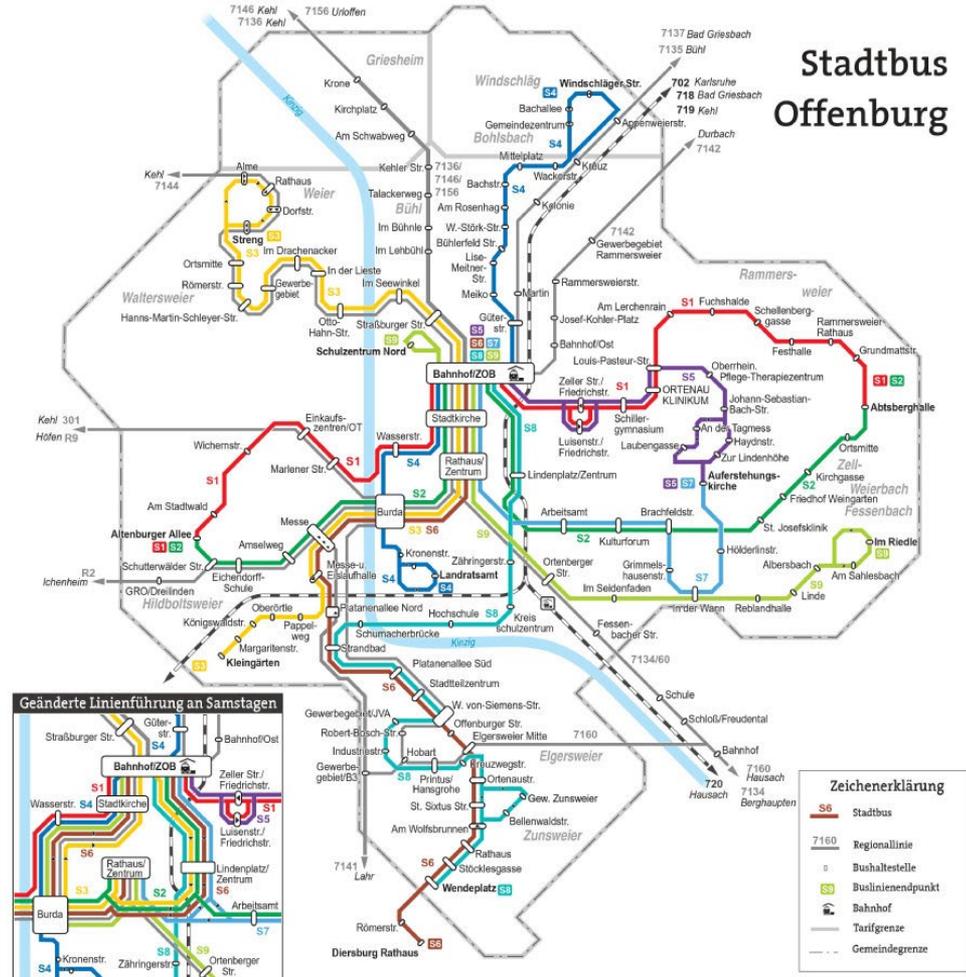
ÖV-P1

15 min-Takt in der HVZ
auf den Linien S1 bis S9

HVZ: Mo-Fr 6:00 – 9:00 Uhr und 15:00 –
18:00 Uhr

22.01.2024

Stadtbus Offenburg



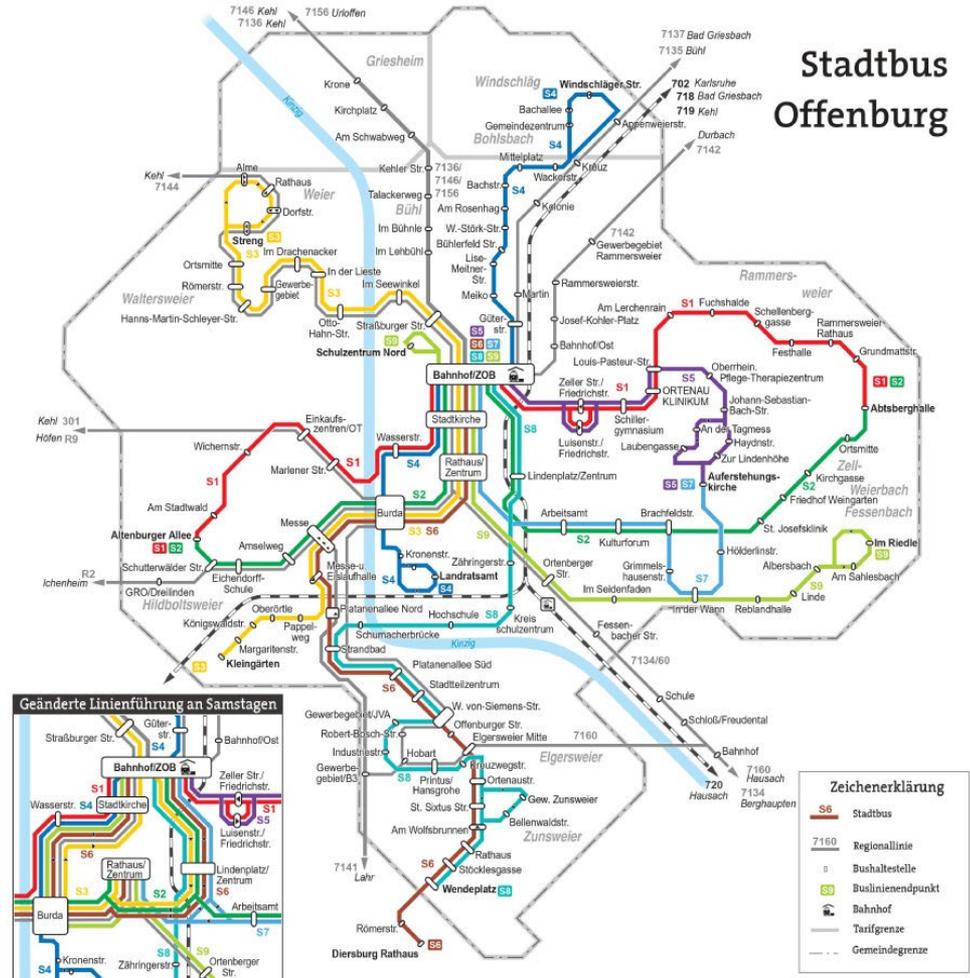
ÖV-P2

durchgehender 30 min-Takt
auf den Linien S3, S4 und S9

S3: Weier – Waltersweier

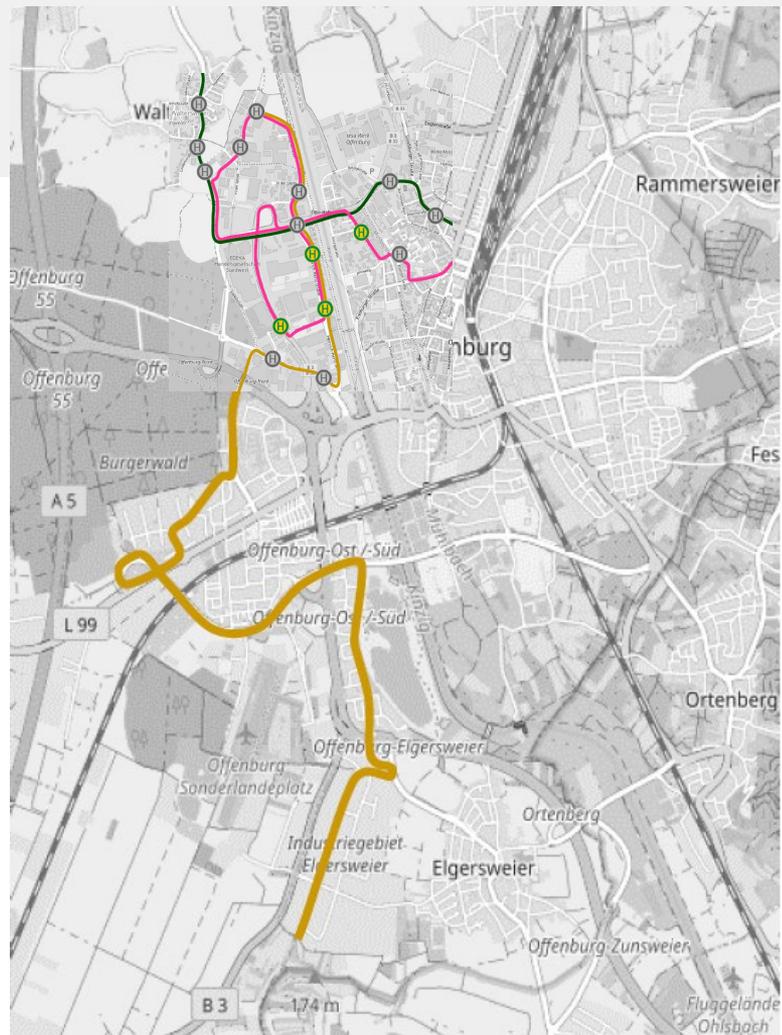
S4: LRA – Windschläg

S9: Schulzentrum Nord -
Fessenbach



ÖV-P3

Neue Erschließungslinien: Gewerbegebiet West und Westtangentiallinie (30/60 min-Takt), Linienführung Altenburger Allee, zusätzliche Haltestellen auf S2, S4, S8



■ 3 Planfälle zur Angebotsausweitung mit Verkehrsmodell untersucht

ÖV-P1	15 min-Takt in der HVZ auf den Linien S1 bis S9
ÖV-P2	durchgehender 30 min-Takt auf den Linien S3, S4 und S9
ÖV-P3	Neue Erschließungslinien: Gewerbegebiet West und Westtangentiallinie (30/60 min- Takt), Linienführung Altenburger Allee, zusätzliche Haltestellen auf S2, S4, S8

Ergebnisse Verkehrsmodell

- P2 am effizientesten (Fahrgäste/Service-km)
- P3 kann erhebliche Potentiale aktivieren

Aufwand

- P1 erheblicher Fahrzeug- und Personalmehrbedarf
- P2 ein Fahrzeug Mehrbedarf, erheblicher Personalbedarf
- P3 erheblicher Fahrzeug- und Personalmehrbedarf
- Einstieg in Westtangente durch Verlängerung der S9 ohne Fahrzeugmehrbedarf möglich (Ausnutzung Standzeiten)

■ 3 Planfälle zur Angebotsausweitung mit Verkehrsmodell untersucht

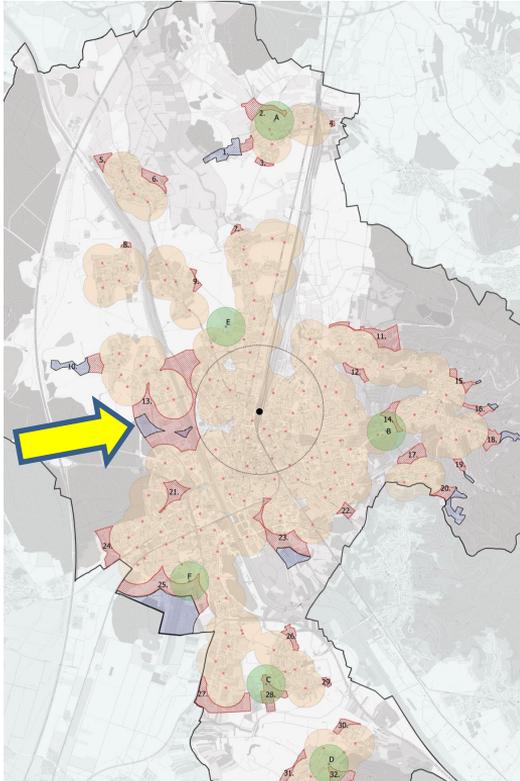
ÖV-P1	15 min-Takt in der HVZ auf den Linien S1 bis S9
ÖV-P2	durchgehender 30 min-Takt auf den Linien S3, S4 und S9
ÖV-P3	Neue Erschließungslinien: Gewerbegebiet West und Westtangentiallinie (30/60 min-Takt), Linienführung Altenburger Allee, zusätzliche Haltestellen auf S2, S4, S8

Ergebnisse Verkehrsmodell

- P2 am effizientesten (Fahrgäste/Service-km)
- P3 kann erhebliche Potentiale aktivieren

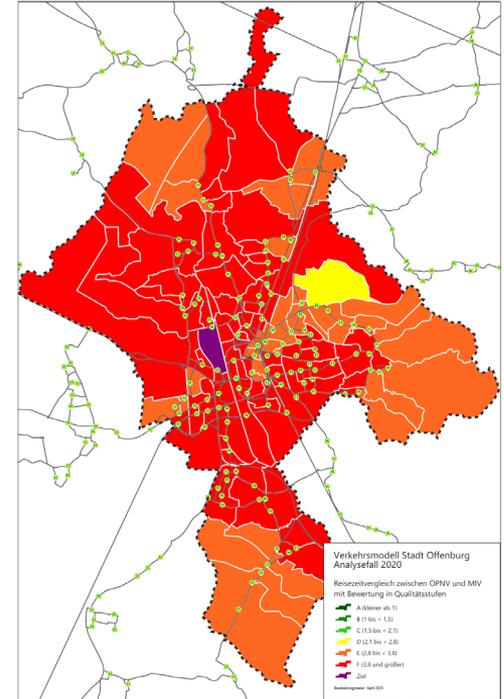
Aufwand

- P1 erheblicher Fahrzeug- und Personalmehrbedarf
- P2 ein Fahrzeug Mehrbedarf, erheblicher Personalbedarf
- P3 erheblicher Fahrzeug- und Personalmehrbedarf
- Einstieg in Westtangente durch Verlängerung der S9 ohne Fahrzeugmehrbedarf möglich (Ausnutzung Standzeiten)



22.01.2024

- ÖPNV-Erschließung bislang nur am südlichen Rand (Marlener Straße) und im Übergang zum Gewerbegebiet Waltersweier (Im Drachenacker)
- ca 2600 Arbeitsplätze
- ca 280 Bewohner



Reisezeitvergleich ÖPNV-MIV

Kriterium 1: Einsteiger

ab 100 Einsteiger/Tag dynamische Fahrgastinformation
ab 70 Einsteiger/Tag e-paper

Kriterium 2: Sichtbarkeit

In jedem Stadtteil und in jeder Ortschaft erhält die meistfrequentierte Haltestelle einen Anzeiger (Erhöhung Wahrnehmbarkeit ÖPNV)

Kriterium 3: barrierefreier Ausbau

Haltestellen die knapp unter den Werten von Kriterium 1 liegen werden beim barrierefreien Umbau vorbereitet (Stromversorgung etc) und erhalten ggf. e-paper

=> Bis 2027 sind 29 neue Anlagen vorgesehen



**Wir wünschen einen guten
Heimweg!**