



Stadt  
Offenburg

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

063/24

Beschluss

Nr.

vom

wird von StSt OB-Büro ausgefüllt

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
16.04.2024

1. **Betreff:** Fahrradförderprogramm V+: Fahrradstraße Zeller Straße Ost -  
Zwischenstand zur Evaluation

2. <b>Beratungsfolge:</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b>
1. Verkehrsausschuss	03.07.2024	öffentlich
2. Gemeinderat	15.07.2024	öffentlich

### **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgende Beschlüsse zu fassen:

- Der Zwischenstand der Evaluation zu der Fahrradstraße Zeller Straße Ost wird zur Kenntnis genommen.
- Die Evaluation wird weitergeführt.
- Entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung eventueller Schwachpunkte werden erarbeitet.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

063/24

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
16.04.2024

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Fahrradstraße Zeller Straße Ost -  
Zwischenstand zur Evaluation

---

## Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahme dient den strategischen Zielen:

- C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“,
- E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- /stadtverträglich gestaltet“ und
- E3 „Die Stadt betreibt eine aktive Klimaschutzpolitik und die Anpassung an den Klimawandel.“

Die Maßnahme ist Bestandteil des Masterplan Verkehr Offenburg 2035 (Drucksache-Nr. 081/23). Sie ist im Handlungsfeld Radverkehr, speziell im Maßnahmenfeld R.1 „Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr“ verortet. Es besteht folgender Zielbezug:

- Eigenständige Mobilität für alle ermöglichen – starker Einfluss
- Klima- und umweltschonende Mobilität fördern – indirekter/mittlerer Einfluss
- Verkehrssicherheit erhöhen – starker Einfluss
- Verkehrsräume als Lebensräume gestalten – indirekter/mittlerer Einfluss

## 1. Sachstand

Der Gemeinderat beschloss in seiner Sitzung am 29.03.2021 die Umsetzung der Fahrradstraße Zeller Straße Ost (Drucksache-Nr. 020/21). Nach einer vertiefenden Planung und einer zeitlichen Koordination mit der Verlegung der Fernwärmeleitungen konnte die Fahrradstraße im Rahmen eines Festes am 29.09.2023 eingeweiht werden. Die Pläne, wie die Fahrradstraße umgesetzt wurde, sind in der Anlage 1 enthalten.

Die SPD-Fraktion stellte im November 2023 den Antrag, einzelne Aspekte in Bezug auf die Parksituation in der Zeller Straße nach der Einrichtung der Fahrradstraße zu untersuchen (vgl. Anlage 2).

In der Literatur wird empfohlen, nach 2-3 Jahren bzw. 2-3 Fahrradsaison-Perioden eine Evaluation durchzuführen. Diese Zeit wird für die Eingewöhnung von neuen Wegen (Kfz, Rad, Fuß, ÖV) benötigt.

Mit dieser Drucksache soll ein erster Zwischenstand bzw. ein Ausblick, was evaluiert werden soll, gegeben werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

063/24

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
16.04.2024

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Fahrradstraße Zeller Straße Ost -  
Zwischenstand zur Evaluation

---

## 2. Evaluationsziele

Folgende Evaluationsziele wurden herausgearbeitet:

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit
2. Erhöhung des Radverkehrsanteils
3. Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und des Komforts für Radfahrende

Im Folgenden werden die bisherigen Zwischenergebnisse dargestellt.

### 3.1 Zwischenergebnis: Erhöhung der Verkehrssicherheit

#### Unfallgeschehen

Das Unfallgeschehen ist bislang unauffällig. Der kurze Analysezeitraum lässt allerdings noch keine abschließende Beurteilung zu.

Es wurde bisher ein Unfall gemeldet. Dieser ereignete sich an der Einmündung Zeller Straße/Zur Lindenhöhe. Das Fahrzeug, das von der Zeller Straße links Zur Lindenhöhe abbiegen wollte, missachtete trotz sehr guter Sichtbeziehung die Vorfahrt einer Radfahrerin aus der Waldbachsenke in Richtung Zeller Straße.

#### Einhaltung der maximalen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h

Stichpunktartige Geschwindigkeitsuntersuchungen und -kontrollen haben ergeben, dass das Geschwindigkeitsniveau sich verringert hat (durchschnittliche Geschwindigkeit  $v_{85}$  vorher = 46 km/h  $v_{85}$  nachher = 42 km/h). Allerdings ist die durchschnittliche Geschwindigkeit noch zu hoch. Darüber hinaus wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit überdurchschnittlich häufig nicht eingehalten.

Daher wurden folgende kurzfristige Maßnahmen in die Wege geleitet:

- temporäres Aufhängen von solarversorgten Geschwindigkeitsanzeigen (Dialogdisplays) seit Mitte April 2024
- Verdeutlichen der max. Geschwindigkeit von 30 km/h durch Piktogramm auf Fahrbahn, seit Ende Juni 2024
- weitere Geschwindigkeitsuntersuchungen und -kontrollen

#### Einhaltung des gesetzlichen Überholabstandes von mind. 1,50m

Die Einhaltung des gesetzlichen Überholabstandes wird im Rahmen des Forschungsvorhabens der Universität Karlsruhe erhoben. Derzeit liegen noch keine Daten für die Zeller Straße vor. Es ist geplant die Ergebnisse des Forschungsvorhabens nach Abschluss den politischen Gremien vorzustellen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

063/24

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
16.04.2024

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Fahrradstraße Zeller Straße Ost -  
Zwischenstand zur Evaluation

## Situation für Radfahrende und zu Fußgehende

Beide Situationen haben sich deutlich verbessert. Die Radfahrenden haben im Vergleich zur vorherigen Schutzstreifenlösung deutlich mehr Platz. Sie dürfen sogar nebeneinander fahren. Auf Radfahrende muss besonders Rücksicht genommen werden. Die Kraftfahrzeuge fahren langsamer als früher und passen sich meist der Geschwindigkeit der Radfahrenden an. Allerdings wird die maximale Höchstgeschwindigkeit zu häufig überschritten. Ein großer Vorteil für die Radfahrenden ist, dass Sie zügig von Zell-Weierbach in die nördliche Innenstadt, zum Bahnhof, in die nördliche Oststadt und zu den Schulen (Gewerbeschule, Schiller-Gymnasium) kommen. Dies wurde der Verwaltung mehrfach mitgeteilt.

Zu Fußgehende haben mehr Platz auf den Gehwegen, da die Radfahrenden (älter als 10 Jahre) nicht mehr so häufig den Gehweg regelwidrig mitbenutzen.

## Geänderte Vorfahrtsregelung Kreuzung Zeller Straße/Zur Lindenhöhe/Waldbachsenke

Aufgrund der baulichen Änderungen ist die geänderte Vorfahrtsregelung gut erkennbar. Die zusätzlichen Verkehrszeichen, die auf die geänderte Verkehrsregelung hinweisen, unterstützten in der Anfangsphase die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden.

Sämtliche Sichtverhältnisse wurden sowohl planerisch als auch vor Ort überprüft, insbesondere zwischen dem Kfz-Verkehr aus der Straße Zur Lindenhöhe beim Rechtsabbiegen in die Zeller Straße und dem Radverkehr aus der Waldbachsenke.

Die Sicht der Kfz-Fahrenden auf die Radfahrenden aus der Waldbachsenke ist ausreichend, die Sicht der bevorrechtigten Radfahrenden auf die untergeordneten Kfz-Fahrenden sehr gut. Alle technischen Vorgaben (wie z.B. das so genannte Sichtdreieck) sind eingehalten und wurden eben auch vor Ort überprüft.

Bei den Beobachtungen vor Ort konnte festgestellt werden, dass die neue Regelung grundsätzlich in hohem Maße von allen Verkehrsteilnehmern beachtet und befolgt wird. Allerdings fahren Kfz-Nutzer gehäuft nicht bis an die Haltelinie vor. Je weiter von der Haltelinie weg angehalten wird, desto schlechter ist die Sicht. Ansonsten gilt auch, dass sich die Verkehrsteilnehmenden in die Kreuzung „hineintasten“ müssen, wenn die Sicht aus deren Perspektive nicht ausreicht. Dies ist oft der Fall und geschieht täglich an sehr vielen Kreuzungen und Einmündungen.

Bei der Verwaltung sind bislang keine Meldung von Radfahrenden über kritische Situationen eingegangen. Hinweise über eine (vermeintlich) gefährliche Situation wurden bisher der Verwaltung ausschließlich von Kfz-Fahrenden geäußert.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

063/24

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 16.04.2024
--------------------------------------------------------------------------	-------------------------------	----------------------	----------------------

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Fahrradstraße Zeller Straße Ost -  
Zwischenstand zur Evaluation

---

Um die Sichtverhältnisse an dieser Kreuzung bei Nacht zu erhöhen wurden eine zusätzliche Straßenbeleuchtung installiert.

### 3.2 Zwischenergebnis: Erhöhung des Radverkehrsanteils

Seit der Einführung der Fahrradstraße Ende September 2023 ist erst ein halbes Jahr in einem verregneten Winter vergangen. Eine Aussage über eine Veränderung des Radverkehrsanteils kann noch nicht getroffen werden.

### 3.3 Zwischenergebnis: Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und des Komforts für Radfahrende

Dieses Evaluationsziel lässt sich nur schwer quantitativ erfassen. Klar ist, dass aufgrund der Vorfahrtsregelung an den Knotenpunkten zu Gunsten des Radverkehrs sich die Reisegeschwindigkeit erhöht hat. Zahlreiche Rückmeldungen von Radfahrenden bestätigen dies. Die positiven Rückmeldungen beziehen sich auch auf den Komfort auf der Fahrradstraße; das Fahren sei deutlich angenehmer, nicht zuletzt wegen der herabgesetzten Höchstgeschwindigkeit.

Es gibt viele positive Rückmeldungen von Radfahrenden, die die neue Situation als entspannter empfinden und explizit loben, dass sie jetzt von Zell-Weierbach bis zur Moltkestraße durchgehend Vorfahrt haben. Weiter gibt es Rückmeldungen von Seiten der Radfahrenden, dass einige Kfz-Fahrende die Regelungen in der Fahrradstraße noch nicht einhalten und ggf. noch nicht im Bewusstsein haben. Dies zeigt sich unter anderem durch Schimpfen und Hupen.

### 3.4 Weitere Aspekte

Folgende weiteren Aspekte wurden aus der Bürgerschaft genannt.

#### Lärmsituation für Anwohnende

Aufgrund des Herabsetzens der Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h hat sich das Lärmniveau abgesenkt. Wenn die maximale Höchstgeschwindigkeit von 30km/h durchgehend eingehalten wird, wird es noch einmal leiser werden. In der Literatur wird davon ausgegangen, dass sich bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50km/h auf 30km/h und einem Lkw-Anteil von 3% eine Lärmreduktion von ca. 2,5 dB(A) einstellt. Das ist eine deutlich wahrnehmbare Lärmreduktion.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

063/24

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
16.04.2024

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Fahrradstraße Zeller Straße Ost -  
Zwischenstand zur Evaluation

---

## Parksituation

Das Ziel einer Fahrradstraße ist unter anderem, dem Radverkehr eine zügige Fortbewegung (ähnlich wie dem Kfz-Verkehr auf den Hauptstraßen) zu ermöglichen. Jegliche „Hindernisse“, die die Reisegeschwindigkeit der Radfahrenden senkt, sind zu vermeiden.

Grundsätzlich erlaubt der Gesetzgeber öffentliche Stellplätze in Fahrradstraßen. Das Parken soll den Radverkehr allerdings nicht behindern. Deshalb sind in den Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg und auch in den einschlägigen Regelwerken Parkbuchten für das Parken vorgesehen. Diese erlauben dem durchgehenden Verkehr ohne Behinderung (Verschwenk) das zügige Befahren der Fahrradstraße.

Im Bereich der Fahrradstraße zwischen Laubengasse und Zur Lindenhöhe befindet sich auf der Südseite auf der Höhe der Hausnummern 89 und 91 eine Parkbucht für ca. drei Fahrzeuge. Diese weist zwar aufgrund ihres Alters nicht die aktuelle notwendige Breite auf. Die Restfahrbahnbreite beträgt dennoch fünf Meter (plus Sicherheitsstreifen), so dass der fließende Verkehr in der Regel nicht beeinträchtigt wird und die Fahrbahn unbehindert benutzen kann.

Im Bereich zwischen dem Hasemannweg und der Robert-Dold-Straße wurden fünf öffentliche Stellplätze um den Bereich des Friedhofsingangs auf der Südseite der Zeller Straße markiert (zwei Stellplätze westlich und drei Stellplätze östlich des Eingangs). Auf der Nordseite besteht zwischen der Laubengasse und der Hansjakobstraße absolutes Halteverbot. Die Restfahrbahnbreite im Bereich der Stellplätze beträgt vier Meter. Der fließende Verkehr kann in diesen Bereichen nicht behinderungsfrei fahren – so wie es grundsätzlich für Fahrradstraßen wünschenswert ist. In der Abwägung wurde an dieser Stelle zugunsten der öffentlichen Stellplätze für die Friedhofsbenutzer entschieden, da hier ein öffentliches Interesse besteht.

Aufgrund von Anwohnerbitten wurde versuchsweise auf der Nordseite zwischen Zur Lindenhöhe und Laubengasse ein eingeschränktes Halteverbot eingerichtet, um das Be- und Entladen von z.B. Schnittgut aus dem Garten zu ermöglichen. Vor der Einrichtung der Fahrradstraße bestand hier bedingt durch den Schutzstreifen ein absolutes Halteverbot, was aus Sicht der Anwohner eine starke Einschränkung bedeutete. Insofern bringt die Einrichtung der Fahrradstraße eine deutliche Verbesserung für die Anwohner/-innen hinsichtlich Be- und Entladevorgängen.

Im westlichen Bereich zwischen der Hansjakobstraße und der Laubengasse hat sich die Verkehrssituation in Bezug auf das Parken verbessert. Das geregelte Parken mit der Lücke zum Ausweichen im Fall von Gegenverkehr wirkt sich positiv auf den Verkehrsfluss aus. Während vorher häufig „Stausituationen“ auftraten, weil beim Vorbeifahren an den parkenden Pkw der Abstand zum Gegenverkehr falsch eingeschätzt wurde, hat sich dies deutlich gebessert.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

063/24

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
16.04.2024

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Fahrradstraße Zeller Straße Ost -  
Zwischenstand zur Evaluation

---

Im östlichen Bereich bemängeln einzelne Anwohner/-innen, dass sie mit Ausnahme der Parkbucht nicht mehr im öffentlichen Bereich parken können (vgl. Anlage 2 Antrag SPD-Fraktion). Aus den obig aufgeführten Argumenten (ersten 2 Abschnitte unter Parksituation) wird deutlich, dass ein „einfaches“ Ausweisen von zusätzlichen Kurzzeitstellplätzen nicht zielführend ist. Zudem steigt hierbei die Dooring-Gefahr (Gefahr durch unachtsam geöffnete Autotüren). Das Ausweisen von Stellplätzen muss wohl abgewogen und konzeptionell stimmig sein. Die Verwaltung wird die Situation weiter beobachten und ggf. Maßnahmen erarbeiten.

Im Rahmen des Projekts Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Drucksache 080/23 und 152/23) wurde die Ausweisung der Stellplätze auf der Höhe des Friedhofs als Kurzzeitstellplätze bereits beschlossen (vgl. Anlage 2 Antrag SPD-Fraktion). Die Beschilderungsänderung wird zusammen mit den anderen Maßnahmen aus diesem Projekt umgesetzt werden.

## Griffigkeit der flächigen Grünmarkierung an Kreuzungen und Einmündungen

Es kam nach der Eröffnung der Fahrradstraße auch zu Bedenken und Beschwerden, die flächige Grünmarkierung sei zu rutschig und würde insbesondere bei Nässe zu Stürzen von Radfahrenden führen. Auch im Fall des oben geschilderten Unfalls gab es zunächst die Vermutung, dass der Sturz, der sich auf der Grünmarkierung ereignete, auf die mangelnde Griffigkeit zurückzuführen sei. Die Polizei hat das daher überprüft und kam zu dem eindeutigen Ergebnis: Die Fahrbahn war zum Unfallzeitpunkt zwar nass, trotzdem wurden im Bereich der Grünmarkierung aber keine außergewöhnlichen Griffigkeitsdefizite festgestellt. Der Sachbearbeiter schloss diese Ursache daher aus.

Prinzipiell lässt sich sagen: Die Grünmarkierung wird mit für diesen Einsatz zertifizierten Beschichtungen durchgeführt. Sie weisen zwar eine geringfügig geringere Griffigkeit als Asphalt auf, liegen aber trotzdem in einem Bereich guter Griffigkeit. Die gleichen Beschichtungsmaterialien sind seit Jahren in Offenburg im Einsatz (z.B. in beinahe allen anderen Fahrradstraßen oder auch an der vielbefahrenen Kurve von der Grabenallee in die Hauptstraße stadtauswärts), ohne dass es zu Problemen gekommen ist.

## Standort Fahrradstraßenschilder auf der Nordseite

Es wurde kritisiert, dass die Fahrradstraßenschilder auf der Nordseite teilweise im Gehweg so platziert wurden, dass das zu Fuß gehen behindert wird.

Die Fahrradstraßenschilder auf der Nordseite wurden richtlinienkonform in einem Abstand 30 cm zum Lichtraum der Kfz Fahrbahn aufgestellt. Daraus resultiert ein Abstand der mittig angeordneten Ständer von ca. 90 – 110 cm vom Bordstein und somit

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

063/24

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
16.04.2024

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Fahrradstraße Zeller Straße Ost -  
Zwischenstand zur Evaluation

---

auch in Bezug auf den Gehweg ein mittiger Standort. Für den Fußverkehr sind zwar Einbauten in Gehwegen üblich, sie stellen dennoch eine Behinderung dar.

Die Verwaltung wird daher die TBO beauftragen, Rahmen für Fahrradstraßenschilder mit seitlichen Ständern herzustellen und am Rand des Gehwegs aufzustellen. Somit wird (fast) die gesamte Gehwegbreite wieder für die Fußgänger benutzbar sein.

### 3. Weiteres Vorgehen

Die Evaluation wird fortgeführt. Besonders interessant hierbei ist die Entwicklung in der ersten Fahrradsaison Mai bis Oktober 2024, die die Verwaltung genau beobachten wird, da bislang nur Erfahrungen aus einem recht verregneten Winter vorliegen. Wie in der Literatur empfohlen wird der Evaluationszeitraum auf mindestens zwei Fahrradsaisons ausgeweitet werden.

Unabhängig von dem intensiven Untersuchungszeitraum werden kontinuierlich Maßnahmen erarbeitet und ggf. umgesetzt, die auftretenden Schwierigkeiten entgegensteuern. So wird bereits in diesem Frühjahr mittels Geschwindigkeitsanzeigen, 30 km/h-Piktogrammen und Geschwindigkeitskontrollen das Einhalten der maximalen Höchstgeschwindigkeit unterstützt.

Bei Bedarf werden weitere Maßnahmen, die ggf. auch baulich sein können, erarbeitet. Hierzu wird im zuständigen Ausschuss erneut berichtet.