

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

090/25

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Maldener, Martin

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
21.05.2025

-
1. Betreff: Masterplan Verkehr, R1 Verbesserung der Rahmendbedingungen für den Radverkehr - Schwerpunkt subjektive Sicherheit, hier Überholabstand
-

- | 2. Beratungsfolge: | Sitzungstermin | Öffentlichkeitsstatus |
|----------------------|----------------|-----------------------|
| 1. Verkehrsausschuss | 15.10.2025 | öffentlich |

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt den Sachverhalt zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

090/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Maldener, Martin

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
21.05.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, R1 Verbesserung der Rahmendbedingungen für den Radverkehr - Schwerpunkt subjektive Sicherheit, hier Überholabstand

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahme dient den strategischen Zielen:

C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“.

Die Maßnahme ist auch Bestandteil des Masterplan Verkehr OG 2035 (Drucksache-Nr. 081/23). Es bestehen Querbezüge zu folgenden Maßnahmenfeldern:

R1 „Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr“

Es besteht folgender Zielbezug:

- *Eigenständige Mobilität für alle ermöglichen – starker Einfluss*
- *Verkehrssicherheit erhöhen – starker Einfluss*

1. Ausgangslage

Immer wieder wird der Verwaltung aus der Bürgerschaft berichtet, dass Radfahrende zu eng von Kfz-Fahrenden überholt werden. Dies senke massiv das subjektive Sicherheitsgefühl und führe dazu, dass weniger das Rad benutzt wird.

Im Fahrradförderprogramm V+ wurde der neue Schwerpunkt „Sicherheitsgefühl/subjektive Sicherheit“ eingeführt. Somit wurde sichergestellt, dass nicht nur die objektive Sicherheit, sondern auch die subjektive Sicherheit eine hohe Priorität in der Planung und auch in der kommunikativen Sicherheitsarbeit erhält. Im Masterplan Verkehr ist dieser Aspekt unter dem Maßnahmenfeld R1 Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr verortet.

Enge Überholvorgänge Kfz/Fahrrad beeinträchtigen das subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrenden. Objektiv betrachtet kommt es allerdings selten zu Unfällen. Im Fall eines Unfalls sind die Unfallfolgen jedoch häufig hoch.

Schon seit Langem stellt das zu enge Überholen einen Verstoß dar, wenn es zu Unfällen kam. In der StVO-Novelle von 2020 wurde ein Mindestabstand festgeschrieben, dessen Unterschreitung auch ohne Unfall (!) nicht zulässig ist.

StVO § 5 Überholen

(4) ... Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden.

Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

090/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Maldener, Martin

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
21.05.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, R1 Verbesserung der Rahmendbedingungen für den Radverkehr - Schwerpunkt subjektive Sicherheit, hier Überholabstand

Erste Erkenntnisse zu den Überholabständen zwischen Kfz und Fahrrad liegen aus bürgerschaftlichen und wissenschaftlichen Messkampagnen vor. So zeigt eine Erhebung der Hochschule Karlsruhe im Jahr 2020, dass auf Hauptverkehrsstraßen ca. 50% der überholenden Kfz einen Abstand von 1,5 m zum Fahrrad unterschreiten (Röder et al., 2021). Eine weitere Erhebung der Hochschule Karlsruhe zeigt zudem, dass Überholvorgänge der häufigste Faktor zur Auslösung messbarer Stressreaktionen bei Radfahrenden sind und damit zentral auf deren subjektives Sicherheitsgefühl einwirken (Merk 2019; Merk et al., 2021).

2. Modellvorhaben „Überholabstände Kfz-Rad aus Realexperimenten, gÜRad“

2.1 Modellvorhaben allgemein

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) und die Hochschule Karlsruhe (HKA) 2022 haben gemeinsam ein Forschungsvorhaben „Überholabstände Kfz-Rad aus Realexperimenten gÜRad“ (kurz gÜRad, gesetzlicher Überholabstand Rad) gestartet, bei dem zehn Baden-Württemberger Kommunen erproben sollten, welche Maßnahmen geeignet sind, um den Überholabstand zu erhöhen. Offenburg wurde als eine der Modellkommunen ausgewählt.

2.2. Offenburger Beiträge zum Modellvorhaben „gÜRad“

Im ersten Schritt wurden durch Freiwillige ausgewählte Straßen in Offenburg befahren, bei denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird und bei denen vermutet wurde, dass häufig der Überholabstand nicht eingehalten wird. Durch spezielle technische Geräte (Open-Bike-Sensoren) konnte gemessen werden, welchen Abstand überholende Kfz einhalten.

Ein zentraler Teil des Forschungsvorhabens „gÜRad“ ist es, Maßnahmen zu entwickeln, die in den ausgewählten Straßen erprobt werden sollten, sogenannte „Reallabore“. Im Rahmen des Forschungsvorhabens konnte Offenburg drei Reallabore zum Gesamtvorhaben beitragen.

Die Verkehrsplanung wählte für das Modellvorhaben „gÜRad“ in Abstimmung mit der Polizei, den Ortsverwaltungen und dem Regierungspräsidium drei Straßen aus. Für diese Straßen wurden folgende Maßnahmen festgelegt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

090/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Maldener, Martin

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
21.05.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, R1 Verbesserung der Rahmendbedingungen für den Radverkehr - Schwerpunkt subjektive Sicherheit, hier Überholabstand

Kehler Straße in Bühl:

- Der alternierende Schutzstreifen mit einer Breite von 1,25 m wurde richtlinienkonform auf 1,50 m verbreitert und gleichzeitig zu einem einseitigen Schutzstreifen auf der Ostseite (Fahrtrichtung Norden) umgewandelt.
- In südliche Fahrtrichtung wurde der Schutzstreifen entfernt und durchgehend eine Piktogrammreihe gemäß Landeserlass markiert, die den Kfz-Verkehr für den Radverkehr auf der Fahrbahn sensibilisieren soll.

Rammersweierstraße (Oststadt)

- Der Tempo-30-Bereich wurde nach Norden bis zur Berthavon-Suttner-Straße verlängert.
- Das Verkehrszeichen 277.1 (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen durch Kfz) wurde ab der Berthavon-Suttner-Straße nach Norden angeordnet.
- Es wurde Aufklärungsarbeit über die geltende Regelung durchgeführt. Dies geschieht durch großformatige Plakate, die sowohl auf den Überholabstand als auch auf das Recht der Radfahrenden, die Fahrbahn zu benutzen, hinweisen. Diese Plakate wurden als gemeinsame Kampagne der Stadt Offenburg mit Polizei und ADFC entwickelt und auch an weiteren Offenburger Straßen aufgestellt.



Zeller Straße (zwischen Moltkestraße und Waldbachsenke)

- Die bereits beschlossene Einführung einer Fahrradstraße fiel in den Untersuchungszeitraum, so dass diese Maßnahme in das Modellvorhaben einfließt.

3. Auswertung des Modellvorhabens „gÜRad“

3.1 Auswertung des gesamten Modellvorhabens

Die Ergebnisse der Auswertung des gesamten Modellvorhabens werden in der Ausschusssitzung durch Herrn Professor Eckart (Hochschule Karlsruhe) vorgetragen.

3.2 Auswertung der Einzelergebnisse von Offenburg

Eine langanhaltende Schlechtwetterlage im Herbst/Winter 2023/24 verzögerten die Markierungsarbeiten in der Kehler Straße in Bühl deutlich. Die darauffolgende Zeit, in der die Überholabstände gemessen wurden, verlängerte sich aufgrund von technischen Problemen der Messgeräte. Dies hatte zur Folge, dass der knapp bemessene Forschungszeitraum nicht eingehalten werden konnte. Daher war eine Auswertung im Rahmen des Gesamtprojekts nicht möglich.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

090/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Maldener, Martin

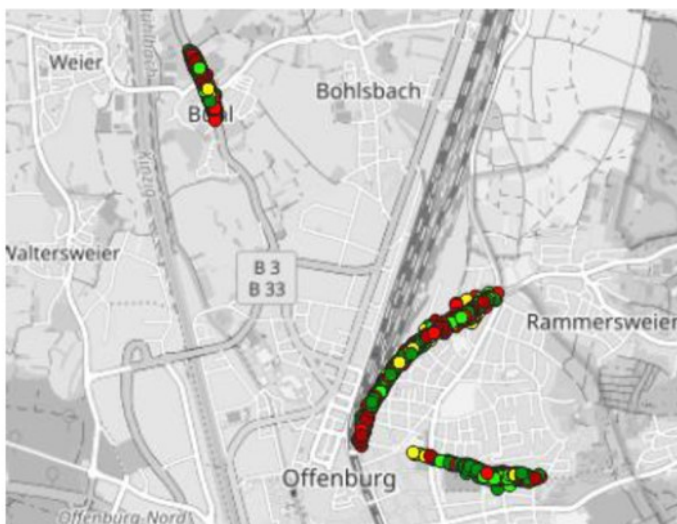
Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
21.05.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, R1 Verbesserung der Rahmendbedingungen für den Radverkehr - Schwerpunkt subjektive Sicherheit, hier Überholabstand

Die Ergebnisse von Offenburg wurden im Rahmen einer Bachelorarbeit eines Studenten der Hochschule Karlsruhe ausgewertet. In dieser wurden sehr qualifiziert die drei oben aufgeführten Straßen mit ihren Maßnahmen analysiert. Herr Professor Eckart wird in seinem Vortrag in der Ausschusssitzung (vgl. Kap. 3.1) ausführlich auf die Ergebnisse in Offenburg eingehen. An dieser Stelle soll eine Kurzdarstellung der Ergebnisse aufgelistet werden.

Die untenstehende Grafik aus der Bachelorarbeit gibt einen Überblick über die erfassten Überholabstände in den drei Straßen.



Ergebnis für die Kehler Straße in Bühl

Aufgrund der geringen Datenlage kann keine valide Aussage über die Veränderung des Überholabstandes aufgrund der Maßnahmen getroffen werden.

Ergebnis für die Rammersweier Straße

Die Überholabstände waren vor und nach den Maßnahmen nahezu gleich.

Ergebnis für die Zeller Straße

Die nach der Einführung der Fahrradstraße gemessenen Überholabstände liegen über dem Mindestmaß von 1,50 m. Da zu wenig Daten der Überholabstände vor der Einführung der Fahrradstraße vorliegen, kann keine qualitative Aussage über die Veränderung angegeben werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

090/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Maldener, Martin

Tel. Nr.:
82-2598

Datum:
21.05.2025

Betreff: Masterplan Verkehr, R1 Verbesserung der Rahmendbedingungen für den Radverkehr - Schwerpunkt subjektive Sicherheit, hier Überholabstand

4. Wertung und Ausblick

Folgende Aussagen können getroffen werden:

- Die eingesetzte Sensortechnik liefert zuverlässig gutes und valides Datenmaterial.
- Die Einrichtung der Fahrradstraße in der Zeller Straße hat sich vor dem Hintergrund der Überholabstände bewährt.
- Die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Überholabstände muss intensiviert werden, damit die Kfz-Fahrenden sensibilisiert werden.
- Es müssen weitere Untersuchungen an dem relativ neuen Forschungszweig Überholabstände durchgeführt werden, da noch zu wenig Datenmaterial und Informationen aus der Literatur zur Verfügung stehen. Die Hochschule Karlsruhe hat sich dem Thema bereits angenommen. In den nächsten Jahren wird es sicherlich weitere Untersuchungen geben. Die Stadt Offenburg wird weiterhin engen Kontakt zur Hochschule Karlsruhe halten und ggf. an Forschungsprojekten teilnehmen, nicht zuletzt um auf dem neuesten Stand der Wissenschaft zu bleiben.