



OFFENBURG UNSERE STADT

17 BAUSTEINE ZUR STADTPLANUNG UND STADTGESTALTUNG

STADTBAUMKONZEPT OFFENBURG



Inhalt

1 Ausgangslage	4
Warum ein Stadtbaumkonzept?	4
Straßenbäume in Offenburg	6
2 Analyse	8
Unterirdische Potenzialflächen	8
Oberirdische Potenzialflächen	10
Bedarfe für Straßenbäume	12
3 Konzeption	14
Ergebniskarte und Planungshinweise	14
Vertiefungsstudien	17
4 Ausblick	28
Weiterarbeiten mit dem Stadtbaumkonzept	28
Priorisierte Umsetzungsprojekte	28
Abbildungen	30
Impressum	31

1 | AUSGANGSLAGE

Warum ein Stadtbaumkonzept?

Anlass

Eine der großen Herausforderungen der Klimawandelanpassung ist für Offenburg, die Hitzebelastung in der Stadt zu reduzieren. Öffentliche Räume und Straßen sind hiervon ganz besonders betroffen - die stark versiegelten Oberflächen heizen sich stark auf, vor allem, wenn sie nicht ausreichend durch Bäume beschattet werden. Es gilt also, den Straßenbaumbestand nach Möglichkeit im gesamten Stadtgebiet und den Ortsteilen zu vergrößern und durchgehend beschattete Straßenräume zu schaffen.

Der Offenburger Gemeinderat hat mit der „Stadtklimaanalyse und dem Rahmenplan Stadtklimawandel mit dem Schwerpunkt Hitze“ bereits 2023 die Grundlage für die Klimawandelanpassung der öffentlichen und privaten Räume beschlossen. Straßenbäume zu realisieren gehört jedoch zu den schwierigsten Maßnahmen der Klimaanpassung. Die Rahmenbedingungen und Anforderungen an Straßenräume sind komplex und vielschichtig: Von verkehrlichen Anforderungen für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und den motorisierten Verkehr, über die Ver- und Entsorgungsleitungen im Untergrund (u.a. Fernwärme, Frischwasser, Abwasser, Gas, Strom und Telekommunikation), bis hin zu Gestaltung und Erscheinungsbild der Straßen.



Abb. 2: Tannweg, Oststadt

In dicht bebauten Stadtgebieten sind oftmals keine oder kaum Straßenbäume vorhanden.

Auch in Gewerbegebieten sind oft keine Bäume vorhanden. Hier sind die verkehrlichen Anforderungen, z.B. für LKW-Verkehr, besonders hoch.

Ziele

Mit dem Stadtbaumkonzept wird der erste Prüfschritt zur Realisierbarkeit von Straßenbäumen für alle innerörtlichen Straßen in Offenburg inkl. der Ortsteile unternommen. Es werden die Rahmenbedingungen und Potenziale für den zukünftigen Straßenbaumbestand erhoben und weiterentwickelt. Aus der gesamtstädtischen Betrachtung auf übergeordnetem Maßstab entsteht ein systematischer Orientierungsrahmen, der keine Hinweise auf konkrete potenzielle Baumstandorte zulässt.

Das Stadtbaumkonzept konzentriert sich insbesondere auf den unterirdischen Leitungsbestand. Dieser ist erfahrungsgemäß eine der größten Restriktionen für die Schaffung neuer Baumquartiere in öffentlichen Straßenräumen. Damit ist die Grundlage für eine Priorisierung des künftigen klimangepassten Straßenumbaus in der Stadt Offenburg gelegt.

So wird aufgezeigt, in welchen Straßenachsen bereits heute ausreichend Raum für neue Bäume besteht, wo Leitungen für neue Bäume an andere Stelle verlegt werden müssten, wo der Verkehr für Baumpflanzungen neu geordnet werden müsste, und wo es aufgrund der lokalen Hitzebelastung ganz besonders vordringlich wäre, rasch mehr Beschattung im Straßenraum zu schaffen.

Diese Erhebung gibt auch wichtige Hinweise für den zukünftigen Umgang mit dem Leitungsausbau für Fernwärme und Glasfaser: So kann abgelesen werden, in welchen Abschnitten und auf welchen Straßenseiten problemlos Leitungen eingebaut werden können, ohne gute Ausgangslagen für zukünftige Baumpflanzungen zu beeinträchtigen.

Des Weiteren umfasst das Baumkonzept auch exemplarische Vertiefungsstudien - Straßen, in denen aufgezeigt wird, wie sie sich in Zukunft im Hinblick auf mehr Baumbestand entwickeln könnten. Sie sind so ausgewählt, dass sie beispielhaft auch das Entwicklungspotenzial für ähnlicher Straßen verdeutlichen.



Abb. 3: Zeppelinstraße



Abb. 4: Pfauenweg, Weier

In älteren Einfamilienhaussiedlungen sind die Straßen häufig sehr breit dimensioniert und werden dem Auto zugeschrieben, obwohl ausreichend Platz für Straßenbäume wäre.



Abb. 5: Wasserstraße

Besonders großkronige Bäume schaffen eine nahezu vollständige Beschattung der Straßenfläche inklusive der Geh- und Radwege.



Abb. 6: Humboldtstraße



Abb. 7: Scheffelstraße

Neue Baumpflanzungen in Wohnstraßen werden idealerweise in durchgängigen Grünstreifen mit klimagerechter Bepflanzung realisiert.

Straßenbäume auf der Nord- oder Ostseite von Straßen sind ideal, um die Gehwege zu beschatten, die zu den heißen Tageszeiten nicht ohnehin im Gebäudeschatten liegen.

Straßenbäume in Offenburg

Baumkataster Offenburg

Den Ausgangspunkt des Stadtbaumkonzepts bildet eine Betrachtung des aktuellen Straßenbaumbestands in Offenburg. Diese ermöglicht zunächst eine übersichtliche Darstellung der Ausgangslage und bildet die Grundlage für die Synthese der Analyseergebnisse (Kapitel 3).

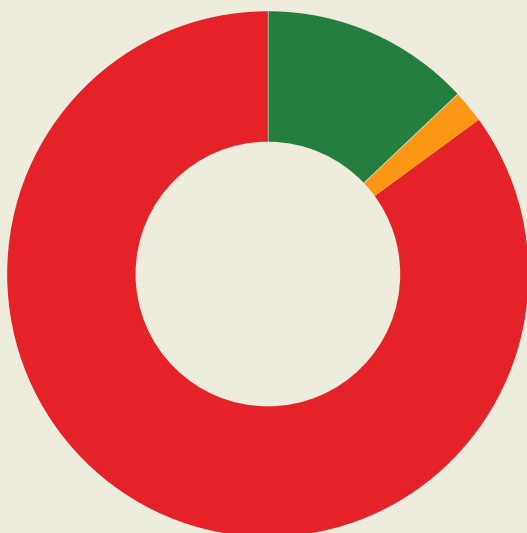
Die Untersuchung des Straßenbaumbestands der Stadt Offenburg basiert auf dem Baumkataster aus dem Jahr 2024. Im Baumkataster sind – abzüglich der bereits gefälltten oder zur Fällung vorgesehenen Bäume – über 20.000 Bäume erfasst. Darin enthalten ist jedoch in der Regel auch der qualitativ und quantitativ hochwertige Baumbestand auf kommunalen Grünflächen wie Friedhöfen oder Parkanlagen. Dieser hat auf den Straßenraum meist nur im Randbereich einen klimatisch wirksamen Einfluss. Im Umfeld von Straßenräumen wurden demnach noch rund 5.600 Bäume erfasst.

Baumbestand und Straßenkataster

Die Grundlage zur Auswertung des Baumbestandes im Umfeld der Straßenräume bildet das Straßenkataster der Stadt Offenburg. Um ein differenziertes Bild zu erhalten, werden die Straßenachsen in kürzere Abschnitte unterteilt und beide Straßenseiten separat voneinander betrachtet.

Für die Auswertung und Vergleichbarkeit des Baumbestands entlang der Straßenabschnitte wird je Straßenseite die Anzahl der Bäume durch die Länge des jeweiligen Straßenabschnitts geteilt. Bei Straßenachsen mit einseitigem Baumbestand wird demnach eine Seite als ‚baumbestanden‘, die andere als ‚nicht baumbestanden‘ erfasst.

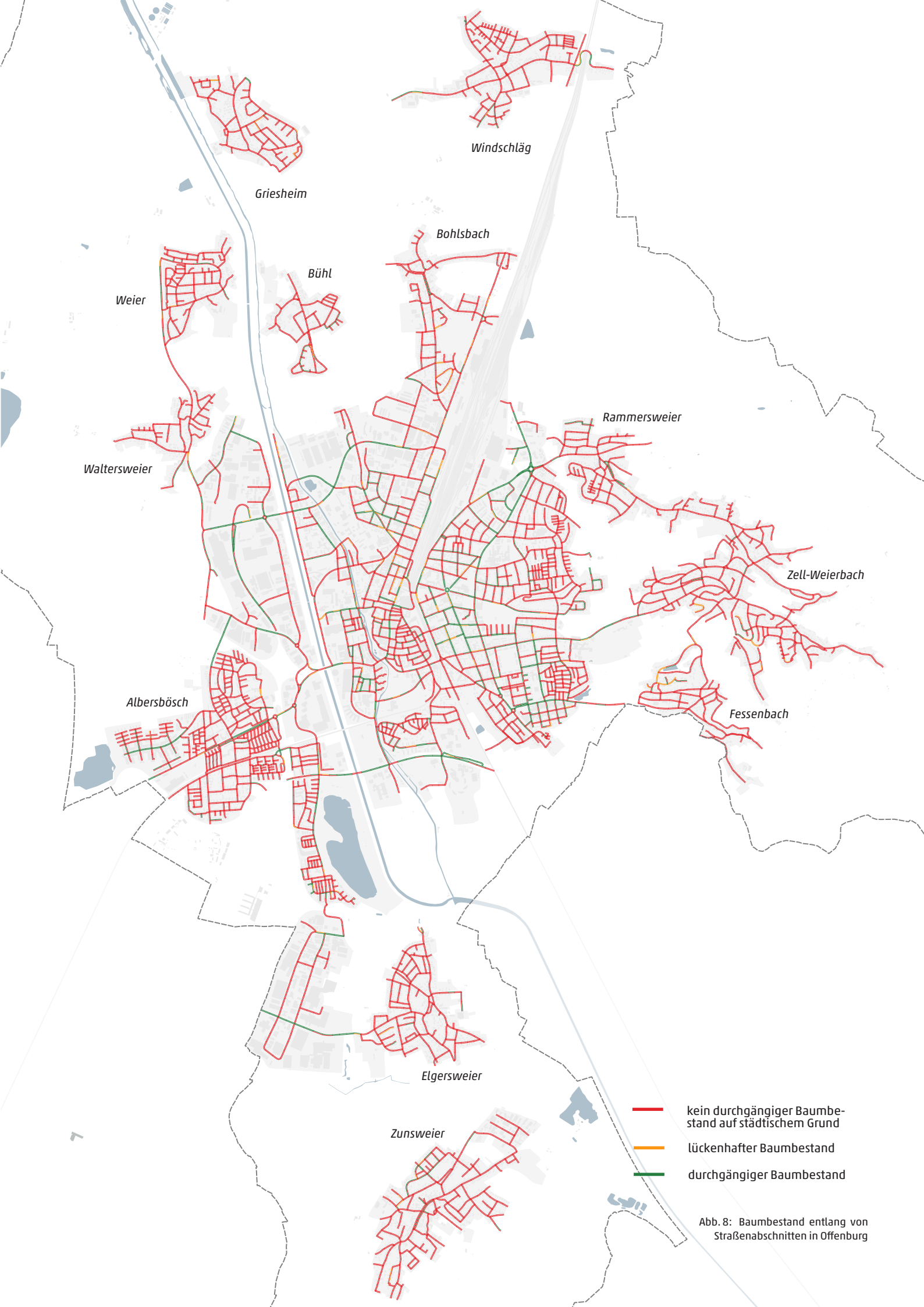
In der stadtweiten Betrachtung unterstreicht der sehr hohe Anteil an Straßenabschnitten ohne einen durchgängigen Baumbestand auf städtischem Grund die Relevanz des Themas für die Stadt Offenburg.



85 % aller Straßenseiten weisen **keinen durchgängigen Baumbestand auf städtischem Grund** auf. Hier stehen nur Einzelbäume oder der durchschnittliche Abstand zwischen mehreren Bäumen beträgt mehr als 60 Meter.

2 % der Straßenseiten weisen einen **lückenhaften Baumbestand** auf, bei dem der durchschnittliche Abstand zwischen den Bäumen zwischen 30 und 60 Metern liegt.

13 % aller Straßenseiten weisen einen **durchgängigen Baumbestand** auf, bei dem der durchschnittliche Abstand unter 30 Metern liegt.



2 | ANALYSE

Unterirdische Potenzialflächen

Leitungsnetze

Zur Analyse der unterirdischen Potenzialflächen wird der vorhandene Straßenraum den bestehenden, unterirdisch verlaufenden **Leitungsnetzen** gegenübergestellt. Dabei wird der Straßenraum als Ganzes betrachtet – unabhängig von der aktuellen oder geplanten oberirdischen Nutzungsaufteilung.

Der Fokus liegt auf Leitungen, die nur mit erheblichem baulichem Aufwand verlegt werden können und daher als ‚gesetzt‘ für zukünftige Planungen anzusehen sind. In Offenburg zählen hierzu die Leitungen des **Wasser- und Abwassernetzes**, bestehende **Fernwärmeleitungen** sowie **Hoch-, Mittel- und Niederdruckleitungen für Gas**. Ausgehend von diesen Netzen werden die Leitungsdurchmesser sowie entsprechende Schutzabstände modelliert, die bei der Pflanzung von Bäumen einzuhalten sind.

Unterirdische Potenzialflächen

Zur Bestimmung der unterirdischen Potenzialflächen werden die bestehenden Leitungen einschließlich der erforderlichen Schutzabstände vom vorhandenen Straßenraum abgezogen. Um ein realistisches Bild der unterirdischen Potenzialflächenkulisse zu erhalten, werden darüber hinaus jene Flächen ausgeschlossen, die aufgrund ihrer geringen Größe (unter 5 m²) oder eines ungünstigen Flächenzuschnittes (wenig kompakte Formen) nicht für Baumpflanzungen geeignet sind.

Zur gesamtstädtischen Auswertung und Vergleichbarkeit der Potenzialflächen entlang der Straßenabschnitte wird je Straßenseite die Summe der Flächen durch die Länge des jeweiligen Straßenabschnitts geteilt.

Wie bereits erwähnt, berücksichtigt die Analyse nicht die oberirdischen Nutzungsverteilungen sowie Strom- und Telekommunikationsleitungen, da diese in der Regel mit geringem Aufwand umverlegt werden können.

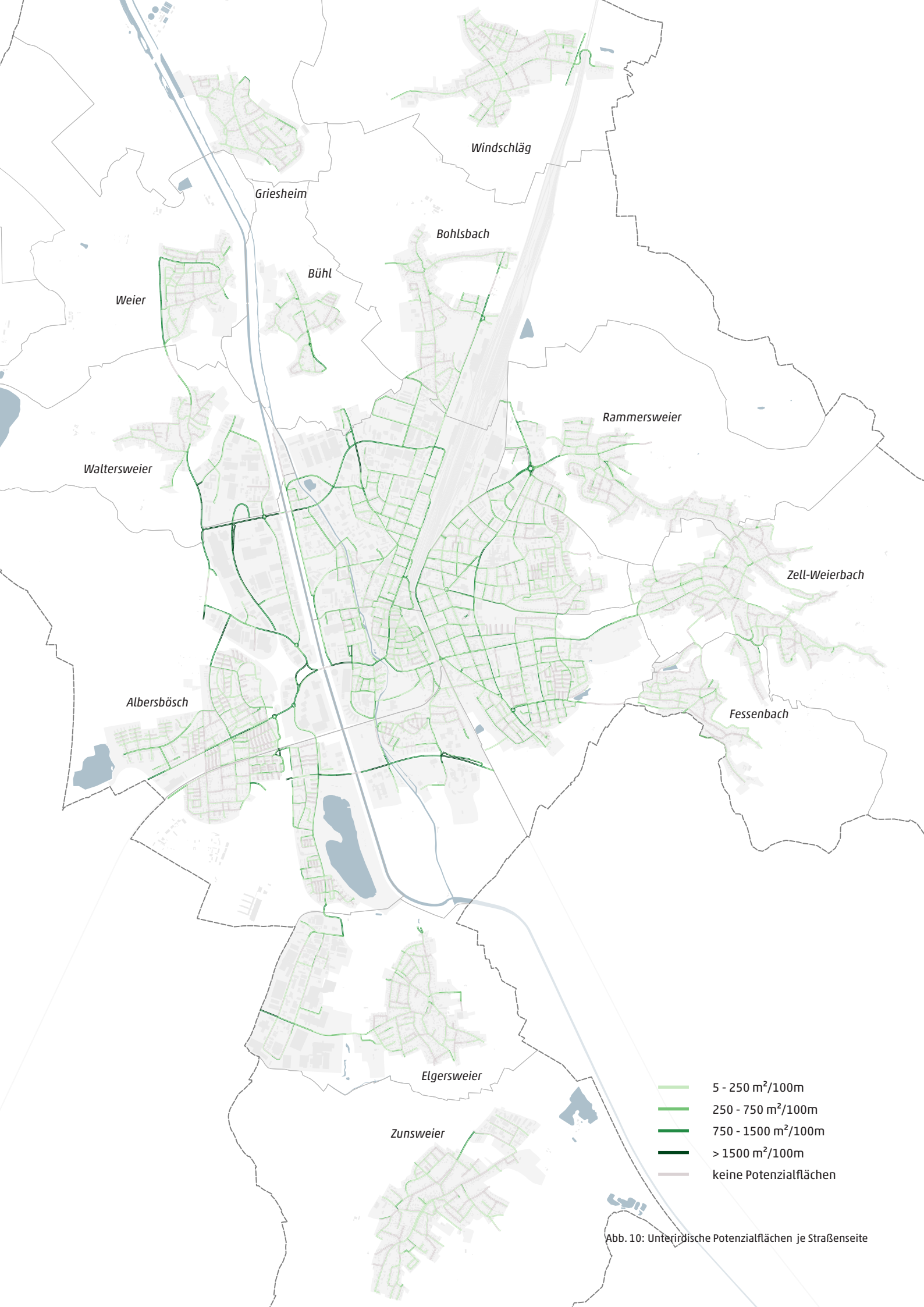


Für das Stadtgebiet Offenburg ergibt sich eine unterirdische Potenzialfläche von rund **151,6 Hektar** - ca. **48,6 %** des gesamten Straßenraumes.

Hierbei ist noch keine Prüfung erfolgt, dass die Potenzialflächen in ihrer Dimension, Lage und Zuschnitt für Baustandorte geeignet sind.

Beim Vergleich der einzelnen Straßenabschnitte fällt auf, dass vor allem großzügig dimensionierte Straßenräume über besonders hohe Potenzialflächen verfügen. Ausschlaggebend hierfür ist der im Verhältnis geringere Flächenanteil, den Leitungen und ihre Schutzabstände innerhalb des Straßenraums einnehmen – auch wenn in diesen Bereichen in der Regel größere Versorgungsleitungen verlaufen.

Abb. 9: Anteil der unterirdischen Potenzialflächen an gesamten Straßenflächen



Griesheim

Windschlag

Bohlsbach

Bühl

Weier

Rammersweier

Waltersweier

Zell-Weierbach

Albersbösch

Fessenbach

Elgersweier

Zunsweier

- 5 - 250 m²/100m
- 250 - 750 m²/100m
- 750 - 1500 m²/100m
- > 1500 m²/100m
- keine Potenzialflächen

Abb. 10: Unterirdische Potenzialflächen je Straßenseite

Oberirdische Potenzialflächen

Zukünftige Straßentypen

Neben der Analyse der unterirdischen Potenzialflächen werden ebenfalls die oberirdischen Potenziale untersucht. Erfahrungsgemäß lassen sich unterirdische Flächen nur selten ohne eine gleichzeitige Anpassung oder gar Neuordnung des Straßenquerschnitts nutzen. Daher sollte die Umsetzung unterirdischer Potenziale bevorzugt im sogenannten Huckepack-Verfahren erfolgen: Im Rahmen von Infrastrukturmaßnahmen – etwa beim Ausbau von Fernwärme- oder Glasfaserleitungen oder im Zuge geplanter Straßensanierungen – können die unterirdischen Potenzialflächen effektiv genutzt werden. Dieses Verfahren erlaubt es, mit einem einmaligen, koordinierten Eingriff sowohl die Belastung für Anwohner*innen zu minimieren als auch Verkehrsbeeinträchtigungen zu reduzieren.

Um abschätzen zu können, entlang welcher Straßenachsen im Zuge einer Neuordnung der Straßenquerschnitte oberirdische Potenzialflächen zur Verfügung stünden, ist die zukünftige Aufteilung des Straßenraums von zentraler Bedeutung. Die Abschätzung dieser Potenziale basiert auf der Definition künftiger Straßentypen. Je nach aktueller **Verkehrsbelastung**, Nutzung durch den **öffentlichen Nahverkehr** oder Schwerlastverkehr in **Gewerbegebieten** sowie bestehenden oder geplanten **Radverkehrsanlagen** werden den Straßenachsen entsprechende Soll-Straßenbreiten zugewiesen.

Typ I

keine getrennten Mobilitätsformen;
Fahrbahnverengungen grundsätzlich möglich

Typ IIa + IIb

Fahrbahn mit beidseitigem Gehweg;
bei niedriger Verkehrsstärke sind **Fahrbahnverengungen** möglich

Typ IIIa, IIIb + IIIc

breitere Fahrbahn mit beidseitigem Gehweg;
jeweils **ohne**, mit **einseitiger** oder mit **beidseitiger** Radverkehrsanlage möglich

Oberirdische Einsparpotenziale

Die oberirdische Potenzialfläche eines Straßenabschnitts ergibt sich aus der Differenz zwischen der aktuellen Breite des Straßenraums und der zukünftig erforderlichen Breite für Mobilitätsnutzungen. Auf diese Weise lässt sich die durchschnittliche Breite der verbleibenden oberirdischen Potenzialflächen ermitteln.

Eine genaue Abschätzung des straßenseitigen Potenzials sowie eine genaue räumliche Verortung der Potenzialflächen ist jedoch nur bedingt möglich, da sich im Zuge einer Neuordnung Fahrbahnen, Radwege und Gehbereiche auf eine Straßenseite verlagern können – insbesondere, um vorhandene unterirdische Potenziale gezielt nutzen zu können.

Die genauen oberirdischen Anforderungen an die öffentlichen Verkehrsräume sind in den weiteren Planungsebenen vertieft zu prüfen. Das Stadtbaumkonzept kann hier nur Potenzialräume aufzeigen, um hierauf aufbauend Prioritäten für den klimaangepassten Straßenumbau in den nächsten Jahrzehnten setzen zu können.

Besonders in den Straßen mit schmalem Querschnitt (und damit geringen oberirdischen Potenzialen) kommt Baumpflanzungen auf privaten Flächen eine große Bedeutung zu. Großkronige Bäume können den öffentlichen Raum so ebenfalls ausreichend beschatten.



Insgesamt lassen sich für etwa **59 %** der Straßenabschnitte **oberirdische Potenzialflächen** ermitteln. Besonders große Potenziale finden sich in Wohnstraßen der Oststadt sowie entlang von Straßenachsen in Gewerbegebieten der Nord- und Weststadt. Straßenabschnitte ohne ermittelbares oberirdisches Potenzial existieren im gesamten Stadtgebiet, treten jedoch vermehrt in den engeren Siedlungsbereichen in den Ausläufern des Schwarzwalds auf.

Abb. 11: Anteil der Straßenabschnitte mit oberirdischen Potenzialflächen

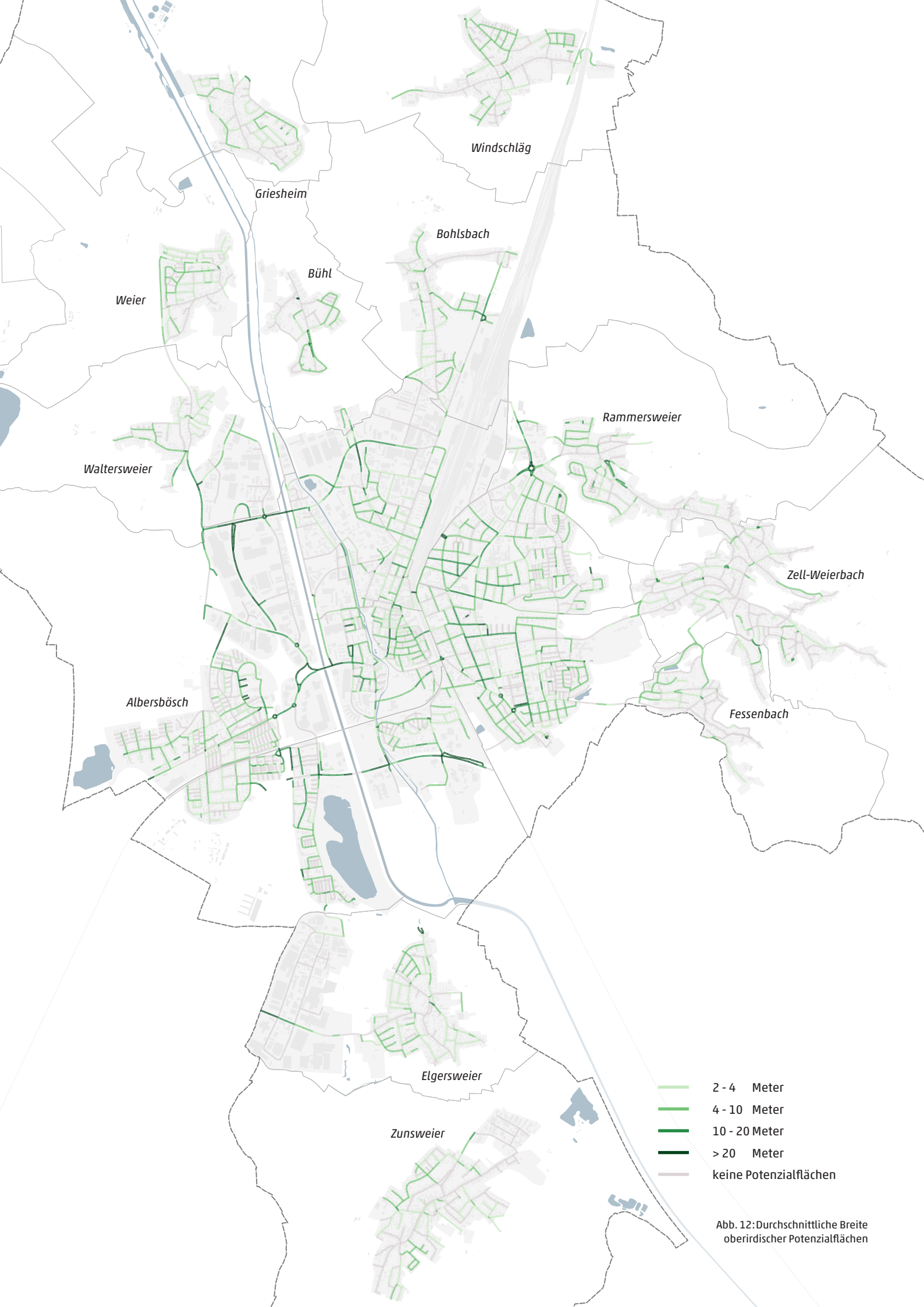


Abb. 12: Durchschnittliche Breite oberirdischer Potenzialflächen

Bedarfe für Straßenbäume

Hotspots und Entlastungswege

Im Rahmen der Stadtklimaanalyse und des Rahmenplans Stadtklimawandel mit dem Schwerpunkt Hitze wurden auf Basis einer Klimamodellierung die tagsüber schon heute stark von Hitze betroffenen Stadtgebiete – sogenannte **thermische Hotspots** – identifiziert.

Insbesondere diese Bereiche sind besonders stark von Hitze betroffen, sodass hier Klimaanpassungsmaßnahmen zur Reduzierung der Temperatur getroffen werden müssen.

Parallel dazu sieht der Rahmenplan Stadtklimawandel ein Netz von sogenannten **Entlastungswegen** vor. Diese sollen eine klimatisch wirksame Vernetzung von Wohnquartieren mit innerstädtischen Grünanlagen und der umgebenden Natur- und Kulturlandschaft schaffen. Damit diese Wege auch an Hitzetagen nutzbar bleiben, ist eine gezielte Verschattung notwendig – etwa durch Straßenbäume.

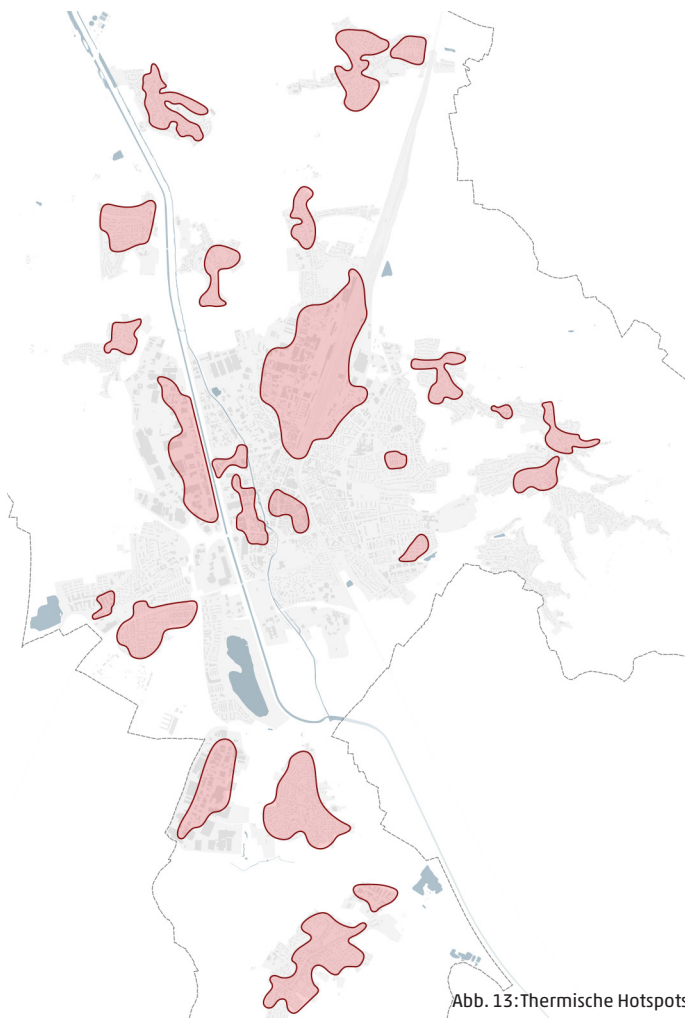


Abb. 13: Thermische Hotspots

Bedeutung im Stadtbaumkonzept

Straßenbäume leisten in Hotspots und an Entlastungswegen einen wesentlichen Beitrag zur Hitzeminderung. Sie verschatten versiegelte Flächen und verringern so deren Aufheizung. Gleichzeitig kühlen sie durch Verdunstung ihre Umgebung spürbar ab. So schaffen sie spürbare Aufenthaltsqualität im Freien und bieten Schutz an heißen Tagen.

Die Überlagerung von Straßenabschnitten mit identifizierten Hotspots und Entlastungswegen bildet eine Grundlage für die **Qualifizierung** und **Priorisierung** der Straßenabschnitte. So lassen sich gezielt jene Abschnitte ermitteln, die einen besonders dringlichen Bedarf an klimatischer Anpassung und Verschattung aufweisen.

Gerade entlang dieser Straßenabschnitte gilt es, bestehende Potenziale kurzfristig zu nutzen oder – sofern erforderlich – durch eine Neuordnung des Straßenquerschnitts gezielt neue Potenziale für Baumpflanzungen zu schaffen.

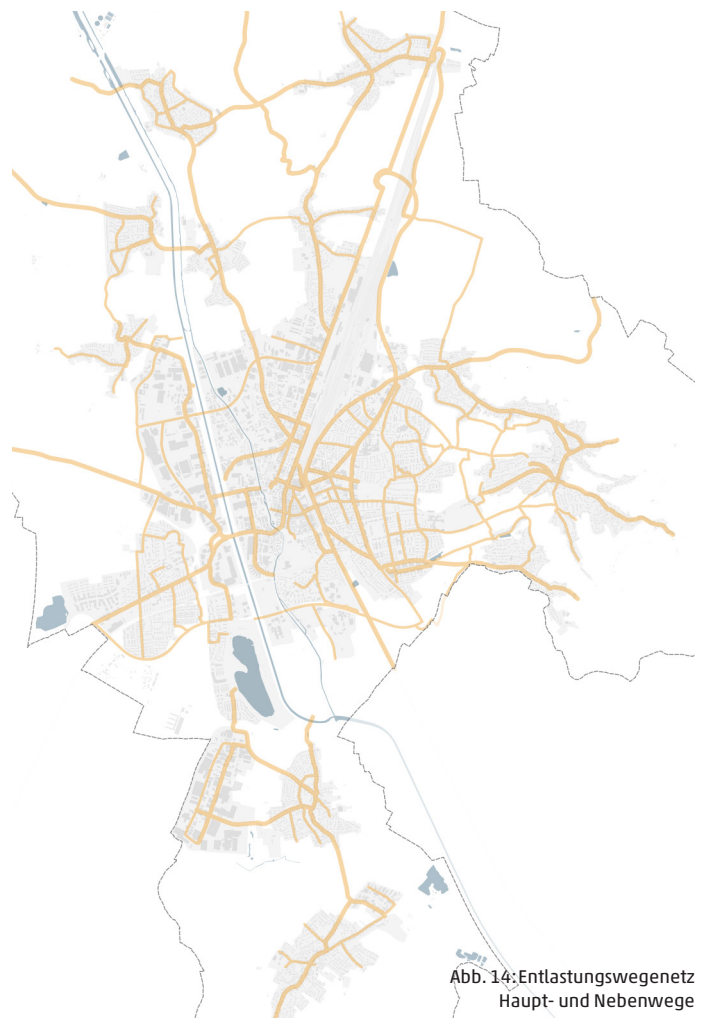
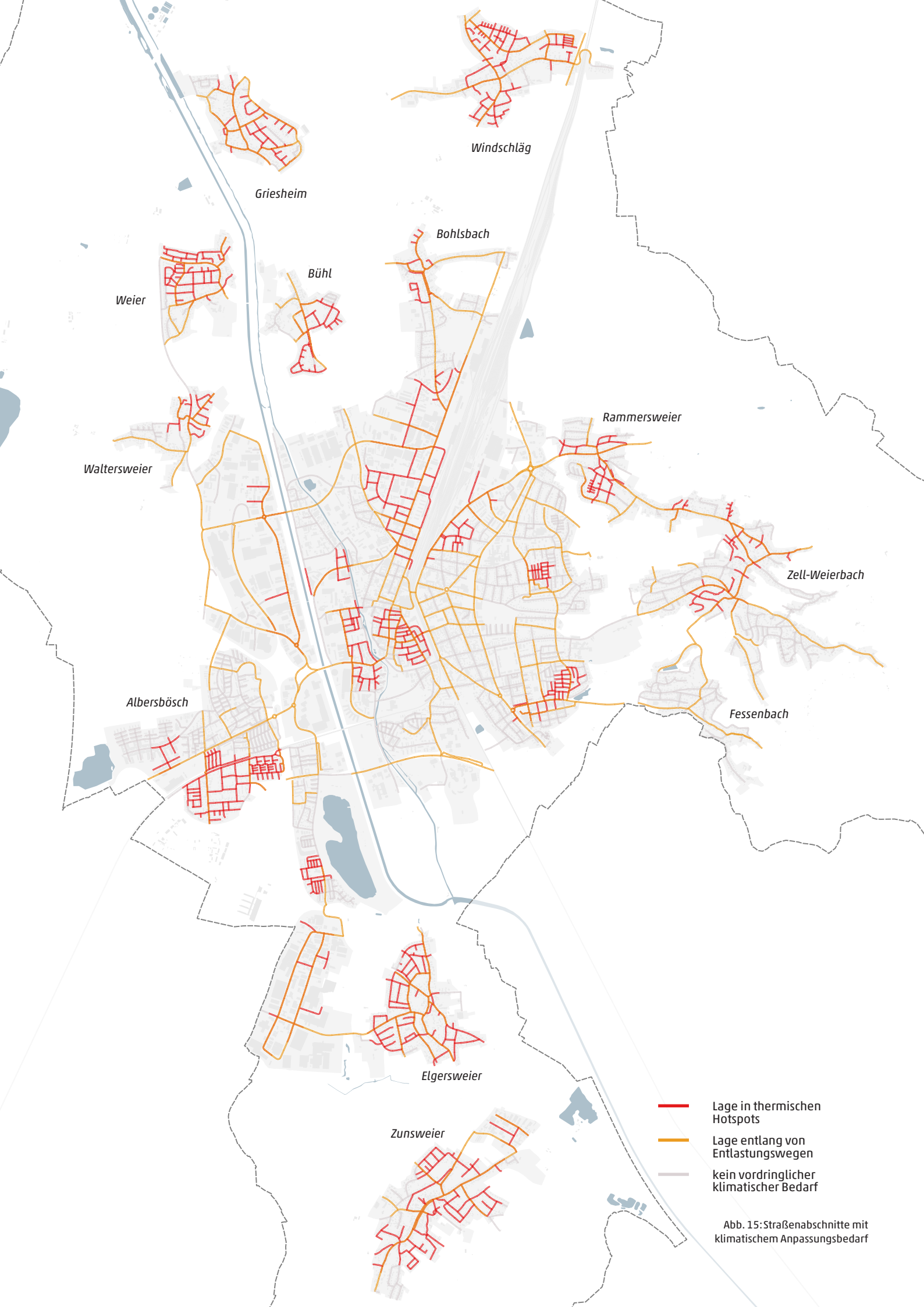


Abb. 14: Entlastungswegenetz Haupt- und Nebenwege



Griesheim

Windschlag

Bohlsbach

Bühl

Weier

Rammersweier

Waltersweier

Zell-Weierbach

Albersbösch

Fessenbach

Elgersweier

Zunsweier

- Lage in thermischen Hotspots
- Lage entlang von Entlastungswegen
- kein vordringlicher klimatischer Bedarf

Abb. 15: Straßenabschnitte mit klimatischem Anpassungsbedarf

3 | KONZEPTION

Ergebniskarte und Planungshinweise

Ableiten von Planungshinweisen

Die Ableitung von Planungshinweise für die einzelnen Straßenabschnitte erfolgt in mehreren Stufen, in denen die jeweilige Ausgangssituation berücksichtigt wird:

1. Schritt - Baumbestand: Prüfung, ob bereits ein durchgängiger Straßenbaumbestand vorhanden ist oder ob eine grundsätzliche Notwendigkeit für Pflanzungen besteht.

2. Schritt - Potenzialflächen: Prüfung, ob unter- und/oder oberirdisch geeignete Flächen für Baumpflanzungen zur Verfügung stehen.

3. Schritt - Klimatischer Bedarf: Abgleich mit bestehenden klimatischen Belastungen, etwa durch Lage in Hotspots oder entlang von Entlastungswegen.

Je nach Kombination dieser drei Aspekte ergeben sich sieben unterschiedliche Handlungsempfehlungen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass eine abschließende Beurteilung der Realisierung erst in einem nächsten detaillierten Prüfschritt erfolgen kann, der nicht Teil des Stadtbaumkonzeptes ist.

Baumbestand sichern

Straßenabschnitte mit durchgängigem Baumbestand sollen erhalten und durch rechtzeitige Nachpflanzungen (Verjüngung) gesichert werden.

Prüfung: Potenziale für Baumpflanzungen nutzen

Diese Straßenabschnitte haben keinen durchgängigen Baumbestand, bieten jedoch ober- und unterirdisch Potenzial für Neupflanzungen. Je nach Situation sind Baumpflanzungen im Bestand möglich oder erfordern eine Neuordnung des Straßenquerschnitts. Sanierungen oder Leitungsausbau ermöglichen Pflanzungen im Huckepack-Verfahren.

Prüfung: Oberirdisch Potenzialräume schaffen

An diesen Straßenabschnitten fehlt ein durchgängiger Baumbestand. Unterirdische Potenziale sind vorhanden, oberirdisch fehlen jedoch ausreichende Flächen. Da sie in Hotspots oder an Entlastungswegen liegen, besteht erhöhter Handlungsbedarf. Baumpflanzungen sind nur durch eine Neuordnung des Verkehrs* und des Straßenquerschnitts möglich.

Prüfung: Unterirdisch Potenzialräume schaffen

Diese Straßenabschnitte haben keinen oder lückenhaften Baumbestand. Trotz oberirdischem Raum fehlt unterirdisch Platz für neue Bäume. Aufgrund ihrer Lage in Hotspots oder an Entlastungswegen sind Pflanzungen dennoch notwendig. Dafür braucht es Leitungsverlegungen oder -bündelungen, ggf. kombiniert mit einer Neuordnung des Straßenquerschnitts.

Prüfung: Unter- und oberirdisch Potenzialräume schaffen

Entlang dieser Straßenabschnitte existiert weder ein durchgängiger Baumbestand noch ober- oder unterirdische Potenzialflächen. Gleichzeitig liegen diese Straßenachsen innerhalb von Hotspots oder entlang von Entlastungswegen. Baumpflanzungen sind nur durch Leitungsverlegungen oder -bündelungen und eine umfassende Neuordnung von Verkehr* und Straßenquerschnitt möglich.

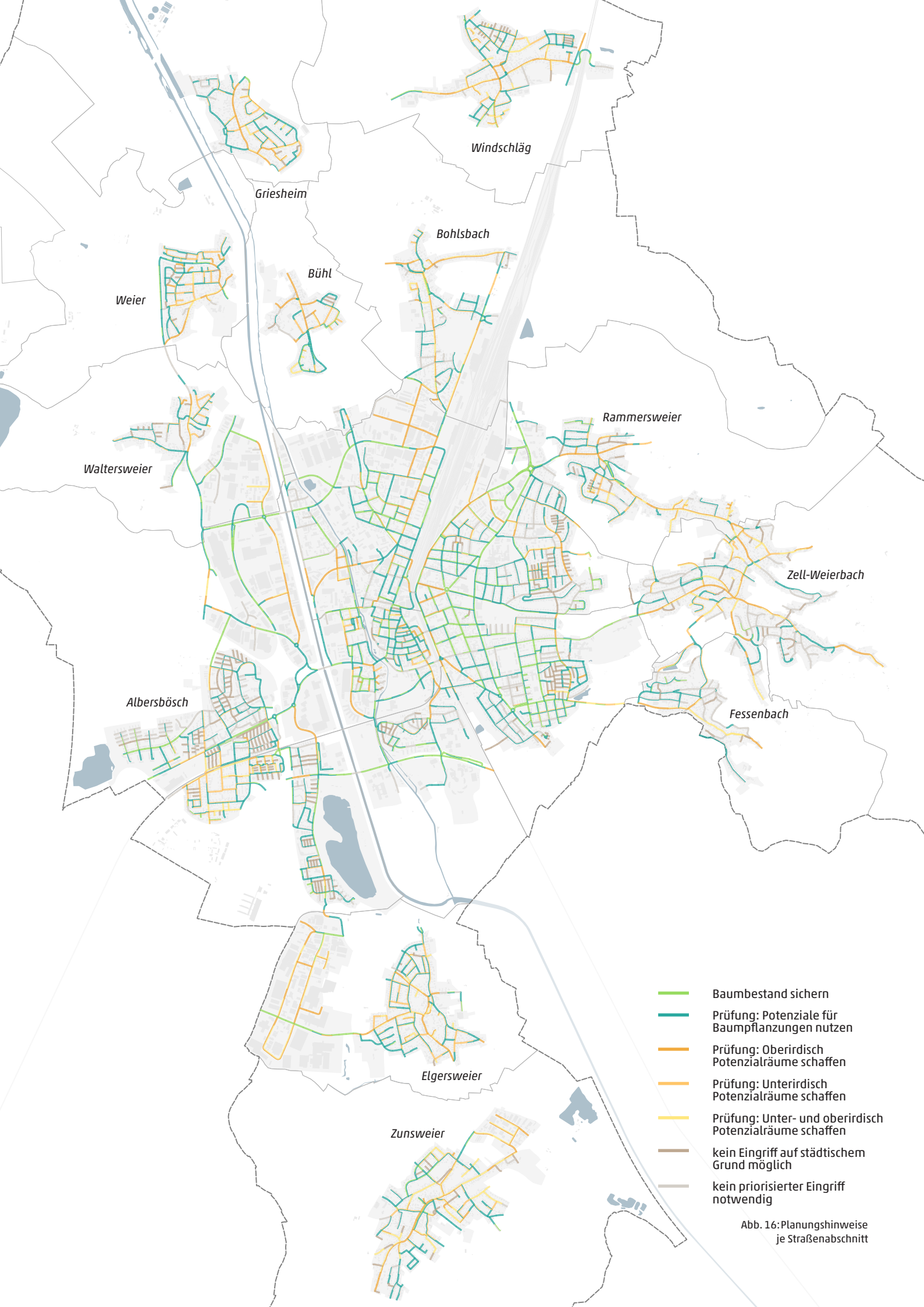
Kein Eingriff auf städtischem Grund möglich

Da im öffentlichen Raum aktuell insbesondere kein oberirdisches Potenzial für zusätzliche Baumpflanzungen besteht, kommt hier Begrünungsmaßnahmen auf den Privatgrundstücken eine besonders hohe Bedeutung zu.

Kein priorisierter Eingriff notwendig

Diese Straßenachsen haben keinen durchgängigen Baumbestand und verfügen nur über ober- oder unterirdische oder gar keine Potenzialflächen. Da kein erhöhter Bedarf besteht, sind Eingriffe entweder nicht notwendig oder nicht möglich. Ein lückenhafter Bestand ist dennoch zu sichern und rechtzeitig zu verjüngen. Die stadtklimatische Situation sollte weiter beobachtet werden, um auf veränderte Bedingungen reagieren zu können. Bestehende Potenziale sind bei Gelegenheiten wie Leitungssanierungen zu nutzen.

* Die „umfassende Neuordnung“ des Verkehrs würde große Änderungen des Verkehrssystem einschließen. Dazu zählen Anpassung von Verkehrsströmen und/oder -richtungen, an der Buslinienführung oder am Radwegenetz.



- Baumbestand sichern
- Prüfung: Potenziale für Baumpflanzungen nutzen
- Prüfung: Oberirdisch Potenzialräume schaffen
- Prüfung: Unterirdisch Potenzialräume schaffen
- Prüfung: Unter- und oberirdisch Potenzialräume schaffen
- kein Eingriff auf städtischem Grund möglich
- kein priorisierter Eingriff notwendig

Abb. 16: Planungshinweise je Straßenabschnitt

Einordnung der Planungshinweise

Aus dem Zusammenspiel der Analyse des aktuellen Baumbestands, der Verfügbarkeit unter- und oberirdischer Potenzialflächen sowie der bestehenden Bedarfe ergeben sich für die einzelnen Straßenabschnitte unterschiedliche Ausgangssituationen. So gibt es Abschnitte, in denen unterirdische Potenzialflächen vorhanden sind, oberirdisch jedoch kaum Handlungsspielraum besteht. Andere Straßenachsen weisen weder ober- noch unterirdisch geeignete Flächen auf, befinden sich aber in klimatisch hoch belasteten Bereichen, was dringenden Handlungsbedarf erzeugt. Wieder andere verfügen bereits heute über einen ausgeprägten Baumbestand.

Gleichzeitig schreitet der Ausbau von Fernwärme- und Glasfasernetzen voran. Damit geht auch die Frage einher, wo diese Leitungen im Straßenraum verlegt werden können, ohne zukünftige Möglichkeiten für Baumpflanzungen langfristig zu blockieren. Oberirdisch spielt der Ausbau der Radinfrastruktur eine zentrale Rolle bei der Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen. Dabei ist es sinnvoll, Radverkehr und Stadtbäume zusammenzudenken. Hier bietet sich die Chance, Radverkehr und Stadtgrün gemeinsam zu betrachten:

Die Planung und Umsetzung innerörtlicher Radwege geht häufig mit einer Neuordnung von Straßenquerschnitten einher. Im Zuge dessen lassen sich Potenziale für Baumpflanzungen nutzen, die die zukünftigen Radwege verschatten und abkühlen können.

Die vorgängig gezeigten Planungshinweise sollen für einen kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont einen Orientierungsrahmen bieten. Sie ermöglichen eine zielgerichtete Priorisierung von Maßnahmen anhand der vorhandenen Potenziale und Bedarfe, die es in weiteren Entwurfsschritten zu prüfen und konkretisieren gilt. Darüber hinaus lassen sich so bei anstehenden Straßensanierungen oder Leitungserneuerungen frühzeitig potenzielle Flächen für Baumpflanzungen freihalten oder gezielt schaffen – ein wesentlicher Beitrag zur integrierten und klimaresilienten Stadtplanung. Gleichzeitig wird klar, welche Straßenachsen problemlos für einen Ausbau der Glasfaser- und Fernwärmenetze in Anspruch genommen werden können.

Vertiefungsstudien

Einleitung

Die folgenden Vertiefungsstudien zur Malvenstraße, Zeppelinstraße, Kolpingstraße und Freiherr-von-Neveu-Straße zeigen exemplarisch auf, wie Klimaanpassungsmaßnahmen im Straßenraum konkret umgesetzt werden können. Ziel ist es, übertragbare Ansätze zu entwickeln, die als gesamtstädtische Planhinweise dienen und eine zügige Umsetzung an vergleichbaren Orten im Stadtgebiet ermöglichen.

Grundlage für die Auswahl der betrachteten Straßenabschnitte ist neben dem akuten Bedarf nach klimatisch wirksamem Grünraum, das Vorhandensein geeigneter Potenzialräume sowie die Vielfalt der Gebietsstrukturen. So werden unterschiedliche räumliche Situationen – von dicht bebauten Wohnstraßen bis hin zu verkehrsgeprägten Mischgebieten – in den Blick genommen. Auf diese Weise kann ein breites Spektrum möglicher Herangehensweisen für die Pflanzung von Straßenbäumen erprobt und die Übertragbarkeit auf ähnliche Straßenräume abgebildet werden.

Potenzialräume sind dabei solche Bereiche im Straßenraum, in denen keine unterirdischen Versorgungsleitungen verlaufen und damit grundsätzlich Baumpflanzungen möglich sind. Ab einer Breite von etwa zwei Metern lassen sich diese Flächen effizient für klimaaktive Maßnahmen nutzen – insbesondere zur Verschattung, Kühlung und zur qualitativen Aufwertung des öffentlichen Raums.

Alle vorgestellten Maßnahmen zielen darauf ab, den Straßenraum funktional zu stärken, klimatisch zu entlasten und gleichzeitig seine Aufenthaltsqualität spürbar zu verbessern, ohne die bestehende Verkehrsfunktion grundsätzlich in Frage zu stellen. Wo erforderlich, wird dabei auch eine Leitungsverlegung in Betracht gezogen, um die angestrebte Qualität zu erreichen, selbst wenn dies mit einem erhöhten Aufwand verbunden ist.



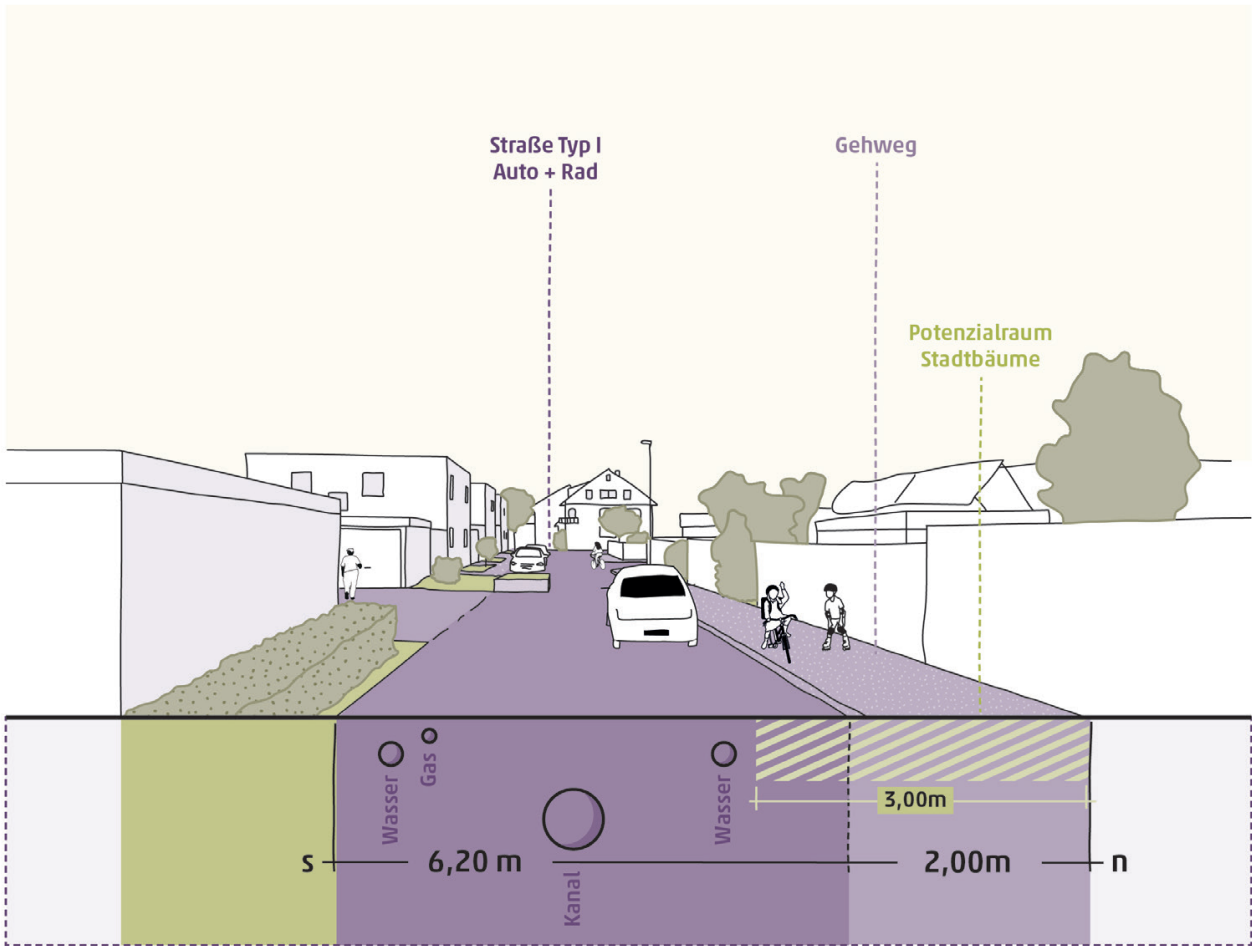


Abb. 17: Ist-Zustand Straßenraum, Malvenstraße, Schnitt 01

Straßenraum Malvenstraße

Bestandssituation

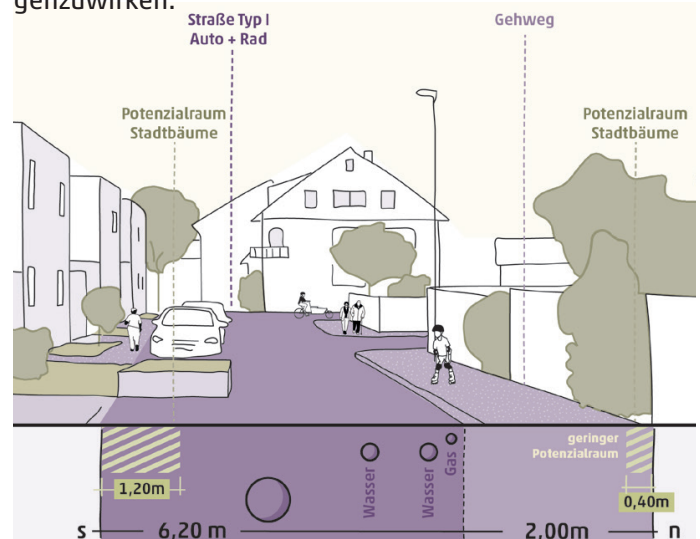
Die Malvenstraße ist eine Straße des Typ I mit geringem Verkehrsaufkommen, deren Bebauung überwiegend aus ein- bis zweigeschossigen Häusern besteht. Der Straßenraum ist vollständig versiegelt und weist nur auf der Nordseite einen rund 2 Meter breiten Gehweg auf. Auf der Südseite grenzen Wohngebäude, Zufahrten zu Garagenhöfen und autofreie Wohnwege direkt an die Fahrbahn an; ein Gehweg fehlt dort vollständig.

Ein besonderer städtebaulicher Vorteil liegt im fast durchgehenden Potenzialstreifen entlang der nördlichen Straßenseite: Auf weiten Abschnitten steht hier ein rund 3 Meter breiter Raum zur Verfügung, der sich für Baumpflanzungen eignet und frei von unterirdischen Leitungen ist. Lediglich im westlichen Bereich ist der Streifen stellenweise schmaler, wodurch die Pflanzmöglichkeiten dort eingeschränkt sind.

Im übrigen Straßenquerschnitt verlaufen mehrere Versorgungsleitungen, unter anderem für Wasser, Gas und Abwasser. Diese Infrastruktur schränkt weitere Begrünungsmöglichkeiten erheblich ein. Der Straßenraum selbst ist nahezu frei von öffentlichem Grün; verschattende Vegetation findet sich ausschließlich auf angrenzenden Privatgrundstücken. Trotz zahlreicher privater Stellflächen wird der Straßenrand

regelmäßig als Parkfläche genutzt. Die dauerhaft hohe Belegung reduziert nicht nur die Nutzbarkeit des Raums, sondern beeinträchtigt auch die Aufenthaltsqualität.

Die geringe Begrünung, vollständige Versiegelung und fehlende Verschattung machen die Malvenstraße an Hitzetagen besonders wärmeanfällig. Die vorhandene Potenzialfläche auf der Nordseite bietet daher eine wichtige Chance, dem mit gezielten Maßnahmen zur Begrünung entgegenzuwirken.



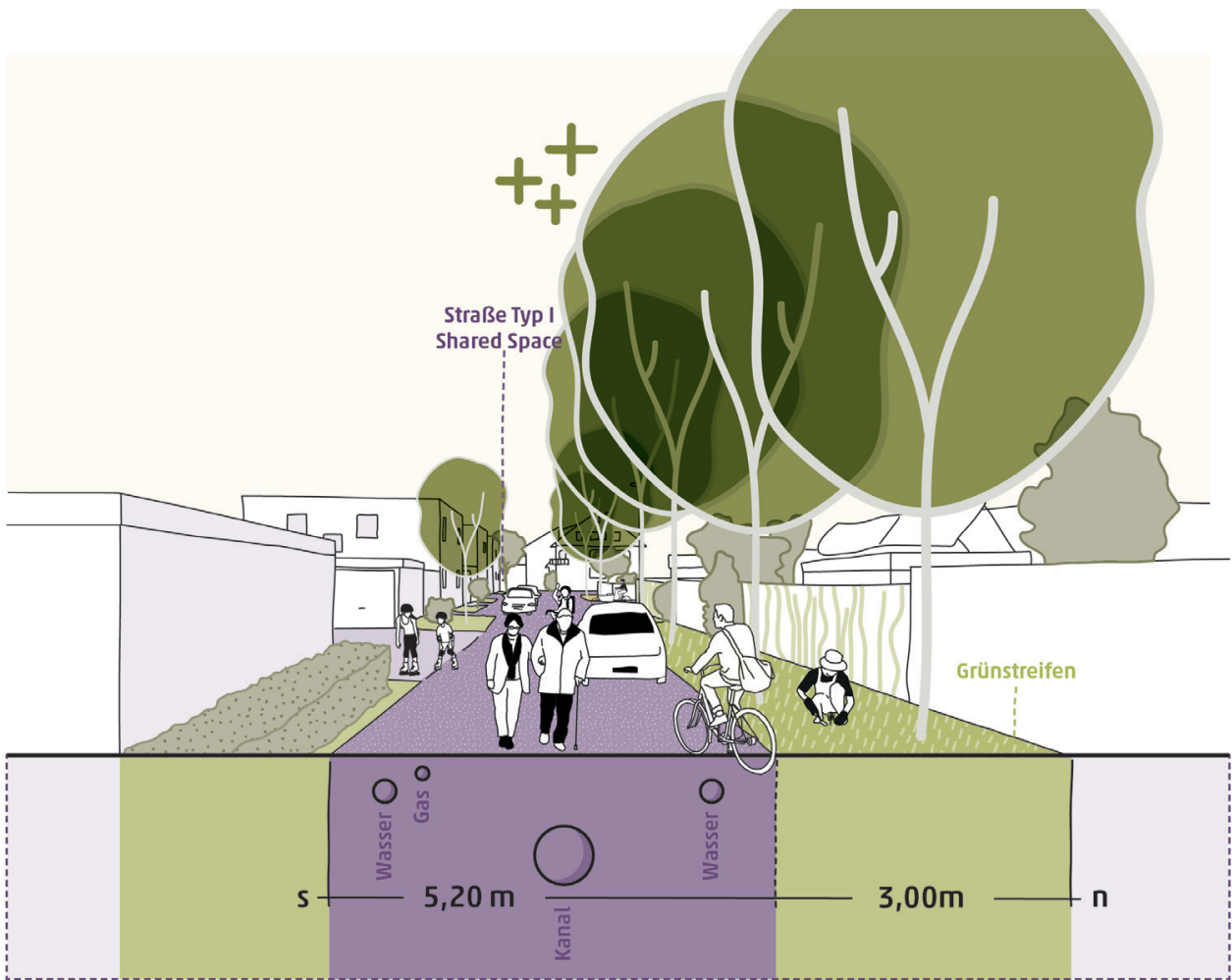


Abb. 18: Klimaaoptimierte Situation, Malvenstraße, Schnitt 01

Klimaaoptimierte Situation

Die Malvenstraße wird im Sinne einer klimaresilienten Quartiersentwicklung zu einem sogenannten Shared Space umgestaltet, in dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt den Raum nutzen. Die bisherige Gehwegfläche auf der Nordseite entfällt, sodass die gesamte Potenzialfläche für einen zusammenhängenden, klimaaktiven Grünstreifen zur Verfügung steht.

Durch Baumpflanzungen und unversiegelte Flächen entsteht ein durchgängiges grünes Band, das den Straßenraum verschattet, kühl hält und dazu beiträgt, Niederschlagswasser zurückzuhalten, zu versickern und zu verdunsten. Um die Kontinuität des Grünstreifens auch im westlichen Abschnitt zu gewährleisten, wird dort eine Verlegung der Wasser- und Gasleitungen angestrebt. So kann der Grünraum über die gesamte Straßenlänge hinweg wirksam entwickelt werden.

Zusätzlich wird die Fahrbahn stellenweise entsiegelt und mit wasserdurchlässigem Belag ausgestattet. Der neu gestaltete Straßenraum verbessert das Mikroklima, erhöht die Aufenthaltsqualität und bietet eine nachhaltige Antwort auf steigende Hitzebelastung und Starkregenereignisse. Die Umgestaltung macht die Malvenstraße zu einem zukunftsfähigen Wohnumfeld mit Vorbildcharakter.

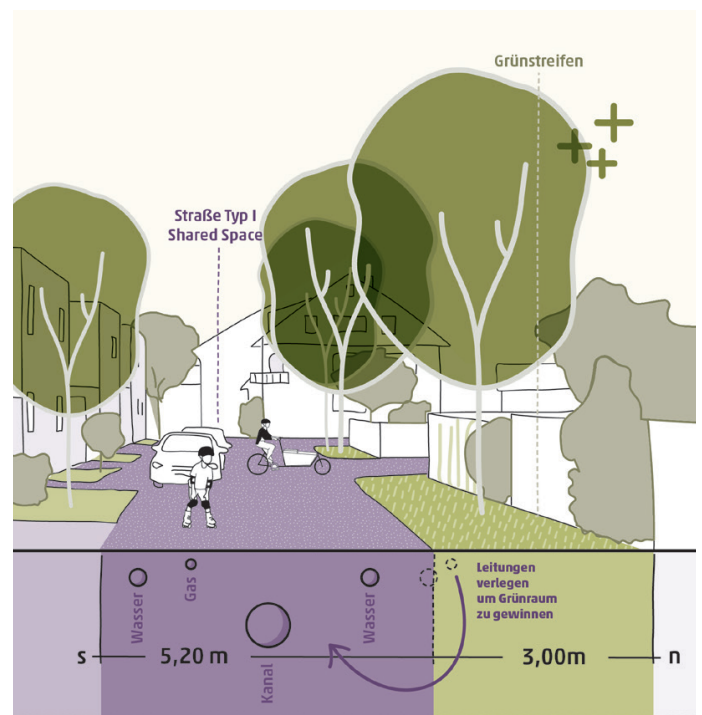


Abb. 19: rechts unten: Klimaaoptimierte Situation, Malvenstraße, Schnitt 02

Abb. 20: Links unten: Ist-Zustand Straßenraum, Malvenstraße, Schnitt 02

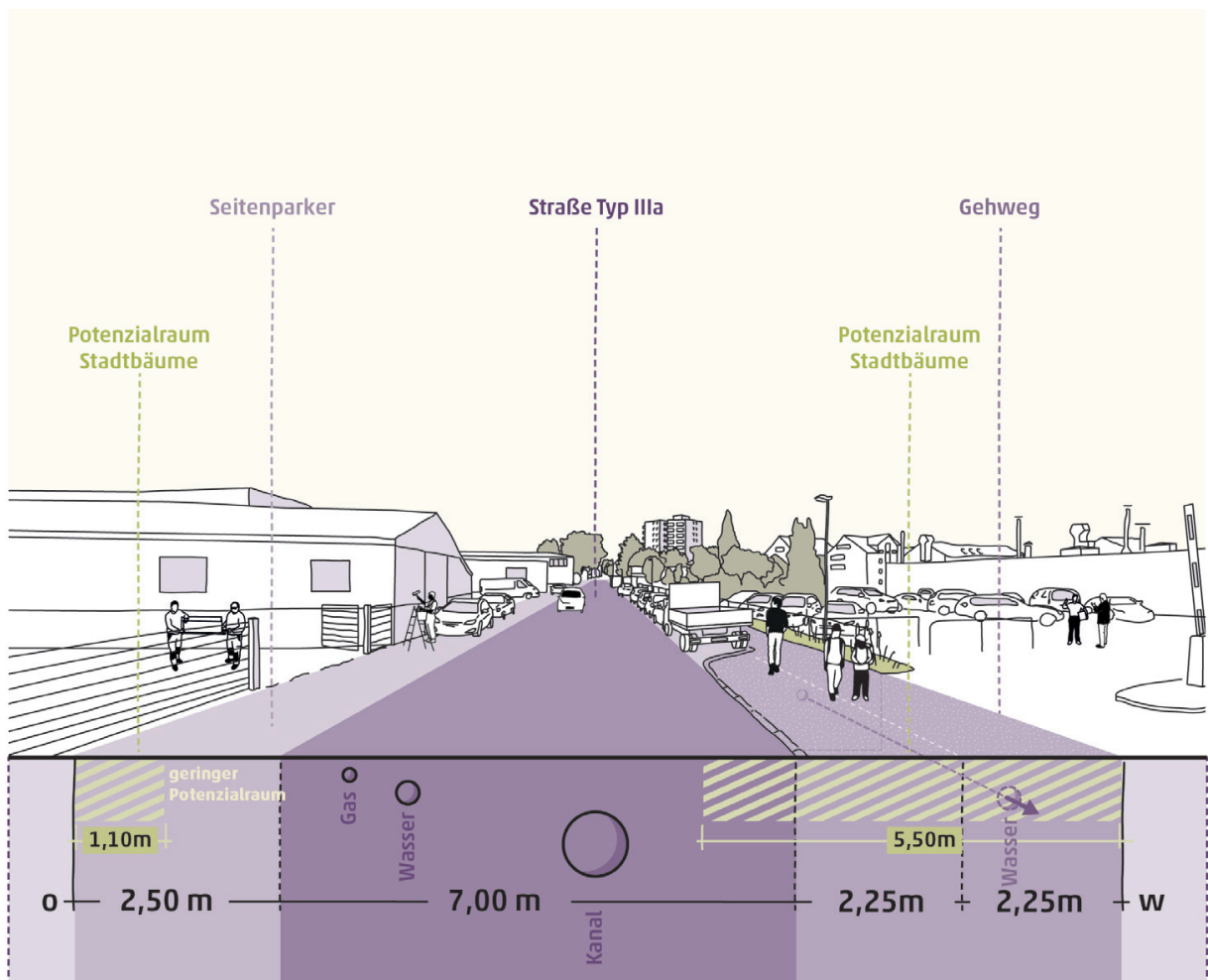


Abb. 21: Ist-Zustand Straßenraum, Zeppelinstraße

Straßenraum Zeppelinstraße

Bestandssituation

Die Zeppelinstraße ist eine stark versiegelte Straße des Typs IIIa im Übergang zwischen Wohn- und Gewerbenutzung. Im betrachteten Abschnitt überwiegen gewerbliche Nutzungen – insbesondere auf den angrenzenden Grundstücken, die durch großflächige Stellplätze und Zufahrten geprägt sind. Die Straße liegt in einem gemischt genutzten Gebiet mit entsprechend heterogener Nutzung auf beiden Seiten.

Die Fahrbahn ist rund 7,00 Meter breit und entspricht damit der projektspezifischen Klassifikation als Hauptverkehrsstraße (Typ IIIa). Auf der Westseite befindet sich ein Gehweg mit einer Breite von etwa 2,25 Metern. Damit wird die in dieser Straßenkategorie vorgesehene Regelbreite von 2,50 Metern nicht vollständig erreicht. Zudem wird der Gehweg durch längs angeordnete Parkstände zusätzlich eingeengt. Auf der Ostseite fehlt ein Gehweg vollständig; stattdessen dient ein befestigter Seitenstreifen entlang der Fahrbahn als Pkw-Stellfläche.

Der Straßenraum ist nahezu vollständig versiegelt. Begrünungselemente oder verschattende Strukturen fehlen, was zu einer ausgeprägten Hitzebelastung und einer geringen Aufenthaltsqualität führt. Auch die angrenzenden Flächen sind stark funktional geprägt, wodurch kleinklimatische Ausgleichsstrukturen weitgehend entfallen.

Die zentralen Leitungen – Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen – verlaufen in der Straßenmitte. Dadurch ergeben sich auf beiden Seiten des Straßenraums grundsätzlich konfliktarme Potenzialflächen für Baumpflanzungen. Realistisches Potenzial besteht jedoch nur auf der Westseite: Dort steht ein rund 5,50 Meter breiter Seitenraum zur Verfügung, der ausreichend Platz für straßenbegleitende Bäume bietet. Auf der Ostseite ist die Fläche dagegen zu schmal, um reguläre Baumstandorte unterzubringen.

Damit eröffnet sich auf der Westseite die Möglichkeit, den von gewerblicher Nutzung und motorisiertem Verkehr geprägten Straßenraum klimaaktiv und strukturell aufzuwerten.

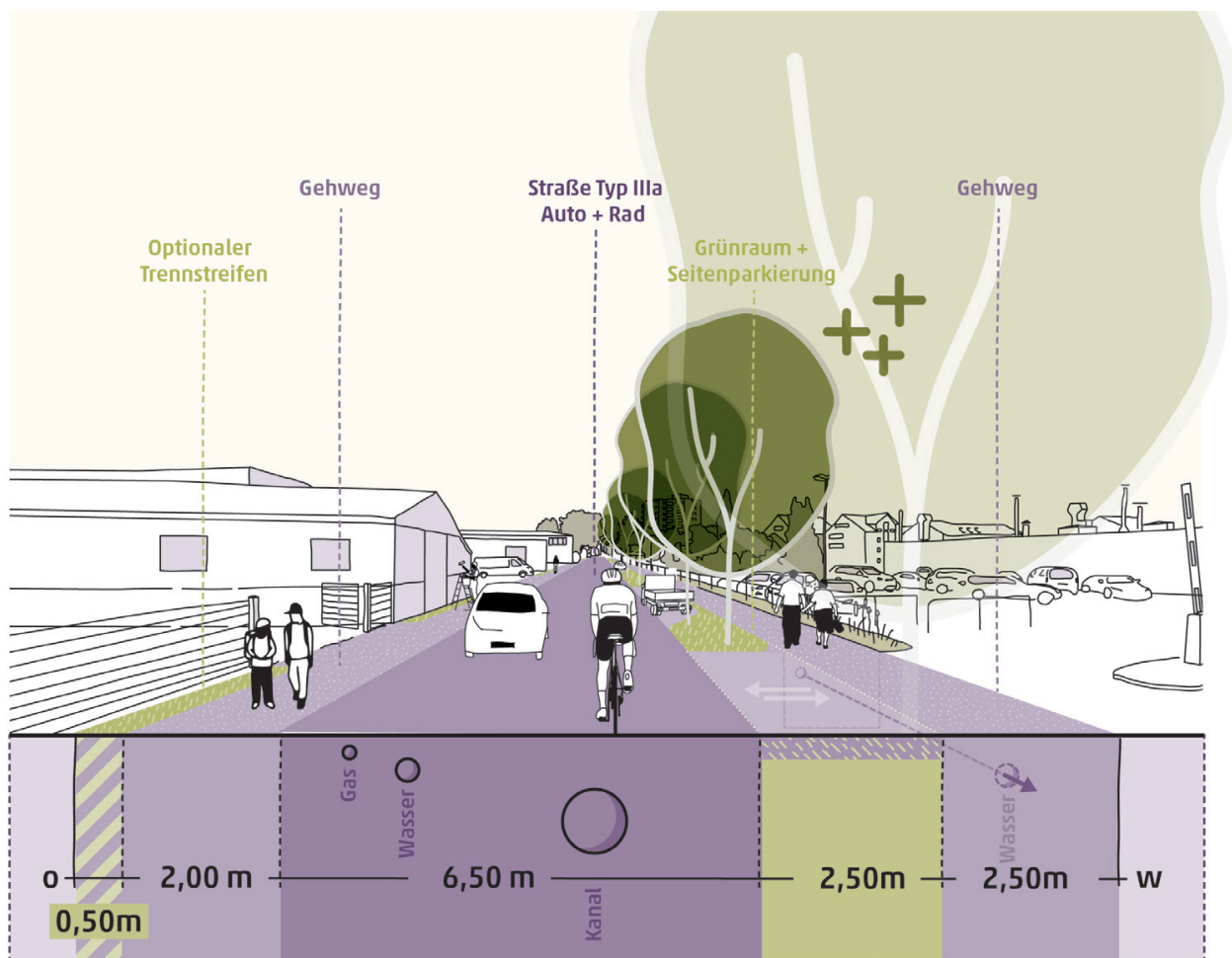


Abb. 22: Klimaaoptimierte Situation Straßenraum, Zeppelinstraße

Klimaaoptimierte Situation

Im Zuge einer klimaorientierten Umgestaltung wird die Fahrbahnbreite der Zeppelinstraße auf 6,50 Meter reduziert. Dadurch entsteht auf der Westseite ein zusätzlicher Raumgewinn von rund 0,50 Metern, der eine funktionale Neuordnung des Straßenquerschnitts unterstützt. Entlang dieser Seite kann nun ein durchgängiger Gehweg in Regelbreite von 2,50 Metern umgesetzt werden. Daran angrenzend entsteht ein 2,50 Meter breiter, begrünter Parkstreifen mit Stadtbäumen. Dieser trennt Gehweg und Fahrbahn funktional und optisch voneinander, verbessert das Mikroklima durch Verschattung und Verdunstung und erhöht die Aufenthaltsqualität spürbar. Ergänzend besteht hier die Möglichkeit, die Baumbeste als Versickerungsanlagen auszubilden und diese mit Staudenbepflanzungen zu kombinieren.

Auf der Ostseite ist erstmals ein eigener Gehweg vorgesehen. Optional kann dieser durch ein schmal gehaltenes Grünband zu den gewerblich genutzten Grundstücken hin abgegrenzt werden. Mit Zustimmung der angrenzenden Eigentümer könnte zudem eine bodengebundene Fassadenbegrünung sowie eine Berankung von Zäunen das Grünkonzept sinnvoll und ästhetisch ergänzen. In diesem Fall redu-

ziert sich die Gehwegbreite auf etwa 2,00 Meter, bleibt jedoch barrierefrei nutzbar. Alternativ kann auf die Grünabgrenzung verzichtet werden, um die volle Gehwegbreite auszuschöpfen.

Im weiteren Verlauf der Straße verläuft abschnittsweise eine Wasserleitung am westlichen Straßenrand. Sie liegt jedoch unter dem neu gestalteten Gehwegbereich und tangiert den geplanten Baumstreifen nicht nachteilig. Der Potenzialbereich für Baumpflanzungen kann somit auch an diesen Stellen ohne Einschränkungen fortgeführt werden.

Da sich die zentralen Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Abwasser) in der Straßenmitte befinden und der seitliche Grünstreifen konfliktfrei angeordnet ist, ist die bauliche Umsetzung vergleichsweise unkompliziert.

Mit der Neuordnung gewinnt die Zeppelinstraße nicht nur an Klimawirksamkeit, sondern auch an städtebaulicher Qualität. Der funktional geprägte Verkehrsraum wird zu einem klimaresilienten Straßenraum weiterentwickelt, ohne seine verkehrliche Leistungsfähigkeit zu verlieren.

Straßenraum

Freiherr-von-Neveu-Straße und Windschläger Straße

Bestandssituation

Im Rahmen der Untersuchung wurde sowohl der Abschnitt der Freiherr-von-Neveu-Straße zwischen der Bachallee und der Windschläger Straße sowie der angrenzende Kreuzungsbereich mit der Windschläger Straße betrachtet. Während im erstgenannten Straßenraum die Anforderungen einer Straße des Typs IIIa – insbesondere hinsichtlich Fahrbahnbreite und Gehwegdimensionierung – mit einer Fahrbahnbreite von 4,80 Metern und jeweils 2,00 Meter schmalen Gehwegen nicht erfüllt werden, bietet der Kreuzungsbereich mit der Windschläger Straße jedoch Potenzial für eine klimaorientierte Umgestaltung.

In dem dargestellten Abschnitt der Windschläger Straße handelt es sich um eine Straße des Typs IIa, die jedoch ebenfalls stark versiegelt und funktional ausgerichtet ist. Auf der Südseite verläuft ein lediglich 1,00 Meter breiter Gehweg, der sich mit einem 2,40 Meter breiten Potenzialbereich überlagert – ein Raum, der derzeit nicht genutzt wird, jedoch die Chance für stadtklimatisch wirksame Begrünung bietet. Die Nordseite wird durch einen vollständig versiegelten Gehweg mit angrenzender Parkplatzfläche geprägt. Nur unmittelbar an der Kreuzung unterbricht eine kleine Grüninsel die sonst durchgängige Versiegelung.

Besondere Aufmerksamkeit verdient die Parkplatzfläche direkt an der Bäckerei: Dahinter liegt, leicht versetzt in der Höhenlage, ein weiterer kleiner Platz, aktuell durch einen einzelnen Baum beschattet. Beide Flächen sind durch ihre zentrale Lage und Nutzbarkeit besonders vielversprechend. Bis zur Grundstücksgrenze besteht an der nördlichen Straßenkante zudem ein Potenzialraum von bis zu 3,70 Metern Breite. In der heutigen Ausgestaltung bietet der Straßenraum jedoch kaum Aufenthaltsqualität und keine spürbare Verschattung.

Klimaoptimierte Situation

Die klimaoptimierte Umgestaltung der Kreuzungssituation beginnt mit der gezielten Reduktion der Fahrbahn der Windschläger Straße auf die notwendigen 5,50 Meter. Dadurch entsteht auf beiden Seiten zusätzlicher Raum, der funktional und gestalterisch neu verteilt wird.

Im Süden wird der Gehweg auf 2,0 Meter verbreitert. Auch wenn dieser damit nicht vollständig den Regelanforderungen entspricht, entstehen neue, begrünte Flächen mit Stadtbäumen im Kreuzungsbereich, welche die klimatische Qualität des Straßenraums deutlich verbessern. Diese neu angelegten Grüninseln übernehmen gleichzeitig eine gestalterische und kühlende Funktion.

Die nördliche Straßenkante der Windschläger Straße auf Höhe der Bäckerei wird umfassend neu konzipiert. Der 2,50 Meter breite Gehweg wird durch einen vorgelagerten Grünstreifen mit parallel angeordneten Parkbuchten ergänzt. Dieser Streifen grenzt die Verkehrsfläche optisch ab und bietet durch integrierte Baumpflanzungen Verschattung und Verdunstungskühlung.

Besonderes Augenmerk gilt der Fläche an der Bäckerei: Die beiden vormals getrennten Parkplätze werden durch neu gestaltete Sitzstufen verbunden und als kleiner, begrünter Dorfplatz interpretiert. In direkter Nachbarschaft zur Kirche und zum Bäckereibetrieb entsteht so ein neuer Aufenthaltsort, der die soziale Nutzung des Raumes stärkt. Die kleinteiligen Strukturen ermöglichen sowohl kurze Aufenthalte als auch ein informelles Verweilen – ein bedeutender Mehrwert für die Quartiersmitte.

Diese klimaorientierte Umgestaltung wertet den gesamten Kreuzungsbereich deutlich auf, ohne die verkehrliche Funktionalität zu beeinträchtigen. Durch die Integration von Begrünung, Aufenthaltsflächen und schattenspendenden Stadtbäumen entsteht ein lebendiger und klimaresilienter Straßenraum.



Abb. 23: Ist-Zustand Straßenraum, Freiherr-Von-Neveu-Straße und Windschläger Straße

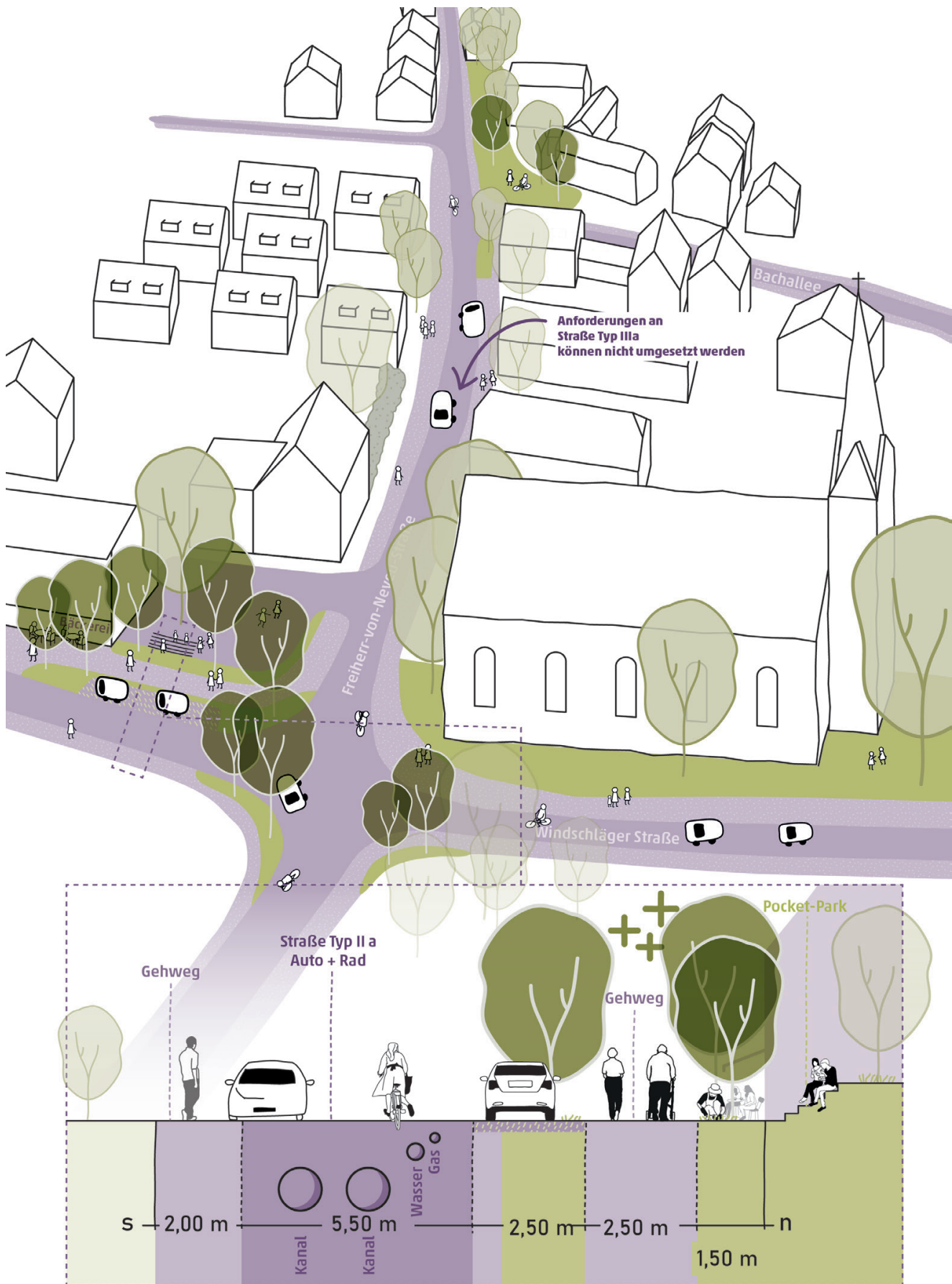


Abb. 24: Klimaoptimierte Situation Straßenraum, Freiherr-Von-Neveu-Straße und Windschläger Straße

Straßenraum Kolpingstraße

Bestandssituation

Der betrachtete Abschnitt der Kolpingstraße zwischen Burdastraße und Wichernstraße weist unterschiedliche Nutzungs- und Erschließungsstrukturen auf. Während der östliche Teil als Straße des Typs I genutzt wird, ist der Abschnitt ab der Seitenstraße Schlößlebühnd als Straße des Typs IIa eingestuft. Entsprechend variieren die funktionalen Anforderungen an den Straßenquerschnitt: Im Bereich der Straße des Typs I wäre bereits eine Fahrbahnbreite von 4,80 Metern ausreichend, im Abschnitt der Straße des Typs IIa sind hingegen 5,50 Meter Fahrbahn sowie beidseitig 2,50 Meter breite Gehwege vorgesehen.

Der aktuelle Querschnitt übererfüllt diese Anforderungen deutlich: Die Fahrbahn misst durchgehend etwa 9,00 Meter. Auf beiden Seiten besteht ein 2,50 Meter breiter Gehweg, der jedoch durch integrierte Fahrradstreifen beansprucht wird und damit die Aufenthaltsqualität für Fußgänger:innen einschränkt. Trotz vorhandener Parkgaragen in der Umgebung wird der Straßenraum auf beiden Seiten durch parkende Fahrzeuge beansprucht. Begrünung ist ausschließlich auf privaten Flächen vorhanden; der öffentliche Raum zeigt einen durchgängig hohen Versiegelungsgrad.

Entlang der nördlichen Straßenseite befindet sich ein rund 6,00 Meter breiter Potenzialbereich, der sich für Stadtbäume eignet. Aufgrund seiner Lage außerhalb unterirdischer Leitungstrassen besteht dort grundsätzlich die Möglichkeit, eine durchgehende Bepflanzung umzusetzen.

Klimaoptimierte Situation

Im Zuge einer klimaangepassten Umgestaltung wird die überdimensionierte Fahrbahn auf 5,50 Meter verschmälert. Dadurch wird ausreichend Raum für den Kfz-Verkehr geschaffen, ohne separate Fahrstreifen für Radfahrer. Diese teilen sich künftig die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr. Die freigewordenen Flächen werden gezielt zur klimatischen und gestalterischen Aufwertung genutzt.

Im Abschnitt der Straße des Typs I entsteht auf der Nordseite ein großzügiger, durchgängiger Grünraum mit integrierten Seitenparkierungen. Stadtbäume sorgen für Verschattung und mikroklimatische Kühlung, während die Parkflächen in das Grünband eingebettet werden. Der südliche Gehweg wird durch einen schmalen, begrünten Trennstreifen um 0,50 Meter verbreitert, was den Abstand zum Fahrverkehr erhöht und die Qualität für Zufußgehende verbessert.

Im westlich angrenzenden Abschnitt – klassifiziert als Straße des Typs IIa – bleibt der Gehweg auf der Nordseite in seiner bisherigen Form bestehen. Ein 3,00 Meter breiter Grünstreifen mit eingeordneten Parkbuchten schafft eine klare Abgrenzung zur Fahrbahn und dient gleichzeitig als Standort für neue Stadtbäume. So kann trotz der verkehrlichen Funktionalität eine klimaaktive Zone entlang des Gehwegs entstehen.

Die durchgehende Begrünung auf der Nordseite trägt zur Verschattung des Straßenraums bei und fördert durch Verdunstungskühlung ein angenehmeres Mikroklima. Gleichzeitig bleibt der Leitungsverlauf im südlichen Straßenbereich unberührt, sodass die Umsetzung ohne größere infrastrukturelle Eingriffe realisiert werden kann.

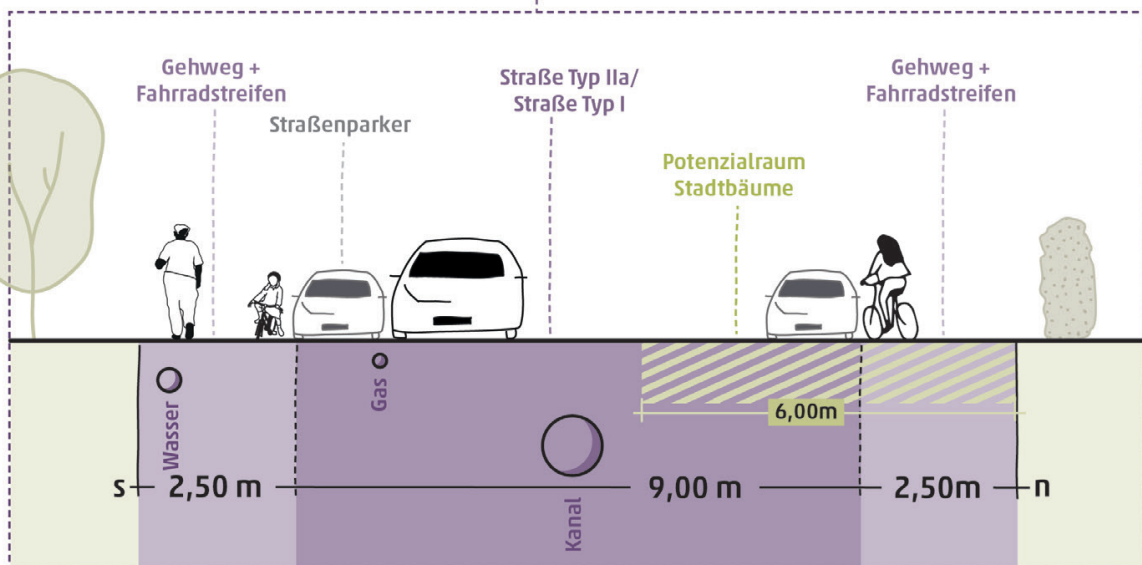
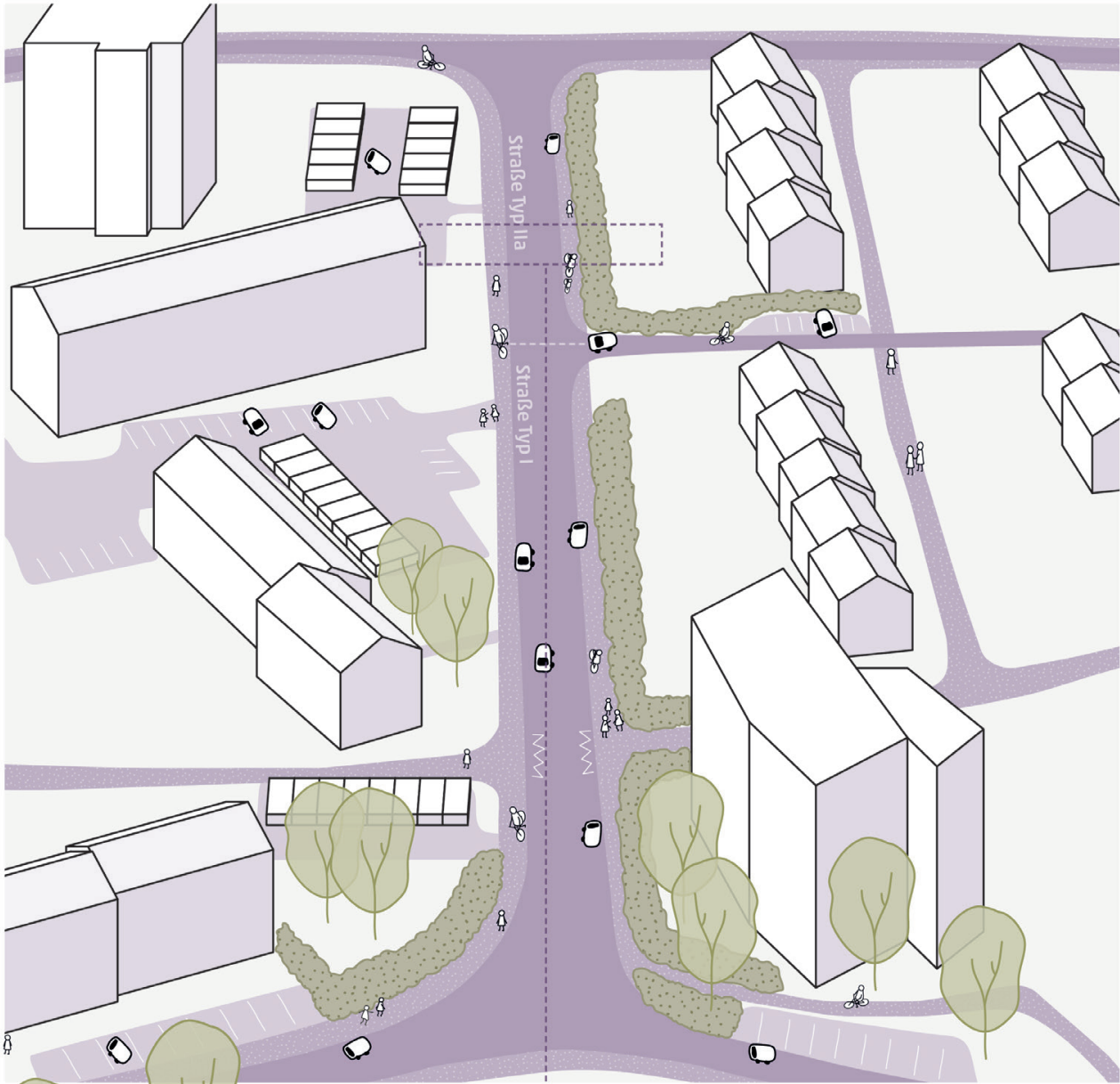


Abb. 25: Ist-Zustand Straßenraum, Kolpingstraße

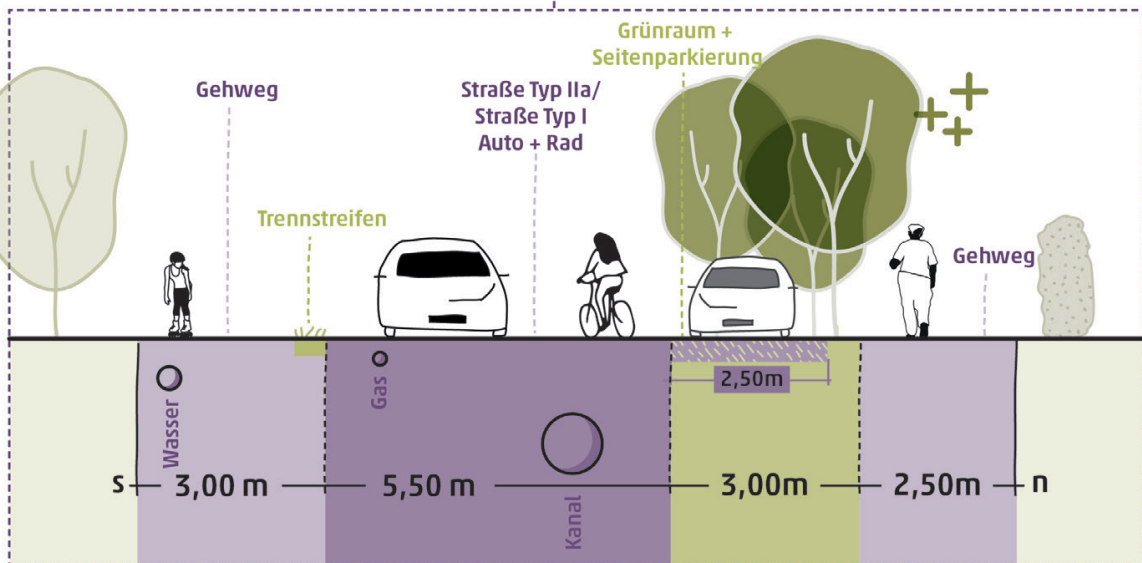
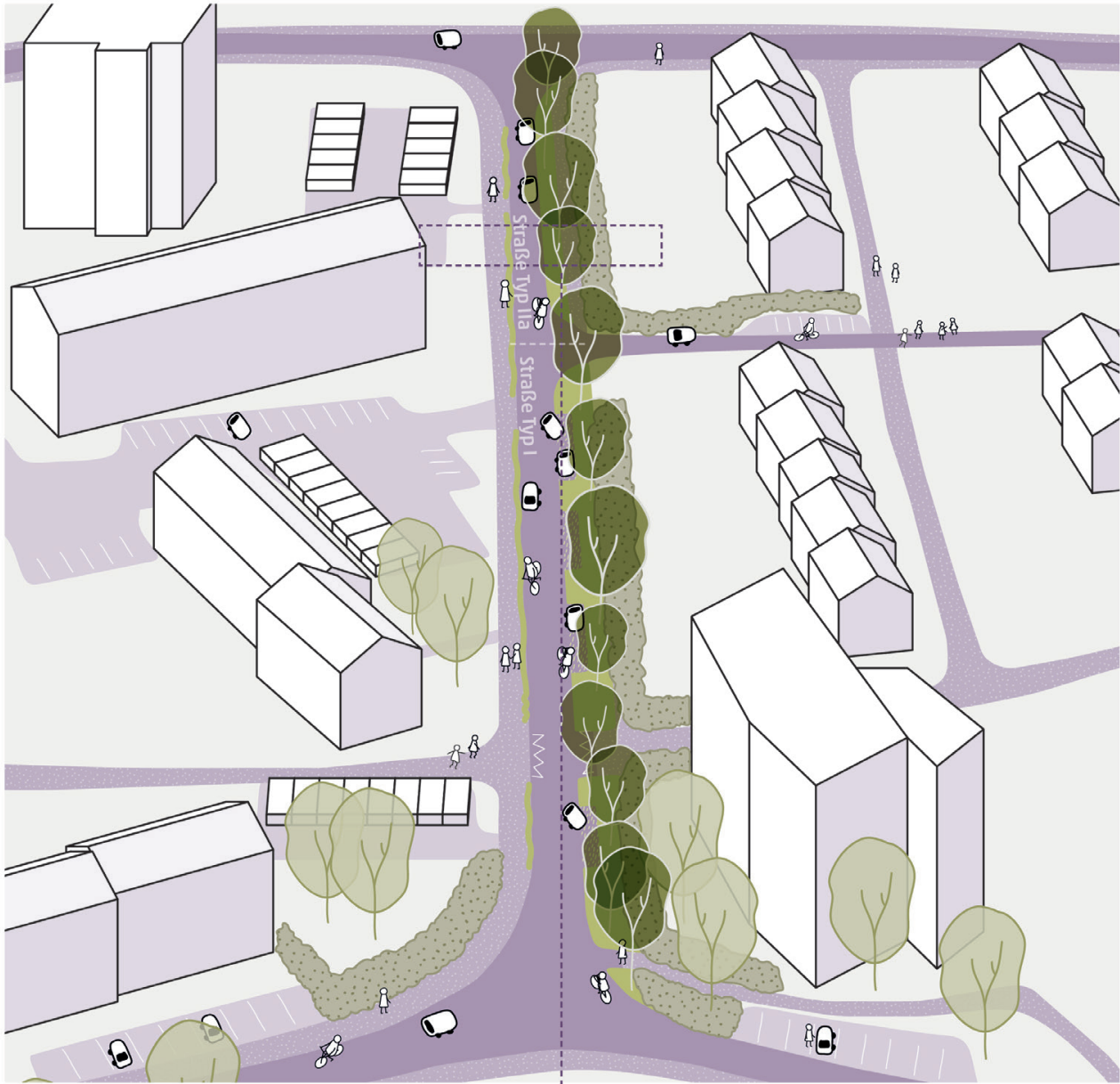


Abb. 26: Klimaoptimierte Situation Straßenraum, Kolpingstraße

4 | AUSBLICK

Weiterarbeiten mit dem Stadtbaumkonzept

Mit dem vorliegenden Stadtbaumkonzept liegt erstmals eine gesamtstädtische Grundlage zur systematischen Planung von Straßenbäumen in Offenburg vor. Das Konzept zeigt klar: Klimaanpassung durch Stadtgrün ist kein abstraktes Fernziel, sondern in vielen Straßenräumen kurzfristig möglich – vorausgesetzt, die vorhandenen Potenziale werden erkannt und strategisch genutzt.

Der nächste Schritt liegt nun in der schrittweisen Umsetzung. Das Konzept dient dabei nicht nur als Handlungsrahmen, sondern auch als Werkzeug für die laufende Stadtentwicklung: bei Straßensanierungen, dem Ausbau von Fernwärme oder Glasfaser, bei der Planung von Radwegen oder in Mobilitätsprojekten. Gerade diese Schnittstellen bieten große Chancen, Baumpflanzungen von Beginn an mitzudenken und baulich zu verankern.

Wichtige Ansätze hierfür sind:

- **Integration in Planungsprozesse:** Das Konzept sollte als Grundlage in alle relevanten städtischen Fachplanungen integriert werden – insbesondere Verkehrsplanung, Leitungsausbau und Bauleitplanung.
- **Priorisierung durch Klimabedarf:** Die identifizierten Hotspots und Entlastungswege dienen als Kompass zur Priorisierung. Straßenräume mit hohem Anpassungsbedarf sollten bevorzugt bearbeitet werden.
- **Erste Umsetzungsprojekte realisieren:** Die im Konzept dargestellten Vertiefungsstudien zeigen konkrete Umsetzungswege. Ihre zeitnahe Realisierung kann als Vorbild für weitere Maßnahmen dienen und zugleich Akzeptanz in der Öffentlichkeit schaffen.
- **Ressourcen sichern:** Für eine kontinuierliche Umsetzung müssen finanzielle und personelle Ressourcen dauerhaft im städtischen Haushalt verankert werden.
- **Monitoring etablieren:** Der Fortschritt in der Umsetzung sollte regelmäßig überprüft, die Datensätze gepflegt und das Konzept bei Bedarf fortgeschrieben werden – insbesondere im Hinblick auf klimatische Entwicklungen und neue technische Möglichkeiten.

Durch eine konsequente Umsetzung des Stadtbaumkonzepts kann Offenburg langfristig lebenswerter, klimaresilienter und grüner werden – mit spürbaren Vorteilen für alle, die sich in der Stadt bewegen und aufhalten. Der Weg ist ambitioniert, aber realisierbar – wenn Stadtentwicklung, Mobilität und Klimaanpassung gemeinsam gedacht und geplant werden.

Die Stadt hat daher bereits erste konkrete Umbaumaßnahmen für eine klimaangepasste Gestaltung von öffentlichen Straßen und Plätzen vorbereitet bzw. hat diese in Teilen auch schon umgesetzt. Der Fokus liegt hier aktuell in der hitzebelasteten Altstadt. So wurden bereits 2024 neue Baumquartiere in der Ritterstraße errichtet und bepflanzt. Derzeit läuft der Umbau in der Steinstraße, bei dem ebenso neue Baumpflanzungen vorgesehen sind. Im Jahr 2026 werden in der südlichen Hauptstraße als zentraler Eingang zur Altstadt insgesamt 13 Baumquartiere erstmals hergestellt und mit großkronigen Laubbäumen bepflanzt. Parallel wird auch der heute weitgehend steinerne Marktplatz mit einem grünen „Klimahain“ aus insg. 15 Bäumen umgestaltet. Im Jahr 2027 folgt dann in der Offenburger Oststadt der Umbau der Werderstraße zu einer klimaangepassten Anwohnerstraße. Darüber hinaus sind bereits Baumpflanzungen u.a. in der Moltkestraße, Zähringer Straße, Badstraße und Zeller Straße in Planung.

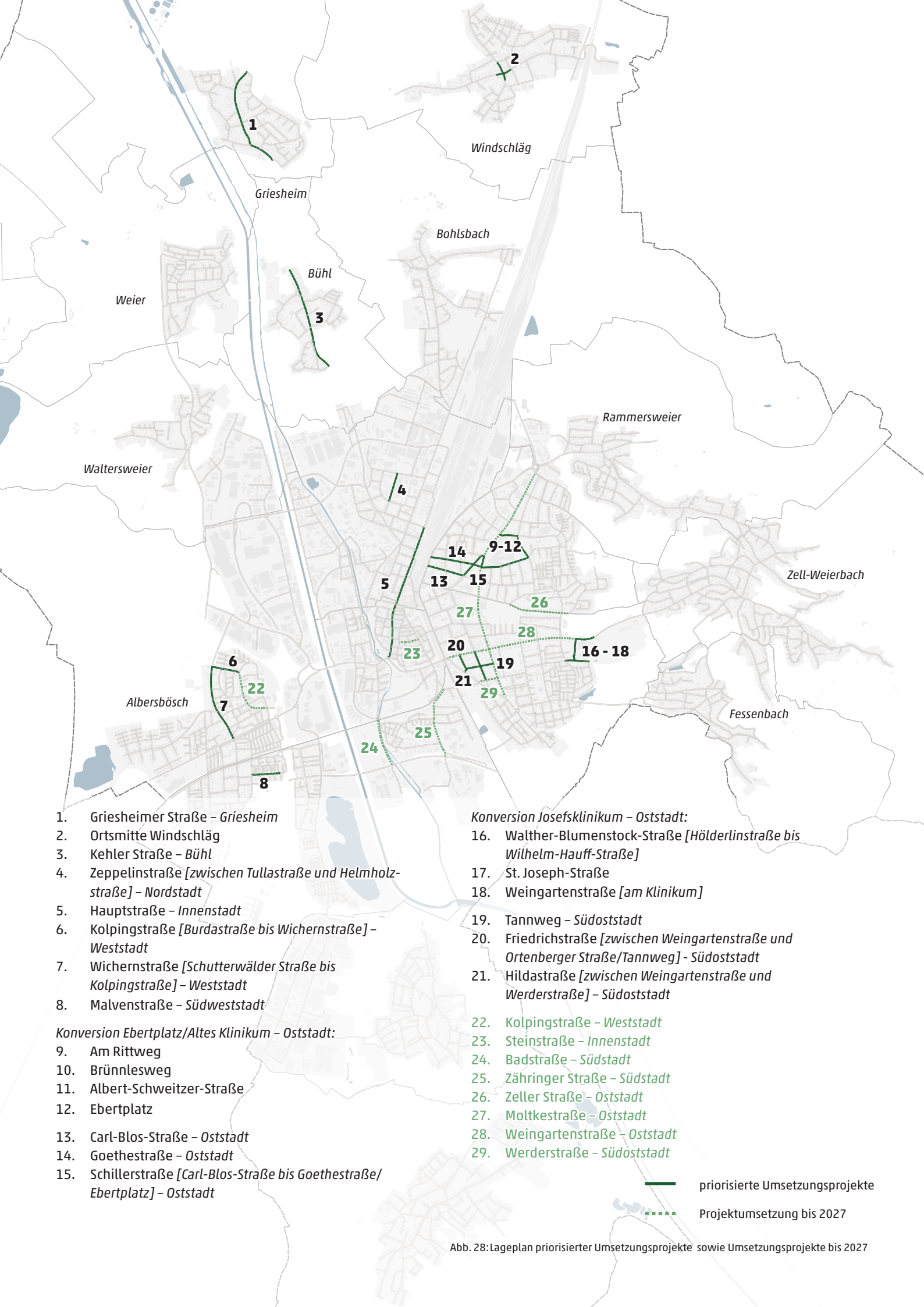


Abb. 27: Ritterstraße

Priorisierte Umsetzungsprojekte

In regelmäßigem Turnus sollen entlang von Straßen Baumreihen oder sogar Alleepflanzungen angelegt werden. Die Stadtverwaltung hat sich das ambitionierte Ziel gesetzt, in jedem Haushalt Investitionen dafür einzuplanen, sodass in jedem Jahr Umbaumaßnahmen an einem anderen Straßenabschnitt durchgeführt werden können.

Die nachfolgende Liste stellt eine Vorauswahl an Straßen dar, die mit Stand 2025 besonders vielversprechend und gut realisierbar im Hinblick auf Baumpflanzungen erscheinen. Eine Einzelfallprüfung ist jedoch in allen Fällen noch vorzunehmen, ebenso wie die Bereitstellung der entsprechenden Haushaltsmittel. Die Reihenfolge stellt keine Priorisierung dar.



1. Griesheimer Straße – Griesheim
2. Ortsmitte Windschlag
3. Kehler Straße – Bühl
4. Zeppelinstraße [zwischen Tullastraße und Helmholzstraße] – Nordstadt
5. Hauptstraße – Innenstadt
6. Kolpingstraße [Burdastraße bis Wichernstraße] – Weststadt
7. Wichernstraße [Schutterwälder Straße bis Kolpingstraße] – Weststadt
8. Malvenstraße – Südweststadt

Konversion Ebertplatz/Altes Klinikum – Oststadt:

9. Am Rittweg
10. Brünnesweg
11. Albert-Schweitzer-Straße
12. Ebertplatz
13. Carl-Blos-Straße – Oststadt
14. Goethestraße – Oststadt
15. Schillerstraße [Carl-Blos-Straße bis Goethestraße/ Ebertplatz] – Oststadt

Konversion Josefsklinikum – Oststadt:

16. Walther-Blumenstock-Straße [Hölderlinstraße bis Wilhelm-Hauff-Straße]
17. St. Joseph-Straße
18. Weingartenstraße [am Klinikum]
19. Tannweg – Südoststadt
20. Friedrichstraße [zwischen Weingartenstraße und Ortenberger Straße/Tannweg] – Südoststadt
21. Hildastraße [zwischen Weingartenstraße und Werderstraße] – Südoststadt
22. Kolpingstraße – Weststadt
23. Steinstraße – Innenstadt
24. Badstraße – Südstadt
25. Zähringer Straße – Südstadt
26. Zeller Straße – Oststadt
27. Moltkestraße – Oststadt
28. Weingartenstraße – Oststadt
29. Werderstraße – Südoststadt

— prioritisierte Umsetzungsprojekte
 - - - - - Projektumsetzung bis 2027

Abb. 28: Lageplan priorisierter Umsetzungsprojekte sowie Umsetzungsprojekte bis 2027

Abbildungen

Grundlage der Kartendarstellungen sind Daten der Stadt Offenburg sowie für Hintergrundinformationen Daten von © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org).

Wenn nicht anders angegeben sind alle Grafiken, Kartendarstellungen vom Bearbeitungsteam erstellt.

Die Bildrechte für die Fotografien liegen bei der Stadt Offenburg und © Cyclomedia.

- Abb. 1: Titelblatt: Visualisierung zur Umgestaltung der Werderstraße. Quelle: Stadt Offenburg, S. 3
- Abb. 2: Tannweg, Oststadt, S. 4
- Abb. 3: Zeppelinstraße, S. 4
- Abb. 4: Pfauenweg, Weier, S. 5
- Abb. 6: Humboldtstraße, S. 5
- Abb. 5: Wasserstraße, S. 5
- Abb. 7: Scheffelstraße, S. 5
- Abb. 8: Baumbestand entlang von Straßenabschnitten in Offenburg, S. 7
- Abb. 9: Anteil der unterirdischen Potenzialflächen an gesamten Straßenflächen, S. 8
- Abb. 10: Unterirdische Potenzialflächen je Straßenseite, S. 9
- Abb. 11: Anteil der Straßenabschnitte mit oberirdischen Potenzialflächen, S. 10
- Abb. 12: Durchschnittliche Breite oberirdischer Potenzialflächen, S. 11
- Abb. 13: Thermische Hotspots, S. 12
- Abb. 14: Entlastungswegenetz Haupt- und Nebenwege, S. 12
- Abb. 15: Straßenabschnitte mit klimatischem Anpassungsbedarf, S. 13
- Abb. 16: Planungshinweise je Straßenabschnitt, S. 15
- Abb. 17: Ist-Zustand Straßenraum, Malvenstraße, Schnitt 01, S. 18
- Abb. 18: Klimaoptimierte Situation, Malvenstraße, Schnitt 01, S. 19
- Abb. 19: rechts unten: Klimaoptimierte Situation, Malvenstraße, Schnitt 02, S. 19
- Abb. 20: Links unten: Ist-Zustand Straßenraum, Malvenstraße, Schnitt 02, S. 19
- Abb. 21: Ist-Zustand Straßenraum, Zeppelinstraße, S. 20
- Abb. 22: Klimaoptimierte Situation Straßenraum, Zeppelinstraße, S. 21
- Abb. 23: Ist-Zustand Straßenraum, Freiherr-Von-Neveu-Straße und Windschläger Straße, S. 23
- Abb. 24: Klimaoptimierte Situation Straßenraum, Freiherr-Von-Neveu-Straße und Windschläger Straße, S. 24
- Abb. 25: Ist-Zustand Straßenraum, Kolpingstraße, S. 26
- Abb. 26: Klimaoptimierte Situation Straßenraum, Kolpingstraße, S. 27
- Abb. 27: Ritterstraße, S. 28
- Abb. 28: Lageplan priorisierter Umsetzungsprojekte sowie Umsetzungsprojekte bis 2027, S. 29

Impressum

Herausgeberin:



Stadt Offenburg

Fachbereich 3 - Stadtplanung und Baurecht

Bearbeitung:

Vera Dreher

Daniel Ebner

Bearbeitung:

berchtoldkrass space&options

Raumplaner, Stadtplaner. Partnerschaft

berchtoldkrass space&options

Raumplaner, Stadtplaner. Partnerschaft

Bearbeitung:

Dr. Martin Berchtold

Magnus Heilmann

Pia Thissen

Simon Zimmermann

Stand: September 2025

