

Stadt Offenburg

Fahrradförderprogramm V

Landesauszeichnung Baden-Württemberg
Fahrradfreundliche Stadt
OFFENBURG



Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abteilung Verkehrsplanung





Inhaltsverzeichnis



Von Stützrädern und Pedelecs:
eine Erfolgsgeschichte, Seite 4 bis 5



Von Licht und Schatten:
eine Bestandsaufnahme, Seite 6 bis 8



Von Ideen und Maßnahmen:
eine Entstehungsgeschichte, Seite 9



Von Hauptachsen und Fahrradstraßen:
eine Zukunftsperspektive, Seite 10 bis 12



Von Mobilität und Umweltschutz:
eine Liebeserklärung, Seite 13



Ausblick, Seite 14

Impressum, Seite 15

Abkürzungen

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrradclub

BUND Bund für Umwelt und Verkehrsschutz

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

PGV Planungsgemeinschaft Verkehr

StVO Straßenverkehrsordnung

VCD Verkehrsclub Deutschland





*Liebe Offenburgerinnen
und Offenburger,
verehrte Gäste!*

In Offenburg wird gerne Fahrrad gefahren, das Rad genießt in unserer Stadt einen hohen Stellenwert – und das schon seit Jahrzehnten. Die Offenburgerinnen und Offenburger steigen oft um auf dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel. Mehrere Auszeichnungen legen von dem hohen Nutzen und der Wertschätzung Zeugnis ab, etwa die Anerkennung als „fahrradfreundliche Stadt“ durch das Land Baden-Württemberg.

Wir wollen den Radverkehr in Offenburg weiter fördern und seinen Nutzen steigern. Denn indem wir aufs Fahrrad setzen, setzen wir auf Klimaschutz und Umweltfreundlichkeit – und tun zugleich etwas für die eigene Gesundheit. Angestrebt wird ein Radverkehrsanteil von mindestens 27 Prozent bis zum Jahr 2025. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde das Fahrradförderprogramm V aufgestellt und vom Gemeinderat der Stadt Offenburg am 17. Juni 2013 beschlossen.

Was benötigt ein zukunftsfähiger Radverkehr? Mit dieser Leitfrage haben wir uns an die Arbeit gemacht. Das Fahrradförderprogramm V entstand in enger Abstimmung mit den entsprechenden Interessengruppen und einer großen Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit. In Sachen Öffentlichkeitsarbeit und Service für den Radverkehr können wir auf bereits bestehende Angebote und Aktivitäten aufbauen und diese weiterentwickeln. Die Infrastruktur hingegen ist an einigen Stellen veraltet, hier holt uns die Tatsache ein, dass wir bereits in den frühen 1980er-Jahren das Radwegenetz ausgebaut haben. Was damals auf dem neuesten Stand war, ist heute zumindest streckenweise von gestern. Wir wollen uns dieser Tatsache nicht verschließen, sondern uns der großen Aufgabe stellen und das Radverkehrsnetz für die Zukunft fit machen. Denn klar ist: Der Radverkehr nimmt zu – und er wird schneller. Nicht alles, was früher galt, hat heute noch seine Berechtigung. Aktuelle Erkenntnisse zur sicheren Radverkehrsführung, technische Regelwerke und neue straßenverkehrsrechtliche Vorschriften bilden die Basis für das neue Fahrradförderprogramm.

Mit dieser Broschüre wollen wir den aktuellen Stand in der Fahrradförderung aufzeigen, einen Einblick in Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen geben und darlegen, wie das Fahrradfahren in Offenburg noch attraktiver gestaltet werden kann.

Ich darf Sie herzlich einladen, uns auf diesem Weg zu begleiten: Schwingen Sie sich mit uns aufs Rad!

Edith Schreiner, Oberbürgermeisterin



Von Stützrädern und Pedelecs

Was lief bislang?

Ein Blick zurück

Die Geschichte des Fahrradförderprogramms in Offenburg

Seit vielen Jahren stellt die Stadt Offenburg Fahrradförderprogramme auf. Mit diesen richtungsweisenden und zielführenden Konzepten macht die Verwaltung sehr gute Erfahrungen: Denn so gelingt es, mit der Fahrradförderung konsequent voranzukommen.

Ende der 1970er-Jahre steckte das Radwegenetz in Offenburg in den Kinderschuhen. Es waren noch Stützräder vonnöten, um im Bild zu bleiben. Zwar gab es vereinzelt Radwege, aber von einem zusammenhängenden Netz konnte keine Rede sein. 1979 war es dann soweit: Vertreter der regionalen Radvereine, des ADFC (Allgemeiner deutscher Fahrradclub), des VCD (Verkehrsclub Deutschland), der Gemeinderatsfraktionen, sowie Bürgerinnen und Bürger setzten sich mit der Stadtverwaltung an einen Tisch und erarbeiteten das erste Fahrradförderprogramm. Bis heute sind vier weitere gefolgt, jeweils für einen Zeitraum von fünf bis zehn Jahren.

Während das erste Fahrradförderprogramm hauptsächlich den Bau von Radwegen beinhaltete, legten die Fahrradförderprogramme II und III den Schwerpunkt auf die Schaffung eines durchgehenden Radwegenetzes und die Stärkung der Fahrradförderung mit vielen Aktionen. Mit dem Fahrradförderprogramm IV wurde der Zustand der Radwege in den Blick gerückt: Wie können sie von Scherben und Schmutz möglichst freigehalten werden? Erhöht werden sollten zudem die Popularität des Radfahrens ebenso wie die Sicherheit.

Mit dem aktuellen Fahrradförderprogramm V reagiert die Stadt u.a. auf die Änderungen der StVO (Straßenverkehrsordnung) vom 1. April 2013. Die Bevölkerung soll gezielt darüber informiert werden, was sich rechtlich in Sachen Radfahren verändert hat.

Leuchtturmprojekte und Auszeichnungen

Die Förderung des Radverkehrs ist der Stadt Offenburg viel wert. Seit dem Beginn der intensiven Fahrradförderung 1980 wurden rund 8,5 Millionen Euro in den Radverkehr investiert. Hinzu kommen eine systematische Öffentlichkeitsarbeit, zahlreiche Einzelprojekte und Aktivitäten rund ums Rad. In den Anfangsjahren flossen jährlich ca. 500.000 € in den Neubau der Radwege. Während in den letzten Jahren das Investitionsvolumen geringer ausfiel, da hauptsächlich Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt wurden, steht nun wieder eine Periode höherer Investitionen (ca. 500.000 € pro Jahr) zur Erneuerung der Radwegeinfrastruktur an.

Beispiele sind:



das netzartig aufgebaute System an Radwegen, Radstreifen, Radschutzstreifen, Wirtschaftswegen und fahrradfreundlichen Straßen auf einer Gesamtlänge von rund 220 Kilometern



besondere bauliche Maßnahmen, mit deren Hilfe die Sicherheit von Radfahrern an Kreuzungen erhöht wird: Vorbeifahrstreifen und gesonderte Aufstellbereiche, separate Lichtsignale teilweise mit Grünvorlauf, Kontaktschleifen



Leitlinien im charakteristischen Offenburg-Grün zur Kennzeichnung der Flächen für den Radverkehr



rund 4000 anforderungsgerechte Fahrradabstellplätze im erweiterten Innenstadtbereich, teilweise überdacht oder als Fahrradbox



das bundesweite Pilotprojekt „Radhaus“ an der Ostseite des Hauptbahnhofs: ein vollautomatisches Fahrradparkhaus mit 120 Abstellplätzen



kostenfreier kommunaler Radverleihservice am City-Parkhaus in der Wasserstraße und am Parkhaus Sparkasse an der Gustav-Rée-Anlage (unter anderem Tandems und Elektrofahrräder)




Radmietsystem Nextbike an 15 Verleihstationen mit insgesamt 85 Rädern




Umfangreiche Informationen rund ums Radfahren auf der Homepage der Stadt Offenburg (www.offenburg.de/html/radverkehr.html)




Andreas Demny,
Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr

 Service-Angebote wie Scherbentelefon (0781/9666666), Neubürgerbegrüßungspaket, Radwegekarte, Radtourenempfehlungen sowie die Luftstation am Bahnhof

 mit Solarenergie gespeiste, öffentliche und kostenlose Pedelec-Ladestation mit Schließfächern am Rande der südlichen Fußgängerzone an der Hauptstraße



 zahlreiche Aktionen zum Thema Verkehrssicherheit, zum Beispiel „Licht an“ (Radbeleuchtung), „Oben mit ist clever“ (Radhelm), Toter Winkel, Verkehrssicherheitstage und Radcheck an den Schulen

Die Auszeichnungen ließen nicht lange auf sich warten. Es sprach sich rasch weit übers Land herum, dass in Offenburg rund ums Rad viel läuft und die Stadt in Sachen Radförderung ausgesprochen aktiv ist. Bereits 1987 gab es die Auszeichnung als fahrradfreundlichste Mittelstadt in Baden-Württemberg. 1991 verleiht der ADFC zusammen mit der Zeitschrift „Aktiv Radfahren“ der Stadt Offenburg das „Goldene Rad“ als fahrradfreundlichste Stadt bis zu 100000 Einwohnern in der Bundesrepublik. Bei den Fahrradklimatests, die der ADFC in den Jahren 2003, 2005 und 2012 durchführte, konnte die Stadt ihr gutes Abschneiden unter Beweis stellen und landete stets in den Top Ten. Diese Platzierungen machen die Stadt besonders stolz, da diese Wertungen von aktiven Radfahrerinnen und Radfahrern vorgenommen werden – und nicht von einer womöglich praxisfernen Jury.

Die langjährige Radverkehrsförderung in Offenburg schlug sich auch bei der 2010 im Auftrag des Landes Baden-Württemberg durchgeführten Wirkungskontrolle positiv nieder. Eine Befragung der Bevölkerung ergab, dass die Offenburger Radfahrer insgesamt zufrieden sind und sich gerne aufs Rad schwingen.

Landesauszeichnung Baden-Württemberg
Fahrradfreundliche Stadt

OFFENBURG



Im Jahr 2011 wurde Offenburg als „Fahrradfreundliche Stadt“ in Baden-Württemberg ausgezeichnet. Verkehrsminister Winfried Hermann hat diesen Titel erstmals verliehen und damit das jahrzehntelange Engagement der Stadt Offenburg gewürdigt





*Dankmar Alrutz,
Inhaber des Büros
PGV*



Von Licht und Schatten

Sich auf dem Erreichten nicht ausruhen, sondern immer wieder Fahrt aufnehmen und nachbessern: Dafür will die Stadt mit ihren Fahrradförderprogrammen sorgen. Um Gewöhnungseffekte zu vermeiden und Betriebsblindheit erst gar nicht aufkommen zu lassen, hat die Stadt das Büro Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) mit Sitz in Hannover beauftragt, sich vor Ort umzuschauen und die Situation des Radverkehrs in Offenburg ganz genau unter die Lupe zu nehmen. Das Büro PGV beschäftigt sich seit über 25 Jahren mit dem Radverkehr in zahlreichen deutschen Städten. Was läuft gut in Offenburg – und wo sollte weiter optimiert werden? Dankmar Alrutz, Diplomingenieur und Inhaber des Büros PGV-Alrutz, geht auf Licht und Schatten, Stärken und Schwächen des Radverkehrs in der Kinzigstadt ein.

Politik und Kommunikation

Licht: „Der Gemeinderat der Stadt Offenburg hat Grundsätze zur Radverkehrsförderung beschlossen und schreibt die Fahrradförderprogramme kontinuierlich fort. Das machen nicht viele Städte, das ist vorbildlich und Ausdruck des hohen Stellenwerts, den das Fahrrad in der Politik und der Öffentlichkeit genießt. Viele Akteure sind einbezogen, Vertreter verschiedener Verbände und Interessensgruppen sind involviert. Innerhalb der Verwaltung gibt es eine Ansprechpartnerin, bei der die Fäden der Radverkehrsförderung zusammen laufen. Hinter den Kulissen gibt es noch viele weitere Akteure, die sich um die Radverkehrssituation in Offenburg kümmern. Auch damit geht Offenburg mit gutem Beispiel voran.“

Schatten: „Die Investitionen für den Radverkehr sind im Vergleich zu den 1990er-Jahren deutlich zurückgegangen.“

Infrastruktur: Radfahren

Licht: „Es gibt auch abseits der stark befahrenen Autostraßen Radverbindungen. An einigen Knotenpunkten sind – für die Autofahrer gut sichtbar – Vorbeifahrstreifen und Aufstellbereiche für Radfahrer eingerichtet. Teilweise gibt es eigene Ampeln auf Augenhöhe der Radfahrer oder einen Grünvorlauf. Das sind alles Maßnahmen, mit denen das Radfahren erleichtert und den anderen Verkehrsteilnehmern deutlich gemacht wird: Die Stadt Offenburg tut etwas für den Radverkehr.“

Schatten: „Andererseits gibt es doch einige Hauptverkehrsstraßen, bei denen Radverkehrsanlagen fehlen. Die Qualität und der Zustand der älteren straßenbegleitenden Radwege entspricht häufig nicht mehr den heutigen Anforderungen.“





Sie sind nicht breit genug, es fehlt der Sicherheitstrennstreifen, der Belag lässt zu wünschen übrig. Noch zu selten gibt es einen Radfahrstreifen oder einen Schutzstreifen. Weitere Kritikpunkte: Für den Radverkehr in Gegenrichtung sind nicht alle Einbahnstraßen geöffnet, auf denen das möglich wäre. Zudem gibt es noch keine Fahrradstraßen, obwohl dies nach der StVO schon seit 1997 zulässig ist.“

Infrastruktur: Radparken

Licht: „In der Innenstadt gibt es zahlreiche hochwertige Fahrradstellplätze, am Bahnhof können die Räder sogar in Boxen untergestellt werden. Damit sind die Räder gegen Diebstahl, Witterung und Vandalismus geschützt. Besonders attraktiv: das vollautomatische Fahrradparkhaus, das seit Sommer 2013 an der Ostseite des Bahnhofs steht. Das Radhaus ist zudem ein echter Hingucker.“

Schatten: „Noch gibt es flächendeckend keine anforderungsgerechten Abstellanlagen. Gerade vor vielen Geschäften in der Innenstadt werden oft nur unzureichende Fahrradständer eingesetzt. Dabei kann anspruchsgerechtes Fahrradparken durchaus mit attraktiver Werbung verbunden werden.“

Orientierung

Licht: „Es gibt für das Offenburger Stadtgebiet und das Umland eine Radwegkarte mit Radwegenetz – unter anderem ist dieser Plan im Bürgerbüro am Fischmarkt und im Bürgerbüro Bauen im Technischen Rathaus erhältlich.“

Schatten: „Die Fahrrad-Wegweisung entspricht nicht dem heute bundesweit einheitlichem Standard nach den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Die Schrift der vorhandene Wegweisung ist teilweise zu klein und es fehlen Entfernungsangaben.“

Öffentlichkeitsarbeit und Service

Licht: „Seit Jahren läuft in Offenburg eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, es gibt zahlreiche Serviceangebote. Ebenfalls erwähnenswert sind die kostenlosen städtischen Leihräder, darunter auch Pedelects.“





Resümee

„Offenburg fördert seit vielen Jahren mit vielen Aktivitäten den Radverkehr. Es herrscht weitgehend politischer Konsens darüber, dass diese Förderung sinnvoll ist. Die Verwaltung kann auf eine gewachsene Kommunikationsstruktur zwischen Stadt und Bürger aufbauen. Das Radverkehrsnetz ist dicht, die Leitfarbe Grün ist zu einem Markenzeichen geworden. Handlungsbedarf besteht nichtsdestotrotz gerade auf dem Gebiet der Infrastruktur. Es ist davon auszugehen, dass künftig noch mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Das Gesundheitsbewusstsein wächst, Pedelecs ermöglichen es, weitere Wege als bisher mit dem Rad zurück zu legen. Auch ältere Menschen und solche mit körperlichen Beeinträchtigungen, aufs Rad umzu

steigen. Insgesamt werden mehr Fahrradfahrer unterwegs sein – und viele mit höherer Geschwindigkeit. Das bedeutet zum einen, dass noch mehr auf die Sicherheit geachtet werden muss, zum andern, dass mehr attraktive Radrouten ausgewiesen werden sollten. Berücksichtigt werden müssen hier die Anforderungen und die Handlungsspielräume der Neufassung 2013 der Straßenverkehrsordnung sowie der aktuellen Regelwerke.

Alles in allem befindet sich Offenburg auf einem guten (Rad-)Weg! Mit der Umsetzung des Fahrradförderprogramms reiht sich die Stadt nahtlos in die bundesweiten Zielsetzungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 sowie die aktuellen Bestrebungen des Landes Baden-Württemberg zur Förderung des Radverkehrs ein.“





Von Ideen und Maßnahmen

Wie entstand das Fahrradförderprogramm V?

Ein Prozess in fünf Schritten

Das Fahrradförderprogramm wurde aufgrund der Komplexität der Aufgabe in einem Zeitraum von mehr als einem Jahr entworfen. Die Umsetzung wird weitere Jahre beanspruchen.

In einer ersten Phase bat die Stadt Offenburg die Bürgerinnen und Bürger, die Ortsverwaltungen, Bürgervereine, Stadtteilkonferenzen, den ADFC, den VCD und den BUND, Ideen und Anregungen zur Verbesserung der Radsituation in Offenburg zu nennen. Dieser Aufruf wurde von mehreren Presseartikeln begleitet und auf der Homepage der Stadt Offenburg im Internet veröffentlicht.

Es gingen rund 300 Ideen und Anregungen ein, die freilich zum Teil identisch waren. Weitere umfangreiche Erkenntnisse erhielt die Verwaltung aus bereits vorliegenden Untersuchungen und Berichten. Das Rad muss schließlich nicht neu erfunden werden.

In einer zweiten Phase stellte das Büro PGV aus Hannover die Ideen und Erkenntnisse zusammen

und wertete sie aus. Um die Bevölkerung kontinuierlich in den Entstehungsprozess des Förderprogramms einzubinden und zu informieren, gab es seit Oktober 2012 eine Ausstellung im Bürgerbüro Bauen über den aktuellen Bearbeitungsstand mit allen Ideen und Anregungen. Hier konnten weitere Vorschläge eingebracht werden.

In der dritten Phase ergänzte das Büro PGV zusammen mit der Verwaltung die eingegangenen Ideen durch neue Ansätze zur Fahrradförderung, mit denen die aktuellen Entwicklungen bei der Radverkehrsförderung auf Bundesebene berücksichtigt wurden. Zu jeder eingegangenen Idee nahm der Gutachter Stellung und erarbeitete Lösungsvorschläge mit einer Kostenschätzung.

In der vierten Phase stellte die Verwaltung den Entwurf den Mitgliedern des Verkehrsausschusses vor. Es folgte eine Offenlage im Bürgerbüro Bauen. Zeitgleich bat die Verwaltung alle bisher Beteiligten um eine Stellungnahme.

Die Verwaltung bearbeitete die eingegangenen Änderungsvorschläge sowie die Prüfaufträge und stellte das Fahrradförderprogramm auf. Der Gemeinderat beschloss die überarbeitete Vorlage am 17. Juni 2013. Seither werden die beschlossenen Maßnahmen kontinuierlich umgesetzt (Phase 5).





Oliver Martini, Bürgermeister von Offenburg

Von Hauptachsen und Fahrradstraßen

Für Bürgermeister Oliver Martini steht fest: „Offenburg ist als Fahrradstadt gesetzt und anerkannt.“ Der Dezernent, in dessen Aufgabenbereich die Verkehrsplanung liegt, ist davon überzeugt: „Wir sind auf einem sehr hohen Niveau. Dort wollen wir bleiben und uns stets weiterentwickeln.“ Die Umsetzung des Fahrradförderprogramms V soll dazu dienen. Welche Bereiche ganz konkret ins Visier genommen werden, legt Martini im Folgenden dar.

Viele Veränderungen beziehen sich auf die Infrastruktur. Welcher Aspekt ist hier besonders wichtig?

Martini: Unser Hauptaugenmerk liegt auf der komfortablen und sicheren Ausbildung der Hauptachsen. Damit meine ich die zentralen Verbindungen von den Stadtteilen zum Stadtzentrum, die Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen sowie die Erschließung innerhalb der Kernstadt. Die Hauptachsen bilden die Grundstruktur und damit die Basis unseres Radwegesystems. Mit den übrigen Radwegen sowie den geeigneten Straßen und Wege für den Radverkehr bildet sich daraus ein engmaschiges Radverkehrsnetz. Wir werden die Hauptachsen bei der Umsetzung des Fahrradförderprogramms V besonders im Blick haben, denn wenn sie nicht funktionieren, fehlt es dem Gesamtnetz an Stabilität.

Aufgewertet werden soll die Stadtmauer?

Martini: Ja. Wir haben in Offenburg mit der alten Stadtmauer eine echte Sehenswürdigkeit, die in Teilbereichen viel zu wenig Beachtung findet. Vorgesehen ist der attraktive Ausbau des Stadtmauerrings. Von dort aus kommen die Radfahrer sicher und bequem in die Innenstadt, und der Verkehr wird zugleich entzerrt. Klar ist, dass die Erholungsfunktion der Grünanlagen dadurch nicht beeinträchtigt werden soll. Geplant sind Fahrradabstellanlagen und spezielle Serviceangebote wie Fahrradboxen und Gepäckaufbewahrung an geeigneten Stellen, so dass Radler von diesem Stadtmauerring auch gut zu Fuß in die Innenstadt gelangen.

In Sachen Radwegebenutzungspflicht hat sich ja einiges geändert ...

Martini: Die Materie ist ein bisschen kompliziert. Der veränderten Straßenverkehrsordnung entsprechend dürfen nur noch Radwege als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn dies aus Sicherheitsgründen zwingend erforderlich ist und bestimmte Qualitätsanforderungen eingehalten werden. Die Fahrradfahrer sollen künftig als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer auf der Straße wahrgenommen werden. Wir müssen daher unser Radwegenetz in Bezug auf diese





Anforderungen überprüfen und entsprechend anpassen. In einigen Fällen kann es sinnvoller sein, die Radwegbenutzungspflicht aufzugeben und den Radfahrern die Möglichkeit zu geben, im fließenden Verkehr auf der Fahrbahn mitzufahren. Markierte Radfahrstreifen und Schutzstreifen haben sich hierbei als eine sichere Lösung für die Radler bewährt. Sie sind bei (zu) schmalen Radwegen, insbesondere im Kreuzungsbereich, oft vorzuziehen. Mit ihnen sind wir in Offenburg bislang gut gefahren.



Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen stößt nicht nur auf Gegenliebe.

Martini: Das ist richtig. Wobei wir gute Erfahrungen mit dieser Regelung gemacht haben. Daher will ich mich dafür einsetzen, diese Maßnahme auch an geeigneten Stellen umzusetzen. Ich denke zum Beispiel an die Luisenstraße und die Zeller Straße westlich des Schillerplatzes. Mir ist nur wichtig, dass wir die Themen nicht isoliert und pauschal diskutieren, sondern anhand konkreter Beispiele. Selbstverständlich muss die Öffnung der Einbahnstraßen stets vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit geprüft werden. Nur dort, wo der Beginn, die Strecke und das Ende der Einbahnstraße für alle Verkehrsteilnehmer sicher gestaltet werden kann, werden wir die Einbahnstraße für den gegengereichten Radverkehr öffnen.



Und wie sieht es mit Fahrradstraßen aus – was versteht man darunter?

Martini: Fahrradstraßen sind wichtige Radverkehrsverbindungen mit wenig Autoverkehr. Sie werden durch eine entsprechende Beschilderung verkehrsrechtlich unterstützt. Sie sollen künftig in Offenburg verstärkt eingerichtet werden – auch wegen ihrer hohen Öffentlichkeitswirksamkeit. Überprüft werden sollen zum Beispiel Teilabschnitte der Hauptachsen, von denen ich anfangs gesprochen habe.

Das Parken der Räder ist auch immer wieder ein Thema.

Martini: Deshalb wollen wir das Angebot erweitern und mit besonderen Serviceleistungen verbinden. Einen wichtigen Baustein haben wir ja bereits vorliegen, ich denke da an das vollautomatische Radhaus an der Rammersweierstraße. Beim Thema Parken und Abstellen der Räder geht es auch um die Frage der Diebstahlsicherung für höherwertige Räder – insbesondere wenn wir uns die Entwicklung bei den Pedelecs anschauen. Verbessert und erweitert werden sollen die Anlagen am erwähnten Stadtmauerring, an den Schulen und den öffentlichen Einrichtungen.

Die Radwegweisung soll ebenfalls auf den neuesten Stand gebracht werden?

Martini: Ja. Denn die bestehende Radwegwegweisung in Offenburg entspricht nicht den bundes- und landesweiten Vorgaben. Sie soll Schritt für Schritt umgerüstet werden. Vorgeesehen sind auch Umleitungsschilder bei Baustellen, die länger dauern.





Und in Sachen Verkehrssicherheit und Marketing?

Martini: Selbstverständlich wollen wir die Bürgerinnen und Bürger auf dem Laufenden halten und über die geplanten und bereits umgesetzten Maßnahmen informieren. Dabei sollen Hintergründe erläutert und die Projekte in einen größeren Zusammenhang gestellt werden, um deren Sinnhaftigkeit nachvollziehen zu können. Ich denke zum Beispiel an die Fahrradstraßen und die Benutzungspflicht von Radwegen. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, das Thema Verkehrssicherheit in den Köpfen zu verankern. Hier geht es um Beleuchtung am Fahrrad, helle Kleidung, toter Winkel, Fahrradhelm und verkehrssicheres Fahrrad. Ebenso wichtig ist uns, ein rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmer in den Fokus zu rücken. Dieses Thema geht uns alle an.

Unterm Strich sieht es also in der Fahrradstadt Offenburg ganz gut aus. Brechen Sie doch abschließend eine Lanze fürs Fahrrad ...

Martini: Gerne! Immer noch werden viele Strecken, die kürzer als fünf Kilometer sind, mit dem Auto zurück gelegt, obwohl sich gerade für diese kürzeren Distanzen das Fahrrad wirklich anbietet. Wir wollen daher die positiven Eigenschaften und Auswirkungen des Radfahrens herausstellen und bewusst machen, um unser Ziel zu erreichen, dass noch mehr Leute das Rad benutzen. Zentral ist der persönliche, gesundheitliche Aspekt, der aktive Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, der Wegfall oft zeitraubender Parkplatzsuche fürs Auto – der Umstieg lohnt sich auf vielfache Weise, denn er bedeutet Lebensqualität!





Von Mobilität und Umweltschutz

Es gibt viele Gründe, den Radverkehr zu fördern. Das Fahrrad ermöglicht fast allen Bevölkerungsgruppen, unabhängig und mobil zu sein, und das zu erschwinglichen Preisen. Die zugeführte Energie ist Muskelarbeit, sie kostet Kraft, aber kein Geld. Eine fahrradfreundliche Umwelt trägt zu einer besseren Lebensqualität bei und ist somit ein wichtiger Standortfaktor.

Je mehr Menschen in einer Stadt mit dem Rad fahren, desto besser ist die Ökobilanz: Eine höhere Fahrradnutzung dient damit dem Erreichen der Umwelt- und Klimaschutzziele.

Radfahren stärkt die Nahmobilität und damit die Innenstädte und die Stadtteilzentren.

Radfahren ist gesund für Jung und Alt. Gerade bei Kindern fördert das Radeln eine positive körperliche Entwicklung.

Auch Unternehmen profitieren davon, wenn ihre Beschäftigten mit dem Rad zur Arbeit kommen: Für Stellplätze wird weniger Fläche benötigt und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter starten frisch und motiviert in den Arbeitstag.

Je mehr Leute mit dem Rad fahren, desto stärker werden die Straßen entlastet. Diejenigen, die mit dem Auto unterwegs sein müssen, haben mehr Platz und damit auch freiere Fahrt. Die oft beengte Parkraumsituation wird entschärft.

Das Fahrrad ist zudem ein Wirtschaftsfaktor. Nicht nur der Radtourismus trägt zu einer beträchtlichen Wertschöpfung bei.





Gudrun Zühlke,
Landesvorsitzende
des ADFC

Als eine der ersten Städte in Baden-Württemberg hat Offenburg erkannt, dass Radverkehrsförderung gut und nützlich ist. Seit 1979 setzt die Stadt an der Kinzig Programme auf, um den Radverkehr gezielt zu fördern. Seit 34 Jahren engagiert sich die Kommune vorbildlich fürs Rad – eine lange Zeit, in der sich viel getan hat. Radfahrer sind in Offenburg allgegenwärtig. Sie gehören selbstverständlich zum Stadtbild – darüber freuen wir uns vom ADFC besonders.

Andererseits wollen wir auch nicht die Augen davor verschließen, dass mancher Radweg und manche Beschilderung in die Jahre gekommen sind. Das heißt im Klartext: Mitunter geht es reichlich eng zu, viele Radwege sind gemessen an der intensiven Nutzung zu schmal und entsprechen nicht mehr den heutigen Richtlinien. Auch Radstreifen und Radschutzstreifen werden in Offenburg nicht in ausreichendem Maße eingesetzt. Noch gibt es keine Fahrradstraßen.

Es herrscht also, bei aller positiven Entwicklung, Nachholbedarf. Hier setzt das Fahrradförderprogramm V an. Mit diesen Vorgaben und Neuerungen soll eine Lücke geschlossen werden, die sich im Laufe der Jahre aufgetan hat. Das umfangreiche Werk berücksichtigt die Änderungen der Straßenverkehrsordnung, geht auf die aktuellen Richtlinien ein und setzt sie ganz konkret um.

Dass Radfahrer unter Umständen auf der Fahrbahn sicherer unterwegs sind als auf dem Bordsteinweg: Dieser Sachverhalt mag zunächst erstaunen. Doch wer sich mit dem Thema intensiver beschäftigt, weiß: Es gibt viele Studien, die genau diese Erkenntnis bestätigen. Daher können wir vom ADFC die Stadt Offenburg in ihrem Bemühen, hier den aktuellen Stand zu berücksichtigen, der ja in der neuen Straßenverkehrsordnung verankert ist, nur unterstützen. Hier wird Überzeugungsarbeit notwendig sein. Aber wir sind uns sicher, dass auch dieses Thema in Offenburg gut kommuniziert und praktiziert wird.

Offenburg ist meiner Meinung nach eine sehr schöne Fahrradstadt. Ich kenne viele Städte in Baden-Württemberg aus der Fahrradperspektive. In den wenigsten Städten ist es so selbstverständlich, zur Fortbewegung das Fahrrad zu benutzen. Daher bin ich mir sicher, dass in Offenburg Potenzial vorhanden ist, noch mehr Menschen für das Fahrrad einzunehmen.

Ich wünsche der Stadt Offenburg, dass sie die Nutzung von Fahrrädern im Alltags- und Freizeitverkehr auch in Zukunft zielstrebig fördert. Die Messlatte liegt hoch, der Anteil an Radfahrern soll demnächst 27 Prozent am gesamten Verkehrsaufkommen betragen. Wobei ich davon überzeugt bin, dass auch ein Anteil von 35 Prozent nicht im Reich der Utopie angesiedelt werden muss. Im Gegenteil: Ich sehe darin durchaus eine realistische Chance. Offenburg kann es schaffen. Mit dem Rad in die Zukunft, darauf setzen wir vom ADFC. Wir setzen auf ein noch fahrradfreundlicheres Offenburg!





Herausgeberin: Stadt Offenburg
Verantwortlich: Dipl. Ing. Amrei Bär
Stadt Offenburg
Fachbereich
Tiefbau und Verkehr
Redaktion: Von A bis Z
Gertrude Siefke, Offenburg
Gestaltung: Grafik&Design
Rainer Michalik, Offenburg
Druck: Sikora Druck / 2013
Auflage: 3000
gedruckt auf umwelt-
freundlichem Papier

Fotos: © Gertrude Siefke
(Titel, S.5 - S.8, S.10,
S.11, S.13, S.14)
© Stadt Offenburg
(S.3, S.4. S.11 - S.13)
© Privat
(S.6 + S.14)
© Christoph Breithaupt
(S. 7, Mitte)
Fotodiagramm: © Stadt Offenburg
(S. 9)