

# Stadt Offenburg

Fahrradförderprogramm V



## **Stadt Offenburg**

Fahrradförderprogramm V

Auftraggeber: Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz  
Adelheidstraße 9b  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [pgv@pgv-hannover.de](mailto:pgv@pgv-hannover.de)  
[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)

Bearbeitung: Dankmar Alrutz  
Heike Prahlow  
Stefanie Busek

Hannover, im April 2013

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Bisher erreichter Stand der Fahrradförderung.....</b>	<b>1</b>
1.1	Bisherige Fahrradförderprogramme.....	1
1.2	Bisherige Leuchttürme .....	1
1.3	Auszeichnungen.....	4
1.4	Stärken und Schwächen.....	4
<b>2.</b>	<b>Inhaltliche Leitlinien und Zielsetzung zur Förderung des Radverkehrs .....</b>	<b>7</b>
<b>3.</b>	<b>Betrachtung des Unfallgeschehens .....</b>	<b>11</b>
<b>4.</b>	<b>Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs.....</b>	<b>14</b>
4.1	Einführung .....	14
4.2	Entwicklungen in der StVO.....	14
4.3	Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen .....	16
4.4	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten .....	28
4.5	Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen.....	32
<b>5.</b>	<b>Lösungsansätze zur Verbesserung der Infrastruktur und zur Förderung des Radverkehrs .....</b>	<b>35</b>
5.1	Definieren von Hauptachsen für den Radverkehr .....	36
5.2	Lösungsansätze zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur .....	39
5.2.1	Radwegebenutzungspflicht .....	40
5.2.2	Radfahrstreifen und Schutzstreifen .....	42
5.2.3	Zweirichtungsverkehr und weitere Markierungen .....	43
5.2.4	Radverkehr an Kreisverkehren.....	46
5.2.5	Radverkehr an Kreuzungen und Einmündungen.....	48
5.2.6	Einbahnstraßen.....	50
5.2.7	Fahrradstraßen .....	53
5.2.8	Radschnellwege.....	55
5.2.9	Radverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrten .....	57
5.2.10	Weitere generelle Verbesserungen .....	58
5.2.11	Fahrradparken .....	59
5.3	Lösungsansätze für Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote.....	63

<b>6.</b>	<b>Maßnahmenzusammenstellung des FFP V.....</b>	<b>67</b>
<b>6.1</b>	<b>Maßnahmen mit teilweise größeren Auswirkungen, die einer vertiefenden Ausarbeitung bedürfen.....</b>	<b>67</b>
<b>6.2</b>	<b>Maßnahmen, die umsetzungsreif sind bzw. für die ein Realisierungsbeschluss gefasst werden kann .....</b>	<b>67</b>
6.2.1	Radverkehrsanlagen .....	67
6.2.2	Kreuzungen, Einmündungen, Lichtsignalanlagen.....	68
6.2.3	Wegweisung .....	68
6.2.4	Fahrradparken .....	69
6.2.5	Serviceangebote .....	69
6.2.6	Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Kommunikation .....	70
6.2.7	Verkehrssicherheit .....	70
<b>6.3</b>	<b>Maßnahmen und Anregungen, für die bereits Beschlüsse bzw. Entscheidungen vorliegen und die nachrichtlich Erwähnung finden .....</b>	<b>71</b>
6.3.1	Fehlende Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, etc. ....	71
6.3.2	Verbreiterung des Radwegs B3 Okenstraße Höhe Aurelisgelände und weiter Richtung Norden.....	72
6.3.3	Belag erneuern Mühlbachradweg zwischen Bleiche und Großer Deich.....	72
6.3.4	Überall grüne vollflächige Markierung des Radwegs bei Grundstückszufahrten .....	72
6.3.5	Radwegführung vor dem Kino .....	72
6.3.6	Häufiges Kreuzen der Kfz-Fahrstreifen am Messekreisel für Radverkehr .....	72
6.3.7	Mischsystem (Fußgänger, Radfahrer und Busse) in der Fußgängerzone.....	73
6.3.8	Rechts-vor-Links-Regelung in der Platanenallee.....	73
6.3.9	Zweirichtungsradweg in Freiburger Straße.....	74
6.3.10	Kontrolle der Rotlichtverstöße .....	74
6.3.11	Unterführung unter Grabenallee am Bahngraben für Radfahrer befahrbar machen .....	74
6.3.12	Gleichzeitige Grünfreigabe für Fußgänger und Kfz an der Kreuzung Südring/Platanenallee .....	75
6.3.13	Gabenallee zwischen Lange Straße und Wilhelmstraße (Nordseite).....	75
<b>6.4</b>	<b>Maßnahmen, die im Rahmen der Erstellung anderer Programme und Konzepte diskutiert werden sollen.....</b>	<b>75</b>
<b>7.</b>	<b>Prioritätensetzung und Kostenschätzung .....</b>	<b>77</b>
<b>7.1</b>	<b>Prioritäten .....</b>	<b>77</b>
<b>7.2</b>	<b>Kostenschätzung .....</b>	<b>79</b>
<b>8.</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>82</b>

## 1. Bisher erreichter Stand der Fahrradförderung

### 1.1 Bisherige Fahrradförderprogramme

Fahrradförderprogramme haben in Offenburg bereits seit vielen Jahren Tradition. Seit 1979 erarbeiteten die Stadtverwaltung gemeinsam mit Arbeitsgruppen, bestehend aus Vertretern regionaler Radorganisationen (ADFC, VCD und Vereine), den Gemeinderatsfraktionen und interessierten Bürgerinnen und Bürgern, insgesamt vier Fahrradförderprogramme mit einer Laufzeit von jeweils 5-10 Jahren.

Schwerpunkt des ersten Fahrradförderprogrammes war vor allem der Bau von Radwegen, die im zweiten bzw. dritten Fahrradförderprogramm zu einem durchgehenden Radwegenetz verknüpft wurden. Neben den infrastrukturellen Aspekten wurden ebenfalls die weiteren Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs betrachtet und zahlreiche Aktionen unterschiedlicher Bereiche ausgearbeitet. Im vierten Fahrradförderprogramm lag der Schwerpunkt hauptsächlich auf der Unterhaltung der Radwege, sowie auf der positiven Vermarktung des Radfahrens in Offenburg. In Anlehnung an den Nationalen Radverkehrsplan aus dem Jahr 2002 wurde das Fahrradförderprogramm IV im Jahr 2006 überarbeitet und um neue Maßnahmen zur weiteren Attraktivitätssteigerung des Radfahrens in Offenburg erweitert.

Das Investitionsvolumen aller bisherigen Fahrradförderprogramme beläuft sich auf über 8 Mio. €.

### 1.2 Bisherige Leuchttürme

Bereits seit Jahren orientiert sich die Förderung des Radverkehrs in Offenburg an dem Leitbild des Nationalen Radverkehrsplanes „Radverkehr als System“. Der hohe Stellenwert des Radverkehrs spiegelt sich vor allem durch hohe Investitionen<sup>1</sup> zu Beginn der intensiven Fahrradförderung und durch eine systematische Öffentlichkeitsarbeit und zahlreiche Einzelmaßnahmen und Aktivitäten rund um's Rad wieder. Einzelne Aspekte der Radverkehrsförderung sollen an dieser Stelle zusammenfassend Erwähnung finden:

- Das **Radverkehrsnetz** in Offenburg besitzt eine Länge von rund 210 km. Hierbei wird der Radverkehr mit ca. 100 km Länge auf Radwegen geführt. Mit rund 50 km sind verkehrsberuhigte Straßenzüge und mit ca. 70 km Wirtschaftswege integriert, die für den Radverkehr gut nutzbar sind. Bei der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird der Radverkehr an diversen Kreuzungen anhand von Vorbeifahrstreifen und Aufstellbereichen in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt. Auch separate Lichtsignale für den

---

<sup>1</sup> 1980-1990 jährlich ca. 0,5 Mio. €

Radverkehr zum Teil mit Grünvorlauf, wurden in den letzten Jahren vermehrt im Stadtgebiet eingesetzt.

- Besonders auffällig und „offenburgtypisch“ sind die **grünen Leitlinien**, die seit nunmehr über 30 Jahren die Offenburger Radwege markieren. Mit der Entscheidung für die grüne Markierung wurde damals die neu beginnende Radverkehrsförderung bzw. die Neuorientierung in der Verkehrsplanung zum Ausdruck gebracht. Mittlerweile hat sich die grüne Leitlinie zum Synonym für die Radverkehrsförderung und vor allem die Ausweitung der Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt entwickelt.
- Im öffentlichen Straßenraum stehen dem Radverkehr über 3.000 überwiegend anforderungsgerechte **Fahrradabstellplätze** zur Verfügung, etwa 1.200 davon verfügen zusätzlich über eine Überdachung. In einem aktuellen Abstellplatzkonzept für den Innenstadtbereich ist der weitere Ergänzungs- bzw. Erneuerungsbedarf für die nächsten Jahre dokumentiert. Die Stadt Offenburg verfügt über eine „Richtlinie über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder“, die sich an private Bauträger wendet.
- Am Bahnhof stehen den Radfahrern 995 **Bike+Ride-Abstellplätze** sowie 130 **Fahrradboxen** zur Dauermiete zur Verfügung. Im Frühjahr 2013 soll ein vollautomatisches **Fahrradparkhaus** mit 120 Abstellplätzen östlich der Bahngleise eröffnet werden.  
Durch die Verlängerung der Südunterführung bis zur Rammersweierstraße hat sich die Situation der Fahrradabstellplätze auf der Westseite des Bahnhofs entspannt, während nun auf der Ostseite ein Defizit besteht. Durch den Bau des vollautomatischen Fahrradparkhauses soll sich die Situation vor allem auf der Ostseite des Bahnhofes verbessern.
- Seit Jahren bietet die Stadt Offenburg einen kostenfreien **kommunalen Verleihservice** für Fahrräder an. Derzeit können an zwei Verleihstationen im Stadtgebiet insgesamt 28 Fahrräder (darunter 16 Stadträder, 2 Tandems und 10 Elektrofahrräder) ausgeliehen werden. Das Angebot ist u. a. durch eine intensive Werbung sowohl bei der Offenburger Bevölkerung als auch bei internationalen Gästen bekannt und wird insgesamt sehr gut angenommen.
- Das Radverleihsystem **Nextbike** ist mittlerweile in Offenburg etabliert und wird zunehmend genutzt. Vor allem durch die Einführung einer Kundenkarte (2011) und die damit mögliche Verknüpfung für TGO-Abo-Kunden konnten die Verleihzahlen deutlich gesteigert werden. Auch städtische Bedienstete nutzen das System für Dienstfahrten. An insgesamt 15 Verleih-Stationen stehen den Nutzerinnen und Nutzern 85 Räder zur Verfügung.

- Zahlreiche Aktionen werden in Offenburg auf dem Gebiet der **Öffentlichkeitsarbeit und der Serviceleistungen** angeboten. Zu zahlreichen Aspekten rund um das Thema Radverkehr können sich Interessierte auf der sehr umfangreichen und regelmäßig aktualisierten Internetpräsenz der Stadt informieren.

Als weitere Serviceangebote sind u. a. auch das Scherbentelefon, das Neubürgerbegrüßungspaket, die Radwegekarte, Radtourenempfehlungen sowie die Luftstation am Bahnhof zu nennen.

Im Bereich der Kommunikation und Koordination ist die städtische Radverkehrsbeauftragte in Sachen Radverkehr für die Bevölkerung positiv zu nennen.

- Seit September 2011 befindet sich am Rand der Fußgängerzone eine mit Solarenergie gespeiste, öffentliche und **kostenlose Pedelec-Ladestation**. Dieses Serviceangebot unterstützt vor allem die Radtouristen auf den überregionalen Radwegen, die alle an dieser Ladestation vorbeiführen. Die Schließfächer mit Aufladevorrichtungen für die gängigsten Fahrrad-Akkus sind groß genug, um z. B. auch Fahrradhelme oder kleineres Gepäck kurzfristig unterzubringen.

- Jährlich finden Aktionen zum Thema Verkehrssicherheit statt. Mit der **Aktion „Licht an“** wird öffentlichkeitswirksam auf die Notwendigkeit einer funktionierenden Beleuchtung am Rad aufmerksam gemacht. Große Plakate und Banner werden hierzu jeweils im gesamten Stadtgebiet aufgehängt, zudem erfolgt eine intensive Medienberichterstattung.

An weiterführenden Schulen überprüft die Polizei zusammen mit lokalen Radgeschäften die Räder der Schüler auf Verkehrssicherheit. Kleinere Reparaturen werden sofort getätigt. Kann eine Klasse nachweisen, dass alle Räder verkehrssicher sind, erhält die Klasse einen Bonus für die Klassenkasse.

Eine weitere **Aktion „Oben mit ist clever“** macht auf den Sicherheitsgewinn beim Tragen eines Fahrradhelms aufmerksam. Auch hierfür werden Plakate und eine erläuternde Medienberichterstattung eingesetzt.

- Nicht zuletzt führt die Polizei jährlich Verkehrssicherheitstage in den weiterführenden Schulen durch. Hier werden Themen wie das verkehrssichere Rad, helle Kleidung, Toter Winkel und Drogen/Alkohol im Straßenverkehr besprochen.

## 1.3 Auszeichnungen

1987 erhielt die Stadt Offenburg die Auszeichnung als fahrradfreundlichste Mittelstadt in Baden-Württemberg im Landespreis-Wettbewerb „Radfahren in der Stadt“. Wenige Jahre später wurde 1991 Offenburg durch den ADFC wiederum als fahrradfreundlichste Stadt bis zu 100.000 Einwohnern in der Bundesrepublik mit dem „Goldenen Rad“ ausgezeichnet. Auch bei den durch den ADFC in den Jahren 2003 und 2005 durchgeführten Fahrradklimatests wiederholte sich das gute Abschneiden der Stadt Offenburg. Hier sicherte sich Offenburg unter allen deutschlandweit teilnehmenden Städten den 4. bzw. 5. Platz.

Die langjährige Radverkehrsförderung in Offenburg wurde auch bei der 2010 im Auftrag des Landes Baden-Württemberg durchgeführten Wirkungskontrolle deutlich. Eine in diesem Rahmen durchgeführte Befragung der Bevölkerung zeigte die insgesamt positive Grundeinstellung und Zufriedenheit der Offenburger Radfahrer.

Im Jahr 2011 wurde Offenburg als „Fahrradfreundliche Stadt“ in Baden-Württemberg ausgezeichnet. Diese Landesauszeichnung wurde 2011 durch Herrn Minister Hermann zum ersten Mal verliehen und damit das jahrzehntelange Engagement der Stadt Offenburg ausgezeichnet. Neben einem Zertifikat erhielt Offenburg einen Fahrradzähler, der seit April 2012 für alle gut sichtbar am Knoten Hauptstraße/Grabenallee die tages- und jahresaktuelle Anzahl der gezählten Radfahrer anzeigt.

## 1.4 Stärken und Schwächen

Im Sinne einer qualitativen Übersicht werden nachfolgend Stärken und Schwächen der Radverkehrssituation in Offenburg nach Einschätzung der Gutachter dargestellt. Neben den Erfahrungen der Gutachter aus zahlreichen anderen Städten fließen hierbei auch die vorliegenden Daten und Informationen zum Radverkehr in Offenburg ein.

### Strukturelle Rahmenbedingungen

- + Verdichtete Siedlungsstruktur mit radfahrgerechten Entfernungen für zahlreiche Quell-Ziel-Beziehungen.
- + Günstige Topografie für die meisten Fahrbeziehungen innerhalb der Kernstadt.
- + Bereits seit den 90er Jahren konstant hoher Anteil Radverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen (25 %).



### **Politik und Kommunikation**

- + Politisch beschlossene Grundsätze zur Radverkehrsförderung und kontinuierliche Fortschreibung der Fahrradförderprogramme.
- + Der Stellenwert des Fahrrades in der Politik und der Öffentlichkeit wird recht hoch angesehen.
- + Kommunikation mit breitem Kreis von Akteuren in Form von zahlreichen Arbeitsgruppen.
- + Ansprechpartner Radverkehr innerhalb der Verwaltung.
- In früheren Jahren hohe Investitionsvolumen für Radverkehrsbelange, welche allerdings zeitweise deutlich zurückgefahren wurden.

### **Infrastruktur zum Rad fahren**

- + Radverbindungen abseits starker Kfz-Ströme sind auf großen Teilabschnitten bereits gut benutzbar.
- + An einzelnen Knotenpunkten wird der Radverkehr im Vorfeld vom baulichen Radweg auf die Fahrbahn und damit ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt. Auch Vorbeifahrstreifen und Aufstellbereiche für den Radverkehr an signalisierten Knoten sind bereits eingesetzt.
- + Für den Radverkehr bestehen zum Teil eigene Signalisierungen oder ein Grünvorlauf.
- Einige Hauptverkehrsstraßen sind ohne Radverkehrsanlagen.
- Insgesamt entspricht die Qualität der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen (z. B. Breite, fehlende Sicherheitstrennstreifen, Belag) oft nicht den heutigen Anforderungen.
- Radfahrstreifen oder Schutzstreifen gibt es erst vereinzelt.
- Nicht alle möglichen Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.
- Es gibt noch keine ausgewiesene Fahrradstraße.

### **Infrastruktur zum Fahrradparken**

- + In der Innenstadt sind zahlreiche hochwertige Fahrradstellplätze vorhanden.
- + Es gibt ein Abstellplatzkonzept, das sukzessive umgesetzt wird.
- An zahlreichen Zielen fehlen noch anforderungsgerechte Abstellanlagen.
- Vom Einzelhandel werden meist unzureichende Fahrradständer eingesetzt.

### **Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr**

- + Im Frühjahr 2013 wird ein vollautomatisches Fahrradparkhaus am Bahnhof eingeweiht.
- + Bereits heute gibt es am Bahnhof zahlreiche Fahrradboxen.
- + Einzelne Bushaltestellen sind mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet.

### **Orientierung**

- + Fahrrad-Wegweisung im gesamten Stadtgebiet vorhanden.
- + Radwegkarte mit Radwegenetz ist vorhanden.
- Eigene, offenburgspezifische Wegweisungssystematik, die nicht mit dem in Baden-Württemberg eingeführten FGSV-Standard harmonisiert.

### **Öffentlichkeitsarbeit und Service**

- + Intensive Öffentlichkeitsarbeit und zahlreiche Serviceangebote (vgl. Kap. 1.2)
- + Kostenfreie städtische Leihräder (auch Pedelecs)

Insgesamt wird deutlich, dass Offenburg bereits auf Ebene zahlreicher Handlungsfelder seit vielen Jahren wichtige Aktivitäten zur Radverkehrsförderung ergreift. Vor allem auf dem Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit und dem Angebot von Serviceleistungen sind zahlreiche Aktivitäten zu nennen.

Handlungsbedarf besteht insbesondere auf der Ebene der Infrastruktur zum Fahren. Vor allem auch in Bezug auf den demografischen Wandel werden zunehmend mehr rüstige Senioren - auch aus Gründen der Gesundheitsförderung – mehr Wege mit dem Rad zurück legen, und dabei verstärkt auch Pedelecs nutzen. Die Etablierung von Pedelecs bedeutet jedoch auch durchaus mehr Komfortanspruch auf zügiges Fahren und damit hohe Anforderungen an sichere Radverkehrsführungen bzw. attraktive Routen abseits von Hauptverkehrsstraßen (z. B. Fahrradstraßen, vgl. Kap. 5.2.7).

Neben der Entwicklung eines zielorientierten Radverkehrsnetzes und der Etablierung einer bundesweit einheitlichen Wegweisung ist vor allem die Führung des Radverkehrs auf sicheren und komfortablen Radverkehrsanlagen bzw. auf der Fahrbahn zu nennen. Hier sollten die Anforderungen und vor allem die Handlungsspielräume der StVO-Neufassung sowie der aktuellen Regelwerke (RASt 06, ERA 10) stärkere Berücksichtigung finden.

## 2. Bei der Erstellung des FFP V zugrunde gelegten inhaltliche Leitlinien und Zielsetzung zur Förderung des Radverkehrs

Die Stadt Offenburg engagiert sich bereits seit langem für den Radverkehr und hat zahlreiche beispielhafte Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ergriffen (vgl. Kap 1). Mit der Aufstellung des Fahrradförderprogramms V (FFP V) wird nun der Handlungsrahmen für die kommenden Jahre bestimmt.

Zur Vorbereitung des FFP V fand im Januar 2011 eine Expertenrunde mit breiter Beteiligung aus Politik, Verwaltung und Verbänden statt, in der Kritikpunkte an der bisherigen Situation und Anregungen für die weitere Radverkehrsförderung zusammengetragen wurden. Dabei orientierte sich der aufgezeigte Handlungsbedarf zunächst schwerpunktmäßig auf die Verbesserung und Weiterentwicklung bestehender Strukturen. In einer im November 2011 verfassten „Sammlung guter Beispiele zur kommunalen Radverkehrsförderung“ durch die PGV wurden Strategien und Maßnahmen zusammengestellt, die über die bereits laufenden Aktivitäten der Stadt hinaus zukunftsweisende Lösungsansätze für die weitere Verbesserung der Radverkehrssituation in Offenburg aufzeigen. Seit Frühjahr 2011 erfolgten regelmäßig Aufrufe per Internet und Printmedien an die Bevölkerung, weitere Ideen und Anregungen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr in Offenburg zu liefern, denen zahlreiche Bürgerinnen und Bürger nachkamen. Zudem wurden Informationsveranstaltungen in den Stadtteilkonferenzen abgehalten. Auch von dieser Stelle wurden zahlreiche Ideen eingereicht. Die Anregungen wurden systematisch zusammengetragen und durch weitere Ansätze zur Weiterentwicklung des Radverkehrs in Offenburg ergänzt. Seit Oktober 2012 informiert eine Ausstellung im BürgerBüroBauen über den aktuellen Stand der Erarbeitung des FFP V. Hierbei wird auch dazu eingeladen, weitere Ideen zur Fahrradförderung zu nennen.

Aus dem Leitbild des Integrierten Verkehrskonzeptes abgeleitet werden bei der Erstellung des FFP V folgende inhaltliche Leitlinien und Zielsetzungen zugrunde gelegt:

**Die verstärkte Nutzung des Radverkehrs bietet neben Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen.**

Die Vorteile einer Fahrradförderung werden auch im Nationalen Radverkehrsplan 2002 - 2012 der Bundesregierung eingehend dargelegt, der im Herbst 2012 zum Nationalen Radverkehrsplan 2020 weiterentwickelt wurde.

Wichtige Gründe zur Förderung des Radverkehrs sind darüber hinaus:

- Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität. Eine fahrradfreundliche Verkehrsumwelt ist deshalb ein Beitrag zu einer besseren Lebensqualität und damit ein bedeutsamer Standortfaktor.
- Eine höhere Fahrradnutzung trägt zur Verbesserung der ökologischen Bilanz einer Stadt bei und dient damit dem Erreichen der Umwelt- und Klimaschutzziele.
- Radfahren stärkt die Nahmobilität und ist damit Beitrag zur Stärkung der Innenstädte und der Stadtteilzentren.
- Regelmäßiges Radfahren ist gesund. Insbesondere bei Kindern fördert das Radfahren eine positive körperliche Entwicklung.
- Firmen profitieren von der Nutzung des Fahrrades ihrer Beschäftigten u. a. durch geringeren Flächenbedarf für Stellplätze.
- Eine stärkere Fahrradnutzung in den Städten verbessert den Ablauf des Wirtschaftsverkehrs und die Erreichbarkeit von Zielen in der Stadt für alle, die mit dem Auto unterwegs sein müssen. Sie entlastet den knappen Parkraum.
- Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor. Vor allem der Radtourismus trägt zunehmend zu einer beträchtlichen Wertschöpfung bei.

Bereits mit dem verkehrlichen Leitbild aus dem Jahr 1996 wurde der Fokus auf die Schonung der Umwelt, der Natur und der Ressourcen gelegt. Im Jahr 2008 wurde vom Gemeinderat ein strategisches Ziel „Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs“ formuliert und damit die Förderung des Umweltverbundes (Bahn-, Bus-, Rad- und Fußverkehr) gestärkt. Die Zielvorgabe für das Jahr 2025 zum Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen wurde hierbei auf 27 % festgelegt. Das Potenzial einer weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils wird aus Gutachtersicht für möglich und erstrebenswert bewertet, daher sollte der Wert des anzustrebenden Radverkehrsanteils auf 30-35 % erhöht werden.

Um die Zielvorgabe des verkehrlichen Leitbildes zu erreichen, werden im Rahmen der Erstellung des FFP V weitere richtungsweisende Zielsetzungen formuliert.

- Das Leitbild des Nationalen Radverkehrsplans 2020 „Radverkehr als System“ dient weiterhin als Grundlage für die Radverkehrsförderung in Offenburg (Verbesserung der Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit, Ausbau der Serviceelemente).  
Die Themen Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote rund um's Radfahren werden zukünftig weiter intensiviert und in einem Gesamtkonzept

zusammengefasst. Hierbei wird ein besonderer Fokus auch auf die Förderung der Elektromobilität mit dem Fahrrad gelegt.

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit**  
Trotz Steigerung der Radnutzung soll es zu keiner Erhöhung der Unfallzahlen und zu einer Reduzierung der Unfälle mit schwerem Personenschaden kommen. Die Stadt fördert durch entsprechende Maßnahmen mehr Rücksichtnahme im Verkehr durch alle Verkehrsteilnehmer.
- **Ausbau Weeginfrastruktur**  
Offenburg setzt Standards für Radverkehrsanlagen, die konsequent bei Um-, Aus- und Neubau eingesetzt werden. Hierbei finden vor allem auch die Anforderungen an die Weeginfrastruktur in Hinblick auf einen weiter zunehmenden und schnelleren Radverkehr (Pedelects) Berücksichtigung. Bei jeder Planung im Verkehrsbereich werden die Belange des Radverkehrs berücksichtigt (Radverkehrsverträglichkeitsprüfung).
- Die Stadt Offenburg überprüft die Benutzungspflicht der Radwege und die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn entsprechend der neuen Vorgaben der StVO-Neufassung 2013 und einschlägiger Erfahrungen (vgl. Kapitel 4.1).
- **Ausbau des Radverkehrsnetzes in seiner netzartigen Struktur**  
Wichtige Wegeverbindungen vor allem in der Innenstadt werden für den Radverkehr sicher und attraktiv gestaltet. Hierbei kommen u. a. Elemente wie die Anlage von Fahrradstraßen, die Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr oder auch die Neuaufteilung von Straßenquerschnitten zugunsten des Radverkehrs zum Einsatz. Der Radverkehr soll vor allem auch an signalisierten Knoten konsequent berücksichtigt werden.
- **Stadtmauerring**  
Ein attraktiver Ring um die Innenstadt soll als Verteiler für den Radverkehr aus den Außenbereichen dienen. Neben der Optimierung der Weeginfrastruktur für den Radverkehr im Zuge des Stadtmauerringes sollen an allen Verbindungen zur Innenstadt anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen (auch für Pedelects bzw. Räder mit Anhänger) und zusätzliche Serviceangebote (Schließfächer, Ladestationen, etc.) installiert werden.
- **Fahrradabstellplätze**  
Es werden vermehrt anforderungsgerechte Fahrradabstellplätze eingerichtet. Hierbei werden wichtige öffentliche Ziele, die Wohnstätte, der Arbeitsplatz und das Einkaufen besonders berücksichtigt. Unter anderem sind ausreichend attraktive und diebstahlsichere Abstellplätze am Verteilerring um die Innenstadt vorzusehen.

- Radverkehrsführung in den äußeren Stadtteilen

Zur Sicherung des Radverkehrs im Zuge der Ortsdurchfahrten werden wenn möglich Schutzstreifen (z. T. alternierend) markiert. Alternativ werden dem Radverkehr attraktive Parallelführungen (verkehrsberuhigte Straßenzüge, Fahrradstraßen) zur Verfügung gestellt.

Zur weiteren Förderung des Radverkehrs in Offenburg ist grundsätzlich eine verlässliche finanzielle Absicherung und personelle Ausstattung nötig. Regelmäßige Erfolgskontrollen und die Veranlassung von bedarfsangepassten Nachsteuerungen runden die aktive Förderung des Radverkehrs ab und bieten die Möglichkeit einer stetigen Optimierung der Voraussetzungen.

### 3. Betrachtung des Unfallgeschehens

In Zusammenarbeit mit der Polizei und der Verkehrsbehörde analysiert die Stadtverwaltung regelmäßig die Daten zum Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung. Zur Ermittlung unfallauffälliger Straßenzüge oder Knotenbereiche werden dabei die digitalen Unfallsteckkarten analysiert und mit den Karten der vorangegangenen Jahre verglichen. Zur Beseitigung von Konfliktstellen werden für auffällige Bereiche entsprechende Maßnahmen abgeleitet. Eine nähere Analyse der Unfalldaten erfolgt bei Bedarf in Hinblick auf kritische Verhaltensweisen und besonders gefährdete Personen- bzw. Altersgruppen.

Als Beispiel für die konsequente Betrachtung von unfallauffälligen Bereichen und entsprechende Maßnahmeneinleitung kann der Knotenpunkt Grabenallee/Zähringer Straße aufgeführt werden. Hier ereignete sich im August 2008 ein tödlicher Radverkehrsunfall. Die Analyse des Unfalls veranlasste die Unfallkommission, den Kreuzungsbereich umzubauen und die Lichtsignalanlage auf „Rundumgrün“ umzustellen. In den darauffolgenden Jahren ereigneten sich an diesem Knoten zwei weitere Radverkehrsunfälle. Bei einem Unfall kam 2010 ein allein beteiligter Radfahrer zu Fall. Beim Unfall im Jahr 2011 kam es zwischen einem Linkseinbieger aus der Lange Straße und einer Radfahrerinnen auf der östlichen Furt zu einem Zusammenstoß, wobei nicht ermittelt werden konnte, wer die Signalregelung missachtet hat.

Eine Beurteilung der ergriffenen Maßnahmen anhand der Unfallzahlen ist zum jetzigen Zeitpunkt (nach gut 2 Jahren) noch nicht sachgerecht, da nicht die Häufigkeit der Radverkehrsunfälle, sondern die Schwere des Unfalls für die Veränderung ausschlaggebend war. Positive Rückmeldungen lassen jedoch die Schlussfolgerung zu, dass die Veränderungen am Knoten sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger das Sicherheitsgefühl deutlich erhöht haben.

Neben den baulichen und verkehrsrechtlichen Lösungsansätzen wurde in den letzten Jahren auch die Aufklärungsarbeit intensiviert. Hier sind beispielhaft die Kampagnen "Licht an!", "Oben mit ist clever", "Toter Winkel", die Verkehrssicherheitstage und der Fahrradcheck an den Schulen zu nennen (vgl. hierzu auch Kapitel 1.2).

Bei der Unfallbetrachtung im Rahmen der Wirkungskontrolle Radverkehr durch das Land Baden-Württemberg<sup>2</sup> wurden alle Radverkehrsunfälle der Jahre 2006-2008 in Bezug zur Einwohnerzahl der teilnehmenden Kommunen bewertet.<sup>3</sup> Für den Radverkehr in der Stadt Offenburg wurde hierbei ein relativ hohes Unfallrisiko festgestellt. Dies ist allerdings mit dem vergleichsweise hohen Radverkehrsanteil

---

<sup>2</sup> Vgl. NVBW (Hrsg.); Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg; 2010

<sup>3</sup> Ein Zusammenhang zur unterschiedlich hohen Radnutzung konnte aufgrund der fehlenden Daten zum Radverkehrsanteil nicht erfolgen.

zu begründen und damit insgesamt nicht weiter auffällig. Eine weitere Intensivierung der Verkehrssicherheitsarbeit wurde im Rahmen der Wirkungskontrolle jedoch für die Stadt Offenburg empfohlen.

Für die Betrachtung des Unfallgeschehens mit Radverkehrsbeteiligung im Rahmen des FFP V wurden die Gesamtanzahl aller Radverkehrsunfälle aus den Jahren 2005-2011 sowie die digitalen Unfallsteckkarten für das Stadtgebiet Offenburg der Jahre 2009-2011 ausgewertet.

- Die Anzahl der Radverkehrsunfälle nimmt seit 2005 stetig zu, im Jahr 2010 war ein leichter Rückgang der Zahlen zu erkennen, der sich leider im Folgejahr nicht weiter bestätigt hatte.

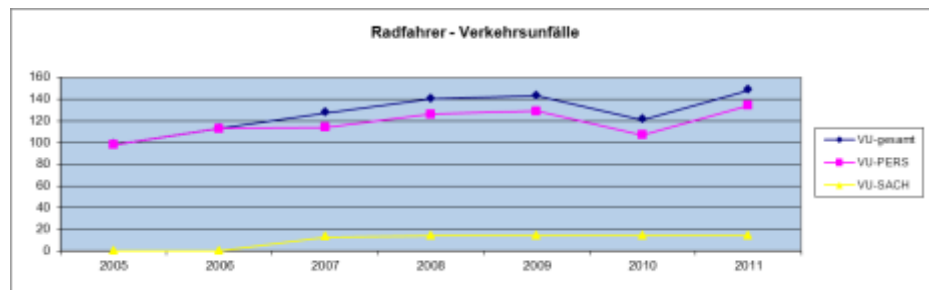


Abb. 1: Anzahl Radverkehrsunfälle(2005-2011)

- Im Zeitraum 2009-2011 ereigneten sich insgesamt 403 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung. Dies entspricht ca. 16 % aller Straßenverkehrsunfälle.
- Bei der Betrachtung der bei Unfällen verletzten bzw. getöteten Personen ergeben sich allerdings deutlich höhere Anteile bei Radverkehrsunfällen. Insgesamt wurden 308 Radfahrerinnen und Radfahrer leicht und 75 schwer verletzt, ein Radfahrer wurde getötet. Dies entspricht ca. 30 % aller Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden.  
Bei einem Radverkehrsanteil von 25 % bestätigt sich, dass Radfahrer ein erhöhtes Risiko haben, bei Straßenverkehrsunfällen verletzt zu werden.
- Bei der Betrachtung der einzelnen Unfalltypen konnte eine deutliche Häufung bei den Einbiegen/Kreuzen-Unfällen und den Abbiege-Unfällen festgestellt werden. Dies entspricht jedoch auch der üblichen Verteilung in anderen Städten.



Unfalltyp	Anzahl
1 = Fahr Unfall z.B. Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug, weil Straßenführung, - querschnitt od. -neigung falsch eingeschätzt wurde	32
2 = Abbiege-Unfall z.B. Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegen gesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer	56
3 = Einbiegen/Kreuzen-Unfall z.B. Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten	146
4 = Überschreiten-Unfall z.B. Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug (Anm.: hier nicht relevant)	0
5 = Unfall durch ruhenden Verkehr z.B. Konflikt zwischen einem Radfahrer und einem auf der Fahrbahn ruhenden, d.h. einem haltenden/parkenden Fahrzeug	20
6 = Unfall im Längsverkehr z.B. Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegen gesetzter Richtung bewegten	53
7 = Sonstiger Unfall z.B. Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind	96
Gesamtzahl der VU	403

Tab. 1: Übersicht Unfalltypen (2009-2011)

- Das Unfallgeschehen mit Beteiligung von Radfahrern ist über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Besondere Häufungsbereiche wurden nicht festgestellt.

Das Unfallgeschehen spiegelt im Großen und Ganzen die unterschiedliche Nutzungsintensität verschiedener Strecken im Stadtgebiet wieder. Zahlreiche Unfälle ereigneten sich im Zuge von Hauptverkehrsstraßen, bzw. im dichter bebauten erweiterten Innenstadtbereich. In den einzelnen Ortsteilen wurden eher wenige Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung registriert.

- Der eine tödliche Radverkehrsunfall ereignete sich in einer Nebenstraße in der Oststadt. Der Radfahrer stand unter starkem Alkoholeinfluss und war alleinbeteiligt.

Um die Verkehrssicherheit für den Radverkehr nachhaltig zu verbessern, werden im Rahmen des FFP V einzelne Streckenabschnitte näher betrachtet und verkehrsplanerische Maßnahmen zur sichereren Führung des Radverkehrs im Stadtgebiet empfohlen (vgl. Kapitel 4 und 5).

## **4. Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs**

### **4.1 Einführung**

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den neu überarbeiteten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der FGSV oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab. Die wichtigsten Grundsätze der aktuellen ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung der Radfahrer erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.
- Keine Kombination von Mindestelementen, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch gut akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

### **4.2 Entwicklungen in der StVO**

Seit der Herausgabe von ERA 95 und der StVO-Novelle 1997 liegen umfangreiche praktische Erfahrungen mit den neuen Regelungen sowie neue Erkenntnisse z. B. zum Einsatz von Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren und zur Öffnung von Einbahnstraßen vor. Darauf aufbauend trat im September 2009 eine StVO-Novelle in Kraft, die auch wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr enthält.<sup>4</sup> Ziel dieser Bestimmungen ist es u. a.,

---

<sup>4</sup> Auf Grund von Formfehlern wurde die StVO-Novelle im April 2010 zurückgezogen. Im April 2013 wird nach Beschluss des Bundesrates vom September 2012 eine StVO-Neufassung in Kraft treten. Die vorliegenden Inhalte beziehen sich auf diese Neufassung der StVO. Sie enthält gegenüber der Fassung von 2009 keine gravierenden inhaltlichen Änderungen bzgl. des Radverkehrs. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) vom September 2009, die die wesentlichen Neuerungen enthält, ist von den Formfehlern nicht betroffen und weiterhin gültig.

eine Überregelung abzubauen und den örtlichen Dienststellen wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zu geben.

Übersicht über die wichtigsten Änderungen in der StVO (StVO-Neufassung 2013 und VwV-StVO 2009):

- Generell gilt nach der VwV-StVO für die Anordnung von Verkehrszeichen: Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs.
- Anpassungen der Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht. Beispielsweise dürfen Radwege nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.
- Keine „Rangordnung“ zwischen Radweg und Radfahrstreifen.
- Verzicht auf an Kfz-Stärken orientierte Einsatzgrenzen für Radfahrstreifen, Schutzstreifen und qualitative Maßangaben.
- Einführung eines Parkverbots auf Schutzstreifen.
- Rechtliche Erleichterungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen und Schutzstreifen durch Ausnahme von den Bestimmungen.
- Markierung von Radverkehrsfurten auch bei Gehwegen mit zugelassenem Radverkehr im Zuge von Vorfahrtstraßen.
- Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z 240 StVO) müssen Radfahrer bei Bedarf Ihre Geschwindigkeit an den Fußverkehr anpassen.
- Benutzungsrecht für die Benutzung linker Radwege mit Zusatzzeichen.
- Klarere Regelungen zum Linksabbiegen mit flexiblerem Einsatz des direkten Linksabbiegens.
- Radfahrer müssen sich nicht mehr nach Fußgängersignalen richten. Für die gemeinsame Signalisierung mit Fußgängern sind Kombisignale notwendig. Es gibt eine Übergangsregelung bis zum 31.12.2015.
- Keine Priorisierung der verschiedenen Möglichkeiten zum Linksabbiegen.
- Busfahrstreifen nur, wenn sichere Radverkehrsführung möglich ist.
- Weniger starre Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr.
- Benutzung von Radwegen durch Inline-Skater in bestimmten Fällen bei entsprechender Ausschilderung möglich.

Im Folgenden wird der aktuelle Kenntnisstand zur Radverkehrsführung, wie er sich aus der StVO und VwV-StVO sowie den aktuellen Regelwerken (insbesondere RAS 06 und ERA) ergibt, dargestellt. Die Aussagen bilden damit eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im Radverkehrskonzept.

### 4.3

### Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zwingen auf Hauptverkehrsstraßen oft zu Kompromissen in der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch in der Führung des Radverkehrs. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Eine schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber häufig auf Grund zu beachtender Randbedingungen nicht realisierbar oder nicht angemessen.

### Grundsätzliche Vorgaben

Vorrangig gilt es, im gesamten Stadtgebiet eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des Sichtkontaktes von hoher Bedeutung. Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben wiederum am Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern. Gleichzeitig sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen.

Der Maßnahmenplanung wurden folgende Grundsätze zugrunde gelegt:

- Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Die Vorauswahl der vorzusehenden Radverkehrsführung erfolgt nach der Vorgabe der ERA 2010.

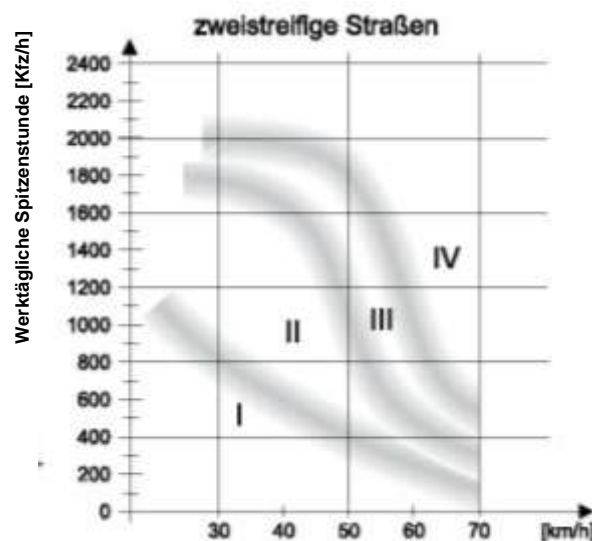


Abb. 2: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, S. 19, Bild 7)

Die Belastungsbereiche ermöglichen eine Orientierung, welche Radverkehrsführungen angemessen sein können. In keinem Fall sind jedoch die Übergänge als harte Grenzen zu verstehen.

#### I

Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)

#### II

- Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radverkehr frei“
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Kombination Schutzstreifen und Gehweg, Radverkehr frei
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht

#### III

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage kann angemessen sein.

#### IV

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Eine Radwegebenutzungspflicht ist in der Regel erforderlich

- Die **Wahl der geeigneten Radverkehrsanlage** ist darüber hinaus von folgenden Kriterien abhängig:

- Flächenverfügbarkeit
- Schwerverkehrsstärke  
Je mehr Schwerverkehr, desto eher ist die Seitenraumführung zu favorisieren
- Kfz-Parken  
Je höher die Parknachfrage und je häufiger Parkwechselvorgänge stattfinden, desto eher empfiehlt sich die Seitenraumführung
- Anschlussknotenpunkte  
Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher ist die Fahrbahnführung zu wählen.

- Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts die Ausnahme und nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen. Außerorts sind sie die Regel.
- Im Regelfall kommt **innerorts** aus Sicherheitsgründen an Hauptverkehrsstraßen mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen **die richtungstreue Führung** zum Einsatz.
- Der **Ausbau von Radverkehrsanlagen** richtet sich nach den Vorgaben der RAS 06 und den ERA 2010.

Im Verlauf wichtiger Haupttrouten, bei höheren Radverkehrsbelastungen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung können auch größere Breiten erforderlich werden. Die Mindestwerte lassen sich aus der VwV-StVO bzw. den Regelwerken ableiten.

Folgende **Breiten** sind danach vorzusehen:

	Regelbreite	Mindestbreite
<b>Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)</b>	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
<b>Zweirichtungsradweg</b>	2,50 (2,00*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
<b>Radfahrstreifen</b>	1,85 m (1,60*) m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
<b>Schutzstreifen</b>	1,50 m (inkl. Markierung)	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RAS)
<b>Gem. Geh- u. Radweg</b>	2,50 - > 4,00 m**	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
* bei geringer Radverkehrsbelastung		
** in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrer/Stunde		

Tab. 2: Regelbreiten für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RAS 06 bzw. ERA 10

Folgende Breiten für **Sicherheitstrennstreifen** sind bei der Planung zusätzlich zu berücksichtigen:

- 0,75 m zum Längsparken
- 0,50 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Einrichtungsverkehr)
- 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Zweirichtungsverkehr)

Für an Radwege angrenzende Gehwege (beidseitig) sind Mindestbreiten von 2,30 m vorzusehen, darin enthalten ist ein Begrenzungsstreifen zum Radweg (0,30 m) sowie ein Hausabstand von 0,20 m.

- Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen haben eine eindeutige, an den jeweiligen Einmündungen sich wiederholende **Beschilderung**, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.
- An stark frequentierten Grundstückszufahrten soll der **Radwegebelag durchgeführt** werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen.

Das Radwegniveau sollte durchgängig sein, also **keine Absenkungen** im Zuge der Grundstückszufahrten. Möglich ist dies z. B. durch den Einsatz von Rampensteinen an den Grundstückszufahrten.



Abb. 3: Grundstückszufahrten mit Rampenstein (Soltau)

An Gefahrenstellen, wie z. B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, soll die Sicherheit durch eine Grüneinfärbung erhöht werden.

Die Einhaltung von Regelmaßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Vorzeichen einer **Zunahme von Pedelecs** von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch generell höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u. U. deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Abgeleitet aus den bisher aufgeführten Vorgaben lassen sich folgende Empfehlungen und Regelungen zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen zusammenfassen:

### Bauliche Radwege

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Es sind dafür aber bestimmte Voraussetzungen nötig. Dazu gehören insbesondere

- gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte),
- ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden bzw. zum fließenden Kfz-Verkehr und

- eine Breite von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht<sup>5</sup>.

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RAS 06 und ERA ein taktil erfassbarer Streifen von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist (Abb. 4). Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu gibt die ERA besondere Hinweise.



Abb. 4: Vom Gehweg getrennter Radweg (Leipzig)

**Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht** werden mit den Zeichen 237 („Radweg“) oder 241 („Getrennter Geh- und Radweg“) StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Nach der Neufassung 2009 der VwV-StVO wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen.



Abb. 5: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Offenburg, Hauptstraße)

<sup>5</sup> Regelbreite von Radwegen vgl. Tab. 2; Richtwerte für Gehwege nach RAS 06 bzw. nach „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2001) mindestens 2,50 m



**Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht** können als nicht mit Verkehrszeichen gekennzeichnete Radwege Bestand haben. Radfahrer dürfen sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen, an denen ein benutzungspflichtiger Radweg erforderlich wäre, aber der vorhandene Radweg wegen einer Unterschreitung der Anforderungen nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann,
- auf Straßen mit vorhandenem baulichen Radweg, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrern aber, z. B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.



Abb. 6: Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmer durch ihren Belag erkennbar. Bei Radwegen, die sich von begleitenden Gehwegen kaum unterscheiden, empfiehlt sich eine Verdeutlichung durch eine Trennlinie und Fahrradpiktogramme. Auch die nicht benutzungspflichtigen baulichen Radwege sind verkehrsrechtlich Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge<sup>6</sup> - die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der

<sup>6</sup> Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.11.2010

Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. In Frage kommt sie deshalb allenfalls auf Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr. Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

**Zweirichtungsradwege** sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“ Richtung nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. Gemäß neuer StVO kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ erfolgen (dann also nur „Benutzungsrecht“, keine „Benutzungspflicht“). Für Zweirichtungsradwege gelten spezielle Anforderungen bzgl. der Breite (vgl. Tab. 2).

Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlich erforderlichen Beschilderung auch entsprechende Markierungen auf den Radverkehrsfurten an. Am Anfang und Ende eines Zweirichtungsradweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.



Abb. 7: Zweirichtungsradweg (Esslingen)

## Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrer. Die Bestimmungen der VwV-StVO 2009 enthalten für Radfahrstreifen keine zahlenmäßig fixierten Belastungsgrenzen mehr. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen allerdings breiter ausgebildet werden, oder es ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr erforderlich.

Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und Radfahrern sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75 m, mindestens jedoch 0,50 m. Im Vergleich zu Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontaktes zu Kraftfahrzeugen vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten.



Abb. 8: Radfahrstreifen (Singen, Bahnhofstraße)

## Schutzstreifen

Schutzstreifen sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Verhältnis Strich/Lücke 1:1) Bereiche der Fahrbahn als „optische Schonräume“ zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich indirekt aus dem Rechtsfahrgebot.

Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auf der Fahrbahn markiert werden, wenn die Anlage benutzungspflichtiger Radwege oder

Radfahrstreifen nicht möglich oder nicht erforderlich ist. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist - anders als bei Radfahrstreifen - bei Bedarf erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) sollte nach Möglichkeit jedoch in der mittigen Fahrgasse abgewickelt werden, die deshalb so breit sein muss, dass sich hier zwei Pkw begegnen können. Schutzstreifen eignen sich vor allem für Straßen mit relativ engen Querschnitten.



Abb. 9: Schutzstreifen als Schonraum für Radfahrer und als „Reservefläche“ für große Fahrzeuge (Bonn)



Abb. 10: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Lemgo)



Abb. 11: Schutzstreifen in Offenburg (Griesheimer Straße)

Weitere Empfehlungen zu Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei hohen Kfz-Stärken deutlich über 10.000 Kfz/24Std. angelegt werden, wenn die Anlage von ausreichend breiten, den Anforderungen der StVO genügenden Radwegen oder Radfahrstreifen nicht in Frage kommt. Bei geringeren Verkehrsstärken können sie sinnvoll sein, um Radfahrern anstelle des reinen Mischverkehrs einen verbesserten Schutz zu schaffen.
- Bei hohen Verkehrsstärken sollten möglichst Breiten, die über den Mindestwerten liegen, gewählt werden.
- Die mittlere Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m (Begegnung zweier Pkw) breit sein. Ab einer Fahrgassenbreite von 5,50 m darf eine mittlere Leitlinie angelegt werden. Oft empfiehlt sich aber innerorts, dann darauf zu verzichten.
- Der Einsatz von Schutzstreifen kommt auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen sowie in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten in Frage.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine Breite von 1,50 m haben. Ein Mindestmaß von 1,25 m darf nicht unterschritten werden.
- Bei angrenzenden Parkständen soll die Fläche für den Radverkehr 1,75 m betragen, nach RAS 06 kann dies mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen gewährleistet sein.  
Nach den ERA 2010 sind für Straßen mit höherem Parkdruck bzw. häufigen Parkwechselvorgängen nach Möglichkeit Gesamtbreiten von 3,75 bis 4,00 m vorzusehen (Parkstand + Sicherheitstrennstreifen + Schutzstreifen).



- Neben Mittelinseln kann der Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m durchlaufen. Andernfalls sollte er zur Verdeutlichung der Situation eher unterbrochen werden.
- An Knotenpunkten ist die Schutzstreifenmarkierung fortzuführen.
- Schutzstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Radfahrerpiktogramm und ggf. Richtungspfeil zu kennzeichnen. Eine Grüneinfärbung sollte jedoch nicht vorgenommen werden.

Nach der StVO-Neufassung gilt ein grundsätzliches Parkverbot auf Schutzstreifen. Vereinzelter Haltebedarf ist kein Ausschlussgrund mehr für die Anlage von Schutzstreifen. Bei Bedarf ist durch eine geeignete Ausschilderung von Haltverboten in Verbindung mit entsprechender Überwachung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutzstreifen durchgängig zu allen radverkehrsrelevanten Tageszeiten den Radfahrern zur Verfügung steht.

Rechtlich möglich ist die Kombination eines Schutzstreifens mit einem Gehweg mit zugelassenem Radverkehr. So können den Radfahrern je nach individuellem subjektivem Sicherheitsgefühl auf der gleichen Straße verschiedene Führungsformen angeboten werden. Nach den ERA 10 wird diese Kombination empfohlen, wenn damit

- den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen des Radverkehrs (z. B. Schüler und Berufstätige) oder
- zeitlich differierenden Verkehrszuständen (Stauvorbeifahrt auf dem Gehweg bzw. zügige Führung auf der Fahrbahn) oder
- örtlichen Besonderheiten

besser entsprochen werden kann. Diese Lösung bietet sich vor allem auch bei hoher Kfz-Belastung von über 10.000 Kfz/Tag an.



Abb. 12: Kombination von Schutzstreifen mit Gehweg, Radverkehr frei (Hameln)



Abb. 13: Kombination von Schutzstreifen mit linksseitigem Gehweg, Radverkehr frei (Burgdorf)

### Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Die Anlage eines **gemeinsamen Geh- und Radweges** (Z 240) kommt innerorts in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO aber nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen.



Abb. 14: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Offenburg, Fessenbacher Straße)

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch **die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg** mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ in Betracht. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht ohne Benutzungspflicht auf dem Gehweg eröffnet. Hierbei ist die Verträglichkeit des Radverkehrs mit dem Fußgängerverkehr als oberstes Gebot zu verstehen. Daher dürfen Radfahrer auch

nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z. B. Borsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.

Diese Lösung eröffnet insbesondere Radfahrern, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen.



Abb. 15: Gehweg, Radverkehr frei (Dillingen)

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen Geh- und Radwegen erforderlich.

#### 4.4 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Hauptprobleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen stellen sich an den Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen dar. Insbesondere bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig erhebliche Probleme auftreten, die in der Regel mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrern zusammenhängen.

Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrer gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kraftfahrern von großer Bedeutung. Der Verlauf und die Ausbildung der Radverkehrsanlage müssen die jeweiligen Vorfahrtverhältnisse verdeutlichen.

Diesen Grundsätzen trägt bereits die StVO-Novelle von 1997 Rechnung und bestimmt eine sichere Knotenpunktführung zu einem wichtigen Kriterium für die Frage, ob ein Radweg als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden kann. Für die Führung des - abbiegenden - Radverkehrs werden in der VwV-StVO (zu



§ 9 StVO) verschiedene Möglichkeiten genannt. So ergeben sich im Kontext von RAS 06, ERA 10 und StVO u.a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs an Knotenpunkten:

**Im Zuge von Vorfahrtstraßen** sowie an **Knotenpunkten mit LSA** sind bei allen Radverkehrsführungen außer Schutzstreifen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren. Sind die Radverkehrsanlagen mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzt, genießt der Radverkehr nicht mehr „automatisch“ den Vorrang der Vorfahrtstraße. Dann muss durch Beschilderung die jeweilige Vorfahrtregelung angezeigt werden.

Radwege sollen rechtzeitig (d. h. etwa 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Das Parken von Kfz soll in diesem Bereich unterbunden werden.

Bei **Teilaufpflasterungen** der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen verlaufen Radweg und Gehweg im Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunktzufahrt hinüber. Die Aufpflasterungen verdeutlichen die Vorfahrt des Radverkehrs und wirken geschwindigkeitsdämpfend, wenn die Anrampungen steil genug ausgebildet sind (z. B. 1:5 - 1:10). Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit der Radfahrer durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.



Abb. 16: Teilaufpflasterung im Einmündungsbereich einer Nebenstraße (Bremen)

**Radfahrstreifen** können aufgrund der guten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten eine sichere Radverkehrsführung gewährleisten. Insbesondere kann dadurch der kritische Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrern gemindert werden. Es ist deshalb vor allem an signalisierten Knotenpunkten zweckmäßig, Radwege in der Knotenpunktzufahrt in Radfahrstreifen übergehen zu lassen, z. B. wenn Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden sind oder wenn den Radfahrern ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll.



Abb. 17: Übergang Radweg in Radfahrstreifen an signalisiertem Knotenpunkt (Hannover)

Der Einsatz **überbreiter Fahrstreifen** kann in Knotenpunktzufahrten sinnvoll sein (ggf. auch nur begrenzt auf diese Zufahrten), wenn dadurch Flächen für Radverkehrsanlagen geschaffen werden können. Derartige Aufstellbereiche (z. B. geradeaus/linksabbiegend) ermöglichen, dass sich Pkw nebeneinander ohne Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen können.

An **signalisierten Knotenpunkten** sind die Ansprüche der Radfahrer nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.

Durch **gesonderte Radfahrersignale** können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrer (z. B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knoten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Fußgänger und Radfahrer sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein. Nach der StVO-Neufassung erfolgt die gemeinsame Signalisierung von Fußgängern und Radfahrern zukünftig grundsätzlich nur noch mit der „Kombischeibe“ mit Symbol für beide Verkehrsarten, wobei für die erforderliche Umsetzung eine Übergangsregelung bis zum 31.12.2015 gilt.

Bei Führung im Mischverkehr hat sich die Anlage kurzer **Vorbeifahrstreifen** in der Knotenpunktzufahrt bewährt, die verkehrsrechtlich als Schutzstreifen ausgebildet sind. Diese Streifen sollten so lang ausgeführt werden, dass ein Vorbeifahren an mehreren wartenden Kfz möglich ist. Nach RAS 06 und ERA beträgt die Mindestbreite von Schutzstreifen 1,25 m.



Abb. 18: Vorbeifahrtstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt mit zusätzlicher Grünmarkierung (Offenburg, Straßburger Straße)

Bei **freien Rechtsabbiegefahrbahnen** ist durch die zügige Abbiegemöglichkeit des Kfz-Verkehrs eine ausreichende Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrer (und Fußgänger) nur schwer verwirklichtbar. Sie sollen deshalb innerhalb bebauter Gebiete möglichst vermieden werden. Kommt der Verzicht auf eine freie Rechtsabbiegefahrbahn nicht in Frage, sollte durch bauliche Maßnahmen eine weniger zügige Trassierung angestrebt werden. Durch die Anlage von Radfahrstreifen, die zwischen dem Rechtsabbiege- und dem Geradeausfahrstreifen verlaufen, kann das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr gemindert werden. Solche Radfahrstreifen sollen deutlich markiert und ggf. grün eingefärbt werden.

Eine direkte Führung der geradeaus fahrenden Radfahrer auf einem Radfahrstreifen ist auch dann sinnvoll, wenn ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Signalisierung einbezogen ist.

**Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS)** erleichtern die Sortierung der Verkehrsteilnehmer, v. a. bei Knotenpunktzufahrten mit im Verhältnis zur Umlaufzeit langer Rotphase. Günstig sind ARAS vor allen Dingen, wenn sich die Hauptfahrtrichtungen des Kfz- bzw. des Radverkehrs überschneiden, z. B. Kfz vorrangig rechtsab und Radfahrer geradeaus. Der Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und rechts abbiegenden Kfz wird dadurch deutlich gemindert. Auch für links abbiegende Radfahrer können ARAS eine sichere Lösung sein. Befürchtungen, dass die Leistungsfähigkeit gemindert werden könnte, haben sich als nicht zutreffend erwiesen. ARAS können bei starken Rechtsabbiegeströmen im Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Knotenpunktleistungsfähigkeit dienen, da Radfahrerpulks schneller abfließen können.



Abb. 19: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (Offenburg, Zauberflötebrücke)

Für **linksabbiegende Radfahrer** sind besonders an den verkehrsreichen Knotenpunkten besondere Abbiegehilfen erforderlich. Dazu gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, die bei geeigneter Ausbildung ein hohes Maß an Sicherheit und Akzeptanz durch die Radfahrer erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind an signalisierten Knotenpunkten auch Radfahrschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvolle Möglichkeiten. Einsatzbereiche werden in RAS 06 und ERA genannt. Die Wahlmöglichkeit für Radfahrer zwischen direktem oder indirektem Linksabbiegen kommt auch in der StVO deutlich zum Ausdruck.

Kleine **Kreisverkehre** (Außendurchmesser ca. 30 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr oft wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrer hat sich die Führung im Mischverkehr oder auf umlaufenden kreisrunden Radwegen als günstige Lösung erwiesen. Auch der Übergang eines Radweges zum Mischverkehr im Kreis kommt in Betracht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden.

## 4.5

### Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Zur Anlage attraktiver Verbindungen für den Radverkehr auf Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Die Separation vom Kfz-Verkehr sollte dagegen vor allem in Tempo 30-Zonen die seltene Ausnahme bleiben, in jedem Fall ist hier die Aufhebung der Benutzungspflicht vorhandener Radwege erforderlich (vgl. StVO, § 45(1c)), bei erheblichen Mängeln sollten die Radwege ganz aufgehoben werden.

Werden bauliche **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, ist darauf zu achten,

dass die Radfahrer durch diese Maßnahmen nicht unerwünscht beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass

- bei Netzrestriktionen (z. B. Sackgassen, Diagonalsperren an Kreuzungen) bauliche Durchlässe für Radfahrer geschaffen werden oder Radfahrer von Abbiegeverboten ausgenommen werden,
- bauliche Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung (z. B. Aufpflasterungen, Versätze) so angelegt werden, dass Radfahrer durch sie nicht oder allenfalls geringfügig in ihrem Fahrkomfort beeinträchtigt werden,
- auch bei der Materialwahl ein radfahrerfreundlicher Belag gewählt wird.

**Fahrradstraßen** sind eine Sonderform des Mischverkehrs auf Erschließungsstraßen. Als Sonderweg für Radfahrer ausgewiesen, genießen Radfahrer bei dieser Lösung Priorität gegenüber einem zugelassenen Kfz-Verkehr. Der Kfz-Verkehr kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden und muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrer anpassen. Nach der StVO-Neufassung beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 30 km/h. Fahrradstraßen sind so auch beschilderungstechnisch gut in vorhandene Tempo 30-Zonen zu integrieren.

An Knotenpunkten mit bisheriger Rechts-vor-Links-Regelung kann ein Vorrang für die Fahrradstraße ausgeschildert werden, wenn die Menge des Radverkehrs dies rechtfertigt, für die Route insgesamt ein hoher Standard angestrebt wird und wenn durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verhindert werden kann, dass der Kfz-Verkehr ein unangemessenes Geschwindigkeitsniveau erreicht. Anderenfalls sollte die für Tempo 30-Zonen übliche Rechts-vor-Links-Regelung beibehalten werden.



Abb. 20: Beispiele für bevorrechtigte Einmündungen von Fahrradstraßen in Mannheim

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs dar und können bei günstiger Lage im Netz Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und nur geringen baulichen Aufwand erfordern. Bauliche Maßnahmen sind nach der VwV-StVO nicht mehr erforderlich.



Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr.



Abb. 21: Fahrradstraße (Lemgo, Foto Kloppmann)

**Einbahnstraßen** verhindern häufig die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für Radfahrer im Erschließungsstraßennetz. Radfahrer werden dann entweder auf zum Teil gefährliche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung.

Eine Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen<sup>7</sup>, die die Sicherheitsauswirkungen einer Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr bewertet hat, zeigt, dass sich diese Regelung weder in Bezug auf die Zahl noch die Schwere der Unfälle gegenüber einer Nicht-Öffnung negativ auswirkt. Sicherheitsprobleme mit dem gegenläufigen Radverkehr treten - auf niedrigem Niveau - noch am häufigsten an Einmündungen und Kreuzungen (auch bei Rechts-Vor-Links-Regelung) mit in die Einbahnstraße einbiegendem oder diese kreuzendem Kfz-Verkehr auf und stehen oft in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen (insbesondere durch parkende Kfz). Auf den Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten sind Unfälle mit legal gegenläufigem Radverkehr auch bei schmalen Fahrgassen dagegen sehr selten.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr wurden mit der VwV-StVO 2009 einschränkende Bestimmungen weiter reduziert. An den Knotenpunkten ist der gegenläufige Radverkehr in die jeweilige Verkehrsregelung einzubeziehen.

---

<sup>7</sup> Alrutz, D.; Angenendt, W. et al: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der BAST, Heft V83, Bremerhaven 2001

## 5. **Lösungsansätze zur Verbesserung der Infrastruktur und zur Förderung des Radverkehrs**

In Offenburg besitzt der Radverkehr bereits seit langem einen hohen Stellenwert, was den Ruf der Stadt als fahrradfreundliche Kommune begründet. Folge dieser langjährigen Entwicklung ist aber auch, dass wesentliche Teile der Radverkehrsinfrastruktur „in die Jahre gekommen“ sind und den heutigen Anforderungen nicht mehr ausreichend genügen. Um dem Ziel der Stadt Offenburg nach einer weiteren Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Rad gerecht zu werden, ist es erforderlich, das Radverkehrsnetz grundlegend für die Anforderungen eines weiter zunehmenden und schnelleren Radverkehrs zu ertüchtigen. Dazu bedarf es einer Intensivierung, teilweise auch eines „Richtungswechsels“ gegenüber bisherigen Lösungsstrategien.

Für die zukünftige Maßnahmenplanung in Offenburg sollen folgende Grundsätze angelegt werden:

- Maßgabe für die Maßnahmenkonzeption sind die Empfehlungen der technischen Regelwerke (insbesondere „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, ERA 2010) und die Regelungen der StVO.
- Vorrang hat eine sichere Radverkehrsführung. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des Sichtkontaktes von hoher Bedeutung.
- Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben am baulichen Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern.
- Es sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen.

Konkret bedeutet dies für die Weiterentwicklung der vorhandenen Infrastruktur:

- StVO-Konformität und Anordnung der Radwegebenutzungspflicht kritisch überprüfen.
- Überprüfung vorhandener Radverkehrsführungen und von Netzlücken. Verstärkter Einsatz fahrbahnorientierter Radverkehrsführungen wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen.
- Radverkehrsführung an Kreisverkehrsplätzen und großen Knotenpunkten inkl. Signalsteuerung verbessern.
- Potenziale der StVO besser nutzen. Verstärkte Öffnung von Einbahnstraßen und Ausweisung von Fahrradstraßen.

- Infrastrukturelle Highlights, z. B. Stadtmauerring als attraktiver Erschließungs- und Verteilerring um die Innenstadt.

Damit der sich aus diesen Lösungsstrategien ergebende erhebliche Handlungsbedarf im Sinne einer sukzessiven und effizienten Umsetzung steuerbar ist, wird empfohlen, das bestehende dichte Netz der Radverkehrsinfrastruktur in Offenburg durch die Definition und räumliche Festlegung von Hauptachsen mit besonderer Verbindungsbedeutung für den Radverkehr zu gliedern. Dies ermöglicht damit auch besser die Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen nach Prioritäten zu steuern und stärkt die Stellung des Radverkehrs auf diesen Hauptachsen im Abwägungsprozess gegenüber konkurrierenden Nutzungsansprüchen.

Zur Ermittlung der Hauptradachsen wurden ausgehend von der derzeitigen Situation in Bezug auf die Infrastruktur zunächst Quellen und Ziele für den Radverkehr definiert und anschließend Hauptverbindungsachsen zum Erreichen der Quellen und Ziele ausgewählt. In einem weiteren Schritt wurden grundlegende Lösungsansätze zur Verbesserung der Infrastruktur sowie der Optimierung der Öffentlichkeitsarbeit, der Aktionen zur Verkehrssicherheit und dem Angebot von Serviceleistungen zusammengestellt und nachfolgend beschrieben.

## 5.1 Definieren von Hauptachsen für den Radverkehr

Die Hauptachsen für den Radverkehr in Offenburg wurden mit dem Ziel definiert, die einzelnen Stadtteile an das Stadtzentrum mit seiner gesamtstädtischen Versorgungsfunktion anzubinden, sowie innerhalb der Kernstadt Achsen mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr zu definieren und die Stadtteile untereinander zu verbinden.

Diese Hauptachsen stellen ein Grundgerüst für ein anforderungsgerechtes Radverkehrsnetz in Offenburg dar. Hierdurch kann

- der Radverkehr gezielt geführt werden,
- der Mitteleinsatz zielgerichtet erfolgen,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht werden,
- eine innerstädtische Wegweisung für den Radverkehr erfolgen und
- der Radverkehr durch eine gezielte Vermarktung stärker gefördert werden.

Dieses Hauptachsennetz unterscheidet sich von dem „Radwegenetz“ gemäß der Radwegekarte für Offenburg dadurch, dass die Definition einer Hauptachse zunächst unabhängig von der Art und Qualität der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur aufgrund der Bedeutung der durch sie verknüpften Quelle und Ziele erfolgt. Die Hauptachsen stellen damit die wichtigen Verbindungen im städtischen Radverkehrsnetz dar, für die ggfls. Verbesserungsmaßnahmen eine



besondere Priorität erhalten können. Die übrigen Radwege und für den Radverkehr geeignete Straßen und Wege verdichten diese Grundstruktur zu einem flächenhaften Radverkehrsnetz.

Damit kann die Etablierung eines derart hierarchisch gegliederten Radverkehrsnetzes zur Sicherung und einem attraktiveren Angebot für den Radverkehr in Offenburg beitragen und bildet somit die zentrale Grundlage zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur.

Das Radverkehrsnetz ist dabei aber immer nur als die empfohlene Verbindung zu betrachten, die dem Radverkehr möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bietet. Den Radfahrern stehen natürlich auch weiterhin alle Fahrbeziehungen offen. Dies ist insbesondere im Zuge der Hauptverkehrsstraßen auch außerhalb des Netzes von Bedeutung, da die Verkehrssicherungspflicht hier in besonderem Maße notwendig ist.

Die Definition der Hauptradachsen in Offenburg erfolgte auf der Basis Quell-Zielanalyse. Berücksichtigung fanden dabei die Wohngebiete als Quellen des Radverkehrs und bedeutende Arbeitsstätten, Schulen, öffentliche Gebäude und sonstige Bildungseinrichtungen, Sport- und Freizeitstandorte sowie wichtige kulturelle Einrichtungen als punktuelle Ziele bzw. die größeren Gewerbegebiete in Offenburg als Flächenziel.

Die zukünftige Erschließung der Innenstadt erfolgt überwiegend über den Stadtmauerring sowie die nördliche Hauptstraße. Beim Stadtmauerring handelt es sich um ein Konzept zur Steigerung der Attraktivität einer ringartigen Radverkehrsverbindung entlang der ehemaligen Stadtmauer. Durch eine attraktive Gestaltung für den Radverkehr sollen Anreize geschaffen werden, diesen Stadtmauerring verstärkt zu nutzen, um Ziele in der Innenstadt zu erreichen oder diese zu umfahren. Gleichzeitig soll die Nutzung der Grünanlagen für den Fußgängerverkehr nicht beeinträchtigt werden. Das Konzept umfasst weiterhin die Einrichtung von attraktiven Fahrradabstellanlagen mit entsprechenden Serviceangeboten (Fahrradboxen - auch für Pedelecs, Gepäckaufbewahrung, etc.) an allen „Eingängen“ zur Innenstadt. Der Stadtmauerring sowie die Abstellanlagen sollen mit einer geeigneten Beleuchtung ausgestattet werden.

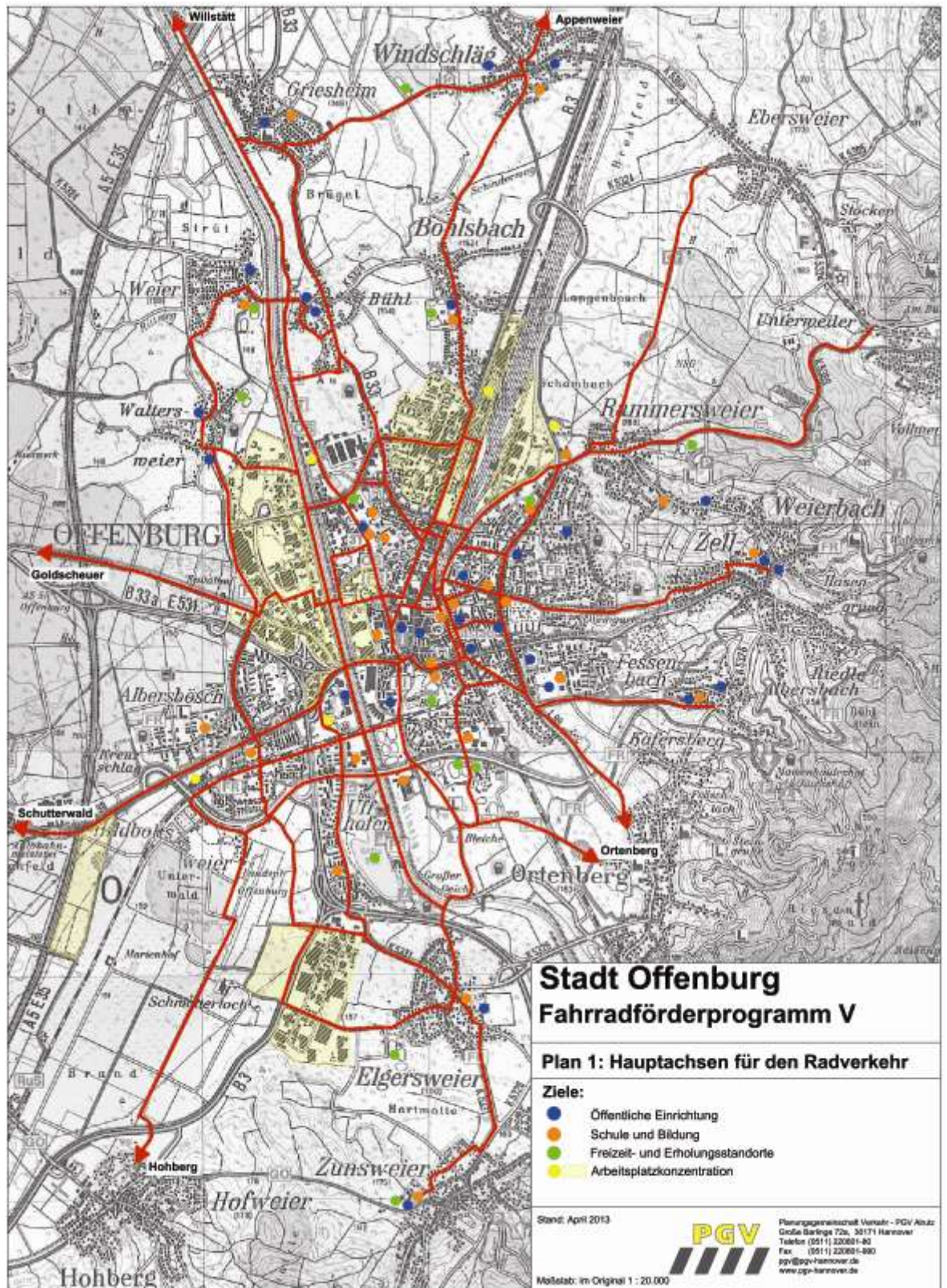


Abb. 22: Übersicht Hauptachsen für den Radverkehr in Offenburg

Die nördlichen Stadtteile Bohlsbach und Windschlag werden über die Okenstraße angebunden. Eine wichtige Nord-Süd-Achse stellt der Radweg entlang der Kinzig dar. Hierüber und durch die weiter östlich gelegene und fast parallele Verbindung Badstraße - Am Unteren Mühlbach werden die weiteren nördlichen Stadtteile (Bühl und Griesheim) an die Innenstadt angebunden. In Richtung Süden verbindet der Radweg entlang der Kinzig die Stadtteile Elgersweier und Zunsweier mit der zentralen Innenstadt. Die westlichen Stadtteile werden über die Platanenallee, die Wichernstraße sowie die Römerstraße untereinander verbunden.

Die östlichen Stadtteile werden über den Streckenzug Rammersweierstraße - Wilhelmstraße - Ortenberger Straße, bzw. die Zeller Straße und die Fessenbacher Straße angebunden. Im weiteren Verlauf zur Zeller Straße erhält auch der Streckenzug Wasserstraße - Max-Planck-Straße - Marlsrufer Straße eine wichtige Verbindungsfunktion in Ost-West-Richtung. Die östlichen Wohngebiete der Kernstadt werden über die Moltkestraße erschlossen, Richtung Süden stellt die Zähringer Straße eine weitere Hauptachse dar.

Um den Radverkehr im Zuge dieser Hauptachsen sicher und komfortabel zu führen besteht zum Teil noch erheblicher Handlungsbedarf. Dieser wird in den folgenden Kapiteln nach jeweiliger Thematik benannt und zum Teil auch in Kapitel 6 konkreter angeführt.

## **5.2 Lösungsansätze zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur**

Die Radwege in Offenburg weisen derzeit eine Vielzahl unterschiedlicher baulicher Ausführungen auf. Für zukünftige Neu- oder Umbaumaßnahmen ist zu empfehlen, die Radwege sukzessive in einem einheitlichen Erscheinungsbild auszubauen. Je nach örtlichen Rahmenbedingungen können auch Kompromisse hinsichtlich der anzustrebenden Standards erforderlich sein. Letztlich dienen die Maßnahmen, die den genannten Grundsätzen folgen, aber auch einem geordneten Verkehrsablauf, von dem alle Verkehrsteilnehmer profitieren.

Zahlreiche bauliche Radwege entsprechen in ihrer Breite nicht den gesetzlichen Anforderungen. Hierfür werden in den folgenden Kapiteln und im Anlagenband unterschiedliche Lösungsansätze aufgezeigt. Während die Radwege im Zuge der Moltkestraße nach den Regelwerken ausgebaut werden sollten, entfallen Radwege z. B. im Zuge der Luisenstraße oder der Zähringer Straße aufgrund des fehlenden zwingenden Erfordernisses einer Radwegebenutzungspflicht (Verkehrssicherheit, Verkehrsablaufs).

Ausgehend von der derzeitigen Situation in Bezug auf die Infrastruktur für den Radverkehr in Offenburg wurden die im Folgenden näher erläuterten Handlungsschwerpunkte herausgearbeitet und entsprechende Strategien entwickelt.

### 5.2.1 Radwegebenutzungspflicht

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge<sup>8</sup> - die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. In Frage kommt sie deshalb allenfalls auf Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr.

Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Dabei sollte der Standard dieser Radverkehrsanlagen sich je nach Netzbedeutung für den Radverkehr weiterhin nach der Anforderung der Regelwerke richten. Der Mindeststandard ergibt sich aus der Verkehrssicherungspflicht.

Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA 10 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden. Dies bedeutet auch, dass die Unterhaltung bzw. Instandhaltung der Radwege ohne Benutzungspflicht weiterhin zu gewährleisten ist.

Damit die Aufhebung eines bestehenden baulichen Radweges nachvollziehbar wird, wird empfohlen, den Belag des Radweges zumindest im Bereich vor und nach jeder Einmündung zu entfernen und Gehwegbelag einzubauen. Im Zuge von Sanierungen des Gehweges sollte dann auch der übrige Radweg entsprechend umgebaut werden. Sofern der Radweg im Seitenraum nur markiert ist, sollte die Markierung sofort durchgängig entfernt werden. Eventuell können die Flächen auch für das Kfz-Parken umgenutzt werden.

Bei Aufhebung der Benutzungspflicht ist vor allem auch die „duale“ Führung an signalisierten Knoten zu berücksichtigen. Hier kann es durch die unterschiedlichen Grünzeiten für Radfahrer auf der Fahrbahn bzw. auf Radwegen zu Unsicherheiten bzw. Konflikten kommen. Dieser Problematik ist insbesondere durch eine intensive Information der Bevölkerung über die Änderungen im Verkehrsablauf entgegenzutreten.

### Handlungsbedarf Offenburg

Nach den ERA (vgl. Abb. 2) ist bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Anordnung einer Benutzungspflicht ab ca. 1.000 - 1.200 Kfz/Spitzenstunde (entspricht ca. 12.000 Kfz/Tag) als Regellösung in Erwägung zu ziehen. Rechtlich nicht möglich ist die Kombination aus einer benutzungspflichtigen Führung und einer nicht benutzungspflichtigen Anlage (für die gleiche Fahrtrichtung) auf der anderen Straßenseite (Bsp. Unionrampe).

---

8 Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.11.2010

Nach den Kfz-Stärken des Verkehrsmodells Offenburg (Stand 2006) wäre die Anordnung einer Benutzungspflicht im Zuge zahlreicher Straßen im Stadtgebiet aufgrund der angegebenen Kfz-Stärken nicht nötig.

- Aus Gutachtersicht wird die Aufhebung der Benutzungspflicht konkret für die Rammersweierstraße sowie im weiteren Verlauf für die Wilhelmstraße empfohlen.
- Die Benutzungspflicht der Radwege im Zuge der Zeller Straße sind ebenfalls nicht aufrecht zu erhalten. Abschnittsweise ist bereits die Anordnung einer Tempo 30-Zone erfolgt. Im Abschnitt östlich der Moltkestraße sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden.
- Eine benutzungspflichtige Führung ist ebenfalls im Zuge der Weingartenstraße und der Ortenberger Straße nicht nötig, hier sollten jedoch jeweils Schutzstreifen markiert werden.
- Der benutzungspflichtige Radweg im Zuge des westlichen Südringes (zwischen Schutterwälder Straße und Königswaldstraße) entspricht nicht den rechtlichen Anforderungen. Eine benutzungspflichtige Führung des Radverkehrs wird hier allerdings aufgrund der Straßencharakteristik (eher Außerortscharakter) empfohlen. Zur Führung des Radverkehrs im Seitenraum ist jedoch ein Wegeausbau nötig.
- In Tempo 30-Zonen sind Radverkehrsanlagen mit Benutzungspflicht unzulässig. In Offenburg finden sich u. a. in einem Abschnitt der Zeller Straße (zwischen Schillerplatz und Moltkestraße) sowie im Streckenzug Seestraße - Zwingerplatz benutzungspflichtige Radwege in Tempo 30-Zonen.

Die Benutzungspflicht der baulichen Radwege in Tempo 30-Zonen muss generell aufgehoben werden. Es empfiehlt sich weitergehend, die Radwege ganz aufzugeben und den Radverkehr im Mischverkehr zu führen. Die Kombination von Radwegen mit einer Rechts-vor-Links-Regelung (d.h. Wartepflicht für Radverkehr gegenüber von rechts einmündenden verkehrlich unbedeutenden Straßen) wird oft nicht verstanden. Der Erfahrung nach kommt es hierdurch häufiger zu Konflikten, als wenn der Radverkehr auf der Fahrbahn fährt. Zu beachten ist dabei, dass Kinder bis zum 10. Lebensjahr ohnehin auf Gehwegen fahren müssen bzw. dürfen, z. B. auf dem Schulweg.

Im Zuge der Erstellung des Fahrradförderprogrammes V wurden einzelne Streckenzüge mit benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen in Bezug auf die Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht geprüft und entsprechende Empfehlungen ausgesprochen (vgl. Tab. 3). Hierbei handelt es sich jedoch nur um eine punktuelle Prüfung. Generell sollte die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht flächendeckend für das gesamte Stadtgebiet erfolgen.



Änderungen im Bereich der Anordnung bzw. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht sollten von Beginn an von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit zur frühzeitigen Information der Bevölkerung begleitet werden (z. B. durch die geplante Pressereihe „Wussten Sie schon...“).

<b>Straßenzug</b>	<b>Bemerkung</b>
Rammersweierstraße	keine zwingenden Gründe der Verkehrssicherheit
Wilhelmstraße	keine zwingenden Gründe der Verkehrssicherheit
Zeller Straße (zwischen Schillerplatz und Moltkestraße)	Tempo 30-Zone bzw. Anordnung Tempo 30
Zeller Straße (außerhalb Tempo 30-Zone)	keine zwingenden Gründe der Verkehrssicherheit
Weingartenstraße	Alternative Schutzstreifen bzw. Wegeausbau
Ortenberger Straße	Alternative Schutzstreifen
Seestraße	Tempo 30-Zone
Zwingerplatz	Tempo 30-Zone
Schuttergasse (vor Karstadt)	Tempo 30-Zone
Straßburger Straße (zw. Im Seewinkel und Freiburger Straße)	keine zwingenden Gründe der Verkehrssicherheit
Badstraße (zw. Südring und Am Kestendamm)	keine zwingenden Gründe der Verkehrssicherheit
Fessenbacher Straße	keine zwingenden Gründe der Verkehrssicherheit

Tab. 3: Zusammenstellung der Straßenzüge, bei denen die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht empfohlen wird

## 5.2.2 Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Markierte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn können vor allem bei engen Seitenräumen ohne Ausbaupotenzial (z. B. bei Baumbewuchs) eine gute Lösung für den Radverkehr darstellen. Vor allem an Einmündungen, Grundstückszufahrten und Knoten haben sie gegenüber den baulichen Radwegen im Seitenraum den Vorteil, dass die Sichtverhältnisse zwischen Kfz- und Radfahrer deutlich besser sind und sich so alle Verkehrsteilnehmer von vornherein aufeinander einstellen können.

Schutzstreifen haben sich als sichere Lösung für den Radverkehr bewährt. Sie bieten dem Radverkehr auf der Fahrbahn einen Schutzraum, der im Bedarfsfall von Kfz überfahren werden kann. Die Nutzung ist durch das Rechtsfahrgebot gegeben. Die Kombination von Schutzstreifen und für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen kann Sinn machen, wenn man sowohl dem geübten als auch dem eher ungeübten Radfahrer ein Angebot zur Verfügung stellen möchte. Schutzstreifen bieten vor allem dem schnelleren Radverkehr (Pedelegs) eine sichere

Führungsform und können mit relativ geringem Flächenbedarf meist im Bestand angelegt werden. In Offenburg sollen sie zukünftig verstärkt zum Einsatz kommen.

### Handlungsbedarf Offenburg

- Radfahrstreifen kommen als benutzungspflichtige Führung dort zum Tragen, wo ein erhöhtes Kfz-Aufkommen besteht und die Fahrbahnbreite eine Separierung zugunsten des Radverkehrs zulässt. Eine gute Möglichkeit zum Lückenschluss bieten sie in der Okenstraße (vgl. Anlage 5.1, nördlich Freiburger Platz).
- Radfahrstreifen bieten eine gute Möglichkeit, den Radverkehr entgegen Einbahnstraßen sicher auf der Fahrbahn zu führen.  
In Offenburg werden sie für die Philipp-Reis-Straße (vgl. Anlage 5.8), die Okenstraße (vgl. Anlage 5.1, zw. Freiburger Platz und Philipp-Reis-Straße) sowie die östliche Rheinstraße (vgl. Anlage 5.9) empfohlen.
- Für Offenburg wird die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen u. a. für die Wichernstraße, Ortenberger Straße sowie die Zähringer Straße empfohlen (vgl. Anlage 1.1.3).
- Für Straßenzüge, deren Fahrbahnbreite beidseitige Schutzstreifen aufgrund einer verfügbaren Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr unter 7 m nicht zulässt, werden einseitige Schutzstreifen für eine Fahrtrichtung empfohlen. Dies gilt z. B. für den nördlichen Abschnitt der Wilhelmstraße (vgl. Anlage 5.3) und die Weingartenstraße (vgl. Anlage 5.10).
- Im Zuge der Luisenstraße sollte ein Schutzstreifen für den gegengerichteten Radverkehr markiert werden (vgl. Anlage 1.1.3 bzw. Anlage 6.4).
- Auch für die Ortsdurchfahrten der einzelnen Stadtteile sind Schutzstreifen (ggfls. alternierend) zu empfehlen (vgl. Kap. 5.2.8).

### 5.2.3

#### Zweirichtungsverkehr und weitere Markierungen

Zahlreiche Radverkehrsanlagen in Seitenräumen sind in Offenburg für den **Zweirichtungsradverkehr** freigegeben. Diese Freigabe erfolgte zum Teil trotz Unterschreitung der Breitenvorgaben der Regelwerke (z. B. Franz-Volk-Straße) und häufig ohne zusätzliche Kenntlichmachung und Sicherung des Zweirichtungsradverkehrs an Einmündung bzw. Grundstückszufahrten (z. B. Rammersweierstraße, Badstraße (zwischen Südring und Am Kestendamm)).

Da aus Sicherheitsgründen die Freigabe linker Radwege nur im Ausnahmefall vorzusehen ist (z. B. zum besseren Erreichen von Zielen oder zum Vermeiden von Querungsbedarf), wird für Offenburg überwiegend die Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs empfohlen. Bleibt er bestehen, erfordert dies eine deutliche

Kennzeichnung sowie besondere Sicherungsmaßnahmen an Knotenpunkten (z. B. Freiburger Straße).

Für **Zweirichtungsradwege** gelten entsprechend den aktuellen Regelwerken innerorts folgende Empfehlungen:

- Im Zuge von Zweirichtungsradwegen soll eine Kennzeichnung mit Zusatzzeichen 1000-31 (StVO) für beide Richtungen erfolgen, um die Zulässigkeit der Ausnahmeregelung zu verdeutlichen und gleichzeitig ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass beim Fehlen dieser Beschilderung kein Zweirichtungsradverkehr erlaubt ist.



Abb. 23: Beschilderung eines benutzungspflichtigen Radweges im Zweirichtungsverkehr mit Zusatzzeichen 1000-31 StVO

- An Knotenpunkten ist eine besondere Sicherung der Zweirichtungsradwege erforderlich. Neben der gemäß StVO unerlässlichen Beschilderung mit dem Zusatzzeichen 1000-32 „Radfahrer kreuzen von rechts und links“ (StVO) wird auch eine Markierung von Piktogrammen und Pfeilen sowie die Grüneinfärbung der Radverkehrsfurten empfohlen.
- Ist der Zweirichtungsverkehr nur auf einem ausgewählten Abschnitt zulässig, um z. B. das legale Erreichen einer gesicherten Querungsstelle zu ermöglichen, so kann für die weiterführende Strecke das Verbot des Linksfahrens durch Z 254 „Verbot für Radfahrer“ (StVO) verdeutlicht werden.
- Zu Beginn und am Ende eines Zweirichtungsradweges sind sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr zum Erreichen der anschließenden richtungstreuen Führung erforderlich. Dies betrifft vor allem die Anbindung der Außerortsradwege (überwiegend Zweirichtungsverkehr) an die innerörtlich richtungstreue Radverkehrsführung. In Offenburg wurde dies beispielsweise am östlichen Ortseingang in Rammersweier (Durbacher Straße) gut gelöst.



Ebenfalls durch **Markierungen** zu kennzeichnen ist die gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr. Auch diese Führungsart sollten aufgrund ihrer Konflikträchtigkeit innerorts nur in Ausnahmefällen eingesetzt und deutlich gekennzeichnet werden.

### Handlungsbedarf Offenburg

- Generell sollte in Offenburg innerorts auf die Zweirichtungsführung verzichtet werden.

In Einzelfällen, z. B. im Zuge der Freiburger Straße, hat sich die Führungsart bewährt. Hier wird durch die entsprechenden Verkehrszeichen sowie durch Markierungen deutlich auf die Zweirichtungsführung hingewiesen. Ergänzt werden sollte jedoch die durchgängige Beschilderung mit Zusatzzeichen 1000-31 StVO.

- Abbiegebeziehungen im Zuge von Haupttrachsen können durch zusätzliche Markierung gekennzeichnet werden.  
Eine beispielhafte Markierung einer Abbiegebeziehung im Zuge einer wichtigen Radverkehrsverbindung ist in Kirchheim unter Teck erfolgt. Hier wurde ein gegenläufiger Linksabbiegestreifen für den Radverkehr markiert (vgl. Abb. 24)



Abb. 24: Gegenläufiger Linksabbiegestreifen für den Radverkehr (Kirchheim u.T., Paradiesstraße)

In Offenburg wäre die Anwendung dieses gegenläufigen Linksabbiegefahrstreifens z. B. für die Nord-Süd-Verbindung zwischen der Badstraße und der Verlängerung Am Unteren Mühlbach (Zwingerpark) im Zuge der Hauptstraße zu prüfen.

### 5.2.4 Radverkehr an Kreisverkehren

Der Radverkehr im Zuge bevorrechtigter Straßen sollte auch bei Führung im Seitenraum ebenfalls bevorrechtigt geführt werden. Hierzu sind an Kreisverkehren entsprechende Radverkehrsfurten zu markieren oder der Radverkehr im Vorfeld des Kreises gesichert auf die Fahrbahn zu führen.

An neueren Kreisverkehren in Offenburg wird bereits eine duale Radverkehrsführung angeboten. Neben der Führung im Seitenraum wird der Radverkehr im Vorfeld des Kreises bereits gesichert auf die Fahrbahn geführt.



Abb. 25: Kreisverkehr Moltkestraße / Ortenberger Straße

Diese Regelung bietet dem Radverkehr eine gute Alternative und sollte für alle weiteren Kreisverkehre sukzessive eingerichtet werden.

Für die Führung des Radverkehrs auf baulichen Radverkehrsanlagen in Kreisverkehren gelten innerorts folgende Empfehlungen:

- Der Radverkehr soll auf bevorrechtigten und ggfls. grün eingefärbten Furten mit ca. 4 m Abstand geführt werden.
- Für den Fußgängerverkehr werden Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) angelegt.
- Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen werden nur bevorrechtigte Radverkehrsfurten angelegt.

Bei Radverkehrsfurten, die mehr als 4 m abgesetzt markiert sind, müssen die Vorfahrtregelungen deutlich gekennzeichnet werden. Diese Regelung ist allerdings nur in Ausnahmefällen, z. B. bei außerörtlicher Charakteristik, zweckmäßig.

Am Rammersweier Kreis in Offenburg wird beispielsweise dem Radverkehr kein Vorrang vor kreuzenden Kfz eingeräumt. Hier fehlen allerdings die Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt achten“ (StVO) für den Radverkehr.



Abb. 26: Rammersweier Kreisverkehr

### Handlungsfelder Offenburg

- Kreisverkehr Schutterwälder Straße (Höhe B 3)  
Die gleichzeitige Anordnung einer benutzungspflichtigen Führung des Radverkehrs mit einer nicht benutzungspflichtigen Führungsart ist nicht zulässig.



Abb. 27: Kreisverkehr Schutterwälder Straße / B 3

#### Lösungsansatz:

Bei Beibehaltung der Benutzungspflicht im Zuge der Schutterwälder Straße sind für beide Möglichkeiten eine Benutzungspflicht anzuordnen.

- Ortenberger Straße / Fessenbacher Straße  
Für den Radverkehr aus der Ortenberger Straße in Richtung der Fessenbacher Straße besteht derzeit keine legale Möglichkeit des links Abbiegens. Für Fußgänger existiert ein Fußgängerüberweg.

Lösungsansatz:

Der Knoten wird zum Kreisverkehr umgebaut, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

### 5.2.5 Radverkehr an Kreuzungen und Einmündungen

Der Radverkehr im Zuge bevorrechtigter Straßen sollte auch bei Führung im Seitenraum ebenfalls bevorrechtigt geführt werden. Hierzu sind an Kreuzungen und Einmündungen entsprechende Radverkehrsfurten – nach Möglichkeit fahrbahnnah - zu markieren. Alternativ kann der Radverkehr im Vorfeld des Knotens gesichert auf die Fahrbahn geleitet und im Mischverkehr über den Knoten geführt werden.

An größeren Knoten in Offenburg sind wichtige Abbiegebeziehungen für den Radverkehr zum Teil nur umwegig möglich (z. B. Otto-Hahn-Straße/Im Seewinkel). Für eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten muss vor allem der Sichtkontakt zu weiteren Verkehrsteilnehmern gewährleistet sein. Hierzu ist es erforderlich, dass

- das Parken im Einmündungsbereich unterbunden wird,
- der Radweg an die Fahrbahn herangeführt wird,
- die Radfahrer sich durch eine vorgezogene Haltlinie im Sichtfeld der Kraftfahrer aufstellen können,
- wichtige Abbiegebeziehungen für den Radverkehr an signalisierten Knoten berücksichtigt und
- nicht abgesetzte Furten markiert werden.

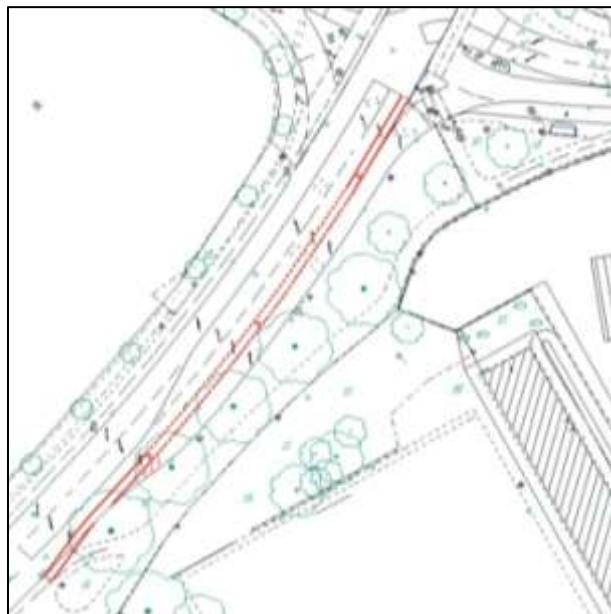


Abb. 28: Skizze zur Radverkehrsführung am Knoten Otto-Hahn-Straße / Im Seewinkel

An größeren signalisierten Knotenpunkten sollen die Radfahrer in der Regel eigene Signale erhalten. Damit sind ihre speziellen Räumgeschwindigkeiten am besten zu berücksichtigen (z. B. durch Vorlaufgrün oder bei Bedarf aus Leistungsfähigkeitsgründen ggfls. eine frühere Rotzeit als für den Kfz-Verkehr). Eine Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr ist nach der StVO-Novelle zukünftig nur noch mit kombinierten Signalscheiben zulässig.

Bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (ggfls. auch nur im Knotenbereich) ist der Einsatz von Vorbeifahrstreifen und Aufstellflächen als Planungsprinzip für Offenburg zu etablieren. Dies wurde bereits bei zahlreichen Knoten eingerichtet.

Wichtige Hauptradachsen könnten für den Radverkehr bevorrechtigt eingerichtet werden. In der Stadt Lünen (NRW) wurde beispielsweise eine zentrale Radverkehrsachse durch das gesamte Stadtgebiet überwiegend bevorrechtigt eingerichtet. Hierbei wird der Radverkehr zum Teil auf baulichen Radwegen, zum Teil auf verkehrsberuhigten Straßen oder Fahrradstraßen geführt.<sup>9</sup>

Weiterhin sollten vor allem im Zuge der Hauptradachsen Maßnahmen zum sicheren und komfortablen Linksabbiegen für den Radverkehr getroffen werden. Hier bietet sich zum Beispiel das indirekte Linksabbiegen über mehrere Radverkehrsfurten an. Hierbei ist eine sichere Aufstellmöglichkeit inkl. Signalanlage für die indirekt linksabbiegenden Radfahrer vorzusehen.

### Handlungsfelder Offenburg

- Dem Radverkehr im Zuge von Hauptradachsen wird möglichst Vorrang gegenüber kreuzenden Anlieger- und Wohnstraßen eingeräumt. Die Einrichtung solcher bevorrechtigter Achsen bietet sich für Offenburg z. B. im Zuge der Verbindung Franz-Schmidt-Straße - Zeller Straße oder Am Unteren Mühlbach - Badstraße an.
- Eine radverkehrsgerechte Signalisierung an größeren Knoten sowie die Berücksichtigung vor allem des links abbiegenden Radverkehrs sollte als Standard in den Signalprogrammen aufgenommen werden.
- Weingartenstraße / Moltkestraße  
Derzeit ist das Linksabbiegen aus der Weingartenstraße in die Moltkestraße (Rtg. Norden) nur sehr umwegig und nur über Anforderungstaster möglich.

#### Lösungsansatz:

Bei der Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen im Zuge der Weingartenstraße ist ein direktes Linksabbiegen mit dem Kfz-Verkehr möglich.

Beim Beibehalten der baulichen Radwege sollte der Radverkehr automatisch

---

<sup>9</sup> Diese Verbindung ist als „Leezenpatt“ auch im Stadtplan vermerkt (vgl. [www.luenen.de](http://www.luenen.de))

mit dem Kfz-Verkehr grün erhalten. Nach Möglichkeit ist für den Radverkehr ein Vorgrün einzurichten.

### 5.2.6

#### Einbahnstraßen

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr gilt heute im Hinblick auf die Realisierung flächendeckender Radverkehrsnetze mit direkten und umwegfreien Verbindungen als eine Standardmaßnahme der kommunalen Radverkehrsförderung. Für Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h ist die Zulassung von gegengerichtetem Radverkehr in der VwV-StVO geregelt und an folgende Voraussetzungen gebunden:

- Es ist – ausgenommen an kurzen Engstellen – eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden. Bei Linienbus- oder stärkeren Lkw-Verkehr bedeutet dies mindestens 3,50 m.
- Die Verkehrsführung ist im Streckenverlauf sowie an Knotenpunkten übersichtlich.
- Wo erforderlich, wird ein Schutzraum für den Radverkehr angelegt (z. B. unübersichtliche Kurven, untergeordnete oder signalisierte Knotenpunktzufahrten).

Gegenüber der VwV-StVO-Fassung von 1997 sind diese Anforderungen aufgrund der sehr guten Erfahrungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit deutlich reduziert.

Die ERA 2010 greifen diese Erfahrungen auf und betonen die Anforderung, dass der Radverkehr Einbahnstraßen grundsätzlich in beiden Richtungen nutzen können soll, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. Dafür wird ein gestuftes Maßnahmenrepertoire aufgezeigt, das eine Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs auch in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermöglicht. Eine besondere Betonung wird auch auf die Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs an Knotenpunktbereichen gelegt.

#### Handlungsfelder Offenburg

Durch die Barriere der Bahngleise im zentralen Innenstadtbereich in Offenburg gibt es für den Radverkehr eine Konzentration auf einzelne Zwangspunkte zur Anbindung der östlich bzw. westlich der Bahn gelegenen Quellen und Ziele des Radverkehrs. Deren Nutzbarkeit wird jedoch durch zahlreiche Einbahnstraßen im zentralen Innenstadtbereich weiter eingeschränkt. Die Folge ist ein häufig regelwidriges Verhalten der Radfahrer (z. B. regelwidriges Fahren auf Gehwegen entgegen der Einbahnrichtung für Kfz in der Luisenstraße oder Zeller Straße). Gemäß der aktuellen Regelwerke und rechtlichen Vorgaben wurden einzelne Einbahnstraßen auf die Möglichkeit der Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs geprüft und ggfls. zusätzlich nötige Sicherungsmaßnahmen

empfohlen. Bei einzelnen Straßenzügen kann die Freigabe des gegengerichteten Radverkehrs durch eine Neuaufteilung des Straßenquerschnittes erfolgen (z. B. östliche Rheinstraße).

- Einbahnstraßen in Tempo 30-Bereichen mit einer Begegnungsbreite von mindestens 3 m:
  - Beispiele: Zeller Straße (zw. Rammersweierstraße und Schillerplatz), Turnhallestraße, Gerberstraße, Im Pfählerpark
  - Lösungsansatz: Freigabe möglich, ggfls. Einmündungsbereiche anpassen
- Einbahnstraßen in Tempo 30-Bereichen mit einer Begegnungsbreite von mindestens 3 m und abschnittsweise vorhandenem Radweg in Gegenrichtung:
  - Beispiele: Friedrichstraße, Friedenstraße
  - Lösungsansatz: Benutzungspflicht der Radwege in Gegenrichtung aufgeben, ggfls. mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ (StVO) beschildern.
- Einbahnstraßen, die aufgrund der ausreichenden Begegnungsbreite und mit weiteren Maßnahmen freigegeben werden könnten:
  - Luisenstraße (zw. Schillerplatz und Wilhelmstraße)  
Für den gegengerichteten Radverkehr sollte ein Schutzstreifen angelegt werden, hierbei ist im Ausfahrtbereich zur Wilhelmstraße der Radverkehr in die Signalisierung einzubeziehen.
  - Okenstraße (zw. Freiburger Platz und Philipp-Reis-Straße)  
Die beiden vorhandenen Kfz-Fahrstreifen werden dabei auf einen Fahrstreifen reduziert, auf der Fahrbahn wird ein Schutzstreifen für den Radverkehr in Kfz-Einbahnrichtung markiert. Für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung wird ein Radfahrstreifen markiert. Der bislang bauliche Radweg wird aufgegeben und wird komplett zum Gehweg.  
  
Die Seitenräume stehen zukünftig ausschließlich dem Fußgängerverkehr zur Verfügung
  - Philipp-Reis-Straße  
Der überbreite Fahrstreifen der Okenstraße wird im Zuge der Philipp-Reis-Straße weitergeführt. Hier steht dem Radverkehr in Einbahnrichtung bereits ein Schutzstreifen zur Verfügung. Dieser wird auf der gegenüberliegenden Straßenseite ebenfalls für den gegengerichteten Radverkehr markiert.

- östliche Rheinstraße  
Aus den bisher zwei bzw. drei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr werden durchgängig zwei Fahrstreifen (abschnittsweise einer davon in Überbreite) markiert. Der Radverkehr in Einbahnrichtung erfolgt im Mischverkehr (Tempo 30). Für den gegengerichteten Radverkehr wird ein Radfahrstreifen markiert (vgl. Anlage 5.9).
- nördliche Hauptstraße (zwischen Bahnhof und Philipp-Reis-Straße)
  - Bestand:  
Der Bereich spielt eine zentrale Rolle zur Anbindung der zentralen Innenstadt. Für den stadteinwärtigen Radverkehr besteht hier derzeit keine direkte Verbindung über die Hauptstraße.
  - Lösungsansatz:  
Neuaufteilung des Straßenquerschnitts vor dem Bahnhofsgebäude zugunsten eines Angebotes (Markierungslösung) für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung.  
Damit ist eine durchgängige Führung von der Okenstraße über die Rheinstraße bis in die zentrale Innenstadt für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen erreicht.
- Franz-Volk-Straße (zwischen Straßburger Straße und Hauptstraße)
  - Bestand:  
Baulicher Radweg für den Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite, gleichzeitig zu geringe Gehwegbreite. Die Fahrbahn ist zwischen den Parkständen durchgängig mindestens 4 m breit. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.
  - Lösungsansatz:  
Demarkieren des baulichen Radweges und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr auf der Fahrbahn. Verdeutlichung der Führung an den Einmündungen (Markieren eine kurzen „Tasche“ bzw. von Piktogrammen).  
  
Es wird empfohlen den gesamten Straßenzug der Franz-Volk-Straße (zwischen Im Seewinkel und Hauptstraße) als Fahrradstraße auszuweisen (vgl. Kapitel 5.2.6).
- Einbahnstraßen, die aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden können:
  - Beispiele: Ritterstraße, Glaserstraße, Klosterstraße  
Eine Begegnungsbreite von 3 m ist nicht oder nur knapp erreicht. Eine Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr ist unter Beibehaltung des Längsparkens nicht möglich.



### 5.2.7

#### Fahrradstraßen

Eine wichtige Form der Angebotsverbesserung und Radverkehrsförderung stellt die Ausweisung von **Fahrradstraßen** im Verlauf von Hauptachsen für den Radverkehr durch verkehrsarme Straßen dar. Voraussetzung ist eine bereits derzeit starke Präsenz des Radverkehrs bzw. ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen oder aber eine zu erwartende Zunahme durch die Einbindung der Straße in ein geschlossenes Radverkehrsnetz bzw. die generelle Radverkehrsförderung der Stadt Offenburg. Auch starke Radverkehrsströme zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder -schlusszeiten, können die Ausweisung einer Fahrradstraße begründen.

Fahrradstraßen besitzen den Erfahrungen nach eine sehr hohe Öffentlichkeitswirksamkeit und sind gut geeignet, die Akzeptanz von Radrouten zu erhöhen und den Radverkehr zu bündeln. Fahrradstraßen eignen sich besonders, um den Verlauf von Radrouten durch Erschließungsstraßen für alle Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar zu machen. Sie betonen hier die besondere Stellung des Radverkehrs, ohne anderen „etwas weg zu nehmen“. Im Zuge von Fahrradstraßen erfolgt der Radverkehr in beide Fahrtrichtungen.

#### Handlungsfelder Offenburg

Die Ausweisung einer Fahrradstraße bietet sich in Offenburg für folgende Straßenzüge an:

- Badstraße ab Am Kestendamm  
Zufahrt zur Innenstadt aus Richtung Süden
- Streckenzug Zeller Straße, Verlängerung Zeller Straße Richtung Zell-Weierbach, Franz-Schmidt-Straße und Kuhläger  
Wichtige Achse für den Schülerverkehr, alternative Ortsdurchfahrt in Zell-Weierbach (vgl. Kapitel 5.2.8)
- Franz-Volk-Straße (zwischen Im Seewinkel und Hauptstraße)  
Wichtige Achse für den Schülerverkehr
- Friedenstraße, Gerberstraße, alternative Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen (vgl. Kapitel 5.2.8)

Da das Element Fahrradstraße für Offenburg neu ist, besteht die Chance, von vornherein ein einheitliches, Offenburg-typisches Design zu entwickeln, um den Wiedererkennungswert zu erhöhen. Eine nach Regelwerken empfohlene Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht, mögliche Beispiele zeigen die nächsten Abbildungen:



Beispiel 1, Kiel: Fahrradstraßen mit Fahrbahnrandmarkierung und großem Piktogramm an allen Knotenpunkten



(Fotos Stadt Freiburg)

Beispiel 2, Freiburg: Piktogramme in Blau mit zusätzlichen Richtungsfeilen an allen Einmündungen



Beispiel 3, Lemgo: Fahrgasse (3,5-4 m breit) mit Breitstrichmarkierung (1 m Strich, 1 m Lücke); Punktuelle Gehwegnasen zur Unterbrechung des linearen Parkens am Fahrbahnrand



Beispiel 4, Leer: Besondere Pflasterkombination und Piktogramm mit Wiedererkennungswert; Piktogramme in Anlehnung an Verkehrszeichen

Abb. 29: Beispiele zur Ausgestaltung einer Fahrradstraße

Aus Gutachtersicht wird das Beispiel aus Kiel (Beispiel 1) für Offenburg bevorzugt empfohlen, wobei die Fahrbahnrandmarkierung optional zu sehen ist.

Mit der Ausweisung von Fahrradstraßen kann ein wichtiges Zeichen für eine neue Form der Radverkehrsführung in Offenburg gesetzt werden. Mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit kann hierdurch eine Art Aushängeschild für die Radverkehrsförderung der Stadt entstehen, ohne hohe finanzielle Mittel einsetzen zu müssen.

### 5.2.8 Radschnellwege

Als neues Netzelement der Radverkehrsplanung sollen Radschnellwege Entfernungsbereiche von etwa 5 bis zu 20 km erschließen und dafür ein durchgängig sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Dabei sind Radschnellwege nicht als alleinstehende Verbindungen, sondern als integrierter Bestandteil kommunaler Radverkehrsnetze zu sehen. Radschnellwege sind deshalb im planerischen Sinne Verbindungen eines Radverkehrsnetzes mit herausgehobener Bedeutung, die aus verschiedenen Arten der Radverkehrsführung bestehen können.

Damit sie ihre Potenziale ausschöpfen können, muss die Verteilung des Radverkehrs in der Stadt über ein anspruchsgerechtes Radverkehrsnetz gesichert sein. So sind Radschnellwege geeignet, den Alltagsradverkehr zu fördern und Verlagerungen vom Pkw auf das Rad zu bewirken.

Die folgenden Kriterien und Standards für Radschnellwege berücksichtigen den aktuellen Stand der Diskussion gemäß einem noch in Arbeit befindlichen Papier der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (Veröffentlichung voraussichtlich 2013):

Aus folgenden Führungsformen des Radverkehrs können sich Radschnellwege zusammensetzen:

- **Selbständige Radverkehrsanlagen** (Verlauf unabhängig von Straßen)
- **Straßen begleitende bauliche Radwege**, wobei der Regelfall die Zweirichtungsführung ist,
- **Fahrradstraßen** in Straßen mit geringer Verkehrsbelastung durch Kfz.
- Radfahrstreifen und „normale“ Tempo 30-Straßen mit Mischverkehr kommen eher in Ausnahmefällen in Betracht.

Die anzustrebenden Qualitätsstandards und betrieblichen Standards sind nachfolgend in Kurzform zusammengefasst:

- Direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung ohne „verlorene“ Steigungen
- Weitgehende Separation vom Fußverkehr
- Ausreichende Dimensionierung  
(Zweirichtungsradverkehr Regelbreite 4,00 m)
- Gesicherte Querungen, kurze Wartezeiten an LSA-Knoten
- Hohe, witterungsunabhängige Belagsqualität (in der Regel Asphalt)
- Begleitende Infrastruktur (Wegweisung gemäß FGSV-Standard, Fahrradabstellanlagen, Luftstationen, Rastplätze)
- Beleuchtung (innerorts)
- Gutes Informationsangebot (Karten, Internet)
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst
- Baustellenmanagement (Umleitung Beschilderung, ggf. Service-Hotline im Internet).

### **Handlungsfelder Offenburg**

Im Offenburg Stadtgebiet ist derzeit eine Realisierung eines Radschnellweges im „klassischen Sinn“ nicht möglich.

- **Kinzigdammradweg**  
Die bisherigen Radverkehrsanlagen entsprechen nicht den Anforderungen eines Radschnellweges. Vor allem die gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr steht diesem Planungselement entgegen. Eine Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges bzw. die Trennung von Radverkehr und Fußgängerverkehr ist im Bestand nicht möglich.
- **Vorschlag Schutterwälder Straße**  
Die beidseitig vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radwege im Zuge der Schutterwälder Straße eignen sich aufgrund der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr und der zu geringen Breite nicht als Radschnellweg.

Alternativ zur Einrichtung von Radschnellwegen könnte auch ein Netz aus bevorrechtigt geführten Radachsen mit etwas geringeren Standards als bei Radschnellwegen definiert werden.

Die Stadt Freiburg beispielsweise hat für den Radverkehr im Stadtgebiet ein „Rad-Vorrang-Netz“ entwickelt, das ein zügiges und sicheres Vorankommen gewährleisten soll. Durch Vermeiden von Wartezeiten an Einmündungen soll das

Radfahren attraktiver werden. Erreicht wird dies durch die separate Führung des Radverkehrs auf Strecken ohne Kreuzungen (z. B. Dreisamuferradweg, Güterbahnradweg), durch Einrichten von Grüner Welle für den Radverkehr oder der konsequenten Ausweisung von Fahrradstraßen.

Ein weiteres Beispiel für eine Radvorrangroute stellt auch der Leezenpatt aus Lünen dar (vgl. Kap. 5.2.5).

### 5.2.9 Radverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrten

Der Radverkehr in den äußeren Stadtteilen wird überwiegend auf verkehrsarmen Straßen außerhalb der Hauptdurchgangsstraßen geführt. Diese Verbindungen verlaufen in der Regel zentral durch die Stadtteile und sind überwiegend Teil der definierten Hauptradachsen (vgl. Kap. 5.1).

In Bühl wurden im Rahmen eines aktuellen Modellvorhabens im Sommer 2012 im Zuge der Ortsdurchfahrt alternierende Schutzstreifen markiert.

#### Handlungsfelder Offenburg

- Ortsdurchfahrten Bohlsbach, Elgersweier, Griesheim, Rammersweier, Zunsweier, Waltersweier, Weier, Zell-Weierbach:  
Gute Alternativstrecken laut Radwegekarte vorhanden. Empfohlen wird die Ausweisung der Alternativstrecken als Fahrradstraßen.  
Bei Bedarf sollte die Möglichkeit zur Markierung von Schutzstreifen (ggfls. alternierend) im Zuge der klassifizierten Ortsdurchfahrten geprüft werden. Für die Römerstraße in Weier liegt bereits ein Beschluss zum Bau eines Radweges vor, im Zuge der Ortsdurchfahrt in Rammersweier (Durbacher Straße) wurde bereits die Markierung eines Schutzstreifens beschlossen (vgl. Kap. 6.3.1).
- Ortsdurchfahrt Fessenbach:  
Straßenzug In den Feldreben - Am Winzerkeller - Winzerstraße als Fahrradstraße ausweisen und Radverkehr entsprechend hierüber führen.  
Alternativ wird die Verbreiterung des nordseitigen Gehweges im Bereich der Schule empfohlen. Dieser sollte als Gehweg, Radverkehr frei für beide Fahrtrichtungen ausgewiesen werden und bietet vor allem dem Schülerverkehr eine sichere Radverkehrsführung.
- Ortsdurchfahrt Windschlag:  
Der Radverkehr in Nord-Süd-Richtung erfolgt nach Radwegkarte über verkehrsarme Straßenzüge. Hier wird die Ausweisung von Fahrradstraßen empfohlen. Der Radverkehr im Zuge der Windschläger Straße kann aufgrund der angeordneten Tempo 30-Zone weiterhin ohne zusätzliche Regelungen im Mischverkehr erfolgen.

Bei Querungsbedarf an Ortseingängen im Zuge des Übergangs vom einseitigen Zweirichtungsradweg außerorts zur richtungstreuen Führung innerorts sind jeweils Mittelinseln im Ortseingangsbereich vorzusehen.

### 5.2.10 Weitere generelle Verbesserungen

Zusätzlich zu den unter 5.2.1 bis 5.2.8 beschriebenen Handlungsansätzen werden in diesem Kapitel weitere generelle und für Offenburg sinnvolle Lösungsansätze aufgeführt.

- Die Fußgängerzonen stellen eine Barriere für den Radverkehr in der zentralen Innenstadt dar. Die Fußgängerzone im Zuge der Hauptstraße ist als zentrale Achse für den Radverkehr freigegeben. Kleinere Seitenstraßen mit deutlich geringerem Straßenquerschnitt und einem hohen Fußgängeraufkommen sind generell nicht für den Radverkehr befahrbar (z. B. Spitalstraße). In einzelnen Fußgängerbereichen gilt die zeitlich begrenzte Freigabe für den Radverkehr (z. B. Steinstraße). Diese ist jedoch in den einzelnen Straßen unterschiedlich und z. T. ungenau („bis Ladenschluss“) geregelt.

Es wird empfohlen in Straßen, in denen der Straßenquerschnitt ein sicheres Miteinander von Fuß- und Radverkehr zulässt eine einheitliche und konkrete zeitliche Freigabe zuzulassen. Die Hauptstraße sollte weiterhin durchgängig für den Radverkehr befahrbar bleiben. Gleichzeitig sollten attraktive Alternativen zur Umfahrung der Fußgängerzone (z. B. Stadtmauerring) angeboten werden.

- Zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung sollten Radwege im außerörtlichen Bereich generell durch eine beidseitige weiße (oder grüne) Randmarkierung eingefasst werden. Dies wird in Offenburg bereits umgesetzt.



Abb. 30: Randmarkierung bei Geh- und Radwegen im Bodenseekreis (Foto: Bodenseekreis)

- Bei baulichen Radwegen im Seitenraum sollten an Grundstückszufahrten grundsätzlich Rampensteine Verwendung finden. Hierdurch kann das Radwegniveau ohne Absenkungen durchgängig beibehalten werden.
- Bei Sackgassen, die für den Radverkehr durchlässig sind, ist das Verkehrszeichen 357-50 (StVO) „Durchlässige Sackgasse für Fußgänger und Radverkehr“ einzusetzen.
- Markierungen auf der Fahrbahn sollten nicht zu weit im Vorfeld, sondern direkt an der Gefahrensituation angebracht werden.



Abb. 31: Markierung im Zuge der Unionrampe (Offenburg). Die konfliktrichtige Situation befindet sich erst nach der Kurve.

## 5.2.11

### Fahrradparken

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrern nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzer:

- Diebstahlsicherheit  
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht angeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.

- **Bedienungskomfort**  
Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standicherheit**  
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährleistet eine optimale Standicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- **Witterungsschutz**  
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie in den Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.
- **Vielseitigkeit**  
Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen, egal ob Kinderrad oder Mountainbike, genutzt werden kann.
- **Sicherheit vor Vandalismus**  
Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Benutzung hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Abstellanlagen, die ein mutwilliges Demolieren der Räder erschweren. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle). Ein guter Schutz ist insbesondere in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet.
- **Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel**  
Parkmöglichkeiten sollten möglichst in direktem Zusammenhang mit den Gebäudezugängen angelegt sein. Radfahrer sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein ‚wildes‘ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von Fußgängern führen.
- **Leichte Erreichbarkeit**  
Fahrradparkanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.
- **Soziale Sicherheit**  
Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um



allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt, z. B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Diebstahls- und Vandalismusschutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt sind:

- **Gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis**  
Vorderradklemmen sind preisgünstig. Sie entsprechen jedoch keiner der oben genannten Anforderungen und werden daher von Radfahrern zu Recht gemieden. Investitionen lohnen sich nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.
- **Geringe Unterhaltskosten**  
Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismussicher sein. Eine Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden.
- **Städtebauliche Verträglichkeit**  
Fahrradparker sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im ungenutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst gering sein.
- **Bündelung des ruhenden Radverkehrs und Vermeidung von wildem Parken**  
Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrer gern angenommen. Sie verhindern damit ‚wildes‘ Parken und halten sensible Räume (z. B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.
- **Flexibilität**  
Abstellelemente sollten leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.
- **Geringer Flächenbedarf**  
Die meisten Räume, die zum Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen.

Diesen Anforderungen werden die von der Stadt Offenburg schon vielfach aufgestellten Rahmenhalter überwiegend gerecht. Für Standorte, an denen mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelrohr zum Einsatz kommen. Weiterhin empfiehlt es sich für einzelne Standorte, z. B. für Bäder oder im Zentrum, spezielle Fahrradabstellplätze für Fahrräder mit Anhänger vorzusehen, um deren besonderen Platzansprüchen gerecht werden zu können.

Oft werden Abstellanlagen auch von Einzelhändlern aufgestellt. Vorrangig übernehmen diese Abstellanlagen die Funktion als Werbeträger, bieten aber für das Abstellen der Fahrräder oft nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten. Dass dies nicht zwingend so sein muss, zeigen die beiden nachfolgenden Beispiele, die anspruchsgerechtes Fahrradparken mit Werbefunktion kombinieren.



Abb. 32: Beispiele für nicht anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen im Offenburger Einzelhandel



Abb. 33: Beispiele für nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion

Das vorhandene Angebot an Fahrradabstellplätzen in Offenburg ist überwiegend als gut zu bewerten (vgl. auch Kap. 1.2). Alle Abstellanlagen in der Innenstadt sind mit anforderungsgerechten Bügeln ausgestattet. Ein Abstellplatzkonzept beinhaltet die aktuellen Planungen zur Erweiterung des Angebotes. Die vorhandene Richtlinie, die das private Vorhalten von Fahrradabstellanlagen regelt, soll künftig durch eine entsprechende Satzung ersetzt werden. Am Bahnhof wird zum Sommer 2013 ein automatisches Fahrradparkhaus eingeweiht

### 5.2.12 Beleuchtung von Radwegen Außerorts

Um die Sicherheit des Radverkehrs auch Außerorts bzw. auf selbständig geführten Radwegen zu gewährleisten, leistet eine entsprechende Beleuchtung der Radwege einen wesentlichen Beitrag. Um die finanziellen Gesichtspunkte sowie Umweltaspekte hierbei zu berücksichtigen können neben energiesparenden Lampen auch dynamische Beleuchtungssysteme eingesetzt werden.

Bei den dynamischen Beleuchtungssystemen erfassen Radardetektoren entlang eines Radweges vorbeifahrende Radfahrer und aktivieren die Beleuchtung nur dann, wenn Radfahrer unterwegs sind. Nach kurzer Zeit schalten sich die Leuchten entweder ganz ab oder „warten“ in einer geringeren Beleuchtungsstärke auf die nächsten Radler. Vor allem in den Niederlanden werden diese Systeme seit vielen Jahren eingesetzt (z. B. in der Stadt Delft seit 2000) und weiterentwickelt<sup>10</sup>.

In Offenburg läuft derzeit ein Pilotprojekt zum Einsatz von LED-Leuchten im Ortsteil Bühl (St. Peter und Paul Straße, Im Weitenfeld, Krestenweg, Zur Kinzigau und im Talackerweg). Zur weiteren Beleuchtung von (Rad-) Wegen außerhalb von Ortslagen beschloss der Gemeinderat am 31.11.2011 (Drucksache-Nr. 155/10), dass diese zumindest solange nicht erfolgen sollte, bis die vorhandene Beleuchtung auf energiesparendere Systeme umgestellt ist.

Im Rahmen der Ergebnisauswertung des Pilotprojektes zum Einsatz von LED-Leuchten wird das Thema Beleuchtung von Außerortsradwegen in Offenburg wieder aufgegriffen werden. In diesem Zusammenhang wird die Technologie einer dynamischen Beleuchtung geprüft werden.

## 5.3 Lösungsansätze für Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote

### Grundsätzliches

Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit als unverzichtbarer Bestandteil eines Radverkehrskonzeptes im Sinne von „Radverkehr als System“ ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen "rund um's Rad". Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten:

- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades,
- Motivation für die Nutzung des Rades.

---

<sup>10</sup> vgl. <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=2743>

Indem über die Öffentlichkeitsarbeit auch weitere Handlungsträger einbezogen oder angesprochen werden, steht das Thema in direkter Wechselwirkung zum Handlungsfeld "Service rund um's Rad" und wird von daher gemeinsam betrachtet.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bürger zielgruppenorientiert erfolgen. Wichtig sind in diesem Zusammenhang ebenso Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, wie z.B. auch öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf die Alltagswege der Menschen (z. B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung mit einem positiven Image für das Radfahren verbinden. Für die Zielgruppe Schüler und Heranwachsende ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine „Radorientierung“ der Jugendlichen zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen eine besondere Bedeutung zu. Für andere Verkehrsteilnehmergruppen ist die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrer von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeiterangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politiker, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Rad fahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, den Nutzen (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, als nur ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

### **Handlungsfelder für Offenburg**

Das Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit besitzt bereits seit Jahren einen hohen Stellenwert in Offenburg. Hierbei ist eine Vielzahl von Einzelaktivitäten zu nennen. Hervorzuheben sind hier vor allem die Neubürgerinformationen, zahlreiche Flyer und Broschüren sowie eine überzeugende Internetpräsenz. Zahlreiche Serviceangebote, wie z. B. das Scherbentelefon, ein kostenloser Fahrradverleih oder die Luftstation am Bahnhof runden das Angebot für die Radfahrer in Offenburg ab. Auch im Bereich der Aufklärung bzw. Verkehrssicherheit werden in Offenburg zahlreiche Kampagnen organisiert und Aktionen durchgeführt (vgl. auch Kap. 1.2).

Diese bisherigen Aktivitäten sollten weitergeführt und unter einem Gesamtkonzept gebündelt und zusammenführend in einer **Imagekampagne** weiter betrachtet und ausgebaut werden. Dies kann u. a. im Rahmen der Klimaschutzkampagne erfolgen. Ein Logo bedeutet dabei durch den Wiedererkennungswert hohe Öffentlichkeitswirksamkeit und drückt die Identifikation der Stadt mit dem Radverkehr aus. Bisherige Logos bzw. Layouts („Offenburg radelt“, Layout der Radkarten, etc.) könnten die Grundlage für ein neues, zentrales Radverkehrs-Logo der Imagekampagne sein, welches zukünftig auf allen Plänen, Broschüren und Informationen zum Thema Radfahren in Offenburg Verwendung finden könnte. Darüber hinaus kann es auch als Aufdruck auf Souvenirs (z. B. Sattelhauben) den radverkehrlichen Bezug Offenburgs über die Stadtgrenze hinaus verbreiten.

Auch die **Initiative RadKULTUR** aus Baden-Württemberg wäre für Offenburg interessant. Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur kommunalen Radverkehrsförderung, die von der Landesebene initiiert wurde und 2012 zunächst in drei Kommunen gestartet ist. Vor allem die Aspekte Sicherheit und neue Ideen bzw. Innovationen rund ums Radfahren werden hierbei betrachtet. Unter dem Motto „Ich hab’s - ich fahr’s“ finden vielfältige Aktionen oder Wettbewerbe wie z. B. die Suche nach der RadIDEE oder Vorschläge für einprägsame RadWERBUNG statt. Die Initiative lebt von der aktiven Beteiligung der Bevölkerung und soll in den nächsten Jahren in weiteren Kommunen zum Einsatz kommen.

Das Themenfeld „Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas“ könnte zukünftig eine besondere Bedeutung erfahren. Ein guter Ansatz hierfür bieten Kampagnen mit Rad fahrenden Persönlichkeiten z. B. aus der Politik, Vertretern bestimmter Berufsgruppen (z.B. Pressevertreter, Lehrer oder Theologen) oder auch bekannten Sportgrößen. Welche Bedeutung solchen **Fahrradbotschaftern** beigemessen wird, zeigt der Vergabe des ersten Preises im bundesweiten Wettbewerb „best-for-bike“. Als Sieger der Kategorie „fahrradfreundlichste Entscheidung 2011“. Auf Anregung des ADFC ernannte der Bürgermeister in Moers Rad fahrende Multiplikatoren aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen der Stadt zu „Fahrradbotschaftern“. Diese nehmen an lokalen Aktionen und Veranstaltungen teil bzw. unterstützen sie. Durch positives Kommunizieren des Themas „Radfahren“ nach außen, aber auch innerhalb ihrer Institution (Sportverein, Ämter, Schulen, etc.), tragen sie zur Steigerung der Akzeptanz und zur Motivation zum Radfahren bei. Die direkte Verbindung zur Stadtverwaltung sowie der geringe finanzielle und organisatorische Aufwand sind weitere positive Aspekte der Fahrradbotschafter.

Ein konkretes Beispiel für die Aktivitäten der Fahrradbotschafter ist die Teilnahme an der deutschlandweiten Aktion „**Stadtradeln**“. Der Wettbewerb „Stadtradeln“ besteht als Kampagne zum Klimaschutz und zur Förderung der Fahrradnutzung seit 2008 und wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert. Er erfreut sich seitdem zunehmenden Interesses. Während in 2008 noch 23 Städte am Wettbewerb teilnahmen, hatte sich die Zahl in 2012 mit etwa

170 teilnehmenden Städten bereits mehr als versiebenfacht. Insgesamt gingen 2012 rund 60.000 Radfahrerinnen und Radfahrer „an den Start“ und erradelten mehr als 10.000.000 km<sup>11</sup>. Die Aktion soll auch 2013 weiter fortgesetzt werden.



Abb. 34: Logo des Wettbewerbs „Stadtradeln“ (Quelle: [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de))

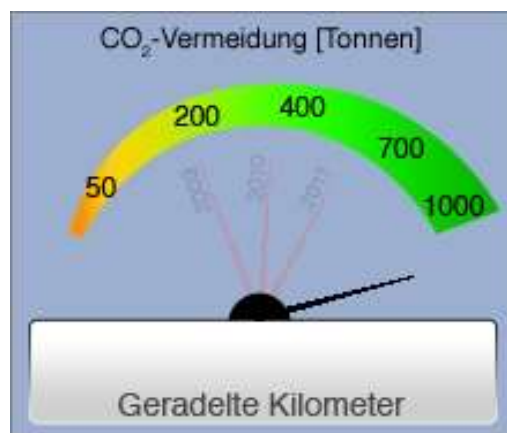


Abb. 35: Tagesaktuelle Ergebnisse im Internet (Quelle: [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de))

Ein weiteres konkretes Beispiel für die positive Werbung zum Radfahren ist das „Cottbuser Frühlingsradeln“<sup>12</sup>, eine Aktion der örtlichen Presse bzw. des Rundfunks und des Radsportvereins. Neben einer gemeinsamen Radtour für Jedermann ist im Anschluss ein Radlerfest mit Musik, Tombola und Fahrradversteigerung organisiert. Das Frühlingsradeln eröffnet in Cottbus 2013 bereits zum 19. Mal die Fahrradsaison und hat sich im städtischen Fahrradkalender bereits etabliert.

Neben der Teilnahme an landesweiten Aktionen wie Stadtradeln, RadKULTUR oder weiteren Aktionen der AGFK-BW sollte der Fokus der Öffentlichkeitsarbeit auch bewusst auf die Information der Bevölkerung zu neu eingeführten Führungsformen (nicht benutzungspflichtige Radwege, Fahrradstraßen, etc.) gelenkt werden. Hierbei bietet sich das Internet, eine Postkartenaktion oder Flyer bzw. Zeitungsartikel als Plattform zur Verbreitung von Informationen an.

<sup>11</sup> Siehe auch Internetpräsenz [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de)

<sup>12</sup> [www.cottbus.de/buerger/rathaus/pressemitteilungen/pm\\_april\\_2012/18\\_fruehlingsradeln,255036199.html](http://www.cottbus.de/buerger/rathaus/pressemitteilungen/pm_april_2012/18_fruehlingsradeln,255036199.html)

## **6. Maßnahmenzusammenstellung des FFP V**

Die empfohlenen Lösungsansätze des FFP V wurden nach Ausarbeitungsgrad und Beschlussfähigkeit differenziert und sind in den Anlagen zum FFP V aufgelistet. In den folgenden Kapiteln werden die einzelnen Kategorien kurz erläutert und anhand von Beispielen in Offenburg verdeutlicht.

### **6.1 Maßnahmen mit teilweise größeren Auswirkungen, die einer vertiefenden Ausarbeitung bedürfen**

In diesem Kapitel werden Maßnahmen zusammengefasst, für die zunächst ein Grundsatzbeschluss gefasst werden soll. Die einzelnen Lösungsansätze sind lediglich konzeptionell ausgearbeitet. Zur tatsächlichen Beschlussfassung sind konkretere Ausarbeitungsschritte notwendig, die anschließend erneut beraten werden müssen.

Die einzelnen Maßnahmen sind beispielhaft in Kapitel 5 beschrieben, in Anlage 1 des Anlagenbandes aufgeführt und in Anlage 6 des Anlagenbandes zum Teil weiter konkretisiert.

### **6.2 Maßnahmen, die umsetzungsreif sind bzw. für die ein Realisierungsbeschluss gefasst werden kann**

In diesem Kapitel werden Maßnahmen zusammengefasst, für die bereits konkrete Lösungsvorschläge vorliegen. Diese Maßnahmen sollen im Rahmen des FFP V abschließend beraten werden. Eine komplette Aufstellung der einzelnen Maßnahmen befindet sich in der Anlage 2 zum FFP V. In den Unterkapiteln 6.2.1 bis 6.2.8 werden einige Maßnahmen beispielhaft herausgegriffen.

#### **6.2.1 Radverkehrsanlagen**

Mit hoher Priorität sind die Radverkehrsanlagen im Zuge der Hauptachsen herzustellen. Neben der Realisierung des zentralen Lückenschlusses im Bereich der östlichen Rheinstraße ist vor allem auch die Belagsqualität entlang des Bahngrabens im Zuge des Stadtmauerrings für den Radverkehr zu optimieren. Weiterhin ist die Benutzungspflicht vorhandener Anlagen im gesamten Stadtgebiet zu prüfen und ggfls. aufzuheben.

#### **Konkrete Lösungsansätze:**

- Ausbau der Radwege im Zuge der Moltkestraße auf Regelbreite

### 6.2.2 Kreuzungen, Einmündungen, Lichtsignalanlagen

Optimale Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern und klare bzw. eindeutige Verkehrsführungen sind eine grundsätzliche Voraussetzung zur Vermeidung von Konflikten untereinander. Hierfür bieten sich mehrere unterschiedliche Lösungsansätze an.

An signalgesteuerten Knoten ist der Radverkehr gleichberechtigt zu berücksichtigen. Durch den Einsatz von Kontaktschleifen für den Radverkehr kann dieser deutlich flüssiger den Knotenbereich passieren als bei Anforderungstastern.

#### Konkrete Lösungsansätze:

- Wichtige Abbiegebeziehungen für den Radverkehr sollten entsprechend berücksichtigt und durch geeignete Maßnahmen gesichert werden.
- Der Radverkehr im Zuge der Otto-Hahn-Straße in Richtung Nord-Osten wird bereits im Vorfeld des Knotens Im Seewinkel gesichert auf die Fahrbahn und - ähnlich der Situation in Gegenrichtung - auf der Fahrbahn über den Knoten geführt.
- Anforderungstaster für den Radverkehr werden sukzessive durch Lösungen mit Kontaktschleifen ersetzt.
- Poller und Umlaufsperrn müssen mit Reflektoren ausgestattet sein und eine Durchfahrtsbreite von mindestens 1,50 m gewährleisten. Poller sind mit entsprechenden Bodenmarkierungen zu versehen (Beispiel Zähringer Straße/Südring).

### 6.2.3 Wegweisung

Offenburg verfügt über ein flächendeckendes Wegweisungssystem, das allerdings nicht den landesweiten Vorgaben entspricht. Aus den Reihen der Bevölkerung wurden vor allem die zu geringen Schrifthöhen sowie die fehlenden Entfernungsangaben auf den Wegweisern kritisiert.

Die Umleitung des Radverkehrs an kurz- oder längerfristigen Baustellen sollte systematisch durch eine entsprechende Beschilderung und alternative Führungsangebote erfolgen.

#### Konkrete Lösungsansätze:

- Zukünftig erfolgt eine Umleitungsbeschilderung für den Radverkehr an allen innerstädtischen Baustellen auf wichtigen Radachsen.
- Die Radverkehrswegweisung wird sukzessive auf den bundesweit einheitlichen FGSV-Standard umgestellt.



- Die Routenvorschläge der Stadt Offenburg werden in die städtische Radwegweisung integriert.

#### **6.2.4 Fahrradparken**

Durch das vorhandene Fahrradabstellplatzkonzept für den Innenstadtbereich sollen sukzessive fehlende Fahrradabstellanlagen ergänzt bzw. vorhandene in ihrer Qualität verbessert werden. Darüber hinaus wird empfohlen auch Abstellplätze für Räder mit Hänger anzubieten bzw. das Potenzial an Fahrradabstellmöglichkeiten in Kfz-Parkhäusern zu prüfen. Das für das Frühjahr geplante automatische Fahrradparkhaus am Bahnhof wird das Angebot für Offenburg zusätzlich verbessern. Ein zusätzliches Fahrradparkhaus auf der Westseite des Bahnhofes ist im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bahnhofsareals anzustreben.

Durch eine Kooperation mit dem Einzelhandel bzw. mit Hausbesitzern sollten Qualität und Quantität privater Anlagen verbessert werden.

##### **Konkrete Lösungsansätze:**

- Sukzessive Umsetzung des Fahrradabstellplatzkonzeptes zur Optimierung von Qualität und Quantität der innerstädtischen Fahrradabstellanlagen.
- An geeigneten Stellen werden Abstellplätze für Fahrräder mit Hänger und für Tandems eingerichtet (z. B. im Zuge des Stadtmauerringes).
- Eine Satzung für Radabstellanlagen an privaten und gewerblichen Gebäuden wird entwickelt.
- Privatpersonen erhalten die Möglichkeit private Radabstellplätze (z. B. auch Fahrradboxen) auf öffentlicher Fläche aufzustellen (private Sondernutzung).

#### **6.2.5 Serviceangebote**

Neben den zahlreichen bereits vorhandenen Serviceangeboten werden in Anlage 2.6 weitere mögliche Serviceleistungen angeführt, die größtenteils auf Wünschen bzw. Anregungen aus der Bevölkerung basieren.

##### **Konkrete Ansätze:**

- Das städtische Verleihangebot wird um ein Kinderfahrrad, einen Kinderanhänger sowie einen Lastenanhänger erweitert.
- Es wird geprüft inwieweit die Möglichkeit besteht die Fahrradmitnahme in Bussen in das Ermessen der Busfahrer zu stellen (u.a. bei Reifenpanne, extrem starken Wolkenbruch, etc.).
- Für städtische Mitarbeiter werden in den Rathäusern Räume bzw. abschließbare Bereiche für das Abstellen der Fahrräder zur Verfügung gestellt

sowie weitere Serviceleistungen eingerichtet bzw. bestehende Angebote erweitert.

- An geeigneten LSA-Masten im erweiterten Innenstadtbereich wird das Anbringen von Ampelgriffen weiter fortgeführt.
- An geeigneten Stellen werden Schließfächer z. B. für Radhelme aufgestellt (z. B. im Zuge des Stadtmauerrings).

## **6.2.6 Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Kommunikation**

Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit dient einem positiven Fahrradklima. Bereits heute sind in Offenburg diesbezüglich zahlreiche Aktivitäten zu verzeichnen. Weitere umsetzbare Ideen und Anregungen aus der Bevölkerung sind in Anlage 2.7 aufgeführt.

### **Konkrete Ansätze:**

- Zur Förderung des Radfahrens in Offenburg werden prominente Personen aus Offenburg für Aktionen gewonnen.
- Die Pressereihe „Wussten Sie schon...“ wird etabliert. Erste Themenvorschläge sind bereits vorhanden.
- Eine Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme wird organisiert und längerfristig institutionalisiert. Hierfür sind ebenfalls erste Themenvorschläge vorhanden.
- Mängelbogen und Scherbentelefon werden durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit breiter bekannt gemacht.
- Die Wettbewerbe „Fahrradfreundliches Geschäft“ und „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“ werden eingeführt und etabliert.
- Radtouren mit Verwaltung, Politik und Bürgern z. B. zur Erkundung von Projekten und Planungen in Stadtteilen werden geplant und im städtischen Fahrradkalender institutionalisiert.

## **6.2.7 Verkehrssicherheit**

Ein wichtiger Aspekt der Radverkehrsförderung ist die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Bereits heute finden in Offenburg zahlreiche Aktionen rund um das Thema Sicherheit statt (vgl. Kap. 1.2). In Anlage 2.8 werden zusätzliche Themen und Aktionen angeführt, die zur Sicherheit der Radfahrenden beitragen. An erster Stelle ist hier die Montage von Trixie-Spiegeln zur Reduzierung von Konflikten aufgrund des toten Winkels bei Lkws zu nennen. Auch das regelwidrige Linksfahren als ein häufiger Grund für Konflikte und Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung wird durch beispielhafte Aktionen anderer Städte

thematisiert. Weitere angeführte Aktionen betreffen die Themen „Tragen von Helmen“ und „Beleuchtung der Räder“.

#### **Konkrete Ansätze:**

- Aktion fürs Helmtragen werden nach Zielgruppen geplant und öffentlichkeitswirksam umgesetzt.
- Trixie-Spiegel werden an größeren Knoten und Einmündungen mit hohem Schwerverkehrsaufkommen (überwiegend Hauptverkehrsstraßen) montiert.
- Weitere Aktionen zum Thema Radbeleuchtung (z. B. häufigere Kontrollen) werden durchgeführt.
- Eine Kampagne gegen das regelwidrige Linksfahren wird erarbeitet.

### **6.3 Maßnahmen und Anregungen, für die bereits Beschlüsse bzw. Entscheidungen vorliegen und die nachrichtlich Erwähnung finden**

In diesem Kapitel sind die im Zuge der Bürgerbeteiligung eingegangenen Ideen bzw. Maßnahmen zusammengefasst, die bereits früher intensiv in den politischen Gremien diskutiert wurden oder für die abschließende Entscheidungen vorliegen. Sie sollen im Rahmen des Fahrradförderprogramms benannt, aber nicht noch einmal erneut diskutiert werden. Die Anlage 3 zum FFP V zeigt eine tabellarische Zusammenfassung dieser Maßnahmen.

#### **6.3.1 Fehlende Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, etc.**

- Zunsweier-Hofweier (Radweg)  
Der Baubeschluss wurde am 21.11.2011 (Drucksache 117/11) durch Gemeinderat gefasst. Der Baubeginn soll zum frühest möglichen Zeitpunkt, (wahrscheinlich 2013) erfolgen.
- entlang der Römerstraße Weier (Radweg)  
Der Baubeschluss wurde am 26.03.2012 (Drucksache 179/11) durch Gemeinderat gefasst. Der Baubeginn ist für das Jahr 2013 vorgesehen.
- Windschlag-Griesheim (Radweg)  
Der Baubeschluss wurde am 21.11.2011 (Drucksache 117/11) durch Gemeinderat gefasst. Der Radwegebau wurde bereits begonnen und wird 2013 fertig gestellt.
- Durbacher Straße (Schutzstreifen)  
Der Baubeschluss wurde am 11.04.2011 (Drucksache 181/10) durch Gemeinderat gefasst. Die Umsetzung ist zusammen mit der Fahrbahn-Deckensanierung vorgesehen.

### **6.3.2 Verbreiterung des Radwegs B3 Okenstraße Höhe Aurelisgelände und weiter Richtung Norden**

Mit dem Bebauungsplanbeschluss „Güterbahnhof Süd“ des Gemeinderats am 11.04.2011 wurde die Verbreiterung des Radwegs festgelegt. Dasselbe ist für den nördlich angrenzenden Radwegabschnitt vorgesehen.

### **6.3.3 Belag erneuern Mühlbachradweg zwischen Bleiche und Großer Deich**

Im Haushalt 2013 sind Mittel bereitgestellt, den Belag des Radweges entlang des Mühlbachs zwischen Bleiche und Großer Deich zu erneuern.

### **6.3.4 Überall grüne vollflächige Markierung des Radwegs bei Grundstückszufahrten**

Der Gemeinderat beschloss am 17.06.1996 (Drucksache Nr. 436/96) im Rahmen des Fahrradförderprogramms III, dass an „potenziellen“ Konfliktpunkten, wie z.B. an häufig befahrenen Grundstückszufahrten (u. a. Tankstellen), im Knotenpunktbereich und an Radwegenden, die Verkehrsfläche für Radfahrer flächig grün anzulegen ist, um auf den Radverkehr besonders hinzuweisen. Dies wird seit Jahren erfolgreich so praktiziert und soll auch in dieser Art und Weise fortgesetzt werden.

Eine generelle Grünfärbung aller Grundstückseinfahrten, auch der privaten Zufahrten zu Wohngebäuden, erscheint nicht sinnvoll, da in diesem Fall ein Großteil der Radwege vollflächig markiert werden müssten und somit die Signalwirkung abgeschwächt würde. Zudem wäre dies nicht wirtschaftlich darstellbar.

### **6.3.5 Radwegführung vor dem Kino**

Der Gemeinderat beschloss am 25.07.2011 (Drucksache-Nr. 084/11), dass der aktuelle Bestand beibehalten werden soll.

Aus Gutachtersicht ist die gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr in Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen nicht zu empfehlen.

### **6.3.6 Häufiges Kreuzen der Kfz-Fahrstreifen am Messekreisel für Radverkehr**

Der Gemeinderat beschloss am 19.11.2012 (Drucksache-Nr. 112/12) vorerst keine grundlegenden Änderungen vorzunehmen und den Sachverhalt nach der Prüfung durch die Polizei und dem Straßenbaulastträger in wesentlichen Punkten noch einmal zu beraten.

### **6.3.7 Mischsystem (Fußgänger, Radfahrer und Busse) in der Fußgängerzone**

Die Auswertung der Unfalldaten gibt keinerlei Hinweise darauf, dass es ein erhöhtes Konfliktpotential zwischen den Fußgängern, den Radfahrern und den Bussen in der Fußgängerzone gibt. Die gegenseitige Rücksichtnahme wird von den meisten Verkehrsteilnehmern beachtet.

Die bereits eingeräumte Freigabe von Bereichen der Fußgängerzone für den Bus- bzw. Radverkehr sollte aus Gutachtersicht beibehalten werden (vgl. hierzu auch Kap. 5.2.10).

### **6.3.8 Rechts-vor-Links-Regelung in der Platanenallee**

Die Platanenallee liegt in einem Zone-30-Bereich. Entsprechend der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist die Rechts-vor-Links-Regelung der Normalfall. Eine abweichende Vorfahrtregelung ist nur in besonderen Ausnahmefällen (z.B. Gefahrenlage) erlaubt, die in der Platanenallee nicht gegeben sind. Die Rechts-vor-Links-Regelung in der Platanenallee stellt zudem weitgehend sicher, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Zone-30) eingehalten wird. Nicht nur vor dem Hintergrund der verringerten Geschwindigkeit ist die Rechts-vor-Links-Vorfahrtregelung in der Platanenallee unbedenklich. Diese Einschätzung bestätigt auch die Analyse der Unfalldaten.

Die Ausweisung eines Radwegs (mit Benutzungspflicht) in einer Tempo-30-Zone ist seit der 33. Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO), die am 01.02.2001 in Kraft trat, nicht mehr zulässig. Die Auswirkungen dieser StVO-Änderung (u.a. die Aufhebung der Benutzungspflicht der Radwege in der Platanenallee) beschloss der Gemeinderat am 25.02.2003 (Drucksache-Nr. 008/03). Am 19.12.2011 (Drucksache-Nr. 163/11) beschloss der Gemeinderat, dass im Rahmen der Umgestaltung der Platanenallee auf der Westseite ein 4 m breiter Gehweg vorgesehen werden soll, der auch von Radfahrern benutzt werden darf (Gehweg, Radverkehr frei). Für die Praxis bedeutet dies, dass der Radfahrer die Möglichkeit hat, entweder auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu fahren, oder den Gehweg zu nutzen. Bei letzterem muss er selbstverständlich auf die Fußgänger Rücksicht nehmen und Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Rechts-vor-links-Regelung muss in jedem Fall beachtet werden.

Aus Gutachtersicht ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne zusätzliche Freigabe des Gehweges für den Radverkehr zu empfehlen.

### **6.3.9 Zweirichtungsradweg in Freiburger Straße**

Hintergrund der Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs in der Freiburger Straße (vorher Einrichtungsradweg) im Sommer 2007 war eine Häufung von Unfällen von Pkw-Fahrern mit verletzten Radfahrern an den Einmündungen zwischen der Kinzigstraße und der Ernst-Batzer-Straße (Umsetzungsbeschluss durch Gemeinderat am 26.03.2007, Drucksache-Nr. 004/07).

Im Zeitraum von 2001 bis 2005 haben sich durchschnittlich 4 Vorfahrtsunfälle pro Jahr ereignet, bei denen Radfahrer verletzt worden sind. In über neunzig Prozent der Fälle befuhren die Radfahrer den Radweg in falscher Richtung. Daraufhin wurde im Sommer 2007 ein Zweirichtungsradweg eingerichtet und an den Einmündungen der Kfz-Verkehr durch Verkehrszeichen und Piktogrammen auf den Zweirichtungsradweg hingewiesen.

Seit der Umsetzung des Zweirichtungsradwegs mit den begleitenden Hinweisen für die Kfz-Fahrer aus den einmündenden Straßen hat sich die durchschnittliche Zahl der jährlichen Unfälle auf einen Vorfahrtunfall verringert. Durch das Einrichten des Zweirichtungsradwegs konnte somit das einschlägige Unfallgeschehen deutlich gesenkt werden. Der Zweirichtungsradweg in der Freiburger Straße hat sich somit bewährt.

Das Ergebnis der Überprüfung der Verkehrssicherheit nahm der Gemeinderat am 10.05.2010 zur Kenntnis (Drucksache-Nr. 210/09). Auch im Zeitraum 2010-2011 zeigten sich die Einmündungen an der Freiburger Straße weiterhin unauffällig.

Der Zweirichtungsradverkehrs im Zuge der Freiburger Straße mit eindeutiger Sicherung an den Einmündungen kann aus Gutachtersicht beibehalten werden.

### **6.3.10 Kontrolle der Rotlichtverstöße**

Der Gemeinderat beschloss am 21.07.2008 (Drucksache-Nr. 009/08), dass Rotlichtverstöße ausschließlich durch die Polizei im Rahmen ihrer Möglichkeiten geahndet werden sollen.

### **6.3.11 Unterführung unter Grabenallee am Bahngraben für Radfahrer befahrbar machen**

Der Gemeinderat beschloss am 15.12.2008 (Drucksache-Nr. 115/08), am Knoten Grabenallee/Zähringerstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein Rundum-Grün für Fußgänger und Radfahrer mit einer reinen Radfahrerfurt auf der Ostseite einzurichten. Hiermit ist ein komfortables und sicheres Queren der Grabenallee für Radfahrer möglich. Ein Befahrbar machen der Unterführung ist somit nicht mehr nötig, da eine attraktive Alternative besteht.

### **6.3.12 Gleichzeitige Grünfreigabe für Fußgänger und Kfz an der Kreuzung Südring/Platanenallee**

Der Gemeinderat beschloss am 19.11.2012 (Drucksache Nr. 112/12) die Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes (anstelle der Kreuzung mit Lichtsignalanlage) vertiefend zu prüfen. Dann würde sich eine Änderung der Lichtsignalanlagensteuerung evtl. erübrigen.

### **6.3.13 Grabenallee zwischen Lange Straße und Wilhelmstraße (Nordseite)**

Die Idee, den bisherigen Einrichtungsrادweg auf der Nordseite der Zähringer Brücke zwischen Lange Straße und Wilhelmstraße als gegenläufigen Radweg auszubauen wurde in der Verkehrsschau am 10.08.2012 behandelt. Diese Fragestellung wurde keinem politischen Gremium vorgelegt, da die Polizei zusammen mit der Straßenverkehrsbehörde eindeutig entschieden hat, dass der heutige Bestand aus Gründen der Verkehrssicherheit beibehalten werden soll.

Hauptargument hierfür war, dass die heute sehr sichere Situation verschlechtert werden würde. Es ist nicht auszuschließen, dass an der Kreuzung Grabenallee/Wilhelmstraße Radfahrer „auf der falschen Seite“ gerade aus fahren, was ein sehr hohes Gefährdungspotenzial mit sich bringt. Alternativ kann die Kreuzung Grabenallee/Lange Straße benutzt werden, die aufgrund des Rund-um-Grüns sehr sicher ist. Für die betroffenen Radfahrer bedeutet die Alternative keinen Umweg. Deshalb soll der heutige Bestand (Einrichtungsrادweg) beibehalten werden.

## **6.4 Maßnahmen, die im Rahmen der Erstellung anderer Programme und Konzepte diskutiert werden sollen**

In diesem Kapitel sind die eingegangenen Ideen bzw. Maßnahmen zusammengefasst, die nicht primär dem Fahrradförderprogramm zugeordnet werden können. Diese Maßnahmen sollen im Rahmen der Bearbeitung der entsprechenden Konzepte aufgegriffen werden. Die Anlage 4 im Anhang zeigt eine tabellarische Zusammenfassung dieser Maßnahmen.

Hierunter fallen Maßnahmen wie beispielsweise die Ausweitung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen (z. B. Radsicherheitstraining bereits ab dem Kindergartenalter), die Mobilitätsberatung in Schulen, Kindergärten und Betrieben, das Durchführen von Wettbewerben und Aktionstagen sowie die verbesserte Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel.

Beispielhaft soll auch die Idee genannt werden, dass für Touristen ein Stadtplan auf der Grundlage der Offenburg Radwegkarte erstellt werden sollte, in dem die Sehenswürdigkeiten (evtl. mit einer Kurzbeschreibung) und Einkehrmöglichkeiten in und um Offenburg erstellt werden soll, damit die Touristen mit dem Rad die Stadt erkunden können. Ein Hinweis auf den Kommunalen Radverleih und auf das Radmietsystem nextbike sollte natürlich nicht fehlen. Diese Idee fördert zwar das

Radfahren in Offenburg, ist aber primär eine Angelegenheit der Tourismusförderung. Deshalb soll diese Idee im Rahmen der Tourismusförderung diskutiert werden.

Ein weiteres Vorhaben ist die Erarbeitung einer Imagekampagne zur Förderung eines positiven Fahrradklimas in Offenburg, die im Rahmen einer umfassenden Klimaschutzkampagne erfolgen wird.



## **7. Prioritätensetzung und Kostenschätzung**

### **7.1 Prioritäten**

Die Realisierung aller Maßnahmen ist nur in einem längeren Zeitrahmen möglich. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind. Es werden daher Prioritäten vorgeschlagen, die auf folgenden Einstufungen des Handlungsbedarfs basieren:

- Eine hohe Priorität (Prioritätsstufe 1) wird vorgesehen, wenn die Maßnahme zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z. B. erhebliche Belagsprobleme oder Radwegbreiten unterhalb der Mindestabmessungen der StVO) oder zur Behebung gravierender Verkehrssicherheitsdefizite (z. B. Umbau einer stark verschwenkten, weit abgesetzten Radverkehrsfurt an einem Knotenpunkt) notwendig ist.
- Eine mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2) wird vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z. B. Radwegausbau zum Erreichen der vorgesehenen Breiten gemäß der Vorgaben der ERA 2010, Optimierung des Fahrbahnbelages für den Radverkehr oder die Anlage von Mittelinseln an Ortseingängen.
- Unabhängig davon werden schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z. B. Beseitigung eines punktuellen Hindernisses) als „Kleinmaßnahme“ (Prioritätsstufe K) eingestuft.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die einzelnen Prioritätsstufen.

<b>Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen:</b>	
<b>1</b>	Hohe Priorität, Stufe 1: Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist - Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite - Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist
<b>2</b>	Mittlere Priorität, Stufe 2: Anzustrebende Verbesserungen, die zur Erreichung des angestrebten Standards dienen - Maßnahme, die eine deutliche Verbesserungen des gegenwärtigen Zustandes bewirkt.
<b>K</b>	Kleinmaßnahme Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme - Kleinmaßnahme, die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt

Tab. 4: Ansatzpunkte zur Festlegung der Prioritäten des Handlungsbedarfes

Unabhängig von der vorliegenden Einstufung der Prioritäten sind Umsetzungsmöglichkeiten, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben, zu berücksichtigen.

Zu beachten ist, dass die angegebenen Prioritäten für sich genommen keine zeitliche Abfolge vorgeben können, da hier oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle spielen, wie z. B.

- Verlauf des Abstimmungsprozesses,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben
- Sicherstellung der Finanzierung

Es wird empfohlen, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln im Zuge einzelner Verbindungen zu bündeln und nicht im gesamten Stadtgebiet zu streuen. Der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung der Maßnahmen in Offenburg ergibt, ist längerfristig zu sehen.

## 7.2 Kostenschätzung

Für die im FFP V-Anlagen aufgeführten Maßnahmen bezüglich der Wegeinfrastruktur und des Fahrradparkens wurde auf der Grundlage pauschaler Kostensätze eine überschlägige Kostenschätzung vorgenommen. Dabei ist zu beachten, dass sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen noch nicht näher bestimmen lassen. Auch können sich im Rahmen der z. T. noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben.

Der Kostenschätzung wurden pauschale Kostenansätze zugrunde gelegt, die auf Erfahrungswerten der Gutachter beruhen. Dabei wurden die einzelnen vorgeschlagenen Lösungsansätze jeweils danach bewertet, ob voraussichtlich sehr geringer, geringer, mittlerer, hoher oder sehr hoher Realisierungsaufwand notwendig wird. Unterschieden wurden der Handlungsbedarf an Streckenabschnitten, der unter Berücksichtigung des Längenbezugs errechnet wurde, und der Handlungsbedarf an Knotenpunkten bzw. bei punktuellen Maßnahmen. Der Kostenansatz für punktuellen Maßnahmen mit sehr geringem Aufwand wurde in der Regel auf volle 500 € aufgerundet. Die verwendeten Anhaltspunkte zur Schätzung sind nachfolgend angegeben.

Pauschale Kostenwerte für strecken- und knotenbezogene Maßnahmen und für Fahrradabstellanlagen:

- Streckenabschnitte

Geringer Aufwand z. B. mehrere punktuellen Kleinmaßnahmen	20 €/lfm
Mittlerer Aufwand z. B. Markierungsarbeiten (auch Markierung von Schutzstreifen, Fahrradstraße), Beleuchtung	40 €/lfm
Hoher Aufwand z. B. Wegeumbau ohne Bordversatz, Belagserneuerung, Deckensanierung	70 €/lfm
Sehr hoher Aufwand z. B. Wegeumbau mit Bordversatz, anteilige Radwegkosten bei Umbau an einer Straße	200 €/lfm

- Knotenpunkte oder sonstige punktuellen Maßnahmen

Sehr geringer Aufwand z. B. einzelne Schilder/Verkehrszeichen, Poller, Wegweiser, Markierung einzelner Piktogramme	200 €/Schild (mind. 500 €/Maßnahme)
Geringer Aufwand z. B. Bordabsenkungen, punktuellen Belagserneuerung, Drängelgitter, Furtmarkierungen	5.000 – 10.000 €
Mittlerer Aufwand	20.000 – 30.000 €

z. B. Mittelinsel, Fußgängerschutzanlage

Hoher Aufwand 50.000 – 100.000 €

z. B. Teilumbau Knotenpunkt, erheblicher  
Eingriff in Signalisierung, Mittelinsel mit Versatz

Sehr hoher Aufwand Einzelfallangaben  
Anlage eines Kreisverkehrsplatzes, aufgrund von  
Brückenneubau Erfahrungswerten

- Fahrradparken

Anforderungsgerechter Fahrradständer ohne 200 €  
Überdachung (inkl. Montage)

Anforderungsgerechter Fahrradständer mit Überdachung 500 €  
(inkl. Montage)

Fahrradboxen 1.000 €

Für die Maßnahmen bezüglich der weiteren Handlungsfelder (z. B. Öffentlichkeitsarbeit) wurden keine einzelnen Kosten abgeschätzt. Hierbei ist vielmehr zu empfehlen, den festen jährlichen Haushaltsbetrag in Höhe von derzeit ca. 40.000 € weiter beizubehalten und einen weiteren, flexibel einsetzbaren Betrag in Höhe von ca. 15 -20.000 € für zusätzliche und einmalige Aktionen zu etablieren.

Für die Kostenschätzung ist noch zu berücksichtigen, dass Maßnahmen, für die bereits eine konkrete Planung vorliegt oder die im Rahmen der Erstellung anderer Programme und Konzepte diskutiert werden, nicht kostenmäßig bewertet wurden. Hierzu zählen vor allem auch die Maßnahmen aus Anlage 3 und 4 des Anlagenbandes. Auch generell empfohlene Maßnahmen ohne konkreten Ortsbezug bzw. die optionalen/alternativen Maßnahmen wurden nicht in die Kostenschätzung einbezogen.

Für die Umsetzung der mit Kostenansätzen hinterlegten Maßnahmen wurden Gesamtkosten von rund 4 Mio. € ermittelt. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass zahlreiche Maßnahmen in den Anlagen 1 und 2 nicht konkret verortet und daher auch nicht in die Kostenschätzung einbezogen wurden.

Der Kostenansatz teilt sich wie folgt auf die Kategorien bezüglich der Beschlussfassung bzw. auf die Dringlichkeitsstufen auf (aufgerundete Werte):

	<b>Anlage 1 (Grundsatz- beschluss)</b>	<b>Anlage 2 (Umsetzungs- beschluss)</b>	<b>Gesamt (gerundet)</b>
Kurzfristige Maßnahmen	300.000 €	15.000 €	
Maßnahmen mit Priorität 1	1.200.000 €	15.000 €	
Maßnahmen mit Priorität 2	1.800.000 €	600.000 €	
<b>Gesamt</b>	<b>3.300.000 €</b>	<b>630.000 €</b>	<b>4.000.000 €</b>
<b>Jährliche Kosten (bisher schon finanziert)</b>			
Themenbereich Öffentlichkeitsarbeit			40.000 € pro Jahr
Themenbereich Serviceleistungen			20.000 € pro Jahr
Unterhaltungsmaßnahmen			40.000 € pro Jahr

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass gerade die aufwändigen Maßnahmen nicht als isolierte Radverkehrsmaßnahmen betrachtet werden können, sondern möglichst im Kontext umfassender Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen realisiert werden sollten. Die für den Radverkehr anfallenden Kostenanteile sind dann in der Regel deutlich niedriger, als wenn Radverkehrsmaßnahmen separat ausgeführt werden. Insbesondere bei den zahlreichen vergleichsweise aufwändigen Maßnahmen der Priorität° 2 bestehen hier aufgrund der aus Radverkehrssicht nicht vordringlichen Herrichtung gute Chancen einer entsprechenden Maßnahmenkombination.

Für die Verbesserung der Wegeinfrastruktur sollte von einem 10-Jahres-Zeitraum ausgegangen werden.

## 8. Zusammenfassung

Offenburg ist als fahrradfreundliche Stadt regional und überregional anerkannt. Dies schlägt sich in einer hohen Nutzung und Wertschätzung des Rades durch die einheimische Bevölkerung und in verschiedenen Auszeichnungen, zuletzt 2011 Anerkennung als „fahrradfreundliche Stadt“ in Baden-Württemberg, nieder.

Ziel der Stadt Offenburg ist es, den Radverkehr als umwelt- und klimaschonende Verkehrsart weiter zu fördern und seine Nutzung zu steigern. Angestrebt wird ein Radverkehrsanteil von 27 % bis 2025. Von Seiten der Gutachter wird hier durchaus ein Potenzial von 30-35 % gesehen, denn die Stadt Offenburg bietet neben dem guten „Fahrradklima“ auch hinsichtlich Stadtstruktur und Topografie gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes stehen zudem auch attraktive und kostengünstige Alternativen zum Pkw auch für längere Distanzen zur Verfügung.

Mit dem Fahrradförderprogramm V, dessen Erarbeitung mit einem intensiven Abstimmungs- und Beteiligungsprozess verbunden war, setzt die Stadt Offenburg ein Signal in Hinblick auf die Anforderungen für den Radverkehr der Zukunft. Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und der Serviceangebote für den Radverkehr können die bereits bestehenden vorbildlichen Aktivitäten aufgegriffen und weiterentwickelt werden. Dagegen sind Teile der Radverkehrsinfrastruktur, trotz zahlreicher neuerer Maßnahmen „in die Jahre“ gekommen. Um dem Ziel einer weiteren Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Rad gerecht zu werden, ist es erforderlich, das Radverkehrsnetz grundlegend für die Anforderungen eines weiter zunehmenden und schnelleren Radverkehrs zu ertüchtigen. Dazu bedarf es einer Intensivierung, teilweise auch eines „Richtungswechsels“ gegenüber den bisherigen Lösungsstrategien. Aktuelle Erkenntnisse zur sicheren Radverkehrsführung, technische Regelwerke und neue straßenverkehrsrechtliche Vorschriften bieten hierfür gute Voraussetzungen.

Meilensteine des Fahrradförderprogrammes V sind

- **Definition eines Netzes von Hauptachsen für den Radverkehr**

Die Hauptachsen für den Radverkehr kennzeichnen die besonders wichtigen Verbindungen von den Stadtteilen zum Stadtzentrum, die Verbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen sowie die Erschließung innerhalb der Kernstadt. Die übrigen Radwege und für den Radverkehr geeigneten Straßen und Wege verdichten diese Grundstruktur zu einem flächenhaften Radverkehrsnetz. Die Maßnahmen zur komfortablen und sicheren Ausbildung der Hauptachsen sollen eine besondere Priorität für die Umsetzung erhalten.

- **Ausbau eines „Stadtmauerrings“ um die Innenstadt**

Der Stadtmauerring soll durch einen attraktiven Ausbau unter Berücksichtigung der Erholungsfunktion der Grünanlagen Verteiler- und Erschließungsfunktion für die Innenstadt erhalten. Darüber hinaus sollen

Fahrradabstellanlagen und Serviceangebote (Fahrradboxen, Gepäckaufbewahrung) an geeigneten Stellen unterstützen, von hier zu Fuß in die Innenstadt zu gehen.

- **Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht**

Gemäß StVO dürfen nur noch Radwege als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn dies aus Sicherheitsgründen zwingend erforderlich ist und bestimmte Qualitätsanforderungen eingehalten sind. Erforderlich ist deshalb die Überprüfung dieser Anforderungen und ggfls. eine Anpassung der Beschilderung. Unter Umständen sind jedoch auch Verbesserungen der Radverkehrsanlagen oder anderer Formen der Radverkehrsführung anzustreben.

- **Verstärkter Einsatz markierungstechnischer Radverkehrsführungen**

Markierte Radfahrstreifen und Schutzstreifen haben sich auch auf stark belasteten Straßen als sichere Lösungen für den Radverkehr bewährt und sind vielfach baulichen Radwege mit unzureichender Breite und ungünstiger Ausbildung an Knotenpunkten vorzuziehen. Sie sollen deshalb in Offenburg zukünftig verstärkt eingesetzt werden (z. B. auch in den Ortsdurchfahrten der Stadtteile).

- **Verbesserung bestehender Radwege und der Führung an Knotenpunkten**

Wo Radwege wegen der hohen Verkehrsbelastung weiterhin sinnvoll und erforderlich sind, sollen sie ausgebaut und an Knotenpunkten eine den heutigen Anforderungen genügende sichere Führung erhalten. Dies gilt vor allem auch für Zweirichtungsradwege wegen der besonderen Gefährdung des gegenläufigen Radverkehrs. Zukünftig sollen dabei einheitliche Standards Anwendung finden, die die Planungen erleichtern und das Verständnis bei den Verkehrsteilnehmern erhöhen.

- **Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr**

Wegen der guten Erfahrungen mit dieser Maßnahme in Hinblick auf die Eröffnung direkter und sicherer Verbindungen sollte diese Maßnahme entsprechend den Maßgaben der StVO möglichst schnell umgesetzt werden. Hierzu bieten sich beispielsweise die Luisenstraße bzw. die Zeller Straße (westlich des Schiller-Platzes) an.

- **Einrichten von Fahrradstraßen**

Durch Fahrradstraßen erhalten wichtige Radverkehrsverbindungen durch kfz-arme Straßen eine verkehrsrechtliche Unterstützung. Auch wegen ihrer hohen Öffentlichkeitswirksamkeit (bei entsprechender Vermarktung) sollen sie in Offenburg zukünftig im Zuge von Hauptachsen verstärkt eingesetzt werden.

- **Fahrradparken**

Das Fahrradparkangebot soll entsprechend der zu erwarteten ansteigenden Fahrradnutzung erweitert und mit besonderen Serviceangeboten arrondiert werden. Wesentliche Bausteine dazu sind das für 2013 geplante automatische Fahrradparkhaus auf der Ostseite des Bahnhofs, die Abstellanlagen am Stadtmauerring sowie die Verbesserung und Erweiterung von Anlagen an den Schulen und öffentlichen Einrichtungen.

- **Wegweisung**

Die bestehende Radverkehrswegweisung in Offenburg entspricht nicht den bundes- und landesweiten Vorgaben. Sie soll deshalb sukzessive umgerüstet werden und u. a. auch Umleitungsbeschilderungen bei Baustellen im Radverkehrsnetz vorgesehen werden.

- **Öffentlichkeitsarbeit und Service**

Die zahlreichen Aktivitäten auf diesem Gebiet sollen fortgesetzt und durch neue Elemente ergänzt werden. Kurzfristig empfohlen wird die öffentlichkeitswirksame Einrichtung der ersten Fahrradstraße in Offenburg (z. B. in der Gerberstraße oder der Friedenstraße) sowie die Institutionalisierung der Pressereihe „Wussten Sie schon...“.

Zur weiteren Förderung des Radverkehrs in Offenburg ist grundsätzlich eine verlässliche finanzielle Absicherung und ausreichende personelle Ausstattung nötig. Orientiert an den Aussagen des Bundesverkehrsministeriums im Nationalen Radverkehrsplan 2020 wird für Offenburg ein Haushaltsansatz von 6-10 € pro Einwohner und Jahr empfohlen. Dies bedeutet bei 8 € pro Einwohner und Jahr einen Ansatz von etwa 480.000 €/Jahr. Es wird empfohlen, hiervon einen Betrag von ca. 100.000 €/Jahr für Öffentlichkeitsarbeit, Serviceleistungen und bauliche Unterhaltungsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen.

Da für den Ausbau und die Verbesserungen der Wegeinfrastruktur Kosten von rund 4 Mio. € anzusetzen sind, ist von einer Umsetzungsdauer der Maßnahmen des Fahrradförderprogrammes von etwa 10 Jahren auszugehen. Regelmäßige Wirkungs- und Erfolgskontrollen sollten dazu dienen, bei Bedarf in Hinblick auf eine Weiterentwicklung und Optimierung des Handlungsprogrammes nachzusteuern.

Mit dem Fahrradförderprogramm V reiht sich die Stadt Offenburg nahtlos in die bundesweiten Zielsetzungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 sowie den aktuellen Bestrebungen des Landes Baden-Württemberg zur Förderung des Radverkehrs ein.