

Stadt Offenburg

Fahrradförderprogramm V

Anlagenband



Stadt Offenburg

Fahrradförderprogramm V

Anlagenband

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
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dankmar Alrutz
Heike Prahlow
Stefanie Busek

Hannover, im April 2013

Inhalt

Anlage 1	Maßnahmen mit teilweise größeren Auswirkungen, die einer vertiefenden Ausarbeitung bedürfen.....	1
Anlage 1.1	Radverkehrsanlagen (bauliche Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen)	1
Anlage 1.2	Markierung.....	8
Anlage 1.3	Kreuzungen, Einmündungen, Lichtsignalanlagen	10
Anlage 1.4	Verkehrsrechtliche Aspekte	13
Anlage 1.5	Serviceangebote.....	17
Anlage 2	Maßnahmen, die umsetzungsreif sind bzw. für die ein Beschluss gefasst werden soll.....	18
Anlage 2.1	Radverkehrsanlagen (bauliche Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen)	18
Anlage 2.2	Kreuzungen, Einmündungen, Lichtsignalanlagen	19
Anlage 2.3	Verkehrsrechtliche Aspekte	21
Anlage 2.4	Wegweisung	22
Anlage 2.5	Fahrradparken	24
Anlage 2.6	Serviceangebote.....	26
Anlage 2.7	Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Kommunikation.....	28
Anlage 2.8	Verkehrssicherheit.....	31
Anlage 3	Maßnahmen, für die bereits Beschlüsse bzw. Entscheidungen vorliegen und die nachrichtlich Erwähnung finden	33
Anlage 4	Maßnahmen, die im Rahmen der Erstellung anderer Programme und Konzepte diskutiert werden sollen...	34
Anlage 5	Detaillierte Lösungsansätze und Querschnitte	40
5.1	Okenstraße	40
5.2	Hauptstraße	42
5.3	Wilhelmstraße.....	45
5.4	Ortenberger Straße	47
5.5	Moltkestraße	48
5.6	Zeller Straße	51

5.7	Stadtmauerring.....	52
5.8	Philipp-Reis-Straße	54
5.9	östliche Rheinstraße	55
5.10	Weingartenstraße	56
Anlage 6	Radverkehrsführung in den Einbahnstraßen Luisenstraße und Zeller Straße in Offenburg	57
6.1	Aufgabenstellung	57
6.2	Generelles	57
6.3	Zeller Straße	58
6.3.1	Situation	58
6.3.2	Bewertung	58
6.3.3	Empfehlung	58
6.4	Luisenstraße	59
6.4.1	Situation	59
6.4.2	Bewertung	59
6.4.3	Empfehlungen	60

Anlage 1 Maßnahmen mit teilweise größeren Auswirkungen, die einer vertiefenden Ausarbeitung bedürfen


Anlage 1.1 Radverkehrsanlagen (bauliche Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen)

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
1.1.1	Fehlende Radverkehrsanlage	Okenstraße (B3) von Freiburger Platz bis Rheinstraße	<ul style="list-style-type: none"> Beidseitig Radfahrstreifen markieren Vgl. Anlage 5.1 	20.000 €	1
		Rheinstraße (zw. Okenstraße und Hauptstraße) <ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraße, drei Kfz-Fahrstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr Neuaufteilung Straßenquerschnitt unter Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs Vgl. Anlage 5.9 	30.000 €	1
		Wilhelmstraße - beide Fahrtrichtungen (zw. Zauberflötebrücke und Weingartenstraße)	<ul style="list-style-type: none"> Fahrbahnbreite durchgängig über 8 m Markieren beidseitiger Schutzstreifen in 1,50 m Breite sowie überbreite Fahrstreifen an Knoten Vgl. Anlage 5.3 	30.000 €	1
		Wilhelmstraße - Fahrtrichtung Norden (zw. Zauberflötebrücke und Unionbrücke)	<ul style="list-style-type: none"> Fahrbahnbreite < 7 m Markieren eines einseitigen Schutzstreifens Richtung Norden Aufhebung Benutzungspflicht für vorhandenen Radweg Richtung Süden Vgl. Anlage 5.3 	20.000 €	1
		Ortenberger Straße <ul style="list-style-type: none"> Fehlende Radverkehrsanlage zwischen Grabenallee und Philosophenweg bzw. zwischen Tannweg und Weingartenstraße Radweg in unzureichender Breite und ohne Sicherheitstrennstreifen zwischen Tannweg und Ortsausgang Offenburg 	<ul style="list-style-type: none"> Markieren beidseitiger Schutzstreifen zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz Vgl. Anlage 1.1.3 und Anlage 5.4 	125.000 €	1
		Ortsdurchfahrten in den einzelnen Ortsteilen	<ul style="list-style-type: none"> Vorhandene Alternativen als Fahrradstraße ausweisen Ggfls. Markierung von Schutzstreifen prüfen Vgl. FFP V, Kap. 5.2.9 	50.000 € (10.000 € / Ortsteil für die Einrichtung einer Fahrradstraße inkl. Öffentlichkeitsarbeit)	K

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
		Wolfentalstraße (Radverkehr zwischen Winschlag und der verlängerten Moltkestraße)	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfauftrag für Lösungsvorschläge zum verbesserten Schutz des Radverkehrs • Ggfls. Anordnung Tempo 50 	-	2
		Fessenbacher Straße (zw. Reblandhalle bis zum Zugangsbereich der Schule in Fessenbach)	<ul style="list-style-type: none"> • Wegebedarf zwischen Reblandhalle und Schule über In den Feldreben abwickeln (vgl. FFP V, Kap. 5.2.9) • Alternativ Verbreiterung des Gehweges 	10.000 €	K
1.1.2	Radschnellwege bauen	<ul style="list-style-type: none"> • Kinzigdamm (allerdings hier mit rechtwinkliger Radwegführung bei Unterführungen) • Schutterwälder Straße (Hier existiert bereits ein Radweg, der nun teilweise auch verbreitert wurde. Allerdings fehlt die "eindeutige Kreuzungsfreiheit"). 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Strecken nach den Kriterien für Radschnellwege nicht möglich (vgl. FFP V, Kap. 5.2.8) • Kinzigdamm: Prüfung, ob die teilweise umwegige Führung direkter über die Kinzigvorländer (à la Dreisam in Freiburg) möglich ist. • Schutterwälder Straße: Alternativ Möglichkeit prüfen, den Radverkehr auf der Fahrbahn (auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) führen 	Kinzigdamm: 200.000 €	2
1.1.3	Verbreiterung des Radwegs (oder Aufhebung der Benutzungspflicht)	<ul style="list-style-type: none"> • Alle benutzungspflichtigen Radwege • Alle nach ERA zu schmalen Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckende Prüfung zur Aufrechterhaltung der Radwegebenutzungspflicht • Vgl. FFP V, Kap. 4 	-	-
		Moltkestraße (zw. Rammersweierstraße und Weingartenstraße) <ul style="list-style-type: none"> • Beidseitig Radwege in unzureichender Breite • Abschnittsweise fehlende Sicherheitstrennstreifen • Ungünstige Sichtbeziehungen an Einmündungen und Knoten 	<ul style="list-style-type: none"> • Markieren von Schutzstreifen bzw. Ausbau der baulichen Radwege auf Regelbreite • Sicherung des Radverkehrs an Knoten und Einmündungen • Vgl. Anlage 5.5 	225.000 €	1
		Moltkestraße (zw. Weingartenstraße und Ortenberger Straße) <ul style="list-style-type: none"> • Beidseitig Radwege in unzureichender Breite • Abschnittsweise fehlende Sicherheitstrennstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der baulichen Radwege auf Regelbreite • Sicherung des Radverkehrs an Knoten und Einmündungen • Vgl. Anlage 5.5 	80.000 €	1
		Moltkestraße (zw. Ortenberger Straße und Weingartenstraße)	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Sichtbeziehungen beim Umbau der Moltkestraße gewährleisten • Vgl. Anlage 5.5 	-	-

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
		Hauptstraße (zw. Grabenallee und Schutterwälder Straße) <ul style="list-style-type: none"> • Beidseitig bauliche Radwege in überwiegend unzureichender Breite • Fehlende Führungskontinuität (Wechsel zwischen gemeinsamer Führung mit dem Fußgängerverkehr und separatem Radweg) • Ungünstige Übergänge auf baulichen Radweg im Anschluss an Knoten 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der baulichen Radwege auf Regelbreite • Sicherung des Radverkehrs an Knoten und Einmündungen • Vgl. Anlage 1.4.7 und 5.2 	200.000 € (ohne Maßnahmen aus Anlage 1.4.7)	1
		B3 Okenstraße (Rheinstraße bis Güterstraße) <ul style="list-style-type: none"> • Beidseitig bauliche Radwege in überwiegend unzureichender Breite • Fehlende Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn • Radverkehrsfurten an Einmündungen und Knoten zum Teil sehr weit abgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der baulichen Radwege auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn • Vgl. Anlage 5.1 	200.000 €	2
		B3 Okenstraße (Güterstraße bis Englerstraße) <ul style="list-style-type: none"> • Westseitig bauliche Radwege in überwiegend unzureichender Breite • Fehlende Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn • Radverkehrsfurten an Einmündungen und Knoten zum Teil sehr weit abgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der baulichen Radwege auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn • Vgl. Anlage 5.1 	120.000 €	2
		B3 Okenstraße (Englerstraße bis Okenstraße in Bohlsbach) <ul style="list-style-type: none"> • Beidseitig bauliche Radwege in überwiegend unzureichender Breite • Fehlende Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn • Radverkehrsfurten an Einmündungen und Knoten zum Teil sehr weit abgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau im Zuge der Umgestaltung Aurelisgelände (vgl. Anlage 3.2) • Sicherung für den (Schüler-) Verkehr zwischen Okengymnasium und Bohlsbach • Vgl. Anlage 5.1 	-	
		Luisenstraße <ul style="list-style-type: none"> • Einbahnstraße ohne Freigabe für gegengerichteten Radverkehr • Belagsmängel 	<ul style="list-style-type: none"> • Radweg aufgeben, Radverkehr auf der Fahrbahn führen • Für gegengerichteten Radverkehr sollte ein Schutzstreifen angelegt werden, hierbei ist im Ausfahrtbereich zur Wilhelmstraße der Radverkehr in die Signalisierung einzubeziehen • Vgl. Anlage 6 sowie FFP V, Kap. 5.2.6 	50.000 €	1

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
		Schuttergasse vor Karstadt <ul style="list-style-type: none"> benutzungspflichtige Radverkehrsanlage in Tempo 30-Zone 	<ul style="list-style-type: none"> Benutzungspflicht aufheben (Beschilderung entfernen) und Radverkehr im Mischverkehr führen Für Radverkehr aus Richtung Zauberflötebrücke nach der Fußgängerschutzanlage im Kurvenbereich Schutzstreifen markieren 	10.000 €	K
		Zähringer Straße <ul style="list-style-type: none"> Bauliche Radwege zwischen Grabenallee und Stegermattbrücke in unzureichender Breite Schutzstreifen zwischen Stegermattbrücke und Kniebisstraße Bauliche Radwege zwischen Kniebisstraße und Südring in unzureichender Breite, fehlende Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz 	<ul style="list-style-type: none"> Zwischen Grabenallee und Stegermattbrücke bauliche Radwege aufgeben und Radverkehr im Mischverkehr führen Markieren beidseitiger oder alternierender Schutzstreifen ab Grabenallee prüfen Markieren beidseitiger oder alternierender Schutzstreifen zwischen Kniebisstraße und Südring prüfen. Abschnittsweise aufgesetztes Parken auf vorhanden Radwegen zulassen und dort Sicherheitstrennstreifen zu Schutzstreifen markieren. 	20.000 € 80.000 €	K 2
		Zeller Straße <ul style="list-style-type: none"> für Händler zu schmal 	<ul style="list-style-type: none"> Radwege aufgeben und Radverkehr im Mischverkehr führen Vgl. FFP V, Kap. 5.1 und Anhang 5.6 	30.000 €	K
		Wichernstraße <ul style="list-style-type: none"> Vorfahrtstraße Beidseitig bauliche Radweg in unzureichender Breite, Belagsmängel Fahrbahnbreite ca. 7,40 m, abschnittsweise Kfz-Längsparken ohne Sicherheitstrennstreifen zu Radweg DTV ca. 6-7.000 Kfz/Tag (2006) 	<ul style="list-style-type: none"> Aufgabe und Demarkierung der baulichen Radwege Markieren beidseitiger Schutzstreifen In Bereichen mit Kfz-Parken Schutzstreifen unterbrechen, alternativ Kfz-Parken aufgeben 	100.000 €	2

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
		Straßburger Straße (zw. Im Seewinkel und Freiburger Straße) <ul style="list-style-type: none"> • Beidseitig bauliche Radweg in zum Teil unzureichender Breite • abschnittsweise gemeinsame Führung mit Fußgängern • DTV ca. 11.000 Kfz/Tag (2006) 	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzungspflicht aufheben • Regelkonformer Lösungsansatz: Parkbereiche inkl. Sicherheitstrennstreifen markieren (vgl. FFP V, Kap. 6.3.6) • Aspekt muss auch mit städtebaulichen Aspekten abgewogen werden. • Vgl. FFP V, Kap. 5.2.1 <p>Beispiel für nachträgliche Markierung von Sicherheitstrennstreifen auf Radwegen:</p>  <p>Beispiel Brønderslev (Dänemark)</p>	5.000 € 20.000 €	K 2
		Ortenberger Straße (zw. Tannweg und Ortsausgang)	<ul style="list-style-type: none"> • Vgl. Anlage 1.1.1 und Anlage 5.4 	-	-
		Seestraße, Zwingerplatz <ul style="list-style-type: none"> • Baulicher Radweg in Tempo 30-Zone in unzureichender Breite • Teil des Stadtmauerrings 	<ul style="list-style-type: none"> • Radweg aufgeben und Radverkehr im Mischverkehr führen • Markierungen entfernen • vgl. FFP V, Kap. 5.1 und Anlage 5.7 	20.000 €	K

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
		Badstraße (zw. Südring und Am Kestendamm) <ul style="list-style-type: none"> Abschnittsweise baulicher Radweg mit Benutzungspflicht (einseitig) Abschnittsweise markierte Zweirichtungsführung mit Benutzungspflicht DTV ca. 7.400 Kfz/Tag (2006) 	<ul style="list-style-type: none"> Benutzungspflicht aufheben und Radverkehr im Mischverkehr führen 	10.000 €	K
		Südring (zw. Schutterwälder Straße und Königswaldstraße) <ul style="list-style-type: none"> Benutzungspflichtiger Radweg für den Zweirichtungsverkehr in deutlich unzureichender Breite Abschnittsweise unbefestigt bei abschüssigem Gelände 	<ul style="list-style-type: none"> Wegeausbau auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen 	150.000 €	1
		Ahornallee (zw. B 3 und Platanenallee) <ul style="list-style-type: none"> Benutzungspflichtiger Radweg in unzureichender Breite 	<ul style="list-style-type: none"> Wegeausbau auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen 	50.000 €	2
		Weingartenstraße Südseite (zw. Hildastraße und Ortseingang Zell-Weierbach) <ul style="list-style-type: none"> Benutzungspflicht aufheben Stadtauswärts Schutzstreifen markieren Zwischen Amand-Goegg-Straße und Brachfeldstraße wird der Schutzstreifen ausgesetzt Die derzeitigen südseitigen Radwege könnten ggfls. als Kfz-Parkstreifen genutzt werden 		100.000 €	2
		Weingartenstraße Nordseite (innerorts)	<ul style="list-style-type: none"> Benutzungspflicht aufheben Längerfristig: Radweg auf Regelbreite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn) ausbauen Einsatz von Rampensteinen wird empfohlen 	5.000 € 500.000 €	K 2
		Radweg zwischen Weier und Bühl über Kinzig	<ul style="list-style-type: none"> Wegeausbau auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Ggfls. Brückensanierung nötig 	-	2

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
1.1.4	Belag erneuern, asphaltieren	Stadtmauerring <ul style="list-style-type: none"> innerhalb Zwingerpark Radweg im Zuge der Grabenallee (Nordseite) 	<ul style="list-style-type: none"> Belag erneuern Bituminöser Belag mit „sandfarbener“ Oberfläche (durch Verwendung entsprechender Mineral- und Zuschlagsstoffe) verwenden. vgl. FFP V, Kap. 5.1 und Anlage 5.7 	70.000 €	2
		entlang Bahngraben (zw. Grabenallee und Gustav-Rée-Anlage) <ul style="list-style-type: none"> Teil des Stadtmauerrings 	<ul style="list-style-type: none"> Belag erneuern Bituminöser Belag mit „sandfarbener“ Oberfläche (durch Verwendung entsprechender Mineral- und Zuschlagsstoffe) verwenden. vgl. FFP V, Kap. 5.1 und Anlage 5.7 	40.000 €	2
		Wilhelmstraße (zw. Zauberflötebrücke und Grabenallee)	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Aussagen Wilhelmstraße unter 1.1.1 	-	-
1.1.5	Radweg durch viele Einfahrten + Einmündungen uneben	Generell <div data-bbox="580 770 1126 1059" data-label="Image"> </div> <p>Beispiel Soltau</p>	<ul style="list-style-type: none"> Empfohlen wird der generelle Einsatz von Rampensteinen bei baulichen Radverkehrsanlagen mit anliegenden Grundstückszufahrten um ein durchgängiges Radwegniveau zu gewährleisten. Gleichzeitig sollte der Radwegebelag über die Zufahrten durchgeführt werden. Bei stark frequentierten Zufahrten empfiehlt sich zusätzlich eine vollflächige Einfärbung des Radweges auf Höhe der Zufahrt. 	-	-
		<ul style="list-style-type: none"> Okenstraße 	Vgl. Anlagen 1.1.1 und 1.1.3 („Okenstraße“)	-	-
		<ul style="list-style-type: none"> Freiburger Straße 	Einsatz von Rampensteinen wird empfohlen	50.000 €	2
1.1.6	Unterführung der Rheintalbahn für Radverkehr zwischen Albersbösch und Hildboltsweier befahrbar machen	<ul style="list-style-type: none"> Höhe Reichenbergerweg Höhe Drosselweg anstatt Finkenweg 	Die Unterführung im Zuge des Drosselweges wird vom Gutachter aufgrund der Netzanbindung (Verbindung zwischen Wichernstraße und Südring) und der fahrdynamischen Ausgestaltung (Machbarkeitsstudie 09/06, Variante II) bevorzugt.	-	2


Anlage 1.2 Markierung

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
1.2.1	Gegenläufige Radwege mit Radsymbolen oder Pfeilen markieren	Generell	<ul style="list-style-type: none"> Innerörtlicher Zweirichtungsverkehr sollte nur in Ausnahmefällen vorgesehen werden (z. B. zum besseren Erreichen von Zielen oder zum Vermeiden von Querungsbedarf) und erfordert eine deutliche Kennzeichnung sowie besondere Sicherungsmaßnahmen an Knotenpunkten. Im Zuge von Zweirichtungsradwegen sollte eine Kennzeichnung mit Zusatzzeichen 1000-31 (StVO) für beide Richtungen erfolgen. An Knotenpunkten ist eine besondere Sicherung der Zweirichtungsradwege erforderlich (Piktogramme, Pfeile und Einfärbung der Radverkehrsfurten). Im Zuge der Zufahrten der Anschlussknoten muss eine Beschilderung mit Zusatzzeichen 1000-30 (StVO) erfolgen. 	-	K
1.2.2	Gemeinsame Führung mit Fußgängern deutlich kennzeichnen	<ul style="list-style-type: none"> Generell Straßburger Straße (Höhe Rheinstraße) 	<ul style="list-style-type: none"> Eine gemeinsame Führung mit Fußgängern sollte nur in Ausnahmefällen angedacht werden. Bei einer gemeinsamen Führung sollte für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erkennbar sein, dass auch andere Verkehrsteilnehmer die Fläche nutzen können. Verdeutlichung durch Markierung von Piktogrammen (Fußgänger und Radverkehr) Nur in begründeten Ausnahmen ganzflächige Grünmarkierung Die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges im Zuge der Straßburger Straße sollte aufgehoben werden. Der Seitenraum kann als Gehweg, Radverkehr frei ausgewiesen werden. (vgl. Anlage 1.1.3) 	-	-

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
1.2.3	Linksabbiegestreifen für Radfahrer	In Offenburg, im Zuge von Hauptradrouten	<ul style="list-style-type: none">• Sicherung wichtiger Radverkehrsverbindung durch Markieren gegenläufiger Linksabbiegestreifen für den Radverkehr.• Dieser Lösungsansatz ist zum Beispiel im Zuge der Hauptradachse Verlängerung Unterer Mühlbach Badstraße für das hierfür nötige Queren der Hauptstraße anzuwenden (vgl. FFP V, Kap. 5.2.3, Abb. 23)	20.000 €	K

Anlage 1.3 Kreuzungen, Einmündungen, Lichtsignalanlagen

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
1.3.1	Vorrang für Radverkehr im Zuge von Hauptradrouten	Offenburg  Beispiel Coesfeld (Foto Stadt Coesfeld)	<ul style="list-style-type: none"> Beispiel Coesfeld: Im Zuge von Hauptradrouten wurden dem Radverkehr an Knotenpunkten Vorrang gegenüber den kreuzenden Straßen eingeräumt. Der Belag des Radweges wurde dabei durchgeführt und eine Radverkehrsfurt markiert. Dieser Lösungsansatz wäre in Offenburg zum Beispiel für die Hauptradachsen Franz-Schmidt-Straße –Zeller Straße und Im Unteren Mühlbach – Badstraße denkbar 	10.000 € pro Einmündung bzw. Querungsstelle 20.000 €	2
1.3.2	Ungünstige Radverkehrsführung an Knoten	Freiburger Platz	<ul style="list-style-type: none"> Bisher wurde der Radverkehr rund um den Freiburger Platz auf überwiegend baulichen Radwege geführt Mit Markieren von Radfahrstreifen in der Okenstraße und der Aufhebung der Benutzungspflicht in der Straßburger Straße fährt der Radverkehr zukünftig auf der Fahrbahn. Vgl. Anlage 5.1 	10.000 €	K

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
1.3.3	Erleichterung für linksabbiegende Radfahrer (nicht zweimaliges Warten)	<ul style="list-style-type: none"> Alle LSA überprüfen  <p>Beispiel Bocholt (Foto: W. Angenendt)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrgerechte Signalsteuerung an größeren Knoten einrichten Einrichten von Fahrradschleusen bei wichtigen Linksabbiegeverbindungen. Diese bieten linksabbiegenden Radfahrern eine konfliktfreie Möglichkeit zum Einordnen Beispiel: Die Stadt Bocholt berücksichtigt auch im Zuge stark belasteter Hauptverkehrsstraßen den Radverkehr mit eigenen Radfahrersignalen und Sonderregelungen für den abbiegenden Radverkehr. In Offenburg wäre dieser Lösungsansatz insbesondere für folgende Knoten zu empfehlen: <ul style="list-style-type: none"> - Grabenallee Richtung Wilhelmstraße - Wilhelmstraße Richtung Weingartenstraße 	50.000 € pro Knoten 50.000 € 50.000 €	 2 2
1.3.4	Hauptstraße/Grabenallee	<ul style="list-style-type: none"> Ungünstige Radverkehrsführung im Knotenbereich Hauptstraße/Grabenallee Unsicheres Radwegende von Grabenallee in Richtung Innenstadt Teil des Stadtmauerrings beengte Situation auf Johannisbrücke 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfaufrag: Umbau zum Kreisverkehrsplatz mit Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn Alternativ: Radverkehr von Grabenallee in Richtung Innenstadt bereits im Vorfeld des Knotens gesichert auf die Fahrbahn führen Vgl. Anlage 5.7 	-	-
1.3.5	Umwegiges Linksabbiegen über Anforderungstaster	Weingartenstraße / Moltkestraße	<ul style="list-style-type: none"> 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 im Zuge der Weingartenstraße sollte der Radverkehr, zusätzlich zum bereits vorhandenen Rundumgrün (Anforderungstaster) mit dem Fußverkehr, automatisch mit dem Kfz-Verkehr grün erhalten. Nach Möglichkeit ist für den Radverkehr ein Vorgrün einzurichten (vgl. Anlage 1.3.3) 	-	-

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
1.3.6	Schlechte Sicht durch „Ecke“ im Radweg, zudem Bordstein zu Gehweg	Unterführung Otto-Hahn-Brücke Südseite	<ul style="list-style-type: none">Radverkehr durch Brückendurchlass/auf Flussvorland führen (à la Dreisam und Schutter)	200.000 €	2
1.3.7	Überquerung der Weingartenstraße aus Nebenstraße gefährlich	Weingartenstraße / Friedrichstraße	<ul style="list-style-type: none">Querungshilfe anbieten	20.000 €	2

Anlage 1.4 Verkehrsrechtliche Aspekte

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
1.4.1	Änderung der Vorfahrten; Radfahrer parallel zur Hauptverkehrsstraße sollen Vorfahrt haben, auch wenn ein Grünstreifen den Radweg von der Fahrbahn trennt	Offenburg	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr im Zuge von Hauptverkehrsstraßen generell bevorrechtigt führen (z. B. Schutterwälder Straße) Radverkehrsfurten fahrbahnnah anlegen 	-	-
		Moltkestraße (Höhe Gewerbegebiet Rammersweier)	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr im Zuge von Hauptverkehrsstraßen generell bevorrechtigt führen Radverkehrsfurten fahrbahnnah anlegen 	20.000 €	2
		Südring/Resedenweg (Nordseite)	<ul style="list-style-type: none"> Nordseitige Radverkehrsfurt fahrbahnnah markieren und Radverkehr im Zuge des Südring bevorrechtigt führen 	20.000 €	1
		Freiburger Straße <ul style="list-style-type: none"> Radverkehrsfurt an Einmündung Wasserstraße weit abgesetzt, schlechte Sichtbeziehungen Verschwenk an Einmündung zu Baumarktgelände 	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr im Zuge der Freiburger Straße an Einmündung Wasserstraße bzw. am Baumarkt bevorrechtigt führen Radverkehrsfurt an Einmündung Wasserstraße fahrbahnnah führen Verschwenk an Einmündung zu Baumarktgelände beseitigen (Inselkopf versetzen oder entfernen) Vgl. FFP V, Kap. 6.3.10 	20.000 € 50.000 €	2 2
1.4.2	Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen öffnen	Generell	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für gegengerichteten Radverkehr ist Standardmaßnahme kommunaler Radverkehrsführung Vgl. Anlage 6 	-	-
		Zeller Straße (zw. Schillerplatz und Rammersweierstraße)	<ul style="list-style-type: none"> Zeller Straße für gegengerichteten Radverkehr freigeben Maßnahmen an Einmündungen Vgl. FFP V, Kap. 5.2.6 und Anlage 5.6 bzw. 6 	20.000 €	K

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
		Luisenstraße (zw. Schillerplatz und Wilhelmsstraße)	<ul style="list-style-type: none"> Luisenstraße für gegengerichteten Radverkehr freigeben Für gegengerichteten Radverkehr sollte ein Schutzstreifen angelegt werden, hierbei ist im Ausfahrtbereich zur Wilhelmstraße der Radverkehr in die Signalisierung einzubeziehen Vgl. FFP V, Kap. 5.2.6 und Anlage 6 	30.000 €	1
		Turnhallestraße <ul style="list-style-type: none"> Tempo 30-Zone Begegnungsbreite mind. 3 m 	<ul style="list-style-type: none"> Straßenzüge für gegengerichteten Radverkehr freigeben 	5.000 €	K
		Friedrichstraße, Friedenstraße <ul style="list-style-type: none"> Tempo 30-Zone Begegnungsbreite mind. 3 m abschnittsweise bauliche Radwege für Radverkehr in Gegenrichtung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Straßenzüge für gegengerichteten Radverkehr freigeben Benutzungspflicht für bauliche Radwege aufheben 	Ca. 5.000 € pro Straße	K
		Gerberstraße <ul style="list-style-type: none"> Tempo 30-Zone Begegnungsbreite mind. 3 m 	<ul style="list-style-type: none"> Straßenzüge für gegengerichteten Radverkehr freigeben 	5.000 €	K
		Ritterstraße, Glaserstraße, Klosterstraße <ul style="list-style-type: none"> Begegnungsbreite von 3 m nicht oder nur knapp erreicht 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe unter Beibehaltung des Längsparkens nicht möglich 	-	-
		Philipp-Reis-Straße <ul style="list-style-type: none"> zwei Kfz-Fahrstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> Lösung für den gegengerichteten Radverkehr anbieten, hierzu ist die Neuaufteilung des Straßenquerschnitts notwendig Vgl. Anlage 5.8 	10.000 €	K
		Okenstraße (zw. Freiburger Platz und Philipp-Reis-Straße) <ul style="list-style-type: none"> zwei Kfz-Fahrstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> Lösung für den gegengerichteten Radverkehr anbieten, hierzu ist die Neuaufteilung des Straßenquerschnitts notwendig Aufgabe des baulichen Radweges Vgl. Anlage 5.1 	50.000 €	1

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
		Franz-Volk-Straße <ul style="list-style-type: none"> Abschnittsweise Anordnung Tempo 30 Wichtige Achse für den Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Aufgabe und Demarkieren des baulichen Zweirichtungsradweges Radverkehr in beide Fahrtrichtungen auf der Fahrbahn führen Sicherung des Radverkehrs an Einmündungen und Knoten (Markieren von „Einfahrtaschen“) Ausweisen als Fahrradstraße Vgl. FFP V, Kap. 5.2.6 und 5.2.7 	30.000 € Inkl. Ausweisen als Fahrradstraße und Öffentlichkeitsarbeit	1
1.4.3	Radverkehrsführung an innerörtlichen Kreisverkehren	Generell	<ul style="list-style-type: none"> An innerörtlichen Kreisverkehren sollten Radfahrer auf umlaufenden Radwegen Vorfahrt haben Vgl. FFP V, Kap. 5.2.4 	-	-
1.4.4	Benutzungspflicht für Radwege prüfen	Generell	<ul style="list-style-type: none"> Flächendeckende Prüfung zur Aufrechterhaltung der Radwegebenutzungspflicht Vgl. FFP V, Kap. 5.2.1 	-	-
1.4.5	Grüner Rechtsabbiegepfeil für Radfahrer à la Straßburg	An signalisierten Knoten mit baulichen Radwegen	<ul style="list-style-type: none"> Sukzessiver Einsatz des Grünpfeils Erläuterung: Der rechts-abbiegende Radfahrer kann durch zusätzliche Beschilderung oder durch bauliche bzw. markierungstechnische Führungen aus der Signalisierung herausgenommen werden. Es muss jedoch der Vorrang der bei grün kreuzenden Radfahrer bzw. Fußgänger beachtet werden. Z. B. an Knoten im Zuge der Moltkestraße Intensive Öffentlichkeitsarbeit und Erläuterung des Prinzips 	-	-
1.4.6	Einrichten von Fahrradstraßen	Generell	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradstraßen sind ein öffentlichkeitswirksames Element, um Radrouten über verkehrsarme Straßen im Netz zu betonen. Vgl. FFP V, Kap. 5.2.7 	-	-
		<ul style="list-style-type: none"> Friedenstraße (zw. Wilhelmstraße und Moltkestraße) 	<ul style="list-style-type: none"> Ausweisen zur Fahrradstraße Intensive Öffentlichkeitsarbeit Vgl. FFP V, Kap. 5.2.7 	10.000 €	K

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
		<ul style="list-style-type: none"> Gerberstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Ausweisen zur Fahrradstraße Intensive Öffentlichkeitsarbeit Vgl. FFP V, Kap. 5.2.7 	10.000 €	K
		<ul style="list-style-type: none"> Badstraße (zw. Am Kestendamm und Hauptstraße) 	<ul style="list-style-type: none"> Ausweisen zur Fahrradstraße Intensive Öffentlichkeitsarbeit Vgl. FFP V, Kap. 5.2.7 	10.000 €	K
		<ul style="list-style-type: none"> Zeller Straße, Franz-Schmidt-Straße, Kuhlager 	<ul style="list-style-type: none"> Ausweisen zur Fahrradstraße inkl. intensiver Öffentlichkeitsarbeit Einmündung Zur Lindenhöhe durch großflächige Aufpflasterung des Einmündungsbereiches sichern Alternative zur Fahrradstraße: Anordnung von Tempo 30 Vgl. FFP V, Kap. 5.2.7 sowie Anlage 5.6 	10.000 € 20.000 €	K K
		<ul style="list-style-type: none"> Franz-Volk-Straße im Bereich Franz-Volk-Park 	<ul style="list-style-type: none"> Ausweisen zur Fahrradstraße Intensive Öffentlichkeitsarbeit Vgl. FFP V, Kap. 5.2.7 	10.000 €	K
1.4.7	Nichtbeachten der Vorfahrt der Radfahrer gegenüber den abbiegenden Kfz	Knoten Hauptstraße/Kronenstraße <ul style="list-style-type: none"> Freier Rechtsabbieger mit Vorfahrt achten gegenüber Fuß- und Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Rückbau freier Rechtsabbieger bzw. Einbinden in die Signalanlage des Knotens Vgl. Anlage 1.1.3 und 5.2 	100.000 €	1
1.4.8	Radverkehr in Fußgängerzone	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr im Zuge der Hauptstraße durchgängig erlaubt Freigabe in kleineren Straßenzügen unterschiedlich geregelt, überwiegend zwischen 11 Uhr und Ladenschluss freigegeben Steinstraße für Radverkehr zwischen 9 Uhr und Ladenschluss freigegeben (hohes Fußgängeraufkommen, enger Straßenquerschnitt) 	<ul style="list-style-type: none"> Die Hauptstraße sollte weiterhin durchgängig für den Radverkehr befahrbar bleiben. In Straßenabschnitten, in denen der Straßenquerschnitt ein sicheres Miteinander von Fuß- und Radverkehr zulässt, sollte eine einheitliche und konkrete zeitliche Freigabe ermöglicht werden. attraktive Alternativen zur Umfahrung der Fußgängerzone anbieten (z. B. Stadtmauerring) Intensive Öffentlichkeitsarbeit und Erläuterung des Prinzips 	-	-

Anlage 1.5 Serviceangebote

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
1.5.1	Radmietsystem nextbike	<ul style="list-style-type: none"> weitere Ausleihstationen an attraktiven Stellen im Stadtgebiet (z. B. Schienenhaltepunkt Kreisschulzentrum) Verbesserte Wartung der Ausleihstellen Evtl. Erweiterung des Angebotes mit E-Bikes 	<ul style="list-style-type: none"> Rücksprache mit Anbieters nextbike zur Verbesserung des Angebotes 	-	-
1.5.2	Belohnung für Radfahrer z.B. Wertmarke	<ul style="list-style-type: none"> ähnlich wie Stadtschlüsselwertmarken 	<ul style="list-style-type: none"> Verwaltungsaufwand zu groß um die Berechtigung abzu prüfen Belohnung für Vielradfahrer z. B. über Wettbewerbe öffentlichkeitswirksam fördern 	-	-
1.5.3	Pedelec-Verleih für Betriebe	<ul style="list-style-type: none"> Förderung E-Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> Unternehmen können sich 10 Tage lang 10 Pedelecs ausleihen, um diese durch die Mitarbeiter testen zu lassen. 	-	-
1.5.4	Fahrradabstellanlagen mit integriertem Zahlenschloss aufstellen	<ul style="list-style-type: none"> Bislang sind auf dem Markt keine solchen Anlagen zu finden 	<ul style="list-style-type: none"> Die Räder der Fa. Nextbike sind mit ähnlichen Schlössern ausgestattet. Rücksprache mit der Fa. Nextbike zur Übertragung der Technologie auf städtische Anlagen. 	-	-
1.5.5	Weitere Radserviceangebote am Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> Radwaschanlage Radreparaturstation (Fahrradständer bereits vorhanden) mit Verkaufsautomat für Schlauch- und Reparaturwerkzeug 	<ul style="list-style-type: none"> Serviceleistungen anbieten 	-	-

Anlage 2 Maßnahmen, die umsetzungsreif sind bzw. für die ein Beschluss gefasst werden soll

Anlage 2.1 Radverkehrsanlagen (bauliche Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen)

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.1.1	fehlende Radverkehrsanlage	• Wolfentalstraße in Windschlag	• Tempo 30-Zone, kein Handlungsbedarf	-	-
		• Hauptstraße (zw. Stadtbuckel und Fußgängerzone)	• Tempo 30-Zone, kein Handlungsbedarf	-	-
2.1.2	Belag erneuern, asphaltieren	• Mühlbachradweg (zw. Hochschule und Bleiche)	• Keine Versiegelung, Radverkehr kann über südliche Zähringer Straße erfolgen	-	-
		Wegeverbindung in Verlängerung Im Ries zur Fessenbacher Straße • gute Alternative zur Hauptverkehrsstraße	• Wegeausbau • alternativ Belagserneuerung	35.000 €	2
2.1.3	Querungsbedarf Rammersweierstraße	Höhe Bertha-von-Suttner-Straße • Sichere Querungen in beiden Richtungen in jeweils ca. 200 m vorhanden • Beidseitige Radwege im Zweirichtungsverkehr	• Bei Beibehaltung des Zweirichtungsverkehr kein Querungsbedarf vorhanden • Bei Aufhebung der Benutzungspflicht und nicht Zulassung des Zweirichtungsverkehrs kann der links abbiegende Radverkehr aus der Bertha-von-Suttner-Straße auf die Fahrbahn der Rammersweierstraße fahren.	-	-
2.1.4	Unsicheres Radwegende	Ortsdurchfahrt Rammersweier	• Der Übergang zwischen baulichem Radweg und der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist aus Gutachtersicht hier generell gut gelöst. • Es liegen bereits Planungen für die durchgängige Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen im Zuge der Durbacher Straße vor. • Vgl. FFP V, Kap. 5.2.9	-	-
		Weingartenstraße (Ortseingang Zell-Weierbach von Westen)	• Im Anschluss an die Mittelinsel am Ortseingang Markieren eines Schutzstreifens bis zum heutigen Ende der markierten Radverkehrsführung auf der Fahrbahn • Vgl. FFP V, Anlage 1.1.3	5.000 €	K

Anlage 2.2 Kreuzungen, Einmündungen, Lichtsignalanlagen



Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.2.1	Unklare Radwegführung	ZOB für Radfahrer Richtung Süden Möglichkeit für Radverkehr in Richtung Süden durch den ZOB zu fahren ist möglich, aber nur unzureichend bekannt	<ul style="list-style-type: none"> Öffentlichkeitsarbeit, z.B. „Wussten Sie schon...“ Längerfristig: Radverkehrsführung im Bahnhofsbereich (Hauptstraße) auch in Richtung Süden ermöglichen 	-	-
2.2.2	Schlechte Sicht durch Fahrgastinfosäule vom ZOB kommend	ZOB bei Fahrgastinfosäule	<ul style="list-style-type: none"> Kein Handlungsbedarf 	-	-
2.2.3	Schulweg sichern	Okengymnasium nach Bohlsbach Okenstraße zwischen Güterstraße und Ortseingang Bohlsbach	<ul style="list-style-type: none"> Optimieren des Links-Abbiegens in die Okenstraße (Bohlsbach) durch Verbessern des indirekten Linksabbiegens Vgl. Anlage 1.1.3 und 5.1 	-	-
2.2.4	Gemeinsamer Geh- und Radweg kritisch, da morgens viele Fußgänger	Hauptbahnhof-Ostseite, Abfahrt zur Nordunterführung	<ul style="list-style-type: none"> Anbringen von Spiegeln zur Verbesserung der Sichtbeziehungen 	10.000 €	2
2.2.5	Teilweise fehlen Sicherheitstrennstreifen zwischen parkenden Kfz und Radweg	Offenburg	<ul style="list-style-type: none"> Zwischen baulichen Radwegen und parkenden Kfz sind generell Sicherheitstrennstreifen zu markieren Vgl. FFP V, Kap. 4 	-	-
2.2.6	Prüfen, wo Zweirichtungsradweg zugelassen werden kann	<ul style="list-style-type: none"> Bewährt hat sich die Zweirichtungsführung für die Freiburger Straße Ggfls. im nördlichen Abschnitt der Rammersweier Straße denkbar (Gehweg, Radverkehr frei) Aktuell im westlichen Abschnitt der Fessenbacher Straße (Nordseite). Nach Fertigstellung des Neubaugebietes südlich der Fessenbacher Straße ist die Situation neu zu prüfen. 	<ul style="list-style-type: none"> Innerorts nur in Ausnahmefällen und mit deutlicher Sicherung an Einmündungen, Grundstückszufahrten und Knoten Nur bei ausreichender Breite der Radverkehrsanlage (mind. 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen) 	-	-
2.2.7	LSA-Optimierung	Otto-Hahn-Straße/Im Seewinkel <ul style="list-style-type: none"> Unübersichtlicher Knotenbereich, schlechte Sichtbeziehungen Fußgänger und abbiegende Kfz haben gleichzeitig grün 	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr in Richtung Norden bereits im Vorfeld des Knotens gesichert auf die Fahrbahn führen (vgl. Radverkehrsführung im Zuge der Otto-Hahn-Straße in Richtung Süden) Vorgrün für querende Fußgänger deutlich verlängern oder getrennt vom Kfz-Verkehr signalisieren 	50.000 €	2

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.2.8	Kontaktschleifen für Radfahrer anstatt Anforderungstaster am Mast	Alle LSA	<ul style="list-style-type: none"> Sukzessiver Umbau entsprechender Signalanlagen 	15.000 € (Ca. 50 Kontaktschleifen)	2
2.2.9	LSA Ahornallee/B 3, B 33 für Radverkehr von Ost nach West optimieren	Knoten Ahornallee/B 3, B 33	<ul style="list-style-type: none"> Signalprogramm anpassen Die Grünfreigabe auf der Nordseite sollte ohne Anforderung genauso schnell sein, wie auf der Südseite 	50.000 €	2
2.2.10	Poller und Umlaufsperrn optisch hervorheben	Generell <ul style="list-style-type: none"> Bahngraben - im Übergangsbereich zum Lindenplatz Südring / Badstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Poller und Umlaufsperrn müssen mit Reflektoren ausgestattet sein und eine Durchfahrtbreite von mindestens 1,50 m gewährleisten Poller sind mit Bodenmarkierungen zu versehen (Beispiel Zähringer Straße/Südring) 	10.000 €	K

Anlage 2.3 Verkehrsrechtliche Aspekte

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.3.1	Kontrolle der Radwegparker	Generell • Insbesondere Luisenstraße	• Regelmäßige Kontrollen, auch nach Meldung der entscheidenden Zeitspannen durch Bevölkerung	-	-
2.3.2	Gefährliche Situation: gemeinsamer Geh- + Radweg	Johannisbrücke • Nordseite (Bereich Zwingerpark, LSA)	• Kampagne gegenseitige Rücksichtnahme	-	-
2.3.3	Am Sackgassenschild Hinweis, wenn Radfahrer am Ende weiterkommen	Generell	• Verkehrszeichen anpassen (Aufkleber) bzw. gegen Zeichen 357-50 (StVO) „Durchlässige Sackgasse für Fußgänger und Radverkehr“ ersetzen.	-	-
2.3.4	Beachtung der Regelung der Befahrung der Steinstraße mit Rädern	Steinstraße	• Prüfen, welche Maßnahmen sich eignen, z.B. Kontrollen, zusätzliche Beschilderung, Ausweisung von alternativen Routen, Aufklärungsarbeit	-	1


Anlage 2.4 Wegweisung

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.4.1	Führung des Radverkehr an Baustellen verbessern	<p>Umleitungsbeschilderung für den Radverkehr in Offenburg, an allen Baustellen mit Radverkehrsanlagen</p>  <p>Beispiel Stuttgart</p> <p>Bei längerfristigen Umleitungen</p>  <p>Beispiel Landkreis Northeim (Foto: Landkreis Northeim)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Umleitungsbeschilderung bei Baustellen Beispiel Stuttgart: Die Landeshauptstadt hat ein systematisches Baustellenmanagement im Hinblick auf die Ausweisung von Umleitungsstrecken für den Radverkehr aufgebaut. Die ausgewiesenen Umleitungsstrecken werden in Zusammenarbeit des Fahrradbeauftragten mit der Straßenverkehrsbehörde festgelegt Bei längerfristigen Umleitungen: Beispiel Landkreis Northeim: Ausgangslage: Für die Sicherheit von Radtouristen wird im Zuge eines Radfernweges ein Radweg gebaut. Zur Zeit müssen Radfahrer im Mischverkehr mit den Kfz auf der Fahrbahn fahren, was hohe Sicherheitsrisiken für sie birgt. Bis zur Fertigstellung des Radweges sollen Radfahrer deshalb auf einer verkehrsarmen Alternativroute geführt werden. Durch die Umleitungsbeschilderung (denen für Kfz-fahrer angelehnt) werden Radfahrer auf die verkehrsarme Alternativroute deutlich hingewiesen, sie können aber auch die ursprüngliche Führung wählen. 	-	-

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.4.2	Wegweiser mit zu geringer Schriftgröße und fehlende Entfernungsangabe		<ul style="list-style-type: none"> Sukzessive Umstellung der Wegweisungsbeschilderung auf den bundesweit einheitlichen FGSV-Standard 	120.000 € (ca. 200 km Streckenlänge bei Kosten von ca. 600 €/km)	2
2.4.3	Alle Radtourenvorschläge der Stadt Offenburg wegweisen		<ul style="list-style-type: none"> Sukzessive Ausweisung der Routenvorschläge nach FGSV-Standard Einhängen von Routenlogos bei vorhandenen Strecken 	35.000 € (ca. 90 km Streckenlänge inkl. ca. 50 % vorhandene Strecken)	2

Anlage 2.5 Fahrradparken

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.5.1	Fehlende Abstellplätze (Rahmen anschließbar, wenn möglich überdacht) ggf. bestehende Felgenkiller durch neue Bügel ersetzen	<ul style="list-style-type: none"> um und in Innenstadt (z.B. DM-Markt, H&M, Hauptpost) auch vor Geschäften (ggf. von Einzelhandel) Ost-Stadt, NW-Stadt, (Gründerzeitviertel, Radabstellplätze im Keller) Im Wohnumfeld allgemein (auch Radhänger) an Bushaltestellen Radboxen am Schienenhaltepunkt Kreisschulzentrum Bahnhof ZOB-Gelände (überdacht) vor Kitas, Schulen und öffentlichen Einrichtungen vor Geschäften in den Ortsteilen südlicher Eingang der Stadtbibliothek 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradabstellplatzkonzept für Innenstadt vorhanden Qualität und Quantität von Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet optimieren 	100.000 € (ca. 500 Bügel)	2
2.5.2	Satzung für Radabstellplätze fehlt	Satzung sowohl für private als auch für gewerbliche Gebäude als Auflage im Rahmen der Baugenehmigung	<ul style="list-style-type: none"> Satzung für Offenburg auf Basis der Landes Bau Ordnung Baden-Württemberg und der vorhandenen Richtlinie zu Fahrradabstellplätzen entwickeln. Die Satzung muss neben den inhaltlichen Regelungen auch eine Begründung zum Ziel der Satzung enthalten. Anmerkung: PGV erarbeitet aktuell eine Abstellplatzsatzung für die Landeshauptstadt Stuttgart. 	-	-
2.5.3	Überdachung Radabstellplätze	Spitalstraße	<ul style="list-style-type: none"> Aus Gründen des Denkmalschutzes und der Stadtgestaltung im Bereich der Spitalstraße nicht möglich 	-	-

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Ort	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.5.4	Abstellplätze für Räder mit Hänger Abstellplätze in Parkhäusern mehr Fahrradboxen – auch für Räder mit Hänger	<ul style="list-style-type: none"> • Generell, v.a. im Zuge touristischer Routen bzw. in der Innenstadt • Parkhäuser: Radabstellplätze in Parkhäusern speziell für Pedelecs im Winter (Kälte, Akkus) ohne dass Kfz-Stellplätze wegfallen • Stadtmauerring • Erweiterter Innenstadtbereich • Schienenhaltepunkt Kreisschulzentrum • Überdachte Anlagen im Bahnhofsbereich (ZOB-Gelände) 	<ul style="list-style-type: none"> • Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger und für Tandems einrichten • Beleuchtung gewährleisten • Potenzial in Parkhäusern prüfen • Konzept Stadtmauerring vgl. FFP V, Kap. 2 und Kap. 5.1 sowie Anlage 5.7 <p>Beispiel Freiburg: extra viel Platz an Ständern, Hinweisschilder auf Anhänger-Stellplatz</p>  <p>(Foto Stadt Freiburg)</p>	100.000 €	2
2.5.5	Aufstellen privater Fahrradabstellanlagen auf öffentlichen Flächen ermöglichen	Offenburg z.B. im Gründerzeitviertel	Privatpersonen erhalten die Möglichkeit private Radabstellplätze (z. B. auch Fahrradboxen) auf öffentlicher Fläche aufzustellen (private Sondernutzung)	-	-

Anlage 2.6 Serviceangebote

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.6.1	Kinderfahrräder, Kinderanhänger und Lastenanhänger zum Ausleihen	<ul style="list-style-type: none"> Städtische Fahrradausleihe um Angebote für Kinder, Familien und den erweiterten Transportbedarf ausweiten. 	<ul style="list-style-type: none"> Angebot um jeweils 1 Kinderfahrrad, 1 Kinderanhänger und 1 Lastenanhänger erweitern, Evaluation nach zu bestimmenden Zeitraum 	5.000 €	2
2.6.2	Fahrradmitnahme in Bussen	<p>Beispiel Göttingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Soweit ausreichend Platz in den Bussen besteht ist seit 2005 die Fahrradmitnahme ganztägig kostenlos möglich. Das Angebot wird vor Allem in den topografisch bewegten Stadtbereichen gerne angenommen. Das Angebot wurde aufgrund der guten Erfahrungen auf Busse und Bahnen im Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen ausgeweitet. 	<ul style="list-style-type: none"> Möglichkeit prüfen, Fahrradmitnahme in Bussen in das Ermessen der Busfahrer zu stellen (u.a. bei Reifenpanne, extrem starken Wolkenbruch, etc.) Intensive Öffentlichkeitsarbeit Die gesetzlichen Vorgaben (u. a. das Vorhalten von Platz für Rollstühle und Kinderwägen) müssen bei der Prüfung beachtet werden. 	-	-
2.6.3	Pannendienst	<p>Beispiel „Self-Service-Reparaturstation“ Salzburg</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Radverkehrskordinator der Stadt hat gemeinsam mit einer Fahrradwerkstatt einen Prototypen für eine Reparaturstation entwickelt, an der Radfahrer ihr Fahrrad selbst reparieren können. Die Stationen enthalten Werkzeug, ausklappbaren Radaufhängearme, Druckluftarmatur, Fahrradölspraydosen, Papierhandtuchhalter, etc. Probleme beim Prototyp (technische Probleme, Probleme mit Diebstahl) wurden festgestellt und bei der Weiterentwicklung berücksichtigt Die ersten Ausbaustufen wurden alleine durch die Stadt finanziert, für den weiteren Ausbau konnte die Firma Progress Außenwerbung gewonnen werden, welche sich um die Einholung der erforderlichen Bewilligungen, die Aufstellung und Reinigung der Stationen kümmert und diese finanziert. Die Wartung wird im Auftrag der Stadt vom Jugendbeschäftigungsprojekt Velorep übernommen. 	<ul style="list-style-type: none"> Angebot auf privater Ebene (z. B. Taxiunternehmen) unterstützen (bei Anruf wird Rad vor Ort repariert oder Transport von Rad und Fahrer organisiert) Kommunikation evtl. über städtische Internetseite bzw. auf Radwegekarte möglich 	-	-

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.6.4	Radtourenplaner BW	<ul style="list-style-type: none"> Interaktives und kostenloses Angebot (seit Juli 2011) für Radler in Baden-Württemberg Geeignet für Alltags- und Freizeitradverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Städtische Radtourenempfehlungen inkl. Stationen des Kommunalen Radverleihs und Radmietsystem nextbike einpflegen lassen 	-	-
2.6.5	Rad-Service für Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none"> Öffentlichen Dienststellen im Stadtgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> In jedem Rathaus wird ein Raum bzw. ein abschließbarer Bereich für die Räder der Mitarbeiter zur Verfügung gestellt bzw. erweitert. Beispiel Stadtverwaltung Hannover: Die Stadtverwaltung Hannover bietet ihren Mitarbeitern einen guten Service rund um das Fahrrad. In dem nur den Mitarbeitern vorbehaltenen Fahrradraum gibt es Werkzeug, Flickzeug, Luftpumpen zur Nutzung bei Bedarf. 	50.000 €	2
2.6.6	Ampelgriffe	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrer steigen bei Rot ungerne von ihrem Fahrrad ab. Daher halten sich viele Radfahrer an den Ampelmasten fest. Komfortabler für wartende Radfahrer ist aber ein Ampelgriff. An einigen Kreuzungen im erweiterten Innenstadtbereich (z. B. Zeller Straße/Moltkestraße, Lange Straße/Grabenallee) wurden bereits Ampelgriffe montiert. Das Angebot wird bereits gut angenommen. 	<ul style="list-style-type: none"> Weiterführen der Aktion an geeigneten LSA-Masten im erweiterten Innenstadtbereich Ampelgriffe zu installieren Alternativ: Fußaufstellschienen für 3-4 Fahrräder im Vorfeld von Knoten (Beispiel Kopenhagen) 	-	2
2.6.7	Mehr Schließfächer für Radhelme		<ul style="list-style-type: none"> Vgl. FFP V, Kap. 2 und 5.1 sowie Anlage 5.7 	-	-
2.6.8	Optimierung der öffentlichen Luftstation im Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> Schläuche und Ketten der Luftpumpe verknoten sich häufig 	<ul style="list-style-type: none"> Zu prüfender Vorschlag: Schläuche an entgegengesetzten Enden aus der Kompressorkiste austreten lassen Prüfauftrag: Weitere Stationen einrichten 	-	-


Anlage 2.7 Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Kommunikation

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	Lösungsansatz	Priorität
2.7.1	Fahrradkurier, Bringdienste	<ul style="list-style-type: none"> analog zum Zufahrdienst des Reformhauses Heffner Eine Zusammenarbeit mit den City-Partnern wäre hilfreich 	<ul style="list-style-type: none"> Keine kommunale Aufgabe Bringdienste sind nur sinnvoll durch den Handel zu organisieren 	2
2.7.2	Promis auf dem Rad	<ul style="list-style-type: none"> Prominente Offenburgler als Multiplikatoren zur Förderung des Radfahrens 	<ul style="list-style-type: none"> Aktionen organisieren Prominente dafür gewinnen <p>Beispiel Moers: Ernennung von Fahrradbotschaftern aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen (wie Politik, Wirtschaft, Soziales, Kultur und Kirche)</p> <p>Aufgaben der Fahrradbotschafter:</p> <ul style="list-style-type: none"> Kommunikation Fahrradrelevanter Themen in ihre Organisation und in die Öffentlichkeit, Vernetzung mit Verwaltung (v.a. dem Fahrradbeauftragten) 	1
2.7.3	Pressereihe „Wussten Sie schon...“	<p>Themenvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> Radwegebenutzungspflicht Verkehrserziehung Neuigkeiten im Radverkehr und in der StVO Bedeutung Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radfahrer in Tempo 30-Zonen, etc. Tipps für das Radeln im Winter Verhalten der Radfahrer an Kreisverkehren Verhalten beim Miteinander von Rad- und Kfz-Verkehr (vor allem Thema Überholen) 	<ul style="list-style-type: none"> Texte für Pressereihe formulieren Offenburg spezifisches Fahrradlayout verwenden Pressereihe längerfristig institutionalisieren Ggfls. auch Flyer-Serie 	1
2.7.4	Kampagne zum Thema: Gegenseitige Rücksichtnahme	<p>Themenvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gehwegparken Plötzlich in den Radweg laufende Fußgänger Öffnung von Autotüren in den Lichtraum des Radweges Rechte und Pflichten der Radfahrer Radfahrer mit ausreichend breitem Abstand überholen Radfahren in Tempo 30-Zonen Radfahren auf der Fahrbahn, auf anderen Radwegen und auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen 	<ul style="list-style-type: none"> Kampagne organisieren und längerfristig institutionalisieren <p>Beispiel Stadt Lörrach: Aktion „Wir schieben, wenn`s eng wird“ – u.a. Banner in Fußgängerzone</p> <p>Beispiel Stadt München (Green City): Aktion „Tschuldigen ist nie verkehrt“</p>	1

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	Lösungsansatz	Priorität
2.7.5	Verleih von Rikscha für Brautpaare besser bewerben		<ul style="list-style-type: none"> Rikschas häufiger im Stadtgebiet einsetzen Beispiel Stuttgart: „Konferenzrad“ zur Einweihung neuer Maßnahmen Bei Neueröffnung von Fahrradmaßnahmen fahren der Baubürgermeister, der Fahrradbeauftragte und weitere Personen aus Politik und Verwaltung öffentlichkeitswirksam zu der jeweiligen Örtlichkeit. Die Presse ist regelmäßig dabei. Beispiel FahrradTaxi Hannover: Angebot für Touren und Stadtrundfahrten in Hannover. Auf den Fahrzeugen ist ausreichend Platz für Werbung. 	2
2.7.6	Spendenaktion	<ul style="list-style-type: none"> pro gefahrenen Rad-Km der registrierten Personen zahlt die Stadt 1 Cent an eine wohltätige Organisation 	<ul style="list-style-type: none"> Unverhältnismäßig hoher Verwaltungsaufwand Kilometerleistung nicht nachvollziehbar überprüfbar 	-
2.7.7	Prävention: Raddiebstahl	<ul style="list-style-type: none"> Raddiebstahl durch geeignete Maßnahmen verhindern 	<ul style="list-style-type: none"> Codierung durch Polizei besser vermarkten Radpass der Polizei besser vermarkten Infotafeln aufstellen, Schulen/Aufklärung 	2
2.7.8	Radreparaturkurse anbieten	<ul style="list-style-type: none"> Akteure: Radgeschäfte, VHS 	<ul style="list-style-type: none"> Keine kommunale Aufgabe 	-
2.7.9	Nutzung des Internets zur Rückgabe aufgefundenen Räder	<ul style="list-style-type: none"> Bilder von gefundenen Fahrrädern ins Internet stellen, damit die Besitzer ihr Rad erkennen 	<ul style="list-style-type: none"> Idee in Zusammenarbeit mit der Polizei umsetzen 	2
2.7.10	Mängelbogen und Scherbentelefon breiter bekannt machen		<ul style="list-style-type: none"> Intensive Öffentlichkeitsarbeit 	2
2.7.11	Initiative RadKULTUR	<ul style="list-style-type: none"> Maßnahme zur kommunalen Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg) 	<ul style="list-style-type: none"> Antrag zur Teilnahme an der Maßnahme 	1

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	Lösungsansatz	Priorität
2.7.11	Intensivierung der Medienberichterstattung zum Thema Rad	<p>Beispiel: Imagekampagne „Emders up Rad“:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2004-2008: Agenda 21 Projekt zur Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit Regelmäßige, gezielte Kommunikation nach Innen und Außen Knüpfung eines verwaltungsinternen „Netzwerk Radverkehr“ zur „Allianz“ für den Radverkehr Ständige Arbeitsgruppe in Form eines runden Tisches Projekt eingebunden in die „Verkehrskonferenz“ (Gremium, das aktuelle Verkehrsprobleme, Planungsanträge, Bürgeranträge und Anregungen sowie Straßenbauplanung berät und beurteilt) Diverse Publikationen (Flyer, Broschüren, etc.) wurden im Laufe der Projektlaufzeit erstellt 2008 lief das Projekt offiziell aus, alle aufgebauten Kommunikationsstrukturen werden weiterhin gepflegt <p>alle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung laufen jetzt unter der Dachmarke „Emders up Rad“</p>	<ul style="list-style-type: none"> Intensive Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit Erarbeiten eines Gesamtkonzeptes zur Öffentlichkeitsarbeit und starten einer Imagekampagne Umsetzung vgl. Anlage 4 (z. B. Großwerbetafeln, Citylight-Werbung an Autoeinfallstraßen) Vgl. FFP V, Kap. 5.3 	2
2.7.12	Gemeinsame Touren mit Verwaltung, Politik und Bürgern	<ul style="list-style-type: none"> Erkundung von Projekten und Planungen in Stadtteilen mit dem Rad 	<ul style="list-style-type: none"> Touren mit Verwaltung, Politik und Bürgern planen und im städtischen Fahrradkalender institutionalisieren <p>Beispiel: Mobile Bürgerversammlungen in Nürnberg</p> <ul style="list-style-type: none"> Projektdurchführung durch den Oberbürgermeister und Mitarbeiter 6x im Jahr, beginnen immer am Rathaus und gehen ca. 25 km lang (nur Touren in der Altstadt werden zu Fuß zurückgelegt) Vor Ort stellen Stadtspitze, berufsmäßige Stadträte und Mitarbeiter aus der Verwaltung interessierten Bürgern sowie ehrenamtlichen Stadträten aktuelle, meist stadtteilbezogene Projekte und Planungen aus allen Bereichen des sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens vor. Bürger können der Verwaltung Wünsche und Anregungen auf den Weg geben und die Verwaltung erhält einen Eindruck, mit welchen Einwänden oder Fragestellungen sie sich bei der Durchführung auseinandersetzen müssen. 	1
2.7.13	Radwegekarte mit noch mehr Informationen	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung der bestehenden Radwegekarte um weitere Informationen (z. B. Radabstellanlagen, Mobilitätsstationen) 	<ul style="list-style-type: none"> Neuaufgabe Radwegkarte mit entsprechenden Informationen 	K

Anlage 2.8 Verkehrssicherheit

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.8.1	Aktion fürs Helmtragen nach Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> Kinder z.B. Schildkröte, (wird bereits durchgeführt) Jugendliche z.B. „Helm ist cool und schick“, Senioren z.B. Sicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> Weitere Aktionen planen und öffentlichkeitswirksam umsetzen 	10.000 €	1
2.8.2	Montage von Spiegeln an Verkehrsampeln (Trixie-Spiegel)	<ul style="list-style-type: none"> Trixie-Spiegel unterstützen v.a. die Lkw-Fahrer, Radfahrer im „toten Winkel“ zu erkennen  <p>Beispiel Freiburg (Breisgau)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von Trixie-Spiegeln an größeren Knoten mit hohem Schwerverkehrsaufkommen (überwiegend Hauptverkehrsstraßen) Beispiel Freiburg: An 145 Knotenpunkten wurden die Trixispiegel angebracht. Die Finanzierung erfolgte größtenteils durch Sponsoring der privaten Initiative „Round Table“. Die Polizei berichtet von guten Erfahrungen. <p>Anmerkung: An der Kreuzung Grabenallee/Zähringerstraße hat sich trotz eines Trixie-Spiegels ein tödlicher Unfall ereignet.</p>	2.000 € (bei ca. 200 € / Spiegel)	1
2.8.3	Weitere Aktionen zum Thema Radbeleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Verkehrssicherheit von Rädern 	<ul style="list-style-type: none"> Häufiger Kontrollen der Beleuchtung an Rädern an mehreren Stellen im Stadtgebiet (direkt auf Radwegen) durch die Polizei Häufigere Kontrollen der Verkehrssicherheit von Rädern an Schulen Zuschuss beim Tausch von Felgen- zu Nabendynamos 	20.000 €	2

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	Lösungsansatz	Kostenschätzung	Priorität
2.8.4	Kampagne gegen „Geisterradler“	<ul style="list-style-type: none"> Die Kampagne soll auf die Gefahren des Radfahrens auf der falschen Straßenseite aufmerksam machen. Wichtig ist, im Vorfeld zu prüfen, ob es einen konkreten Anlass zum Fahren auf der falschen Fahrbahnseite gibt (z. B. fehlende Querungsstellen, Lage von Zielen) <p>Beispiel Regensburg: Durchgeführt wird die Kampagne von der Verkehrswacht Regensburg.</p> <ul style="list-style-type: none"> Große Schilder mit dem Hinweis „Geisterradler gefährden“ werden entlang der Radwege so aufgestellt, dass sie nur von Radfahrern gesehen werden, die auf der falschen Straßenseite in die falsche Richtung fahren. Das Motiv wird auch als Gratis-Postkarte verteilt 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse der vorhandenen Radverkehrsführung Einsatz verkehrsplanerischer Lösungen zum Vermeiden des Linksfahrens Einsatz von Schildern bei nicht erklärbarer Häufung des Linksfahrens Beispiel Freiburg: Zur Verringerung des regelwidrigen Linksfahrens wurden im Freiburger Stadtgebiet Piktogramme direkt auf der Fahrbahn und Schilder angebracht. Die Markierung erfolgt mittlerweile auf Anregungen aus der Bürgerschaft bzw. der Stadtverwaltung. Erste Beobachtungen lassen auf einen positiven Effekt der Aktion schließen.  <p>(Fotos Stadt Freiburg)</p>	10.000 €	2

Anlage 3 Maßnahmen, für die bereits Beschlüsse bzw. Entscheidungen vorliegen und die nachrichtlich Erwähnung finden

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung/Ort	Beschluss/Entscheidung	Umsetzung/Baubeginn
3.1	fehlender Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, etc.	• Zunsweier-Hofweier	• vgl. Kapitel 6.3.1	• voraussichtlich 2013/2014
		• entlang der Römerstraße (Weier)	• vgl. Kapitel 6.3.1	• voraussichtlich 2013
		• zwischen Windschlag und Griesheim	• vgl. Kapitel 6.3.1	• bereits begonnen
		• Durbacher Straße	• vgl. Kapitel 6.3.1	• im Zuge der Deckensanierung
		• Grabenallee zwischen Lange Straße und Wilhelmstraße (Nordseite) (gegenläufiger Radweg)	• vgl. Kapitel 6.3.14	• heutiger Bestand beibehalten
3.2	Verbreiterung des Radwegs	• B3 Okenstraße, Höhe Aurelisgelände und Richtung Norden	• vgl. Kapitel 6.3.2	• zusammen mit Erschließung Güterbahnhof Süd • voraussichtlich 2013/2014
3.3	Belag erneuern, asphaltieren	• Mühlbachradweg zwischen Bleiche und Großer Deich	• vgl. Kapitel 6.3.3	• 2013
3.4	Überall grüne Markierung des Radweges bei Grundstückszufahrten	• An stärker frequentierten Grundstückszufahrten sollte generell der Radwegebelag bzw. eine Markierung des Radweges durchgeführt werden um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen.	• vgl. Kapitel 6.3.4	• nur an stärker frequentierten Grundstückszufahrten (wie bisher)
3.5	Radwegführung	• Vor Kino	• vgl. Kapitel 6.3.5	• kein Handlungsbedarf
3.6	Gefahr: häufiges Kreuzen der Kfz-Fahrspuren	• Messekreisel (z.B. von Kinzigbrücke nach Albersbösch)	• vgl. Kapitel 6.3.6	• siehe Beratung VA Messebereich
3.7	Gefahr: Miteinander der Fußgänger, Radfahrer und Busse Mischsystem)	• Fußgängerzone	• vgl. Kapitel 6.3.7	• kein Handlungsbedarf
3.8	Gefahr für Schüler durch Rechts-vorLinks-Regelung und Radfahren auf der Fahrbahn (Busverkehr)	• Platanenallee	• vgl. Kapitel 6.3.8	• im Zusammenhang Ausbau Platanenallee
3.9	Gefahr durch Zweirichtungsradweg bei Einmündungen	• Freiburger Straße	• vgl. Kapitel 6.3.9	• kein Handlungsbedarf
3.10	Kontrolle der Rotlichtverstöße	• Generell	• vgl. Kapitel 6.3.10	• kein Handlungsbedarf
3.11	Unterführung für Radfahrer befahrbar machen	• Unterführung unter Grabenallee am Bahngraben	• vgl. Kapitel 6.3.11	• kein Handlungsbedarf
3.12	LSA-Optimierung (Fußgänger und Radfahrer haben gleichzeitig grün)	• Südring/Platanenallee	• vgl. Kapitel 6.3.12	• Prüfung im Zusammenhang mit Kreiseldiskussion

Anlage 4 Maßnahmen, die im Rahmen der Erstellung anderer Programme und Konzepte diskutiert werden sollen


Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	weitere Bearbeitung
4.1	Touristen-Stadtplan auf Grundlage der Radwegekarte, Broschüre/Internet	Sehenswürdigkeiten (mit Kurzbeschreibung) und Einkehrmöglichkeiten in und rund um Offenburg	Tourismus
4.2	Touren zur Erkundung der Stadt Offenburg und ihrem Umfeld	<ul style="list-style-type: none"> • Radtouren entwickeln, die die Sehenswürdigkeiten von Offenburg verbinden • Verbesserungen der Auskunft, Beratung und Planausgabe für Radtouren für Besucher und Hotelgäste 	Tourismus
4.3	Mountainbike Touren	<ul style="list-style-type: none"> • Bestehende MTB-Touren besser vermarkten • weitere MTB-Touren (vgl. Naturpark Schwarzwald), deren Anfangs- und Zielpunkte mit der OSB gut zu erreichen sind, mit Infos über OSB-Fahrplan versehen und vermarkten • ggf. mit „Einweihungsfest“ • Wegweisung der MTB-Touren regelmäßig überprüfen 	Tourismus
4.4	Werbung fürs Radfahren in Hotels		Tourismus
4.5	Wegweisung zu Sehenswürdigkeiten		Tourismus
4.6	Radsicherheitstraining auch in Kindergärten, nicht erst in Schule		Kindergärten, Kitas
4.7	Mobilitätsberatung in Schulen und Kindergärten	<p>Wegebegehung als Aktion von Stadtverwaltung, Schulen und Umweltverbänden, evtl. Aktion-VCD „Mit Kindern unterwegs-Mobilitätstipps ...“, Verleih von Tandems als Mama-Taxi</p> <p>Beispiel Hamm: K.i.d.S: Kinder in der Stadt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgängige Verkehrserziehung vom Vorschulalter bis zur Sekundarstufe I. • Dieses Projekt wird von Polizei, Schulen sowie Kindertagesstätten durchgeführt. • Verknüpfung und Weiterentwicklung der bisherigen Arbeiten zu einem einheitlichen Verkehrserziehungskonzept • Zahlreiche Arbeitshilfen für Pädagogen sind zukünftig herunterzuladen auf der Homepage. • Module A-D: nach erfolgreicher Teilnahme jeweils Dokumentation im K.i.d.S.-Führerschein. • Ergebnis nach Fünfjährige Evaluation der Kriminalprävention: Rückgang der Unfälle mit aktiver Kinderbeteiligung um ca. 30%. <p>Beispiel Stuttgart:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schülerbefragung an Stuttgarter Schulen 2005 / 2006: „Mit dem Fahrrad zur Schule“ • Ziel: Durch eine Befragung zum Fahrradnutzungsverhalten von Schülern und der Defizite auf den Schulwegen wurde eine Datengrundlage für zukünftige Maßnahmen zur Fahrradförderung geschaffen 	Schulen, Kitas, Kindergärten, Klimaschutz, Polizei, Mobilitätszentrale

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	weitere Bearbeitung
		<ul style="list-style-type: none"> • Rücklauf ca. 30.000 Fragebögen • Im Rahmen von Arbeitskreisen mit Beteiligung von Stadt und den Schulen (Schüler, Eltern, Lehrer) werden die Mängel an mittlerweile 30 Schulen systematisch beseitigt (u.a. auch Austausch von „Felgenkillern“ durch Rahmenhalter zum Fahrradparken). Dafür stehen entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung. • Für die Aktion, die mittlerweile noch durch einen stark nachgefragten „Lehrer-Ordner“ mit Infomaterialien für den Verkehrsunterricht erweitert wurde, gewann die Landeshauptstadt 2007 den bundesweiten Preis „Best for Bike“ <p>Beispiel Karlsruhe: Mobil zum Ziel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konzept zur Verkehrssicherheit auf Schulwegen Entwicklung eines Kinderstadtplans mit sicheren Routen zu den nächsten Stadtteilen. • Kennzeichnung der Schulwege mit bunter Kreide durch die Schüler zur Aufmerksamkeitssteigerung anderer Verkehrsteilnehmer. • Aktion Elternstop: weiträumige Absperrung des Schulgeländes, so dass Eltern ihre Kinder nicht direkt bis vor die Schule fahren können. • Kiss and Ride / Elternhaltestelle • Flyer zu dem Thema von Kinderbüro Karlsruhe (Einrichtung der Stadt). <p>Beispiel: Radwege-Detektive (Netzwerk Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausgangslage: Unfallstatistiken weisen Rad fahrende Kinder im Alter von 10-14 Jahren als auffällige Gruppe aus • Materialien zu der Aktion werden von dem Städtenetzwerk zur Verfügung gestellt. • Die Schüler untersuchen in Teams das Schulumfeld und die Infrastruktur auf dem Schulgelände. Ergebnisse werden an die zuständigen Stellen der Stadtverwaltung weiter geleitet. • Gemeinsame Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten. Diese finden Eingang in Schulwegbroschüren, Kinder- und Jugendverkehrsgutachten, Kinderstadtplänen, Radfahrplänen. • Eine Koordinierungsstelle berät die Kommunen bzw. Schulen bei der Umsetzung des Projektes. 	
4.8	Mobilitätsberatung in Betrieben	<p>Überdachung der Fahrradständer, Miet- und Leihfahrräder, Diensträder, etc.</p> <p>Beispiel „Aktion Firmenfahrrad“ in Bremen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unternehmen können Firmenfahrräder zu günstigen Konstitutionen erwerben, mit denen Mitarbeiter die Wege zu Terminen in der Stadt fahren können. • Die Koordinierungsstelle der Bremer Umweltpartnerschaft „partnerschaft umwelt unternehmen“ übernimmt den Service (gegen monatliche Pauschale von 10 €) • Darin enthalten: Reparaturen (nur Ersatzteile müssen selber getragen werden), 2x /Jahr Wartung und Pflege, bei Panne auf dem Weg wird dem Fahrer ein Taxi bezahlt 	Klimaschutz, Mobilitätszentrale

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	weitere Bearbeitung
4.9	Fahrradwerkstatt an Schulen		Schulen
4.10	Mobilitätskampagne	Übernahme einiger Aspekte/Aktionen der Kampagne „Kopf an: Motor aus“, nachdem Sie an die Verhältnisse der Stadt Offenburg angepasst wurden	Klimaschutz, Klimaschutzmanagerin
4.11	Aktionstag fürs Radfahren (z.B. Autofreien Sonntag, MoA (Mobil ohne Auto), „Fahrradsalon“)	<p>Akteure: u.a. Fahrradhändler, Polizei, Verkehrswacht, Radvereine, ADFC, VCD, AOK, Stadt Offenburg</p> <p>Folgende Ideen könnten umgesetzt werden:</p> <p>Radsportvorführungen, Radwerkstatt, Preisausschreiben, Sicherheitstraining, Sicherheitsausrüstung, Beratung und Verkauf von Fahrrädern, Freizeitgestaltung, Radrennen, Fahrradbörse, Autogrammstunde von berühmten Radpersönlichkeiten, Rikschafahren, Leistungsergometer (Fahrrad)</p> <p>Angebot von mobilen Fahrradwaschanlagen bei Aktionstagen</p> <p>Beispiel Aktionstag: „Sattel-Fest“ in Hamm:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einmal im Jahr Sperrung einer Straße zwischen Hamm und Soest für Kfz an einem Tag, Fahrradfahren mit Eventcharakter • Aktionen, Programm: • Bäuerliche Spezialitäten in den Ortschaften an der Strecke • Aktionen wie: Fahrräder-Versteigerungen • über 40 Informations- und Aktionsstände zu Radtourismus, Sicherheit und Spiel & Spaß. <p>Unterhaltungs-Programm mit Musik, Bike-Trial- und Freestyle-Show mit spektakulären Stunts</p> <p>Beispiel Fahrradwaschanlage: Bahnhof Göttingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Waschanlage wird von einem Fahrradhändler betrieben und ist in die Fahrradstation am Göttinger Bahnhof integriert. • Das Fahrrad wird automatisch gewaschen und die Kette gefettet 	Klimaschutz, Klimaschutzmanagerin
4.12	Mobilitätskampagne für Sportvereine	Unterstützung der aktiven Mobilität (Rad, Skates, zu Fuß, ÖPNV, Auto-Fahrgemeinschaften), z.B. Aktion „Sportlich zum Sport“	Klimaschutz, Vereine, Klimaschutzmanagerin
4.13	Mobilitätsmarketing ÖV und Umweltverbund an den Hochschulen	Ein durch Studentengruppen mit entwickeltes Aktionspaket zum Mobilitätsmanagement soll hier ansetzen. Es soll hierbei, gemeinsam mit dem Arbeitskreis Radverkehr und den Verkehrsbetrieben, ein für Studenten maßgeschneidertes Mobilitätsmarketing entwickelt und erstellt werden.	Klimaschutz, Mobilitätszentrale
4.14	Aktion Kilometerzähler, Aktion Stadtradeln	Wettbewerb zwischen verschiedenen Personengruppen, wer die meisten Radkilometer sammelt	Klimaschutz, Mobilitätszentrale
4.15	Fahrradverlosung	für Studierende mit 1. Wohnsitz in Offenburg	Umsetzung außerhalb laufender Programme
4.16	Bessere Vernetzung von Verkehrsmitteln	Rad, Bus, Zug, Fuß (Umweltverbund)	Mobilitätsmanagement

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	weitere Bearbeitung
4.17	Mobilitätszentrale	Schaffung einer zentralen Anlaufstelle (z.B. Beraten zu lokalen Mobilitätsangeboten, Vermitteln von kurzfristigen Mitfahrgelegenheiten, Aufbau und Pflege einer Internetseite)	Mobilitätsmanagement, Klimaschutz
4.18	Mobilitätsstationen		Mobilitätsmanagement
4.19	Fernradwege wegweisen		Landkreis
4.20	Schilder „Hunde an die Leine“ aufstellen und Aktionen	<ul style="list-style-type: none"> Feldweg in Verlängerung Im Ries zur Fessenbacher Str. Radweg entlang Kinzigdamm Westseite Schutterwälder Straße 	Ordnungswesen
4.21	Fahrradkurse für Erwachsene bzw. auch für ältere Menschen	<p>Beispiel Landkreis Nienburg:</p> <ul style="list-style-type: none"> Für Erwachsene, die niemals Radfahren gelernt oder es wieder verlernt haben, bietet der Landkreis in Zusammenarbeit mit dem ADFC Radfahrkurse an. Der Landkreis unterstützt die Ausbildung eines ADFC-Mitgliedes zum Fahrradtrainer <p>„Radl'n im Alter“ – Fahrradkurse für ältere Menschen (auf Senioren zugeschnittenes Radfahrprogramm)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ziel: Senior/innen Spaß am Radfahren vermitteln und fit machen für kritische Situationen im Straßenverkehr, Fahrtrainings und Theorie außerhalb des Straßenverkehrs auf speziellen Parcours, sowie Radtouren in der Stadt Diverse Beteiligte und Projektpartner: Green City e.V. (Umweltschutzorganisation, Initiator, Projektkoordination und inhaltliche Gestaltung), hvp e.V. (Human Powered Vehicles, stellen seniorengerechte Fahrräder, ein Vertreter macht die theoretische Einführung, stellt einen Ergotherapeuten sowie einen Re-ha-Fachberater), Seniorenzeitschrift Treffpunkt 55plus (redaktionelle Begleitung) eingebunden sind auch die jeweiligen Alten- und Servicezentren und die Verkehrspolizei München 	Mobilitätsmanagement, ADFC, Generationenhäuser, Seniorenvertretung
4.22	Beleuchtung von Radwegen außerorts	Der Gemeinderat beschloss am 31.11.2011 (Drucksache-Nr. 155/10), dass eine Beleuchtung von (Rad-) Wegen außerhalb von Ortslagen zumindest solange nicht erfolgen sollte, bis die vorhandene Beleuchtung auf energiesparendere Systeme umgestellt ist. Zurzeit läuft ein Pilotprojekt im Ortsteil Bühl (St. Peter und Paul Straße, Im Lehbühl, Im Weizenfeld, Krestenweg, Zur Kinzigau und im Talackerweg). Im Rahmen der Ergebnisauswertung des Pilotprojekts zum Einsatz von LED-Leuchten wird das Thema Beleuchtung von Radwegen außerorts wieder aufgegriffen werden. In diesem Zusammenhang wird die Technologie einer dynamischen Beleuchtung geprüft werden.	Straßenbeleuchtung (wird aber in absehbarer Zeit nicht angegangen)
4.23	PARK(ing) Day	<p>Beispiel Leipzig:</p> <p>„Vorübergehend umgestaltete Parklücken machen deutlich, welchen Platz Kraftfahrzeuge einnehmen und welche Alternativen dazu möglich sind. Die temporären PARKs sollen Passanten dazu bewegen, die stark am Auto orientierte Nutzung öffentlicher Plätze und Straßen kritisch zu hinterfragen. Der PARK(ing) Day will zum gedanklichen Austausch über Möglichkeiten der Stadtplanung anregen.“ (Quelle: www.parking-day-leipzig.de)</p>	Klimaschutz, KSM, Imagekampagne, Stadtplanung
4.24	Attraktive Radverkehrsführung und Radabstellanlagen am Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> Hauptstraße, von Norden nach Süden auf Höhe des Bahnhofsgebäudes (zw. Rheinstraße und Saarlandstraße) vgl. Anlage 5.2 	Projekt Umgestaltung Bahnhofsareal

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	weitere Bearbeitung
4.25	Verhindern, dass Pkws auf der Radverkehrsanlage vor dem Bahnhofsgebäude halten/parken		Projekt Umgestaltung Bahnhofsareal
4.26	Entschärfen der gefährlichen Situation des gemeinsamen Geh- und Radweges am Stadtbuckel (Südseite) in Höhe Johannisbrücke		Projekt Sanierungsgebiet Mühlbach
4.27	Ausbau der Radwege im Zuge der Fessenbacher Straße <ul style="list-style-type: none"> Südseite baulicher Radweg in unzureichender Breite (benutzungspflichtig) und ohne Sicherheitstrennstreifen Nordseite gemeinsamer Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr Geplantes Neubaugebiet südlich der Fessenbacher Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Aufhebung der Benutzungspflicht und Aufgabe des südseitigen Radweges Zwischen der Ortenberger Straße und der Franz-Ludwig-Mersy-Straße können kurzfristig beidseitig Schutzstreifen markiert werden. Im weiteren Verlauf (östlich der Franz-Ludwig-Mersy-Straße) könnte der Schutzstreifen bis zum Ortsausgang durchgeführt werden. Maßnahmen müssen im Rahmen der Planung des Neubaugebietes Seitenpfaden und der Diskussion über das Geschwindigkeitsniveau im Zuge der Fessenbacher Straße abgewogen werden 	Projekt Neubaugebiet Seitenpfaden
4.28	Ortenberger Straße / Fessenbacher Straße <ul style="list-style-type: none"> Keine legale Möglichkeit des links Abbiegens für den Radverkehr aus der Ortenberger Straße in Richtung der Fessenbacher Straße Für Fußgänger existiert ein Fußgängerüberweg 	<ul style="list-style-type: none"> Umbau des Knotens zum Kreisverkehr in Planung Bearbeitung im Rahmen des Neubaugebietes Seitenpfaden 	Projekt Neubaugebiet Seitenpfaden
4.29	Einheitliche Fahrradstände für den Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> Sukzessive Verbesserung der Qualität der Abstellanlagen in der Innenstadt Ziel: Einheitliche Bügel (ohne Werbung) Beispiel Lemgo: Die Stadt Lemgo setzt in der historischen Innenstadt zwei Typen von Fahrradständen (Rahmenhalter bzw. ein platzsparendes Modell) ein, die auch vom Einzelhandel genutzt werden sollen. Die Stadt beschafft die Abstellanlagen zentral und gibt sie an interessierte Händler ab. Diese zahlen nur die Installation. 	Entwicklungskonzept Innenstadt
4.30	Kinderanhänger-Sharing	<ul style="list-style-type: none"> Möglichkeit im Rahmen der Mobilitätsstationen anbieten 	Mobilitätsstationen
4.31	Kinospot zum Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Anregung umsetzen 	Klimaschutzmanagerin, Imagekampagne

Nr.	Anregung/Idee/Erkenntnis	Erläuterung	weitere Bearbeitung
4.32	Durchführen von Wettbewerben rund um's Radfahren Beispiel „Fahrradfreundliches Geschäft“	<ul style="list-style-type: none"> Beispiel Potsdam (Fotos: City Marketing Potsdam)  <ul style="list-style-type: none"> Bei dem von der Stadt seit 2010 jährlich ausgelobten Wettbewerb können sich alle Geschäfte bewerben, die in oder an ihrem Geschäft eine besonders gute Fahrradinfrastruktur vorweisen können. Ziele: <ul style="list-style-type: none"> Für das Einkaufen mit dem Fahrrad werben. Fahrradfreundliches Klima schaffen. Förderung von Standorten, die gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind. 	Mobilitätszentrale
4.33	Durchführen von Wettbewerben rund um's Radfahren Beispiel „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“	<ul style="list-style-type: none"> Beispiel Karlsruhe:  <ul style="list-style-type: none"> „An dem 2008 und 2010 durchgeführten Wettbewerb haben sich bisher 25 Firmen mit insgesamt 22.000 Beschäftigten beteiligt. Die von den Firmen durchgeführten Maßnahmen betreffen zahlreiche Handlungsfelder. Die Jury besteht aus Stadtverwaltung, AOK, IHK, ADfC. Preise sind ein wertvolles Fahrrad sowie Preisgelder (insgesamt 3.000 €). 	Mobilitätszentrale
4.34	Beibehalten des Mischverkehrs (Bus, Rad, Fußgänger) in der Fußgängerzone im Bereich der Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none"> gute Erreichbarkeit der Innenstadt für ÖPNV-Kunden und Radfahrer geringes Konfliktpotenzial zwischen Bus und Rad- bzw. Fußverkehr (vgl. FFP V, Kap. 3) 	Entwicklungskonzept Innenstadt

Anlage 5 Detaillierte Lösungsansätze und Querschnitte

In dieser Anlage sind die Lösungsansätze für einzelne Straßenzüge nochmals zusammenhängend und anhand von Skizzen bzw. Querschnittszeichnungen erläutert.

5.1 Okenstraße

Die Okenstraße zieht sich als wichtige Nord-Süd-Achse für den gesamten Straßenverkehr in Offenburg durch das nördliche Stadtgebiet. Zur Beschreibung der Lösungsansätze wird sie von Süd nach Nord in folgende Abschnitte eingeteilt:

- **Philipp-Reis-Straße bis Freiburger Platz:**
Einbahnstraße mit baulichem Radweg in Einbahnrichtung in unzureichender Breite, keine Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr.

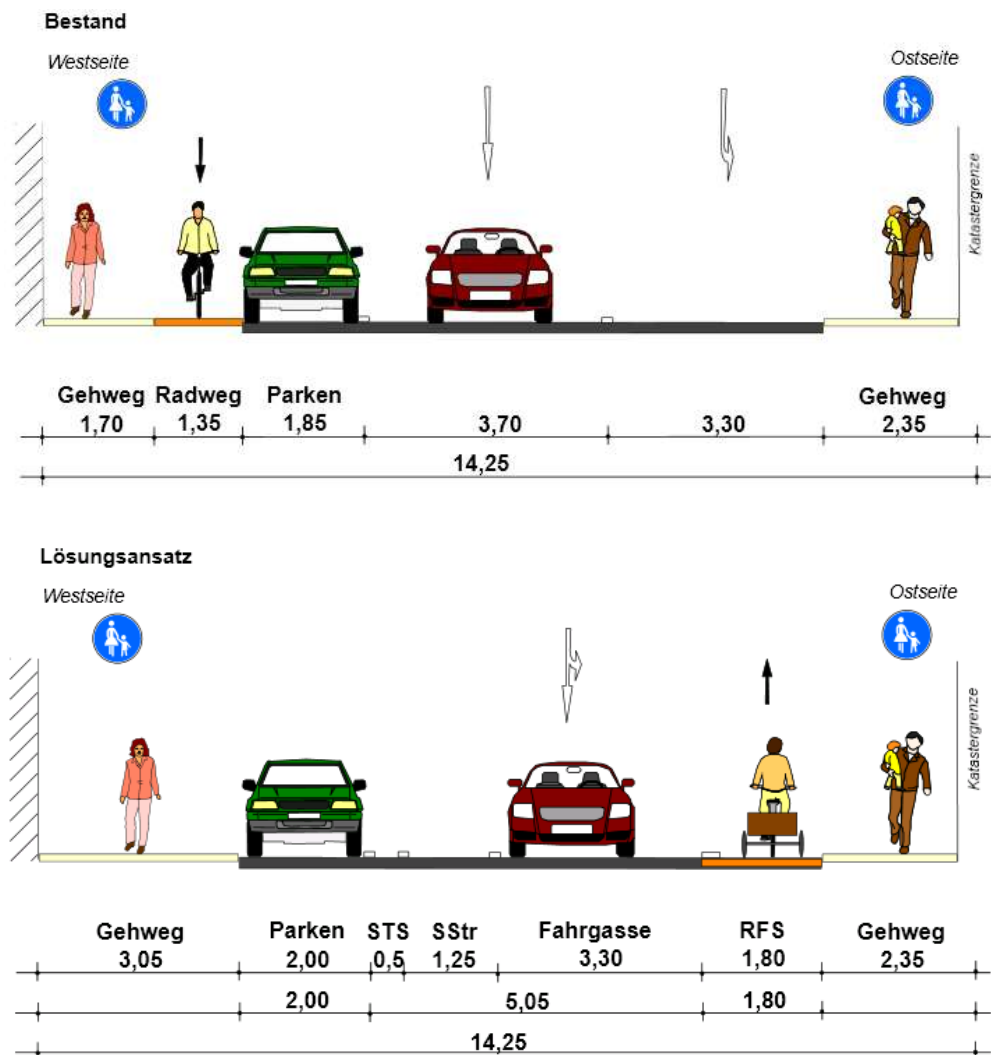


Abb. 1: Lösungsansatz: Radfahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung

Es wird empfohlen den Straßenquerschnitt zugunsten einer Markierungslösung für den gegengerichteten Radverkehr neu aufzuteilen. 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.

Die Seitenräume stehen zukünftig ausschließlich dem Fußgängerverkehr zur Verfügung.

- **Freiburger Platz bis Rheinstraße:**
Derzeit fehlende Radverkehrsanlage.

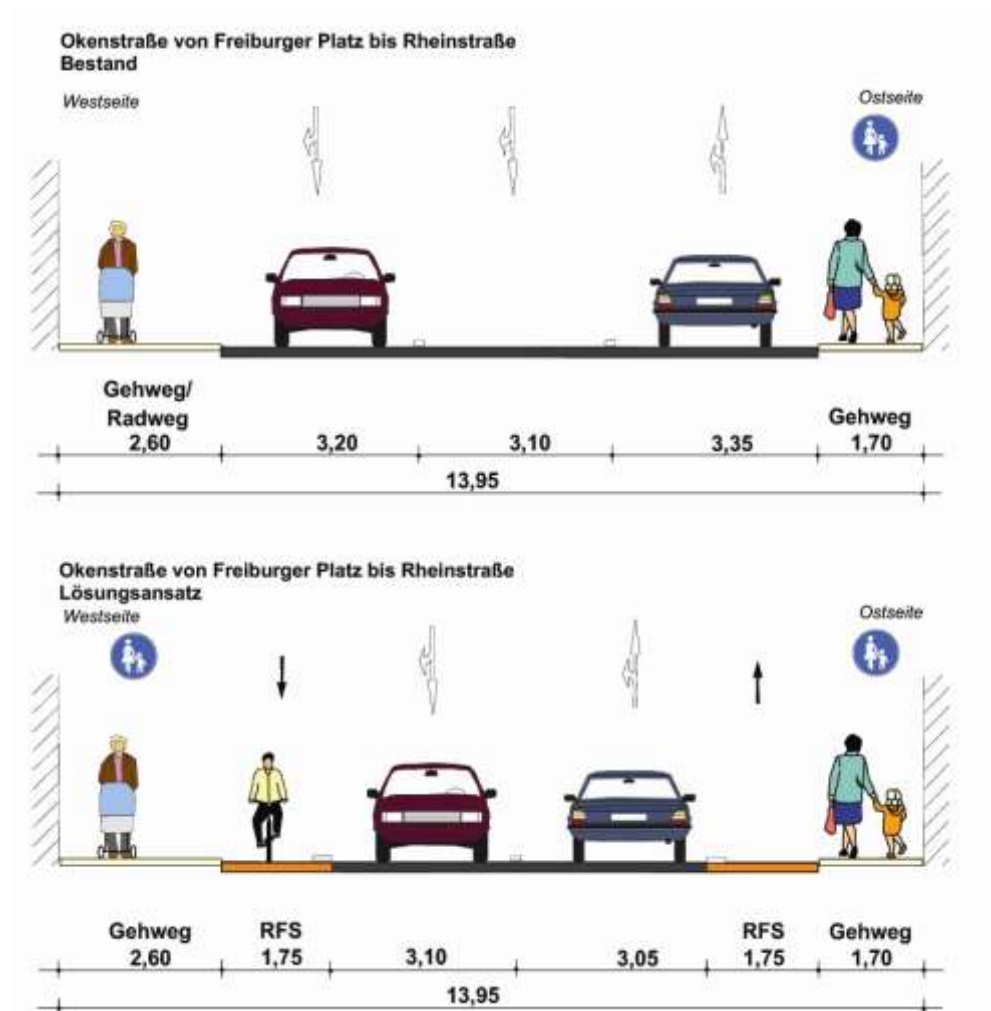


Abb. 2: Lösungsansatz: Markieren beidseitiger Schutzstreifen

Aufgrund der hohen Kfz-Aufkommens und der Wichtigkeit der Verbindung wird eine benutzungspflichtige Fahrbahnführung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen an dieser Stelle empfohlen. Hierzu müssten die beiden Kfz-Fahrstreifen Richtung Freiburger Platz auf einen Fahrstreifen zusammengelegt werden. Somit könnten beidseitig Radfahrstreifen in jeweils

1,75 m Breite markiert werden. Die 10 cm Abweichung von den in den ERA empfohlenen Breitenvorgaben sind in diesem Fall vertretbar.

Sollte eine Reduzierung auf einen Fahrstreifen nicht möglich sein, könnte alternativ die beidseitige Markierung von Schutzstreifen erfolgen.

Die markierten Radverkehrsanlagen sind ab der Einmündung Rheinstraße fahrdynamisch auf die baulichen Radwege überzuleiten. Im Bereich des Freiburger Platzes wird der Radverkehr damit komplett auf der Fahrbahn geführt.

- **Rheinstraße bis Ortausgang Offenburg (B 3)**

Derzeit beidseitig bauliche Radwege in abschnittsweise unzureichender Breite und ohne Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Die Radverkehrsfurten an Einmündungen und Knoten sind zum Teil sehr weit abgesetzt.

Ungünstige Abbiegebeziehung für den Radverkehr (v. a. Schülerverkehr) in Richtung Bohlsbach.

Es wird empfohlen die baulichen Radwege auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen auszubauen und die Radverkehrsfurten fahrbahnnah zu markieren. Für einzelne Abschnitte liegen hierfür bereits Beschlüsse vor (vgl. FFP V, Kap. 6.3.2).

Für den Radverkehr in Richtung Bohlsbach wird das indirekte Linksabbiegen optimiert. Dies trägt vor allem zur Schulwegsicherung zwischen dem Okengymnasium und den Schülerinnen und Schülern aus Bohlsbach bei.

5.2

Hauptstraße

Abschnitt Saarlandstraße bis Rheinstraße

Die nördliche Hauptstraße ist zwischen dem Hauptbahnhof und der Rheinstraße für den Kfz-Verkehr als Einbahnstraße in Richtung Norden ausgewiesen, eine Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs besteht hier nicht. Südlich des ZOB ist die stadteinwärtige Busspur für den Radverkehr freigegeben. Für den stadteinwärtigen Radverkehr aus Richtung Norden bestehen lediglich umwegige Anbindungen über den Hausbahnsteig an die zentrale Innenstadt.

Es wird empfohlen dem stadteinwärtigen Radverkehr eine legale Möglichkeit zum Erreichen der zentralen Innenstadt über die Hauptstraße einzurichten. Nördlich der Straßburger Straße ist dies – in Anlehnung an die Empfehlungen für die östliche Rheinstraße – über eine Markierungslösung auf der Fahrbahn möglich. Diese sollte sich durchgängig bis zum ZOB fortsetzen. Auf einen Radweg in Kfz-Fahrtrichtung kann nach Ansicht der Gutachter verzichtet werden.



Abb. 3: Lösungsansatz Hauptstraße (Bereich Bahnhof)

Die konkrete Ausarbeitung des Lösungsansatzes muss im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsbereichs erfolgen (vgl. Anlage 4 – Nr. 24/25: Projekt Umgestaltung Bahnhofsbereich).

Abschnitt südlich der Fußgängerzone

Die südliche Hauptstraße zwischen der Schutterwälder Straße und der Grabenallee ist eine wichtige Hauptradachse. Sie verfügt über beidseitig bauliche Radwege im Seitenraum. Die Radwege sind abschnittsweise als gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen. Die Breiten der Radwege entsprechen überwiegend nicht den Anforderungen der Regelwerke, zudem sind sie an den Einmündungen stark verschwenkt bzw. unterbrochen.

Es wird empfohlen die baulichen Radwege im Zuge der Hauptstraße durchgängig auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn auszubauen. An den Einmündungen und Knoten sind die Radwege bevorzugt über eine fahrbahnahe Furt zu führen. Die Übergänge zwischen der Fahrbahnführung im Zuge der Knoten und der anschließenden Seitenraumführung sind fahrdynamisch und ohne Unterbrechung auszubilden.

Knoten Hauptstraße / Kronenstraße

Problematisch ist die derzeitige Situation vor allem an der Einmündung der Kronenstraße. Hier wird der Radweg bevorrechtigt über einen separaten Rechtsabbiegefahrstreifen für den Kfz-Verkehr geführt. Die Bevorrechtigung des Radverkehrs wird jedoch häufig nicht akzeptiert.



Abb. 4: Knoten Hauptstraße / Kronenstraße (Offenburg)

Es wird empfohlen den freien Rechtsabbieger zurückzubauen und den Abbiegefahrstreifen in die Signalisierung einzubinden. Für den Radverkehr werden fahrbahnahe Radverkehrsfurten markiert.



Abb. 5: Rückbau eines freien Rechtsabbiegefahrstreifens in Hannover (Königswörther Platz) - vorher (links) und nachher (rechts).

5.3

Wilhelmstraße

Richtung Süden steht dem Radverkehr zwischen der Unionbrücke und der Friedenstraße ein baulicher Radweg in unzureichender Breite zur Verfügung. Im weiteren Verlauf sowie in Richtung Norden fehlt eine Radverkehrsanlage gänzlich.

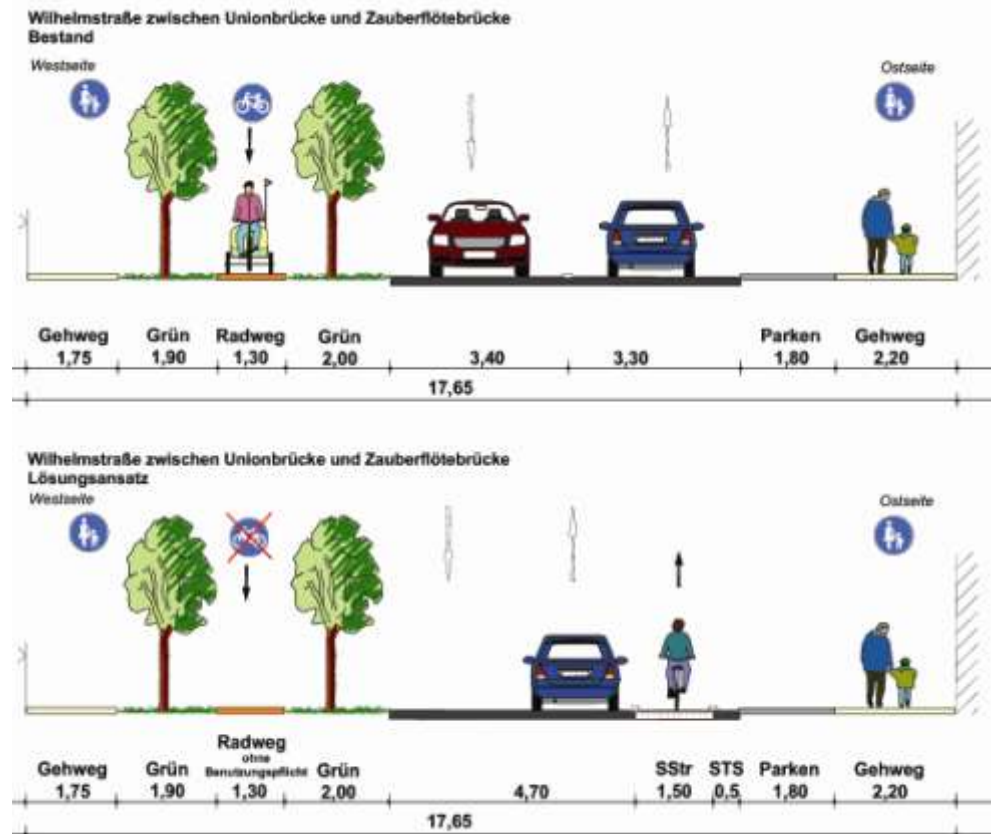


Abb. 6: Lösungsansatz nördlicher Abschnitt: Markieren einseitiger Schutzstreifen (derzeit baulicher Radweg)

Es wird empfohlen die Benutzungspflicht für den baulichen Radweg im nördlichen Abschnitt der Wilhelmstraße aufzuheben. Im Abschnitt zwischen der Luisenstraße und der Turnhallestraße befinden sich Längsparkstände am östlichen Fahrbahnrand. Beim Beibehalten der Parkstände ist lediglich die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (Richtung Norden) möglich. Außerhalb der Abschnitte mit Kfz-Parken können beidseitig Schutzstreifen markiert werden. Aufgrund der reduzierten Fahrgassenbreite auf 4,70 m muss die Mittellinie entfernt werden.

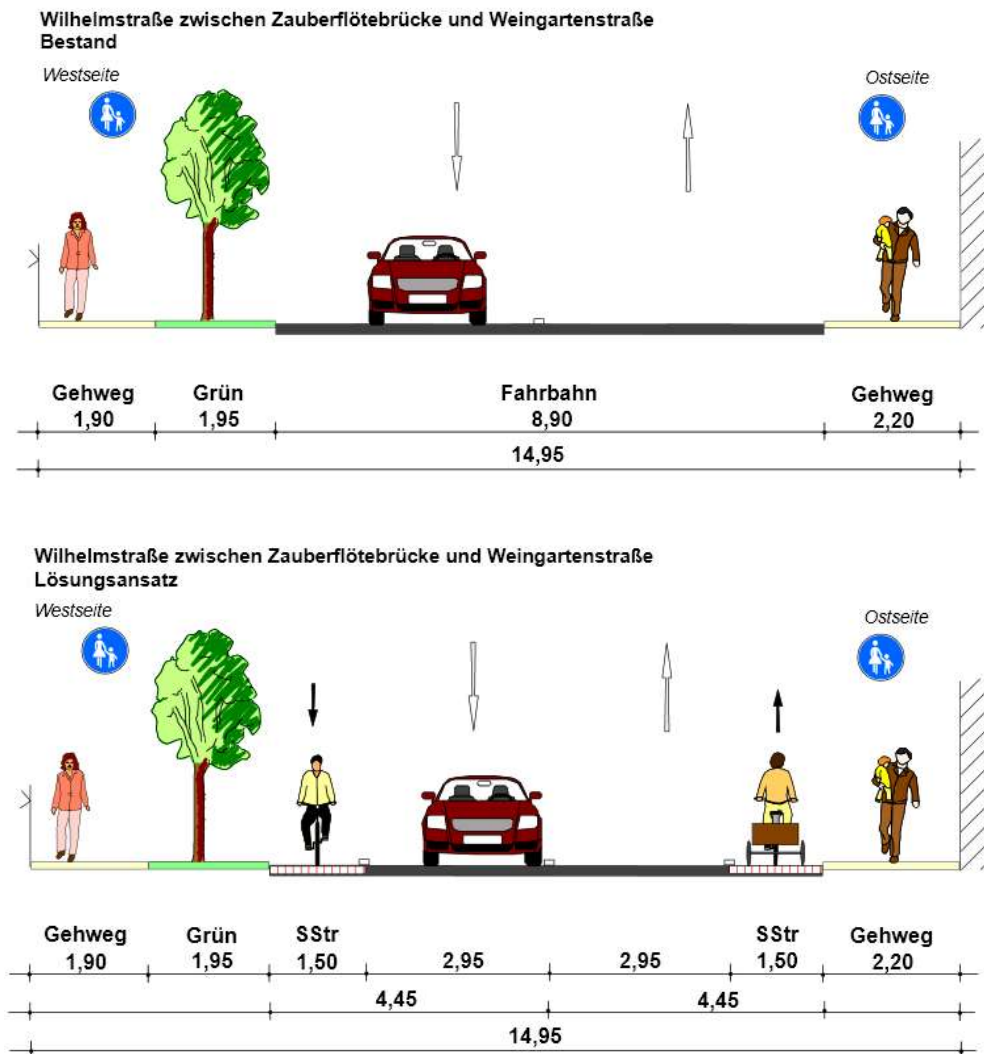


Abb. 7: Lösungsansatz südlicher Abschnitt: Markieren beidseitiger Schutzstreifen

Im Abschnitt südlich der Zauberflötebrücke können beidseitig Schutzstreifen unter Beibehaltung der Mittellinie markiert werden.

5.4 Ortenberger Straße

Im nördlichen Abschnitt der Ortenberger Straße (zwischen Grabenallee und Philosophenweg bzw. Tannweg) steht derzeit keine Radverkehrsanlage zur Verfügung. Im weiteren Verlauf gibt es benutzungspflichtige bauliche Radwege (abschnittsweise gemeinsam mit dem Fußverkehr) in unzureichender Breite und ohne ausreichende Sicherheitstrennstreifen.

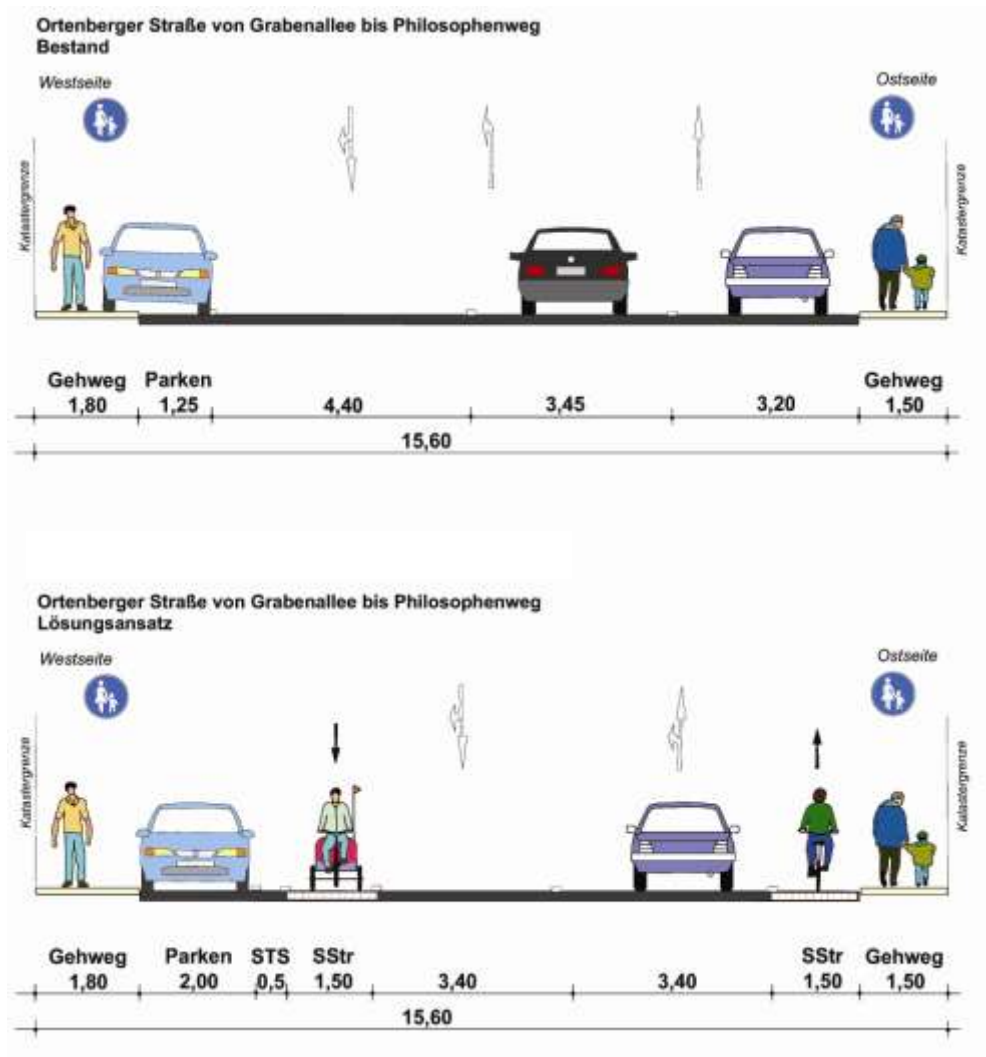


Abb. 8: Lösungsansatz nördlicher Abschnitt: Markieren beidseitiger Schutzstreifen (derzeit fehlende Radverkehrsanlage)

Im nördlichen Abschnitt wird die durchgängige Markierung beidseitiger Schutzstreifen empfohlen. Das Kfz-Parken wird zugunsten des Gehweges auf die Fahrbahn verlegt. Der Schutzstreifen erhält einen Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Kfz.

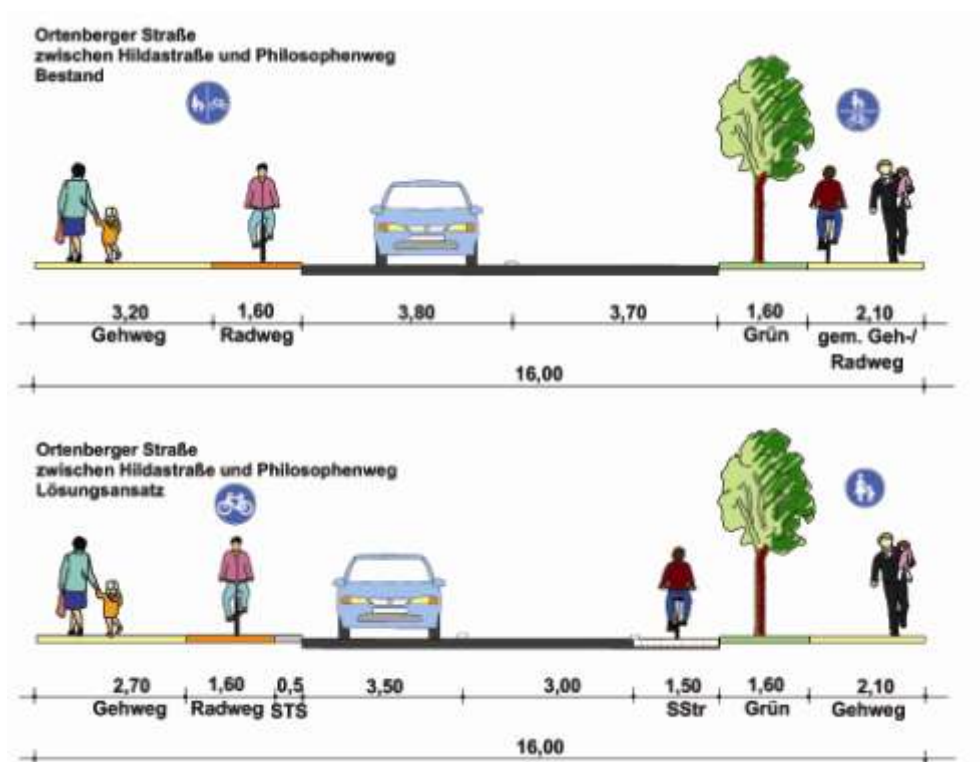


Abb. 9: Lösungsansatz südlicher Abschnitt: Markieren beidseitiger Schutzstreifen (derzeit bauliche Radwege)

Für den südlichen Abschnitt wird empfohlen, die westseitig baulichen Radwege in Richtung Gehweg (bei ausreichenden Gehwegbreiten) zu verlegen und mit einer Breite von 1,60 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen einzurichten. Ein Bordversatz ist hierbei nicht erforderlich. Der gemeinsame Geh- und Radweg auf der Ostseite wird zum reinen Gehweg, der Radverkehr erhält einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn.

5.5 Moltkestraße

Die Moltkestraße wird als innerstädtische Hauptverkehrsstraße von allen Verkehrsarten intensiv genutzt. Die Kfz-Belastung liegt nach aktuellen Erhebungen zwischen 12.000 und 15.000 Kfz/Tag, der Schwerverkehrsanteil schwankt hierbei zwischen ca. 4,2 und 6 %. Die mittlere Geschwindigkeit wurde im nördlichen Bereich mit ca. 52 km/h, südlich der Prinz-Eugen-Straße mit ca. 45 km/h erhoben. Abschnittsweise ist Längsparken am Fahrbahnrand möglich.

Dem Radverkehr stehen beidseitig bauliche Radwege in durchgängig unzureichender Breite und überwiegend schlechtem baulichen Zustand zur Verfügung. Zusätzlich fehlen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bzw. zu parkenden Kfz.

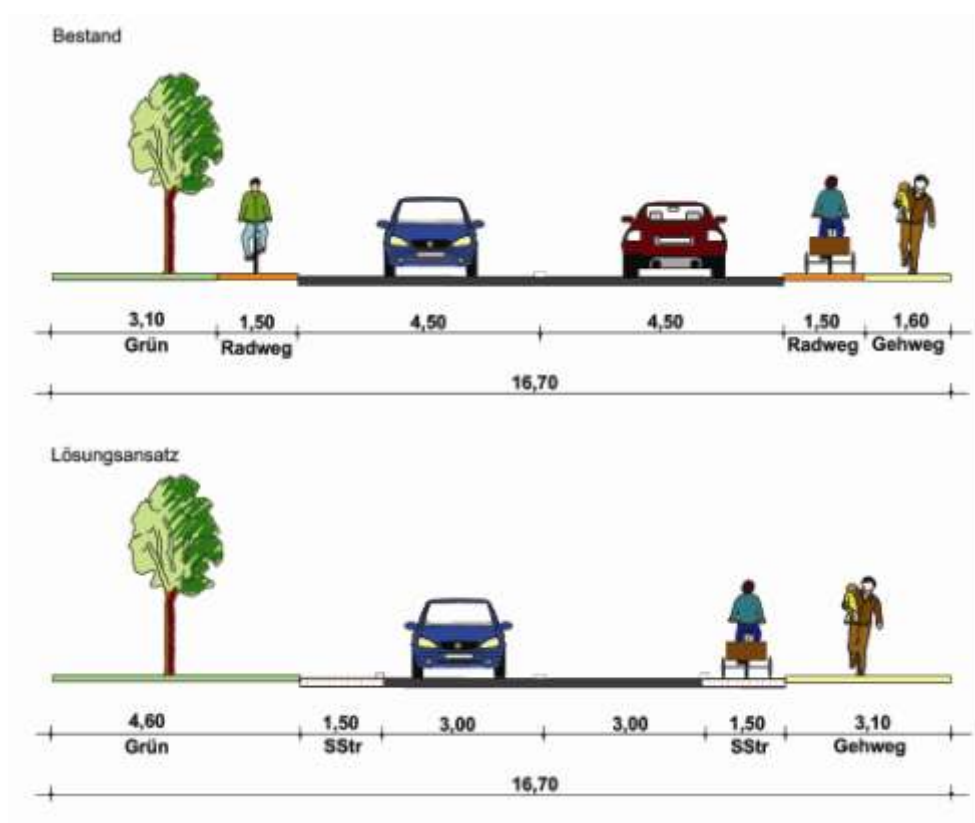


Abb. 10: Abschnitt nördlich Bertha-von-Suttner-Straße

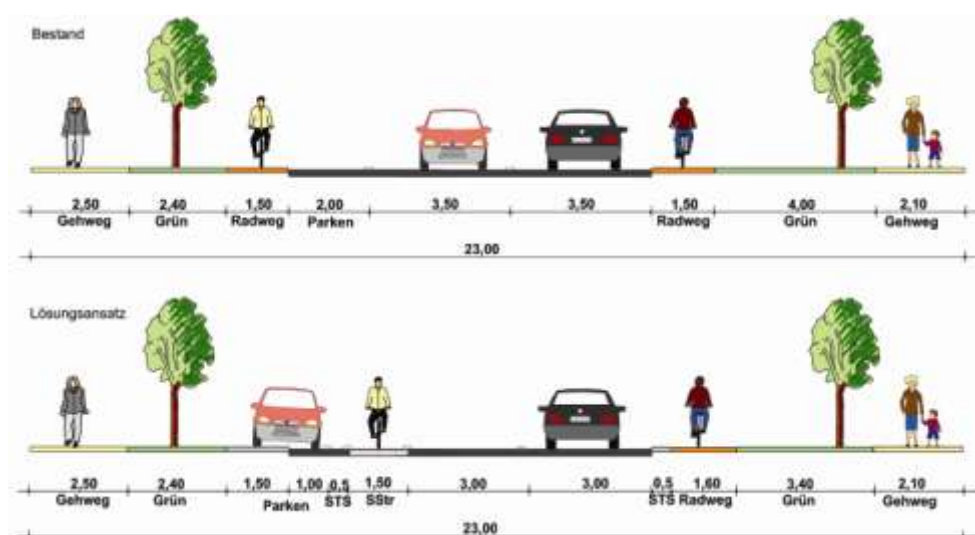


Abb. 11: Abschnitt zwischen Josef-Kohler-Straße und Prinz-Eugen-Straße

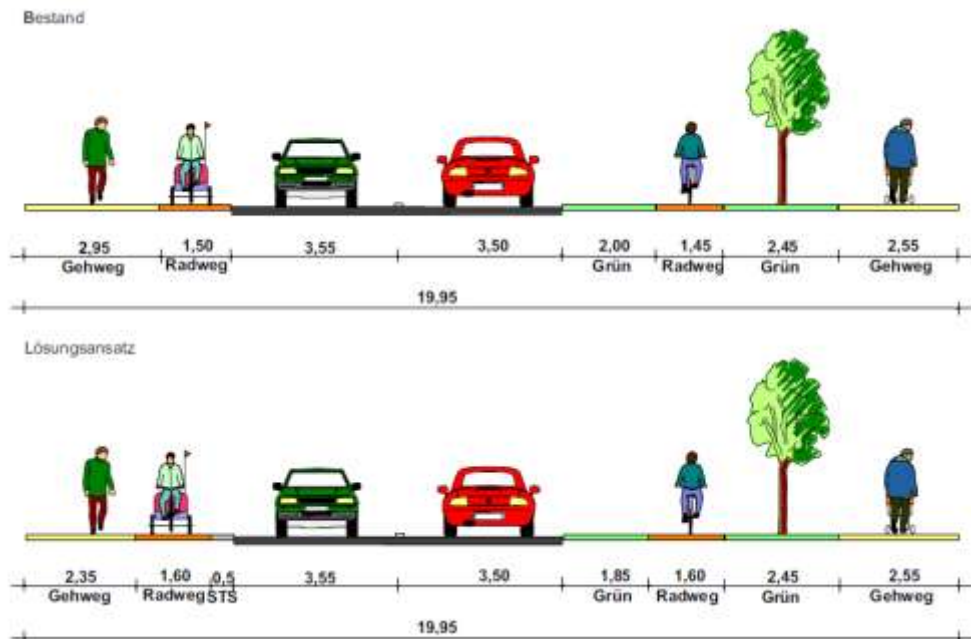


Abb. 12: Abschnitt südlich Erzbergerstraße

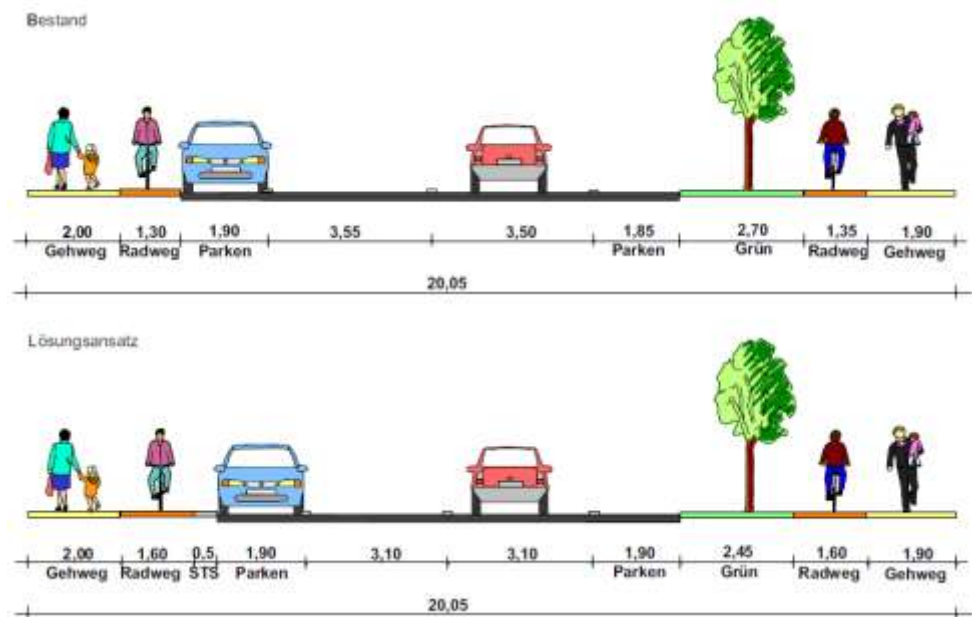


Abb. 13: Abschnitt südlich Weingartenstraße

Für die Moltkestraße wird im nördlichen Abschnitt das Markieren von Schutzstreifen empfohlen. In Bereichen mit ausreichenden Grünflächen im östlichen Straßenraum kann dort der vorhandene Radweg ohne Bordversatz auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen ausgebaut werden. Im weiteren Verlauf wird der durchgängige Ausbau der Radwege auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen empfohlen. Durch die Kombination von abschnittsweise Schutzstreifen und dem Ausbau der Radwege zulasten der Grünflächen kann ein

Bordversatz in weiten Teilen vermieden werden. Lediglich südlich der Weingartenstraße ist ein einseitiger Bordversatz nötig.

Bei der Versiegelung der Grünflächen ist zu beachten, dass diese für den Baumbestand verträglich erfolgt und gleichzeitig ein komfortables Fahren auf dem Radweg möglich ist. Der Übergang von der Fahrbahnführung zur Führung im Seitenraum muss deutlich erkennbar, sicher und fahrdynamisch ausgestaltet werden. Im Bereich der Einmündungen wird empfohlen den Radweg fahrbahnnah und mit Radverkehrsfurten bevorrechtigt über die Einmündungen zu führen.

5.6 Zeller Straße

Die Zeller Straße stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung vor allem auch für den Schülerverkehr dar. Diese Achse sollte durchweg für den Radverkehr optimiert und als Radachse ebenfalls bevorrechtigt geführt werden (vgl. FFP V, Kap. 5.2.1).

Zur Beschreibung der Lösungsansätze für die einzelnen Bereiche wird die Zeller Straße von West nach Ost in folgende Abschnitte eingeteilt:

- **Rammersweierstraße bis Schillerplatz**

Derzeit Einbahnstraße ohne Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr.

Es wird empfohlen, den vorhandenen Radweg in Einbahnrichtung aufzulösen und den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Die Einbahnstraße kann für den gegengerichteten Radverkehr freigegeben werden, hierzu sollten an den Einmündungsbereichen entsprechende Sicherungen vorgenommen werden (vgl. Anlage 6.3).

- **Schillerplatz bis Moltkestraße**

Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht in Tempo 30-Zone.

Es wird empfohlen die Radwege aufzugeben und den Radverkehr im Mischverkehr führen.

Begründung: Radverkehrsanlagen mit Benutzungspflicht sind in Tempo 30-Zonen unzulässig.

- **Moltkestraße bis Zur Lindenhöhe**

Bauliche Radwege in unzureichender Breite.

Es wird empfohlen die Radwege aufzugeben und den Radverkehr im Mischverkehr zu führen. Eine zusätzliche Sicherung sollte durch die Anordnung von Tempo 30 (VZ 274) erfolgen.

Begründung: Bei einem DTV von ca. 3.000 Kfz/Tag (2006) keine Radverkehrsanlage nötig.

- **Verlängerung Zeller Straße bis Zell-Weierbach (Franz-Schmidt-Straße)**
Selbständige Wegeverbindung

Eine Sicherung der Anbindung der Zeller Straße an der Einmündung Zur Lindenhöhe muss erfolgen. Dies kann durch eine großflächige Aufpflasterung des Einmündungsbereiches oder weiterer ergänzender Maßnahmen erfolgen.

5.7 Stadtmauerring

Rund um den zentralen Innenstadtbereich und entlang der ehemaligen Stadtmauer soll im Zuge der Hauptradachsen (vgl. FFP V, Kap. 5.1) ein durchgängig komfortabel und sicher zu befahrender „Stadtmauerring“ ausgebaut werden. Um diesen durchgängig für den Radverkehr zu optimieren sind an einzelnen Stellen diverse Maßnahmen nötig.

- Entlang des Bahngrabens sowie im Zuge des Zwingerparks ist der Belag für den Radverkehr zu optimieren. Hierbei sollte farblich auf die Parksituation Rücksicht genommen und bituminöser Belag mit "sandfarbener" Oberfläche (durch Verwendung entsprechender Mineral- und Zuschlagsstoffe) verwendet werden (vgl. Abb. 14).



Abb. 14: Verwendung eines sandfarbenen Radwegbelages in einer denkmalgeschützten Allee (Potsdam)

In beiden Parkbereichen sollte eine getrennte Führung von Geh- und Radwegen angestrebt werden. Es wird empfohlen die vorhandenen Sitzgelegenheiten aus dem Radwegbereich zu entfernen und im Gehwegbereich aufzustellen.

- Der starke Verschwenk des Radweges im südlichen Eingangsbereich zum Bahngraben sollte fahrdynamischer ausgebildet werden. Hierzu müsste die Ecke des durch Betonelemente abgegrenzten Beetes zurückgebaut werden.



Abb. 15: Stadtmauerring – Bereich entlang des Bahngrabens (südliche Zufahrt).

- Die Poller im Übergangsbereich des Bahngrabens zum Lindenplatz sollten entfernt oder durch reflektierende Poller mit einer Durchfahrtbreite von mindestens 1,50 m ersetzt werden.
- Die Durchfahrt zwischen Gustav-Rée-Anlage und der Seestraße sollte von parkenden Kfz sowie der anliegenden Außengastronomie freigehalten werden. Hierzu ist zu empfehlen den Zugangsbereich deutlich mit Markierungen zu versehen (Piktogramm). Die sich in der Durchfahrt befindlichen Drängelgitter sollten entfernt werden.



Abb. 16: Durchfahrt Gustav-Rée-Anlage zur Seestraße

- Die Seestraße bzw. der Zwingerplatz ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Hier befinden sich derzeit benutzungspflichtige Radwege. Diese sind aufzugeben, der Radverkehr sollte im Mischverkehr auf der Straße geführt werden (vgl. FFP V, Kap. 5.2.1).
- Der Übergang zwischen Zwingerpark und zur Grabenallee ist derzeit nur durch das Linksfahren im Zuge der Radwege entlang der Hauptstraße möglich. Es wird empfohlen für den Knotenbereich den Umbau zum

Kreisverkehrsplatz zu prüfen, der Radverkehr sollte dabei im Mischverkehr auf der Fahrbahn stattfinden. Alternativ sollte der Bereich zwischen Zwingerpark und dem nördlichen Radweg entlang der Grabenallee als Zweirichtungsradweg bzw. Zweirichtungsurt angelegt und die Signalisierung entsprechend angepasst werden. Der stadteinwärtige Radverkehr im Zuge der Grabenallee sollte bereits im Vorfeld des Knotens gesichert auf die Fahrbahn geführt werden.

- An den Querungsstellen/Übergängen zwischen selbständigen Wegeverbindungen und Erschließungsstraßen (z. B. Übergang Bahngraben – Gustav-Rée-Anlage, Übergang Durchfahrt Gustav-Rée-Anlage – Seestraße), ist die Möglichkeit der Bevorrechtigung des Radverkehrs zu prüfen.

Zum Gesamtkonzept „Stadtmauerring“ gehört neben der durchgängig komfortablen Führung des Radverkehrs auch die Anlage von mehreren anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen (Fahrradboxen, Abstellanlagen für Pedelecs bzw. für Räder mit Hänger, etc.) inkl. Gepäckaufbewahrung an den Durchgangsstellen zur Innenstadt.

5.8 Philipp-Reis-Straße

In der Philipp-Reis-Straße wurde erst vor kurzem ein Schutzstreifen für den Radverkehr in Einbahnrichtung markiert. Für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung besteht keine legale Radverkehrsführung.

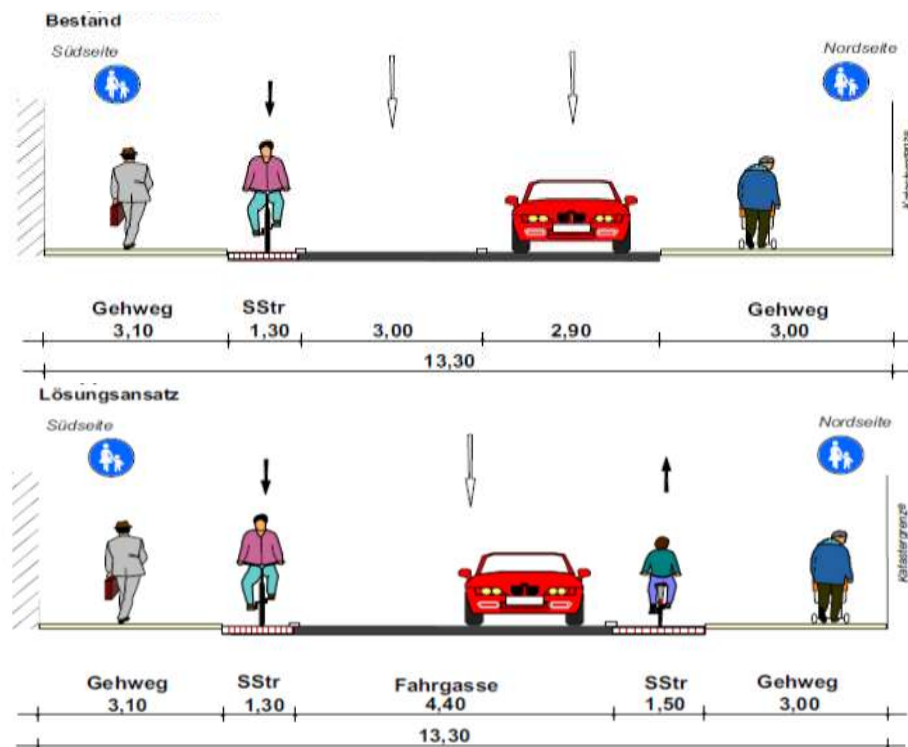


Abb. 17: Lösungsansatz: Markieren von Schutzstreifen für den Radverkehr entgegen Einbahnrichtung

Es wird empfohlen den Straßenquerschnitt neu aufzuteilen. In Anlehnung an die empfohlene Neuaufteilung der Okenstraße (vgl. Anlage 5.1) wird auch für die Philipp-Reis-Straße die Reduzierung auf einen überbreiten Fahrstreifen mit integriertem Schutzstreifen (Bestand) empfohlen. Für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung wird ein weiterer Schutzstreifen markiert. Hierdurch wird für den Radverkehr aus der Innenstadt in die nördlichen Stadtteile eine sichere und komfortable Wegebeziehung geschaffen.

5.9 Östliche Rheinstraße

Die Rheinstraße stellt zwischen der Okenstraße und der Hauptstraße eine Hauptachse für den Radverkehr zwischen den nördlichen Stadtteilen und der zentralen Innenstadt dar. Derzeit ist sie diesbezüglich allerdings nur stadtauswärts befahrbar. Hierfür stehen dem Kfz-Verkehr insgesamt bis zu drei Fahrstreifen zur Verfügung, eine Radverkehrsanlage ist nicht vorhanden.

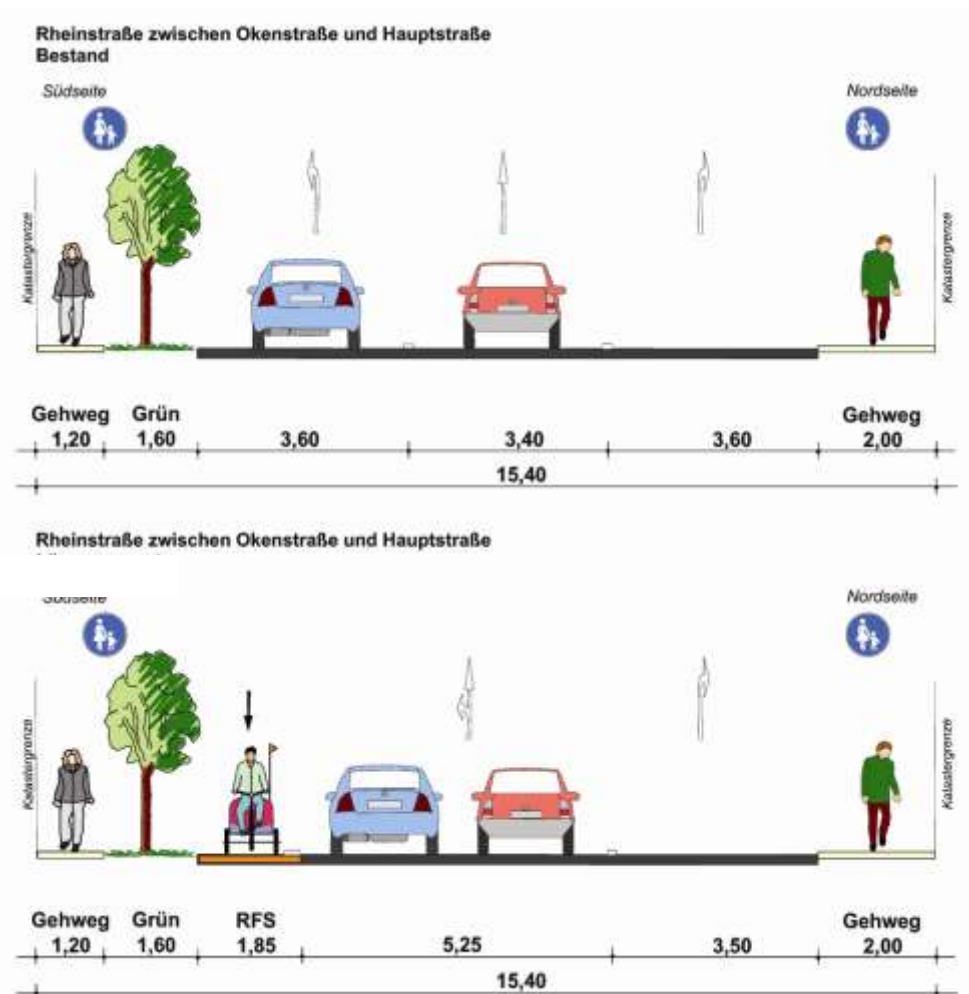


Abb. 18: Lösungsansatz: Markieren von Radfahrstreifen für den Radverkehr entgegen Einbahnrichtung

Es wird empfohlen den Straßenquerschnitt neu aufzuteilen und für den Kfz-Verkehr in Richtung Westen zukünftig zwei Fahrstreifen (abschnittsweise einer davon in Überbreite) zu markieren. Der Radverkehr in Einbahnrichtung erfolgt im Mischverkehr (Tempo 30), für den gegengerichteten Radverkehr wird ein Radfahrstreifen markiert.

5.10 Weingartenstraße

Im Zuge der Weingartenstraße sind beidseitig Radverkehrsanlagen vorhanden, die allerdings in ihrer Breite und Qualität nicht den Anforderungen der Regelwerke entsprechen. Auch Sicherheitstrennstreifen fehlen fast durchgängig.

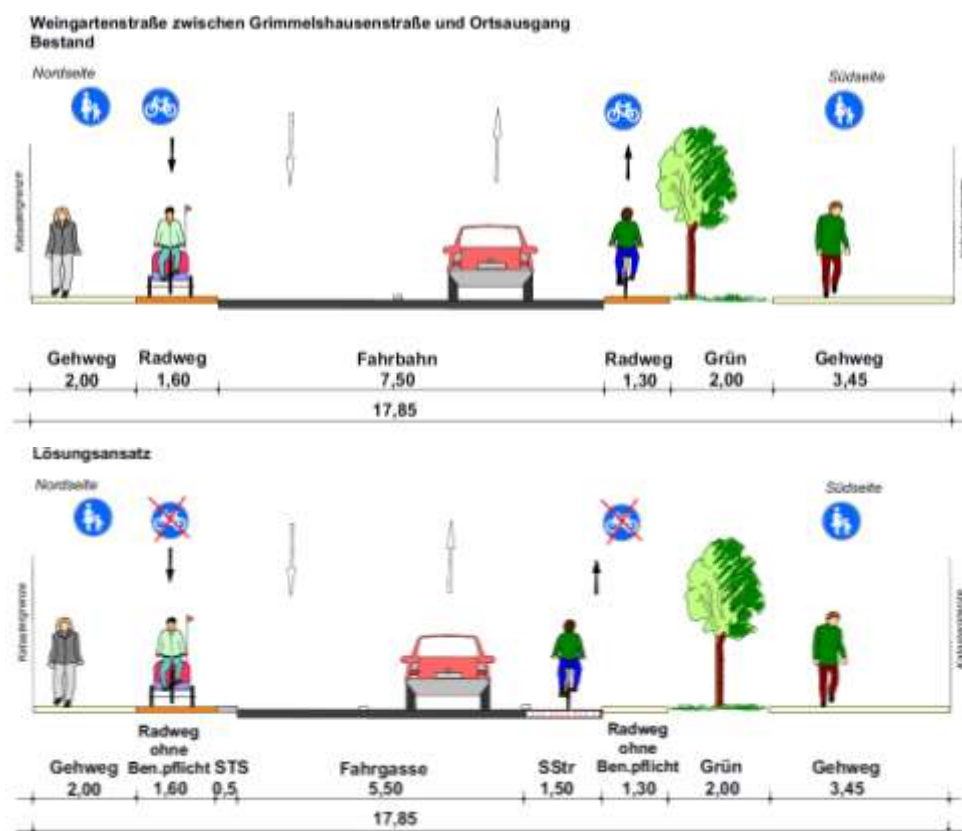


Abb. 19: Lösungsansatz: Markieren von Schutzstreifen für den stadtauswärtigen Radverkehr

Eine besondere Gefährdung des Radverkehrs im Zuge der Weingartenstraße ist nicht festzustellen, daher wird empfohlen die Benutzungspflicht der baulichen Radwege durchgängig aufzugeben.

Zur Sicherung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird empfohlen stadtauswärts abschnittsweise Schutzstreifen zu markieren. Die für die Markierung beidseitiger Schutzstreifen nötige Fahrbahnbreite ist in weiten Abschnitten nicht vorhanden, daher sollten die stadteinwärtigen Radwege beibehalten und längerfristig auf Regelbreite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen) ausgebaut werden. An den Grundstückszufahrten wird der Einsatz von Rampensteinen empfohlen.

Anlage 6 Radverkehrsführung in den Einbahnstraßen Luisenstraße und Zeller Straße in Offenburg

Stellungnahme PGV (Dezember 2011):

6.1 Aufgabenstellung

Die Luisenstraße und Zeller Straße sind zwischen Wilhelmstraße bzw. Rammersweierstraße und Schillerplatz Einbahnstraße. Der Radverkehr wird in Einbahnrichtung auf Radwegen geführt, in der Gegenrichtung ist ein Befahren derzeit nicht zugelassen. Zu bewerten ist, ob und ggf. mit welchen Maßnahmen Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden kann.

6.2 Generelles

Die Öffnung von Einbahnstraßen 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 (2009¹) 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 Radfahrer angelegt.

Gegenüber der VwV-Fassung von 1997 sind diese Anforderung aufgrund der sehr guten Erfahrungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit deutlich reduziert.²

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

¹ Die Neufassung der VwV aus dem Jahr 2009 ist unabhängig von der Rücknahme der StVO-Novelle aufgrund von Formfehlern in Kraft und damit verbindlich.

² Alrutz, D. et al.: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 83. Bergisch Gladbach 2001

6.3 Zeller Straße

6.3.1 Situation

Der ca. 220 m lange Abschnitt weist eine weitgehend geschlossene viergeschossige Blockrandbebauung auf und führt in Einbahnrichtung vom Schillerplatz zur Rammersweierstraße. Etwa in der Mitte des Abschnitts mündet von Süden die Friedrichsstraße (verkehrsberuhigter Bereich) über einen abgesenkten Bord ein.

Die Zeller Straße ist in der Radwegekarte der Stadt Offenburg als „Hauptradweg“ gekennzeichnet. In Einbahnrichtung verläuft ein vom ca. 3,00 m breiten Gehweg abmarkierter ca. 1,50 m breiter Radweg³, der ohne Sicherheitsraum an auf der Fahrbahn längsparkenden Fahrzeugen entlang führt. Die Fahrbahn ist in den Teilabschnitten mit beidseitigem Längsparken (östlich Friedrichsstraße) netto ca. 3,60 m breit. Zum signalisierten Knotenpunkt Rammersweierstraße weitet sie sich auf zwei Fahrstreifen auf.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

6.3.2 Bewertung

Die Zeller Straße weist alle Voraussetzungen für eine mögliche Zulassung des gegen gerichteten Radverkehrs gemäß StVO auf:

- zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- geradlinige, übersichtliche Linienführung
- ausreichende Begegnungsbreite von 3,50 m oder mehr.

Einer besonderen Regelung bedarf der Bereich der signalisierten Knotenpunktzufahrt zur Rammersweierstraße.

6.3.3 Empfehlung

- Der Radverkehr sollte mittels der gemäß StVO zu den Zeichen 220 und 267 vorgesehenen Zusatzbeschilderung in Gegenrichtung zugelassen werden.
- Für die Einfahrt des gegenläufigen Radverkehrs in den Kreisverkehr des Schillerplatzes sollten eine kurze „Tasche“ markiert werden und durch ein Vz 205 (Vorfahrt achten) Wartepflicht für den Radverkehr angeordnet werden.
- In der Knotenpunktzufahrt Rammersweierstraße sollte ein gegenläufiger Radfahrstreifen von ca. 1,60 m Breite von der ca. 6,50 m breiten Fahrbahn abmarkiert werden. Die restliche Fahrbahnbreite reicht für das nebeneinander Aufstellen von Pkw.

³ Breiten nach vorliegendem Plan (M. 1:500) ausgemessen

- Der Radfahrstreifen muss über den Seitenraum an die Furt über die Rammersweierstraße sowie an den Radweg östlich der Unionsbrückenrampe angebunden werden.
- Es wird darüber hinaus empfohlen, den Radweg in Einbahnrichtung aufzulösen und auch diesen Radverkehr auf der Fahrbahn fahren zu lassen, da der Radweg Defizite aufweist (z.B. fehlender Sicherheitsraum zu parkenden Kfz) und die Restbreite für Fußgänger nur gering ist.

6.4 Luisenstraße

6.4.1 Situation

Der ca. 240 m lange Abschnitt weist eine überwiegend viergeschossige Blockrandbebauung auf und führt in Einbahnrichtung von der Wilhelmstraße zum Schillerplatz. Etwa in der Mitte des Abschnitts kreuzt die Friedrichstraße (verkehrsberuhigter Bereich) über abgesenkte Borde.

Die Luisenstraße ist in der Radwegekarte der Stadt Offenburg als „Hauptradweg“ gekennzeichnet. In Einbahnrichtung verläuft auf der Südseite ein vom ca. 3,50 m breiten Gehweg abmarkierter ca. 1,50 m breiter Radweg ohne Sicherheitsraum zur angrenzenden Fahrbahn (außer der grünen Randmarkierung). An der Wilhelmstraße gelangen Radfahrer über eine LSA-Furt direkt auf den Radweg, an der Einfahrt zum Schillerplatz ist Vorfahrt zu beachten.

Die Fahrbahn der Luisenstraße weist neben Längsparkständen (häufiger Kurzparkverkehr) auf der Nordseite eine Breite von ca. 5,00-5,30 m auf. Es verkehren zwei Buslinien mit einem Takt von jeweils 30 Minuten. Etwa in der Abschnittsmitte befindet sich eine Bushaltestelle auf der Fahrbahn. Der Radweg verläuft unmittelbar über den Ein- und Ausstiegsbereich der Fahrgäste.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

6.4.2 Bewertung

Die Einbahnstraße ist für eine Zulassung gegenläufigen Radverkehrs grundsätzlich geeignet. Notwendige Sicherungen können durch geeignete Maßnahmen vorgenommen werden. Da es sich um eine Tempo 50-Straße handelt, muss gegenüber den Anforderungen der VwV-StVO ein erweitertes Repertoire zur Anwendung kommen. Die Dringlichkeit dieser Maßnahme, die vorrangig den Anwohnern dient, kann nur im Kontext mit dem Gesamtspektrum der Radverkehrsmaßnahmen in Offenburg bewertet werden.

6.4.3 Empfehlungen

- Für gegengerichteten Radverkehr sollte ein Schutzstreifen angelegt werden. (z.B. 1,75 m breit incl. Sicherheitsraum zu parkenden Kfz). Die restliche Fahrgassenbreite von ca. 3,25 m reicht für alle regelmäßigen Fahrzeuge aus, um außerhalb des Schutzstreifens fahren zu können. Aus dem ruhenden Verkehr geht keine besondere Gefährdung hervor, da beim Ein-/Ausparken bzw. Türöffnen (des Beifahrers) Sichtkontakt zum entgegen kommenden Radverkehr besteht.
- Im Einfahrtbereich vom Schillerplatz kann der Schutzstreifen ohne weitere begleitende Maßnahmen (außer Beschilderung) beginnen.
- Im Ausfahrtbereich zur Wilhelmstraße ist der Radverkehr in die Signalisierung einzubeziehen. Dafür kommen drei Lösungsansätze in Betracht, die im Rahmen einer Detailplanung näher zu betrachten wären:
 - Der Schutzstreifen gegen Einbahnrichtung geht am Ende des Parkstreifens in einen Radfahrstreifen über bzw. er wird auf Bordniveau geführt, falls der Busverkehr den Einfahrtbereich in voller Breite benötigt (Schleppkurvenprüfung erforderlich). Der gegenläufige Radverkehr erhält ein Sondersignal und wird zum direkten Queren der Wilhelmstraße in die Signalsteuerung integriert. Eine zusätzliche Radfahrerfurt ist erforderlich.
 - Der gegenläufige Radverkehr wird wie oben bis zur kreuzenden Fußgängerfurt über die Luisenstraße geführt. Von dort wird er mittels Steuerung durch Kombisignale über die beiden bestehenden Furten zur Westseite der Wilhelmstraße geführt.
 - Der gegenläufige Radverkehr wird an einer geeigneten Stelle (z.B. 20-50 m vor dem Knoten) auf den Radweg in Einbahnrichtung geführt. Der Schutzstreifen endet entsprechend, Radverkehr erhält eine entsprechende Hinweisbeschilderung. Der Radverkehr wird zur bestehenden Radfahrerfurt geführt und quert die Wilhelmstraße auf dieser.
- Es wird darüber hinaus empfohlen, den Radweg in Einbahnrichtung aufzulösen, da der Radweg Defizite aufweist (z.B. Führung im Bushaltestellenbereich) und die Restbreite für den Fußgängerverkehr für eine Straße mit Geschäftsnutzung gering ist. Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrscharakteristik der Luisenstraße den hohen Anforderungen des Gesetzgebers an die zwingende Erforderlichkeit einer Radwegebenutzungspflicht nicht entspricht und dass deshalb Radverkehr auf der Fahrbahn ohne hin zugelassen werden muss bzw. schon ist (Vz237 oder 241 können auf den gelieferten Fotos nicht ausgemacht werden).