

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

1. Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und Maßnahmenprogramm 2020/2021

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	08.07.2020	öffentlich
2. Gemeinderat	27.07.2020	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:  
(Kurzübersicht)

Nein Ja  
☐ ☒

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja  
☐ ☒

☒ in voller Höhe ☐ teilweise  
(42126200, 711610070129, 711610070130)

400.000 €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

## 1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 400.000 €  
Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 400.000 €

## 2. Folgekosten

Personalkosten \_\_\_\_\_ €  
Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand  
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der  
Durchführung der Maßnahme \_\_\_\_\_ €  
Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

Jährliche Belastungen \_\_\_\_\_ €

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und  
Maßnahmenprogramm 2020/2021

---

## **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat:

1. den Bearbeitungsstand zum Fahrradförderprogramm V (FFP V) zur Kenntnis zu nehmen,
2. das Fahrradförderprogramm V+ (FFP V+) zu beschließen und
3. die Durchführung des Maßnahmenprogramms Rad 2020/2021 zu beschließen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und  
Maßnahmenprogramm 2020/2021

## Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen den strategischen Zielen C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“, E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“ und E3 „Die Stadt betreibt eine aktive Klimaschutzpolitik und die Anpassung an den Klimawandel“.

## 1. Einleitung

Das Fahrradförderprogramm V (FFP V) wurde in der Gemeinderatssitzung am 17.06.2013 (Drucksache-Nr. 045/13) beschlossen. Am 09.12.2013 legte der Gemeinderat den Zeithorizont von ca. 10 Jahren für die Umsetzung der genannten Maßnahmen fest (Drucksache 148/13).

Nach sieben Jahren Bearbeitung des Fahrradförderprogramms V ist es an der Zeit, den aktuellen Sachstand der Fahrradförderung in Offenburg zu dokumentieren, die Ausrichtung zu hinterfragen und ggf. neue oder andere Schwerpunkte zu setzen. Hierzu gibt es zwei Hauptanlässe:

1. Die Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) trat am 28.04.2020 in Kraft.
2. Das „subjektive“ Sicherheitsgefühl der Radfahrer soll stärker in den Fokus der Offenburgers Fahrradförderung rücken.

Diese Vorlage umfasst folgende inhaltlichen Aspekte:

- Bearbeitungsstand des Fahrradförderprogramms V (Kapitel 2)
- Inhalte der StVO-Novelle in Bezug auf den Radverkehr (Kapitel 3)
- Radverkehr in aller Munde – Stimmungslage in der Bevölkerung (Kapitel 4)
- Ergebnisse der Mobilitätserhebung SrV in Bezug auf den Radverkehr (Kapitel 5)
- Anpassungen des Fahrradförderprogramms V (Kapitel 6)
- Überprüfung/Ergänzung der Maßnahmen des FFP V zu einem FFP V+ (Kapitel 7)
- Umsetzungsprogramm Rad des FB6 2020/2021 (Kapitel 8)
- Zusammenfassung und weiteres Vorgehen (Kapitel 9)

## 2. Bearbeitungsstand des Fahrradförderprogramms V (FFP V)

Seit dem Beschluss des FFP V wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Als besonders bedeutend sollen folgende Projekte hervorgehoben werden:

- Die empfohlenen Maßnahmen auf der Maßnahmenachse 1a (Rammersweierstraße und Ortenberger Straße) wurden vom Gemeinderat am 15.12.2014

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und  
Maßnahmenprogramm 2020/2021

(Drucksache-Nr. 144/14) zur Umsetzung beschlossen und sind bis auf die Maßnahmen an der Unionbrücke und in der Wilhelmstraße umgesetzt (vgl. Anlage 4).

- Rammersweierstraße: Aufhebung der Benutzungspflicht des zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radwegs und weitest gehende Trennung des Fuß- und Radverkehrs
- Rammersweierstraße Radverkehr Richtung Norden: Radschutzstreifen
- Rammersweierstraße Radverkehr Richtung Norden kurz vor Kreisel Moltkestraße: Rampe von Radschutzstreifen „hoch“ auf „Gehweg, Radverkehr frei“
- Rammersweierstraße Radverkehr Richtung Süden: Radverkehr auf Fahrbahn oder auf „Gehweg, Radverkehr frei“
- Rammersweierstraße Höhe Bertha-von-Suttner-Straße Nordseite: Bordsteinabsenkung und zusätzliche Zu- bzw. Abfahrt
- Rammersweierstraße zwischen Carl-Blos-Straße und Zeller Straße: Einfügen eines Sicherheitstrennstreifens zwischen parkenden Kfz und Fahrbahn
- Ortenberger Straße zwischen Pfefferlekreuzung und Kreisel Fessenbacher Straße: Einrichtung von durchgehenden Radschutzstreifen Richtung Norden und Süden sowie Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz; Trennung des Fuß- und Radverkehrs und Verbreiterung der Gehwege
- Ortenberger Straße zwischen Kreisel Fessenbacher Straße und Kreisel Ortenberg: Verbreiterung der benutzungspflichtigen Radwege bzw. Geh- und Radwege
- Die empfohlenen Maßnahmen auf der Maßnahmenachse 8 (Zell-Weierbach Franz-Schmidt-Str. – Waldbachsenke – Zeller Straße – Luisenstraße – Unionbrücke – Wasserstraße – Kinzigsteg – Max-Planck-Straße – Alte Marlemer Straße) wurden vom Gemeinderat am 15.12.2014 (Drucksache-Nr. 144/14) zur Umsetzung beschlossen und sind bis auf die Maßnahmen in der Wasserstraße (Höhe Schlachthof) umgesetzt (vgl. Anlage 4).
  - Einmündung Waldbachsenke in Zeller Straße: Sicherungsmaßnahmen für den Radverkehr
  - Zeller Straße zwischen Waldbachsenke und Moltkestraße Richtung Westen: Einrichtung eines Radschutzstreifens und Verbreiterung des Gehwegs, sowie Sicherheitsmaßnahmen für den Radverkehr bei den zahlreichen Einmündungen
  - Zeller Straße zwischen Waldbachsenke und Moltkestraße Richtung Osten: Aufhebung der Benutzungspflicht des zu schmalen Radwegs und Einrichtung „Gehweg, Radverkehr frei“
  - Kreuzung Zeller Straße/Moltkestraße: Wahlmöglichkeit für Radverkehr: entweder „oben“ auf Geh- und Radweg bzw. „Gehweg, Radverkehr frei“ oder mittels Fahrradtasche (aufgeweitete Radaufstellfläche) auf Fahrbahn, ebenso für linksabbiegenden Radverkehr
  - Zeller Straße zwischen Moltkestraße und Schillerplatz, sowie Schillerplatz: Aufhebung der Benutzungspflicht der Radwege (da Tempo-30-Zone), baulicher Radweg darf weiterhin benutzt werden

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und  
Maßnahmenprogramm 2020/2021

- 
- Zeller Straße zwischen Schillerplatz und Rammersweierstraße: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone), Öffnung der Einbahnstraße für den gegengerichteten Radverkehr mit entsprechenden Sicherungsmaßnahmen bei der Ein- und Ausfahrt
  - Einmündung Zeller Straße in Rammersweierstraße: Sicherung des Radverkehrs mittels Fahrradtaschen (aufgeweitete Radaufstellfläche)
  - Luisenstraße: Einrichtung Zone-30, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
  - Wasserstraße zwischen Okenstraße und Gaswerkstraße: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (da Zone-30) und Verbreiterung des Gehwegs
  - Heinrich-Hertz-Straße: Aufhebung der Benutzungspflicht des zu schmalen Radwegs
  - Max-Planck-Straße Richtung Westen: Einrichtung eines Schutzstreifens
  - Einmündung Max-Planck-Straße in B3: Sicherung des Radverkehrs mittels Rampe
  - Die empfohlenen Maßnahmen auf den Maßnahmenachsen 2 bzw. 2a (Zunsweier – Elgersweier – Südstadt – Innenstadt – Nordweststadt – Bohlsbach – Windschlag) wurden vom Gemeinderat am 16.11.2015 (Drucksache-Nr. 033/15) zur Umsetzung beschlossen. Bis auf die Radwegverbreiterung zwischen Zunsweier und Elgersweier und das Konzept im Bahnhofsbereich sind die Maßnahmen größtenteils umgesetzt.
    - Sicherung des Übergangs vom Radweg auf die Fahrbahn mittels Rampe und Radschutzstreifen am nördlichen Ortsanfang von Zunsweier
    - Belagsverbesserung im Abschnitt Bleiche bis Südring
    - Sicherung der Radverkehrsführung am Kreisel Südring Ostseite
    - Sicherung der Radverkehrsführung an Einmündung Badstraße in Hauptstraße (Markierung, Beschilderung indirektes Linksabbiegen)
    - Sicherung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt Hauptstraße/Grabenallee Nordwestseite mittels Radfahrstreifen und Trennung des Fuß- und Radverkehrs
    - Markierung der Radverkehrsführung am Stadtbuckel aufwärts
  - Die empfohlenen Maßnahmen auf der Maßnahmenachse 5 (Schutterwälder Straße vom Kreisel Am Kreuzschlag im Westen über den Kreisel bei der Platanenallee bis zur Kinzigbrücke) wurden vom Gemeinderat am 21.11.16 (Drucksache-Nr. 125/16) zur Umsetzung beschlossen. Die Radverkehrsmaßnahmen in der Schutterwälder Straße sind bereits vollständig umgesetzt.
    - Einführung von Einrichtungsradverkehrsführungen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit an den zahlreichen Einmündungen auf gesamter Länge
    - Sicherung und Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Einmündungen Burdastraße/Schutterwälder Straße bzw. Amselweg/Schutterwälder Straße

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und  
Maßnahmenprogramm 2020/2021

- Die empfohlenen Maßnahmen auf der Maßnahmenachse 8a West (Hauptstraße von der Kinzigbrücke bis zum Stadtbuckel und weiter Grabenallee bis zur Pfefferlekreuzung) wurden vom Gemeinderat am 21.11.16 (Drucksache-Nr. 125/16) zur Umsetzung beschlossen. Die Maßnahmen im Bereich Stadtbuckel sind bereits umgesetzt, die in der Hauptstraße und Grabenallee folgen in den nächsten Jahren, da sie in Abhängigkeit zu anderen Baumaßnahmen in diesem Bereich stehen.
  - Sicherung der Radverkehrsführung an der Einmündung nördliche Kronenstraße/Hauptstraße
  - Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der Grabenallee vom Stadtbuckel bis zur Gymnasiumstraße
  - Sicherung der Radverkehrsführung an am Stadtbuckel von Ost nach West mittels Rampe
- Der Belag des Radwegs entlang der östlichen Bahnseite von der Gutenbergstraße beginnend bis zur K 5324 wurde ausgebaut.
- Ein neuer gemeinsamer Geh- und Radweg in Rammersweier von der Straße Fuchshalde bis zur Durbacher Straße wurde gebaut.

Neben diesen bereits umgesetzten Maßnahmen sind im FFP V viele weitere Maßnahmen benannt, bei denen der aktuelle Bearbeitungsstand überprüft und einer der Kategorien zugeordnet wurde (siehe auch Anlage 1):

- Die Kategorie mit der Abkürzung U1 (grün) umfasst Maßnahmen, die umgesetzt und abgeschlossen sind (z.B. Gefahrenpunkt durch gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Nordseite der Johannisbrücke wurde beseitigt).
- Die Maßnahmen der Kategorie U2 (orange) sind umgesetzt, aber nicht abgeschlossen, weil sie eine kontinuierliche Aufgabe darstellen und somit weiter bearbeitet werden (z.B. Kontrolle der Radwegparker).
- Die Maßnahmen der Kategorie B1 (orange) sind in Bearbeitung, allerdings im Rahmen eines anderen Projekts (z.B. Sanierungskonzept Bahnhof/Schlachthof).
- Die Kategorie B2 (gelb) enthält Maßnahmen, mit deren Bearbeitung noch nicht begonnen wurde (z.B. alle Radtourenvorschläge wegweisen).
- Mit der Kategorie kB (blau) sind die Maßnahmen betitelt, die nicht im Fachbereich Tiefbau und Verkehr bearbeitet werden (z.B. Ein Rad-Pannendienst ist eher eine Aufgabe eines Gewerbetreibenden als die Aufgabe der Öffentlichen Hand).
- Die Kategorie S (blau) wird nicht bearbeitet, da entweder bereits ein ablehnender Beschluss gefasst wurde oder das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu schlecht ist (z. B. Kinospot zum Radverkehr).

Die Farben verdeutlichen das weitere Vorgehen:

- Grün = umgesetzt
- Gelbtöne = hieran wird gearbeitet
- Blau = hieran wird nicht (vom Fachbereich Tiefbau und Verkehr) gearbeitet

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und  
Maßnahmenprogramm 2020/2021

Folgendes Ergebnis wurde mit dieser Einteilung erzielt.

Wie ist der Stand?	Wie geht es weiter?	Abkürzung	Anzahl ≈	% ≈
<ul style="list-style-type: none"> <li>umgesetzt (oder so ähnlich umgesetzt)</li> <li>zur Umsetzung beschlossen</li> </ul>	abgeschlossen	U1	85	32%
<ul style="list-style-type: none"> <li>umgesetzt (oder so ähnlich umgesetzt)</li> <li>institutionalisiert</li> </ul>	kontinuierliche Aufgabe	U2	24	9%
<ul style="list-style-type: none"> <li>Beratung im Rahmen eines anderen Projekts</li> <li>Grundsatzbeschluss vorhanden, Ausarbeitung folgt</li> </ul>	aktuelle Aufgabe	B1	45	17%
<ul style="list-style-type: none"> <li>Beratung/Umsetzung steht noch aus</li> </ul>	künftige Aufgabe	B2	88	33%
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bearbeitung in einer anderen Organisationseinheit, nicht im Fachbereich Tiefbau und Verkehr</li> </ul>	keine Aufgabe im Fachbereich Tiefbau und Verkehr	kB	9	3%
<ul style="list-style-type: none"> <li>(vorerst) keine Beratung</li> <li>Beratung zurück gestellt</li> </ul>	(vorerst) keine Aufgabe (im Fachbereich Tiefbau und Verkehr)	S	16	6%
			267	100%

Bei der Auswertung ist zu berücksichtigen, dass jede Maßnahme ohne Gewichtung der notwendigen Bearbeitungszeit und der Investitions- bzw. laufenden Kosten gezählt wurde. Teilweise stehen hinter einer Maßnahme eine gesamte Maßnahmenachse, manchmal „nur“ ein Hinweisschild. Die Zahlenwerte stellen somit nur eine erste grobe Abschätzung über das gesamte Maßnahmenpektrums des FFP V dar.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass lediglich 1/3 der Maßnahmen noch nicht umgesetzt oder bearbeitet sind (Kategorie B2). Auf der anderen Seite sind bereits 154 Maßnahmen in den letzten 7 Jahren umgesetzt worden oder sind zurzeit in Bearbeitung.

In der Anlage 1 sind die Einzelergebnisse dargestellt.

### 3. Inhalte der StVO-Novelle in Bezug auf den Radverkehr

In der Novelle der StVO, die am 28.04.2020 in Kraft getreten ist, stellt einen weiteren wichtigen Meilenstein in der Radverkehrsförderung dar. Es werden wesentliche Aspekte in Sachen Radverkehrssicherheit geklärt (z.B. 1,50 m-Mindestüberholabstand von Radfahrern, der bisher nicht in der StVO verankert war, sondern „nur“ eine juristische Festlegung im Rahmen eines Verfahrens war), sowie Neuerungen (z.B. Halteverbot auf Schutzstreifen, vorher „nur“ Parkverbot) eingeführt.

Es bleibt der Grundsatz, dass der Radverkehr zum Fahrverkehr gehört und somit auf der Fahrbahn geführt wird, nach wie vor erhalten, wurde bestätigt und die Umsetzung erleichtert.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und  
Maßnahmenprogramm 2020/2021

Der folgende Absatz erklärt kurz die Basis dieses Grundsatzes:

Die §§ 2 Abs. 1, 45 Abs. 1 und 9 der StVO (neue und alte Version) besagen,

- a) dass grundsätzlich alle Fahrzeuge (auch Fahrräder) auf der Fahrbahn fahren und dem Rechtsfahrgebot folgen müssen.
- b) dass im Regelfall der Radfahrer auf der Fahrbahn fährt und somit besser im Aufmerksamkeitsfeld des Kfz-Fahrers ist.
- c) dass der Radfahrer neben dem Kfz-Verkehr ein gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer auf der Straße ist.
- d) dass Ausnahmen einer speziellen Regelung bedürfen.
- e) dass nur dort, wo eine außergewöhnliche Gefahrenlage besteht (z.B. hoher Schwerlastverkehrsanteil), eine Radwegebenutzungspflicht angeordnet werden darf.
- f) dass die Ausweisung einer Benutzungspflicht nur dann erfolgen darf, wenn die Verkehrssicherheit dies wegen einer über das Normalmaß hinausgehenden gesteigerten Gefahrenlage dringend erforderlich ist (Umkehr der Beweislast im Vergleich zu früher).
- g) dass die Stadt Offenburg gegebenenfalls in Regress genommen werden kann, wenn ein Radweg mit einer Benutzungspflicht belegt wurde, obwohl keine außergewöhnliche Gefahrenlage bestand und es zu einem Unfall kam.

In Bezug auf diese Grundaussage hat sich somit nichts geändert. Die Vorgaben wurden hingegen weiterentwickelt und konkretisiert.

Im Hinblick auf die Radverkehrssicherheit wurden einige wichtige Vorgaben festgelegt, die hier kurz als Stichwort erwähnt werden. In der Anlage 2 finden Sie die wichtigsten Änderungen in Bezug auf den Radverkehr mit kurzen Erläuterungen vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI).

- 🚲 Mindestüberholabstand von 1,50 m innerorts und 2 m außerorts
- 🚲 generelles Halteverbot auf Schutzstreifen (nicht nur Parkverbot)
- 🚲 Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Lkws > 3,5 t innerorts
- 🚲 Möglichkeit der Anordnung eines Kfz-Überholverbots von Fahrrädern an Engstellen

## 4. Radverkehr in aller Munde – Stimmungslage in der Bevölkerung

Es scheint ein weitest gehender gesellschaftlicher Konsens zu sein, dass es notwendig ist, die Verkehrswende einzuleiten, zu intensivieren und den häufigeren Gebrauch des Fahrrades zu fördern.

Die Ergebnisse der Fahrradklimatests der letzten Jahre (Gesamtwert als Schulnote 2018 = 3,6; 2016 = 3,5; 2014 = 3,4; 2012 = 2,8) zeigen, dass die Teilnehmer unzufrieden mit der Fahrradsituation in Offenburg und dass die Erwartungen höher als die



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und  
Maßnahmenprogramm 2020/2021

Realität sind. Dies ist ein bundesweiter Trend. Unbeschadet davon, dass Offenburg einen objektiv sehr hohen Radverkehrsanteil hat, führt das Ergebnis dazu, dass sich diejenigen, die das Fahrrad nicht nutzen, in Ihrer Entscheidung gestärkt fühlen. Um die Nutzung des Fahrrads weiter zu fördern, muss Fahrradfahren in Offenburg noch attraktiver werden.

In den zahlreichen Freitextanmerkungen des Fahrradklimatests 2018 wird auffallend häufig mehr Sicherheit für Radfahrer gefordert.

Die Offenburger Bevölkerung interessiert und engagiert sich immer mehr in Sachen Klimaschutz, Fahrradförderung und Radverkehrssicherheit. Dies wird nicht zuletzt durch die steigende Anzahl der Initiativen (z.B. BI Rückenwind, Fridays for Future, Ortenauer Klimabündnis, ADFC) zu den oben genannten Themen sichtbar, die immer häufiger mit entsprechenden Aktionen und Demonstration ihre Interessen vertreten.

Im Gemeinderat und im Verkehrsausschuss werden Radverkehrsthemen regelmäßig aufgerufen und diskutiert. Auch in der Gemeinderatsklausur wurde die Notwendigkeit einer modernen intensiven Radverkehrsförderung bestätigt. Aus Anlass der Änderung der Straßenverkehrsordnung hat die Fraktion Bündnis90/Die Grünen am 19.05. einen entsprechenden Antrag 2020 eingereicht (Anlage 5).

Zusammengefasst ist eine Aufbruchsstimmung zur intensiveren Radverkehrsförderung (unter Umständen auch zu Lasten des Kraftfahrzeugverkehrs) mit Schwerpunkt Radverkehrssicherheit zu erkennen. Es zeichnet sich ab, dass eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils nur erreicht werden kann, wenn sich mehr Radfahrer sicherer im Verkehr fühlen.

## 5. Ergebnisse der Mobilitätserhebung SrV in Bezug auf den Radverkehr

Im Folgenden sind einige signifikante Erkenntnisse aus der Mobilitätserhebung SrV (System der repräsentativen Verkehrsbefragungen) der TU Dresden in Bezug auf den Radverkehr aufgeführt. Eine detaillierte Auswertung der Mobilitätserhebung erfolgt in einer separaten Vorlage in der gleichen Sitzung.

### Steigerung des Radverkehrsanteils in 2019 auf 27%

Während 1994 25% der Wege im Binnenverkehr mit dem Rad zurückgelegt wurden, waren es 2019 27%. Der Radverkehrsanteil konnte nicht nur absolut (Erhöhung der Anzahl der Wege pro Person und Tag), sondern auch prozentual gesteigert werden. Besonders erfreulich ist, dass diese Steigerung nicht zu Lasten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV; hier Steigerung von 51% auf 58%) ging. Vielmehr haben sich die unterschiedlichen Verkehrsmittel des Umweltverbunds gegenseitig gestärkt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und  
Maßnahmenprogramm 2020/2021

Der Städtevergleich der SrV-Erhebung zeigt allerdings auch, dass hier noch viel Potential für eine weitere Steigerung besteht, insbesondere vor dem Hintergrund der E-Mobilität im Radverkehr. So hat beispielsweise Konstanz einen Radverkehrsanteil von 34 % im Binnenverkehr – bei einem Gesamtanteil des Umweltverbunds von 75 %.

In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl und dem Wegezweck lässt sich feststellen, dass das Rad in Offenburg mittlerweile für alle Wegzwecke genutzt wird. Beispielsweise werden 23 % der Wege zum Arbeitsplatz mit dem Rad zurückgelegt.

## Weiter großes Potenzial bei Wegstrecken von 1 bis 3 km

Das Fahrrad hat grundsätzlich seinen Haupteinsatzbereich bei Wegelängen von 1-8 km. Allerdings werden immer noch 46% der Wege der Wegelängen von 1-3 km mit dem Auto zurückgelegt. Hier besteht für Offenburg ein großes Potenzial, seinen Radverkehrsanteil weiter zu steigern. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass die Wegelänge von 1-3 km 30% aller Wege ausmacht. Bei der Wegelänge von 3-5 km (mit einem Anteil von 14% aller Wege) fahren sogar 69% mit dem Auto. Diese Wegelänge ist auch eine ungeübte Person mit dem Rad ohne weiteres zu bewältigen. Für die Wegelänge von 5-10 km (12% aller Wege) nehmen 79% der Personen das Auto. Auch diese Wegelängen sind mit etwas Kondition oder elektrischer Unterstützung in der Regel zum Rad fahren geeignet.

Insbesondere aus dem letzten Abschnitt wird deutlich, dass Offenburg noch lange nicht alle Potenziale der Fahrradnutzung ausgeschöpft hat. Es zeigt sich, dass der Radverkehr weiterhin deutlich gefördert werden sollte, um noch attraktiver zu werden.

## **6. Anpassungen des Fahrradförderprogramms V**

Aus den obigen Kapiteln ergibt sich die Notwendigkeit, die Schwerpunkte und die Umsetzungsstrategie des FFP V an die geänderten Rahmenbedingungen anzupassen.

### Anpassung der Schwerpunkte

#### **1. Schwerpunkt Sicherheitsgefühl/ subjektive Sicherheit**

Mit Beschluss des FFP V+ (= Überarbeitung/Ergänzung der Maßnahmen des FFP V) wird ein neuer Schwerpunkt "subjektive Sicherheit" eingeführt. Somit wird sichergestellt, dass nicht nur die objektive Sicherheit, sondern auch die subjektive Sicherheit eine hohe Priorität in jeder Planung und auch in der kommunikativen Sicherheitsarbeit erhält.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und Maßnahmenprogramm 2020/2021

Es zeigt sich, dass eine positive Einschätzung der eigenen Sicherheit eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel darstellt. Für eine wesentliche weitere Steigerung des Radverkehrsanteils ist es von zentraler Bedeutung, dass sich die subjektive Sicherheit erhöht.

## 2. Ergänzungen aus der StVO-Novelle

Insbesondere in der kommunikativen Verkehrssicherheitsarbeit werden die Neuerungen und Ergänzungen aus der StVO-Novelle vertieft bearbeitet werden.

Wie die Anpassungen der Schwerpunkte realisiert werden, wird im Kapitel 7 dargestellt.

### Anpassung der Umsetzungsstrategie

Es hat sich herausgestellt, dass teilweise die Realisierung ganzer Maßnahmenachsen zeitlich verzögert wird, da Teilbereiche aufgrund von Verknüpfungen bzw. Abhängigkeiten zu anderen Projekten nicht umgesetzt werden können. Deshalb sollen künftig auch Teilabschnitte von Maßnahmenachsen realisiert werden, nachdem ein Gesamtkonzept für die Maßnahme erarbeitet wurde. Die aktuellen Richtlinien werden weiterhin konsequent angewandt, da so die neuesten Erkenntnisse aus der Sicherheitsforschung umgesetzt werden.

Wie die Anpassungen der Umsetzungsstrategie realisiert werden, wird im Kapitel 8 dargestellt.

## **7. Überprüfung/Ergänzung der Maßnahmen des FFP V zu einem FFP V +**

Die Anpassungen der Schwerpunkte erfolgt zweckmäßigerweise durch eine Überarbeitung und Ergänzung der Maßnahmen des FFP V zu einem FFP V+ (vgl. Anlage 3).

In die Überarbeitung/Ergänzung der Maßnahmen flossen die Ideen, Anregungen und Vorschläge vieler Bürgerinnen und Bürger sowie verschiedener Interessengruppen ein. Die Forderungskataloge, Dossiers und offene Briefe etc. des ADFC, der BI Rückenwind, von der Vereinigung Fridays for Futur und dem Klimabündnis Ortenau wurden analysiert und in die Erstellung des FFP V+ einbezogen.

Die Gliederung der Maßnahmen des FFP V+ wurde von der „RadStrategie“ des Landes Baden-Württemberg übernommen und umfasst insgesamt 8 Handlungsfelder:

1. Infrastruktur (Radverkehrsnetz und -führung, Wegweisung und Orientierung)
2. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Fahrradparken, Kombination ÖV-Rad, Radverleihsysteme, Mobilitätsstationen)
3. Sicherheit (Verkehrssicherheit, Mobilitätserziehung, Schwerpunktmaßnahmen)
4. Soziale Dimension

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und Maßnahmenprogramm 2020/2021

- 
5. Kommunikation und Verhalten (Öffentlichkeitsarbeit, Informations- und Wissensvermittlung, Mobilitätsmanagement/ -beratung)
  6. Radtourismus und Sport
  7. Elektromobilität, Forschung und Innovation, Fahrradwirtschaft
  8. Strukturen und Rahmenbedingungen

Die bereits umgesetzten und abgeschlossenen Maßnahmen wurden der Übersicht halber nicht ins FFP V+ übernommen. Dies gilt nicht für die Maßnahmen, die institutionalisiert wurden, da diese weiter bearbeitet werden.

Wie gewohnt werden alle größeren Maßnahmen des FFP V+ gesondert in den politischen Gremien beraten. Diese Vorgehensweise hat sich in den letzten Jahren bewährt und soll weitergeführt werden.

## 8. Maßnahmenprogramm Rad 2020/2021

Folgende Maßnahmen sind vom FB 6 in den Jahren 2020 und 2021 zur Umsetzung vorgesehen. Hierbei wird besonderen Wert auf die Maßnahmen gelegt, die das Sicherheitsgefühl der Radfahrer stärken.

### Maßnahmen, die mehreren Handlungsfeldern zuzuordnen sind

- 🚲 Sanierungskonzept Bahnhof/Schlachthof
  - Einbringen der Belange des Radverkehrs
- 🚲 Projekt Grüngürtel
  - Einbringen der Belange des Radverkehrs
- 🚲 Projekt Eisenbahnüberführung Feldschlösschen und Mitte in Hildboltsweier (Höhe Reichenberger Weg bzw. Drosselweg)
  - Einbringen der Belange des Radverkehrs in das Planfeststellungsverfahren Güterzugtunnel/Ausbaustrecke
- 🚲 Umrüstung/Sanierung der Lichtsignalanlagen (Ampeln)
  - Kontaktschleifen anstatt Anforderungstaster für Radverkehr vorsehen
- 🚲 Schul- und Kitasanierung
  - Erneuerung/Erweiterung von Radabstellplätzen

### Maßnahmen, die primär einem Handlungsfeld zuzuordnen sind

#### Handlungsfeld 1 Infrastruktur

(Radverkehrsnetz und -führung, Wegweisung und Orientierung)

- 🚲 Maßnahmenachse 1 (Moltkestraße)
  - Europaweite Ausschreibung nach VgV 2020
  - Planung mit Bürgerbeteiligung ab 2021

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	27.04.2020

---

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und Maßnahmenprogramm 2020/2021

---

- 🚲 Maßnahmenachse 8a Ost (Weingartenstraße)
  - Europaweite Ausschreibung nach VgV 2020
  - Planung mit Bürgerbeteiligung ab 2021
- 🚲 Maßnahmenachse 1a (Wilhelmstraße)
  - Variantenuntersuchung zum weiteren Vorgehen in Bezug auf Radverkehr
- 🚲 Radschnellweg Offenburg – Gengenbach und Offenburg – Straßburg
  - Planung
- 🚲 Verbreiterung des Radwegs zwischen Zunsweier und Elgersweier in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt Ortenaukreis
  - Planung und Umsetzung 2020/2021
- 🚲 Sichere Führung des Radverkehrs an Baustellen
  - institutionalisiert
- 🚲 Instandhaltung der bestehenden Wegweisung
  - institutionalisiert

## Handlungsfeld 2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

(Fahrradparken, Kombination ÖV-Rad, Radverleihsysteme, Mobilitätsstationen)

- 🚲 12 Radboxen und 37 Radbügel (= 64 Stellplätze) an der Rammersweierstraße Höhe Südunterführung
  - Planung und Bau
- 🚲 Aufstellen weiterer 60 Radbügel im Innenstadtbereich entsprechend dem Radabstellanlagenkonzept Innenstadt
  - in Umsetzung
- 🚲 20 Radboxen am Haltepunkt Kreisschulzentrum
  - Abrechnung mit dem Zuschussgeber
- 🚲 Umsetzung Mobilitätsstationen Mühlbach, Seidenpfaden und Freizeitbad
  - Ende Mai 2020 bereits eröffnet
- 🚲 Radmietsystem nextbike, u.a. CampusRad in mehreren Ausbaustufen (vgl. Drucksache-Nr. 171/19)
  - institutionalisiert
- 🚲 Radmitnahme in den Bussen
  - institutionalisiert, Verbesserungen werden regelmäßig bei TGO gefordert
- 🚲 Aufstellen zusätzliche Radabstellmöglichkeiten
  - institutionalisiert

## Handlungsfeld 3 Sicherheit

(Verkehrssicherheit, Mobilitätserziehung)

- 🚲 systematische Erneuerung der Grünmarkierung
- 🚲 Verdeutlichung der Radverkehrsführung durch Radpiktogramme
- 🚲 Einrichten von Fahrradstraßen
  - Konzepterstellung 2020, Gremienberatung 2021

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und  
Maßnahmenprogramm 2020/2021

- 
- 🚲 Überprüfung der Radverkehrsführung an innerörtlichen Kreisverkehren
  - 🚲 Aufstellen des Schildes „Überholverbot von Zweirädern“ an Engstellen
  - 🚲 Besondere Beachtung der Belange des Radverkehrs an Baustellen
    - institutionalisiert
  - 🚲 Markierung von gegenläufigen Radwegen
    - institutionalisiert (auf Anfrage)
  - 🚲 intensivere Kontrolle der sich regelwidrig verhaltenden Radfahrer (z.B. Steinstraße, Radfahrer in Gegenrichtung, Radfahrer (älter als 10 Jahre) auf Gehwegen)
    - institutionalisiert (hauptsächlich durch Polizei, teilweise GVD)
  - 🚲 intensivere Kontrolle der Parkenden auf Radverkehrsanlagen
    - institutionalisiert (GVD)
  - 🚲 Kontrolle der Einhaltung des Mindestüberholabstands von 1,50 m
    - Eingabe bei Polizei, die Einhaltung zu kontrollieren (Zuständigkeit liegt bei Polizei, nicht beim GVD)
  - 🚲 Aktionen zum Thema Helmtragen, Radbeleuchtung, Mindestüberholabstand und weiteren Sicherheitsthemen
    - institutionalisiert
  - 🚲 Radsicherheitstraining in Schulen und Kitas
    - institutionalisiert (Schulen, Kitas, Polizei)
  - 🚲 Verkehrserziehung in Schulen mit Schwerpunkt Verhalten/Verkehrssicherheit
    - institutionalisiert (Polizei)
  - 🚲 Verkehrserziehung in Schulen mit Schwerpunkt Schulweg
    - institutionalisiert (Schulen)
  - 🚲 Abstimmung aller Baumaßnahmen im Straßenverkehr mit Polizei
    - institutionalisiert
  - 🚲 Erstellung von Sicherheitsaudits bei allen größeren Maßnahmen im Straßenverkehr
    - institutionalisiert
  - 🚲 Rad-Unfallstatistik: Analyse der Unfälle und Abstimmung der hieraus folgenden Maßnahmen mit der Polizei
    - institutionalisiert

## Handlungsfeld 4 Soziale Dimension

Dieses Handlungsfeld wird ausschließlich von anderen Fachbereichen/Stabstellen bzw. Privatpersonen behandelt (z.B. Fahrradreparaturwerkstatt, Fahrradbereitstellung für Flüchtlinge).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und Maßnahmenprogramm 2020/2021

## Handlungsfeld 5 Kommunikation und Verhalten

(Öffentlichkeitsarbeit, Informations- und Wissensvermittlung, Mobilitätsmanagement und -beratung)

- 🚲 Hinweise zur StVO-Novelle
  - insbesondere 1,50 m-Mindestüberholabstand, Halteverbot auf Schutzstreifen
- 🚲 Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme
- 🚲 Hinweise zu Verkehrsregelungen
  - Intensivierung, Aufklärungsarbeit
- 🚲 Aktion Stadtradeln im Zeitraum 07.09. bis 27.09.2020
- 🚲 Maßnahmen zur Fahrradförderung aus dem RadKULTUR-Programm des Landes Baden-Württemberg und/oder der AGFK-BW
- 🚲 Mängelbogen und Scherbentelefon
  - institutionalisiert
- 🚲 Medienberichterstattung über Neuigkeiten im Offenburger Radverkehr
  - institutionalisiert
- 🚲 Mobilitätsberatung in Schulen und Kitas
  - institutionalisiert (Schulwegplan, Radschulwegplan, ÖPNV-Infos)
- 🚲 Mobilitätstag am 12.09.2020
  - institutionalisiert

## Handlungsfeld 6 Radtourismus und Sport

Dieses Handlungsfeld wird ausschließlich von anderen Fachbereichen/Stabstellen bzw. Privatpersonen behandelt (z.B. Radhotelempfehlungen, Ausweisung und Bewerbung Fernradwege).

## Handlungsfeld 7 Elektromobilität, Forschung und Innovation, Fahrradwirtschaft

- 🚲 Verleih der AGFK-Pedelec-Testflotte (2 Damen- und 2 Herrenpedelecs und 1 Lastenrad) an interessierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Zeitraum vom 07.07. bis 23.07.2020, nachdem die Aktion 2019 so guten Zuspruch gefunden hat

## Handlungsfeld 8 Strukturen und Rahmenbedingungen

- 🚲 Überarbeitung und Ergänzung des FFP V zum FFP V+ und Erstellung eines Maßnahmenprogramms Rad 2020/2021
- 🚲 Weiterführung der Zusammenarbeit mit dem ADFC und weiteren radaffinen Gruppen
  - institutionalisiert

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

024/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
27.04.2020

Betreff: Fahrradförderprogramm V+: Anpassung der Schwerpunkte und  
Maßnahmenprogramm 2020/2021

---

## 9. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Um das Ziel, den Radverkehrsanteil weiterhin zu steigern, wurden

- a) die Schwerpunkte und die Umsetzungsstrategie des FFP V angepasst
- b) neben der objektiven Sicherheit ein weiterer Schwerpunkt der subjektiven Sicherheit (Sicherheitsgefühl) eingeführt und
- c) ein Maßnahmenprogramm Rad 2020/2021 erstellt.

Insbesondere in der kommunikativen Verkehrssicherheitsarbeit werden die Neuerungen und Ergänzungen aus der StVO-Novelle sowie der neue Schwerpunkt der subjektiven Sicherheit (Sicherheitsgefühl) vertieft bearbeitet werden.

Der Zeitpunkt einer Überarbeitung/Ergänzung des FFP V zu einem FFP V+ ist auch vor dem Hintergrund der Rezertifizierung als Fahrradfreundliche Stadt, die im Januar 2022 ansteht, günstig.

Bevor ein neues Fahrradförderprogramm (Nummer VI) erarbeitet werden kann, sollte der Masterplan Verkehr erstellt worden sein, um dann auf dieser Grundlage die Radverkehrsförderung neu auszurichten. Die Ergebnisse aus der gesamthaften Betrachtung des Offenburger Verkehrs und aus den abgeleiteten Prognosen für die Verkehrsentwicklung stellen dazu die Basis des FFP VI dar.