

August 2018

Verbesserung Radverkehr in Offenburg

Grundsätzliches

Das Radfahren in Offenburg wird in den letzten Jahren subjektiv gefährlicher. Auch für erfahrene Radler. Diese Entwicklung hängt zusammen mit dem immer noch ungebremst zunehmenden Autoverkehr, hat sich aber mit der Umsetzung der ersten Maßnahmen aus dem FFP V (Fahrradförderprogramm V) spürbar verstärkt. In den Jahrzehnten davor wurden alle Verkehrsteilnehmer darauf konditioniert, dass Radler auf dem Bordsteinradweg fahren müssen und die Fahrbahn den Autofahrern vorbehalten ist. Grün markierte den Lebensraum der Radfahrenden.

Nun wagen es Radler, auf der Fahrbahn zu fahren, obwohl parallel noch ein grün markierter Radweg verläuft! Da geht vielen Autofahrern der Hut hoch. Vom FFP V, von der StVO-Novelle und der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht haben diese Autofahrer noch nie etwas mitbekommen. Hupen, sehr dicht überholen, abdrängen, ausbremsen, wild gestikulieren, beleidigen etc. gehören seither für Radler zu den alltäglichen Erlebnissen. Ohnehin neigen Autofahrer dazu, an Schutzstreifen direkt an der Linie fahrend zu überholen, was oft nur wenige Zentimeter Abstand zum Radler bedeutet.

Andererseits wissen viele Radler mit den Schutzstreifen nichts anzufangen oder trauen sich nicht auf die Fahrbahn und fahren deshalb auf dem Gehweg. Dieses Fehlverhalten wiederum bestärkt die Autofahrer in ihrer Meinung, die wenigen korrekt auf der Fahrbahn fahrenden Radler seien Verkehrssünder. Dass viele Radler sich vorsätzlich nicht an die Regeln halten, sich und andere gefährden, ist ebenfalls nicht zu tolerieren, hängt aber mit der hier beschriebenen Problematik nicht zusammen.

Dabei sind die Maßnahmen des FFP V sehr zu begrüßen. Objektiv steigern diese die Sicherheit und verbessern die Infrastruktur zu Gunsten der Radler. Leider wurde versäumt, im Vorfeld und begleitend zu der Umsetzung der Maßnahmen die Verkehrsteilnehmer ausreichend zu informieren, sie wurden nicht mitgenommen. Deshalb sorgen die teils noch vorhandene alte Infrastruktur und die eingeschliffenen Gewohnheiten, die das fahrradfreundliche Offenburg der 80er- und 90er-Jahre ausgezeichnet haben, heute für ein negatives Fahrradklima.

Positiv stimmt der Eindruck, dass Stadtverwaltung und Verkehrsausschuss aufgeschlossen für die Fahrradförderung sind und offenbar bestrebt sind, bestmögliche Lösungen zu realisieren.

Ein Großteil der von uns aufgeführten Maßnahmen ist bereits im FFP V genannt. Soweit diese bereits durchgeführt sind, bedürfen sie einer Nachbesserung oder erfordern eine Aufklärung der Verkehrsteilnehmer. Bei den anderen Maßnahmen ist zu klären, warum sie noch offen sind und ob ihr geplanter Umfang ausreichend ist. Darüber hinaus muss die neuere und künftige Stadtentwicklung berücksichtigt werden, u. a. neue, veränderte und verstärkte Verkehrsbeziehungen durch die neuen Wohngebiete Seidenfaden und Alte Spinnerei, das Gustav-Ree-Carree, das Klinikum an neuem Standort sowie mögliche neue Bahnhaltedpunkte.

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V.
Kreisverband Ortenau
www.adfc-bw.de/ortenaus

Vorstand

Vorsitzender

Helmut Schönberger
Werderstr. 65, 77933 Lahr
+49 7821 29458
+49 176 62274477
helmut.schoenberger@adfc-bw.de

Stellv. Vorsitzender

Franz Laible
Montlouisring 20, 77767 Appenweiler
+49 7805 59965
franz.laible@adfc-bw.de

Finanzen: Monika Roth

RadNETZ: Stephan Huber

Tourenwart: Franz Laible

Website: Max Reinhardt

Ausbildungsleiter: Holger Fein

Materialwart: Georg Singrin

Verkehrsausschüsse:

Lahr: Helmut Schönberger

Offenburg: designiert: Monika Kunschner

Bankverbindung

Sparkasse Offenburg/Ortenau
IBAN DE77664500500004865749
BIC SOLADES10FG

Regelmäßige Treffen:

Lahr

Velostammtisch monatlich

2. Mittwoch 19:30 Uhr

Blanks Genussarena, Schwarzwaldstr. 97

Appenweiler

Velostammtisch zweimonatlich in

geraden Monaten den 1. Montag 19 Uhr

El Greco, Ortenaustr. 19

Offenburg

Velostammtisch zweimonatlich in

ungeraden Monaten den 1. Montag 19 Uhr

Brandeck, Zellerstr. 44

Verkehrspolitisches Treffen

monatlich den 3. Mittwoch 19 Uhr

Stadtteilzentrum Franz-Volk-Str. 22

Aufklärung

Zur Verbesserung des Fahrradklimas und der subjektiven Sicherheit ist dringend Aufklärung erforderlich. Und zwar in einer Art, die wahrgenommen wird. Artikel in Zeitung und Offenblatt zum Thema Radfahren erreichen meist nur die ohnehin Interessierten. Wirkungsvoller sind Plakataktionen, bei denen große Transparente zwischen den neuralgischen Punkten bspw. monatlich getauscht werden, um immer wieder frische Impulse zu setzen. Inhalt der Transparente bspw.:

- Radfahrer sind gleichberechtigt
- Radler gehören auf die Fahrbahn
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht
- Bedeutung des Vorhandenseins und Fehlens des blauen Radschildes
- direktes Linksabbiegen für Radler
- und nicht zuletzt: mindestens 1,50 m Seitenabstand (auch an Schutzstreifen!)

Derartige Aktionen sind vergleichsweise günstig, mit ihnen erreicht man aber sehr viel. Haben alle Verkehrsteilnehmer erst einmal die neue Philosophie und Infrastruktur verstanden, sind sie offener für die weiteren Maßnahmen und der Verkehrsfrieden kann wiederhergestellt werden.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen bieten die größtmögliche Sicherheit für die Radler und sind deshalb sehr einladend auch für unsichere und weniger radaffine Menschen. Fahrradstraßen sind quasi die Verlängerung der überörtlichen Radschnellwege im Stadtgebiet.

Zeller Straße/Blöchle/Franz-Schmidt-Straße/Kuhläger

- Wie kaum eine andere Verbindung in Offenburg bietet sich diese Relation für eine Fahrradstraße an. Geringe Investition, hoher Sicherheitsgewinn für die vielen Schüler/Pendler aus dem Rebland. Zu verdrängender Autoverkehr ist zum großen Teil nur Ausweichverkehr des Knotens Moltkestraße/Weingartenstraße und der parallel verlaufenden Weingartenstraße.

Friedensstraße/entlang Alter Friedhof/Am Feuerbach/Hölderlinstraße

- Sinnvolle Ergänzung zur Fahrradstraße Zeller Straße. Hohes Radaufkommen, ebenfalls viele Schüler.

Grüne Markierung / Radsymbole

Die grüne Markierung der Radverkehrsanlagen ist ein weithin bekanntes Markenzeichen der Stadt Offenburg. Sie hat in den frühen Jahren Standards gesetzt und für zusätzliche Sicherheit gesorgt. Heute sorgt die grüne Farbe aber auch für Missverständnisse und steigert manchmal das Gefühl der Unsicherheit. Deshalb ist es gut, dass die Stadt vielerorts das Grün entfernt.

Insbesondere an Furten muss das Grün aber erhalten bleiben. Problematisch ist grün markieren jedoch bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen, die dann den Eindruck einer Benutzungspflicht erwecken. Hier hilft nur Aufklärung.

An Schutzstreifen und Radfahrstreifen sollte auf einen grünen Zusatzstrich verzichtet werden. Er macht den sowie schon (zu) schmalen Streifen für die Radler optisch noch schmaler und lockt Autofahrer noch näher an den Streifen. Bezeichnend ist, dass in der Rammersweierstraße die grüne Markierung durch das Befahren mit Autos bereits fast komplett verschwunden ist. Alternativ könnte an Schutzstreifen die Lücke zwischen den weißen Strichen grün markiert werden und an Radfahrstreifen nur die Furten, diese aber vollflächig.

Zur Verdeutlichung der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht sind mehr Radsymbole auf der Fahrbahn sinnvoll. Diese sollten aber mit mehr Abstand zum Fahrbahnrand aufgetragen werden und stellenweise größer sein oder invers dargestellt werden. Dagegen sollten auf nicht benutzungspflichtigen Radwegen die Radsymbole entfernt werden, ausgenommen an Furten. Grüne Markierung und Radsymbole müssen ohne Kanten und rutschsicher sein.

Kreisverkehre

Kreisverkehre lehnen wir ab, sie sind nur für den Autoverkehr von Vorteil und gefährlich für Fuß- und Radverkehr. Damit wird die schädlichste Verkehrsart zu Lasten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr weiter gefördert. Sie sind Unfallschwerpunkte mit Radlern und Fußgängern. Kreiselfahrten sind unangenehm für Fahrgäste im Bus und reduzieren damit seine Attraktivität. Für den Radverkehr besonders gefährlich sind große Kreisverkehre mit hohem Verkehrsaufkommen.

Kreisverkehre sollten deshalb, wenn überhaupt, grundsätzlich nach der Musterlösung 4.5-2 (vorfahrtsberechtigter Radverkehr) gebaut werden. Falls ausnahmsweise nach Musterlösung 4.5-1 (Radverkehr auf Fahrbahn) gebaut wird, sollte zusätzlich für die unsicheren Radler ein nicht benutzungspflichtiger Radweg kreisparallel vorhanden sein.

Kreisverkehr Moltkestraße/Rammersweierstraße/Durbacher Straße

- Führung vom Radweg Durbacher Straße in den Kreisverkehr fehlt.
- Führung aus dem Kreisverkehr auf den Radweg Durbacher Straße fehlt.
- Auch die Waldorfschule fordert vorfahrtsberechtigten Radverkehr.

Kreisverkehr Ortenberger Straße/Moltkestraße

- In Ortenberger Straße Fahrtrichtung Ortenberg stehen trotz Schutzstreifens und Führung in den Kreisverkehr blaue Schilder.

Kreisverkehr Ortenberger Straße/Fessenbacher Straße

- In Ortenberger Straße Fahrtrichtung Innenstadt fehlt ein nicht benutzungspflichtiger kreisparalleler Radweg (Schulweg!).

Kreisverkehr Südring/Zähringer Straße (NEU)

- Derzeit noch sehr gefährliche Kreuzung, hohe Geschwindigkeit, viele Schüler, schlechte Sicht.
- Unterquerung für Radler und Fußgänger außerhalb der Schulzeiten Angst einflößend, weit ab, Kante in Zufahrt.

Kreisverkehr Freiburger Straße/Wasserstraße (NEU)

- Alternative Lösung, um den Radverkehr vom Kinzigsteg sicher in die Wasserstraße zu führen und umgekehrt.
- Senkt die Geschwindigkeit in der Freiburger Straße und erleichtert das Einfahren von der Wasserstraße (Verkehrszunahme durch neues Wohngebiet zu erwarten).

Messekreisel

- Querung Marleiner Straße ist lebensgefährlich, Autos aus allen Richtungen.
- Unterquerung der Hauptstraße unübersichtlich, Sicht durch Sträucher eingeschränkt.

Weitere Knackpunkte innerorts

Insbesondere durch den Umbau der Radinfrastruktur gemäß FFP V, ist an einigen Stellen die Verkehrsführung nicht mehr eindeutig. Markierung und Beschilderung passen nicht zueinander. Andere Stellen bedürfen zusätzlicher Aufklärung der Verkehrsteilnehmer. Außerdem gibt es aus dem FFP V noch offene sowie weitere Maßnahmen.

Weitere Probleme bereiten temporäre Mängel, wie Schäden, sowie das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer, wie Falschparken und gegen die Richtung fahren.

Auflistung der Maßnahmen ist nicht abschließend.

Hauptstraße/Bereich Bahnhof, Busbahnhof

- Für radelnde Pendler vom Bahnhof stadteinwärts gibt es in diesem Bereich keinen durchgängig befahrbaren legalen Weg durch die Hauptstraße.
- Radführung stadtauswärts durch Busbahnhof und weiter entlang Bahnhofsgebäude inkl. Überquerung der Hauptstraße sehr gefährlich (sehr viele Fußgänger, Busse, Taxis, Autotüren).
- Hauptstraße gehört an ihre ursprüngliche Stelle, Busbahnhof gehört direkt neben Gleise, dadurch Entflechtung der Verkehrsströme und eindeutige Verkehrsführung.

Hauptstraße/Bereich Kino, Stadtbuckel

- Trennung Fußgänger und Radler vor Kino und auf Mühlbachbrücke erforderlich (hohes Konfliktpotenzial).
- Bessere und eindeutige Führung am Stadtbuckel stadteinwärts, mehr Schutz vor Autos.

Hauptstraße/Bereich Kronenplatz, Kronenstraße, Burda

- Stadteinwärts ist Radweg Höhe Burda zu schmal, unübersichtliche Verschwenkung, Fußgänger auf Radweg.
- Stadteinwärts an Kreuzung Kronenstraße gefährliche Überquerung der Rechtsabbiegespur.

Rammersweierstraße

- Radfahren auf Fahrbahn Richtung Wilhelmstraße ist ab LSA Zeller Straße ist selbstmörderisch.
- In Fahrtrichtung Unionbrücke ist Führung von der Fahrbahn auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg mit Umgehung der LSA (Lichtsignalanlage) wünschenswert.
- Weitere Querungshilfe/Fußgängerüberweg und/oder Tempo 30 im Bereich Prinz-Eugen-Straße.

Unionrampe

- Wie kommt man von der Union Brücke mit dem Fahrrad zu C&A?
- Führung von Union Brücke Richtung Bahnhof nicht eindeutig, erst auf Fahrbahn, ab Hauptstraße benutzungspflichtiger Rad-/Gehweg, Auffahrt gefährlich.

Wilhelmstraße

- Radweg ab Unionbrücke ist Zumutung, zu schmal, schlechter Belag durch Wurzeln, Fußgänger.
- Ab Schulbrücke missverständliches Radverbotsschild (gilt dieses auch für die Fahrbahn?), besser wäre Gehwegschild.
- Gefährliche Verschwenkung des Geradeaus-Fahrstreifens Richtung Ortenberg.

Grabenallee

- Führung auf Fahrbahn statt durch Rosengarten und über Schotterpiste.
- Radsymbole auf Fahrbahn oder sogar Radfahrstreifen.
- Ausbau im Zuge des Stadtmauerrings?
- Überquerung der Grabenallee im Bereich Lange Straße/Zähringer Straße nach wie vor gefährlich.

Weingartenstraße

- Stadteinwärts unangenehme Absenkungen und Kanten an einmündenden Straßen und Grundstückszufahrten.
- Gefährliche Einmündung Parkhaus Klinikum und Hölderlinstraße.
- Stadteinwärts Falschparker und Fußgänger ab Brachfeldstraße.
- Stadtauswärts ab Brachfeldstraße ein miserabler Radweg, zu schmal, Kanten, Absenkungen, keine Überholmöglichkeit, Bushaltestellen (siehe jüngster Aussteigeunfall).

Moltkestraße

- Über fast die gesamte Länge auf beiden Seiten mit die schlechtesten Radwege Offenburgs, zu schmal, zu uneben, zu kurvig, nicht durchgehend asphaltiert, lange Abschnitte ohne Überholmöglichkeit, sich öffnende Autotüren und gefährliche Abbiege- und Straßenquerungssituation am Klinikum.

Okenstraße

- Stadtauswärts ab Freiburger Platz keinerlei Schutz. Es sind die gleichen Maßstäbe wie in Freiburger Straße anzusetzen.

Straßburger Straße

- Stadtauswärts an Kreuzung Rheinstraße unglückliche Verschwenkung.
- Stadtauswärts ab Kreuzung Rheinstraße konflikträchtiger und unübersichtlicher kombinierter Rad-/Gehweg.
- An Franz-Simmler-Straße übersehen Rechtsabbieger oft die Radler.
- Falschparker und Geisterradler auf beiden Straßenseiten.
- An der Querung Im Seewinkel gefährliche Asphaltkante.

Franz-Volk-Straße

- Falschparker auf Radweg.
- Geisterfahrer auf Radweg, Aufklärung erforderlich.
- Gehweg zwischen Okenstraße und Straßburger Straße ist für Radler tabu, Aufklärung.

Wasserstraße

- Aufklärung erforderlich, weil Radweg stadteinwärts im Bereich Parkhaus nicht mehr benutzungspflichtig ist. Radsymbole auf Fahrbahn anbringen.
- Grundsätzlich neues Konzept erforderlich, weil Verkehr durch Wohngebiet Alte Spinnerei stark zunehmen wird.

Am Unteren Mühlbach

- Fast niemand nimmt wahr, dass der Radweg nicht mehr auf dem Bordsteinweg verläuft, Radsymbole auf Fahrbahn anbringen.
- Eine mögliche Ursache sind falsche Standorte der Schilder -> Schilder versetzen.
- Wie lautet Ergebnis der Prüfung zu Tempo 30?

Heinrich-Hertz-Straße

- Radweg ab Kreisel Marlener Straße durch Parkplatzabbieger sehr gefährlich.
- Führung von Kinzigsteg Richtung Bauhaus/E-Center unklar und gefährlich, viel Verkehr, hohe Bordsteine, Überquerung der Heinrich-Hertz-Straße schwierig, oft nur schiebend über Fußgängerüberweg möglich.

Mühlbachweg

- Poller an Einmündung Kinzigstraße sollten nicht entfernt werden, weil der Weg sonst von Autofahrern unberechtigt benutzt wird.

Außerhalb geschlossener Ortschaft

Zwischen der Kernstadt und einigen Teilorten und zu benachbarten Gemeinden verlaufen die Wege außerhalb der geschlossenen Ortschaft. Der Autoverkehr fährt schneller als 50 km/h. Begrüßenswert ist, dass hier in jüngster Zeit nach und nach bei immer mehr Radwegen außerorts die Benutzungspflicht aufgehoben wird. Andererseits versteht sich hier die Benutzung eines einladenden Wirtschaftsweges von selbst, jedoch schrecken fehlende Auffahrten, starke Verschwenkung, Unterbrechung, Wechsel der Fahrbahnseite, Verschmutzung, schlechter Belag etc. ab. In jedem Fall ist die Klarstellung erforderlich, dass Radler auch auf der Fahrbahn fahren dürfen.

Ortenberg - Zunsweier

- Zwischen Überquerung der B 33 und Zunsweier sind Radler auf der Fahrbahn Freiwild.
- Ein- bzw. Ausfädelung des (Wirtschafts-)Wegs am Kreisverkehr Ortseingang Zunsweier (Michael-Armbruster-Straße/Raiffeisenstraße) ist äußerst unattraktiv.

Zunsweier - Elgersweier

- Seitenweg ist zu schmal, oft durch Bewuchs noch schmaler, gefährlicher Begegnungsverkehr.

Grüne Welle / Lichtsignalanlagen

- Uns ist keine Grüne Welle für Radler in Offenburg bekannt, jede Ampel bedeutet einen Stopp.
- Signalanforderung durch Radler ist zwar für Verkehrsfluss insgesamt sinnvoll, nervt jedoch, besser sind Induktionsschleifen oder Infrarotkameras, die automatisch grün anfordern.
- An einigen Ampeln (z. B. Kreuzungen Moltkestraße/Weingartenstraße, Moltkestraße/ Zeller Straße) werden manchmal mehrere Grünphasen für Radler übersprungen, insbesondere, wenn sich ein Linienbus einschaltet.
- Ältere Mini-Ampeln für Radler sind manchmal schlecht ablesbar, z. B. Grabenallee/Hauptstraße, besser sind die neueren LED-Ampeln.

Geschwindigkeitsreduzierung

- Wir fordern generell Tempo 30 im Stadtgebiet, mindestens jedoch bei beengten oder unübersichtlichen Fahrbahnverhältnissen und bei Mischverkehr ohne Radfahrstreifen.
- Um die Geschwindigkeit der Kfz gezielt zu drosseln, sind mehr Fahrbahnschwellen und Kontrollen erforderlich.

Abstellanlagen

- Mehr Veloboxen in der Innenstadt, insbesondere am Bahnhof, auch für die spontane Nutzung.
- Mehr und bessere Abstellplätze vor öffentlichen Gebäuden, wie Bürgerbüro, Stadtteilbüros, aber auch in der Hauptstraße, auf dem Marktplatz und am Lindenplatz.
- Auch Abstellanlagen in den Zentren der Ortsteile.
- Überdachte Abstellanlage am Pendlerparkplatz Offenburger Ei., attraktive Zufahrt für Radverkehr.
- Wegweisung zu den Abstellplätzen generell und zum Messegelände im Besonderen.
- Scharfkantige Abstellbügel (z. B. am Bahnhof in Rammersweierstraße und an Schulen) sind schlecht für Lack und Technik, besser sind Rundrohre mit Gummipolsterung.
- Beschädigte, offenbar besitzerlose Fahrräder und verkehrsbehindernd geparkte Fahrräder regelmäßig entfernen, diese blockieren den Parkraum für die regelmäßigen Nutzer und senken die Hemmschwelle für Vandalismus.

Sonstiges

- Fahrradmitnahme in Bussen ermöglichen.
- Auch Leih-Lastenräder anbieten.
- Regelmäßig Sichtbehinderung und Lichtraumeinschränkung durch Hecken beseitigen.
- Bei größeren Baustellen, Umleitung auch für Radler ausschildern.
- Blindenleitsystem auf Radwegen gefährlich (Rutsch- und Klemmgefahr).
- Linienbusse überholen oft mit zu geringem Seitenabstand und scheren zu früh wieder ein.

Für den ADFC Ortenaukreis:

Monika Kunschner
St.-Peter-und-Paul-Straße 42
77652 Offenburg
+49 157 79030936
mkunschner@web.de

Stephan Busam
Weinstraße 68
77654 Offenburg
+49 781 20550974
+49 160 97470745
stephan.busam@gmx.de