



Integriertes Verkehrskonzept: Leitbild 2025

Stadt
Offenburg

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abteilung Verkehrsplanung



Offenburg
geht
seinen
Weg.



Liebe Offenburgerinnen
und Offenburger,
liebe Gäste,

wir wollen und müssen immer mobiler werden. Mit dem „Integrierten Verkehrskonzept“ leistet die Stadt Offenburg ihren Beitrag zu einer möglichst umweltverträglichen Mobilität, die zugleich den Wirtschaftsstandort Offenburg voranbringt. Umweltbewusstsein und Wirtschaftlichkeit müssen sich nicht ausschließen, im Gegenteil. Mit der Formulierung von Zielen im Rahmen der Verkehrsentwicklung geht es darum, Einfluss zu nehmen auf die Auswirkungen des Verkehrs hinsichtlich Stadtqualität und Umwelt.

Etliche Faktoren, die mit der Mobilität zusammenhängen, können wir als Stadt nicht steuern – zum Beispiel die künftige Einkommenssituation oder die Energiepreise. Es gibt aber wichtige Bereiche, die von uns sehr wohl beeinflusst werden können.

Das verkehrliche Leitbild sehe ich als Richtschnur für die Verkehrsplanung. Mit der Verabschiedung dieses Leitbilds und seiner Ziele hat der Offenburger Gemeinderat bereits 1996 eine stadtentwicklungspolitisch wichtige Grundsatzentscheidung getroffen. Ziel war damals, den so genannten Umweltverbund verstärkt zu fördern: Wer zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs ist, sollte profitieren. Der Anteil des Autoverkehrs an allen Wegen der OffenburgerInnen sollte parallel dazu von 49 Prozent im Jahr 1994 auf 43 Prozent im Jahr 2010 reduziert werden – eine ehrgeizige Vorgabe.

Die Förderung des Fahrrad- und Busverkehrs, das grüne Netz und unsere Schlüsselbusse, hat weit über Offenburg hinaus Anerkennung gefunden. Wir dürfen auf das bislang Erreichte stolz sein, müssen uns jedoch weiter engagieren. Unser Gemeinderat hat im Februar 2009 mit der Fortschreibung des Integrierten Verkehrskonzepts unterstrichen, die 1996 formulierten Ziele weiterzuverfolgen und die CO₂-Reduzierung verstärkt in den Blick zu nehmen. Unsere Ziele bleiben ehrgeizig und erfordern größte Anstrengungen!

Mit dieser Broschüre wollen wir uns in die Karten schauen lassen und zeigen, was die Stadt für ein umweltverträgliches Klima bereits getan hat und künftig umsetzen möchte. Was machen wir gut – und wo sehen wir Verbesserungsbedarf?

Ich darf Sie herzlich einladen, uns auf diesem Weg zu begleiten.

Edith Schreiner, Oberbürgermeisterin

Inhaltsverzeichnis

Verkehrskonzept 1996	S. 5 + 6	
Analyse 2006	S. 7	
Fahrradstadt Offenburg	S. 8 + 9	
CO ₂ -Emissionen und Klimawandel	S. 10 + 11	
Verkehrliches Leitbild	S. 12	
Prognose 2025	S. 13 + 14	

Impressum

Redaktion: Von A bis Z
Gertrude Siefke, Offenburg

Gestaltung: Grafik&Design
Rainer Michalik, Offenburg

Fotografie: © Christoph Breithaupt (Titel)
© Mathias Kassel (S.5/6/14)
© Gertrude Siefke (S. 8/9/11)
© Rainer Michalik (S.12)

Diagrammgestaltung: Stadt Offenburg

Druck: Lahrer Anzeiger GmbH / 2009
Auflage: 2.000

Verantwortlich für
den Inhalt: Dipl. Ing. Mathias Kassel
Stadt Offenburg
Fachbereich Tiefbau und
Verkehr



Zur Einführung

Das so genannte „Integrierte Verkehrskonzept“ dient der Stadt Offenburg als Marschroute für die künftige Verkehrsentwicklung. Der Gemeinderat als entscheidendes städtisches Gremium verabschiedet diesen Leitfaden und beauftragt die Stadtverwaltung, entsprechende Schritte in die Wege zu leiten, um die gesetzten Ziele zu erreichen – innerhalb von 10 bis 15 Jahren. Mit „integriert“ wird auf die verknüpfende Betrachtungsweise verwiesen. Die einzelnen Fortbewegungsarten sollen nicht isoliert analysiert werden, sondern das Offenburger Konzept zielt darauf ab, die gegenseitigen Abhängigkeiten in den Mittelpunkt zu rücken. Als Beispiel sei der Ausbau der Radwege genannt: Steigen aufgrund eines attraktiven Radwegenetzes mehr Menschen aufs Fahrrad um, wird durch dieses Verhalten der Straßenverkehr entlastet.

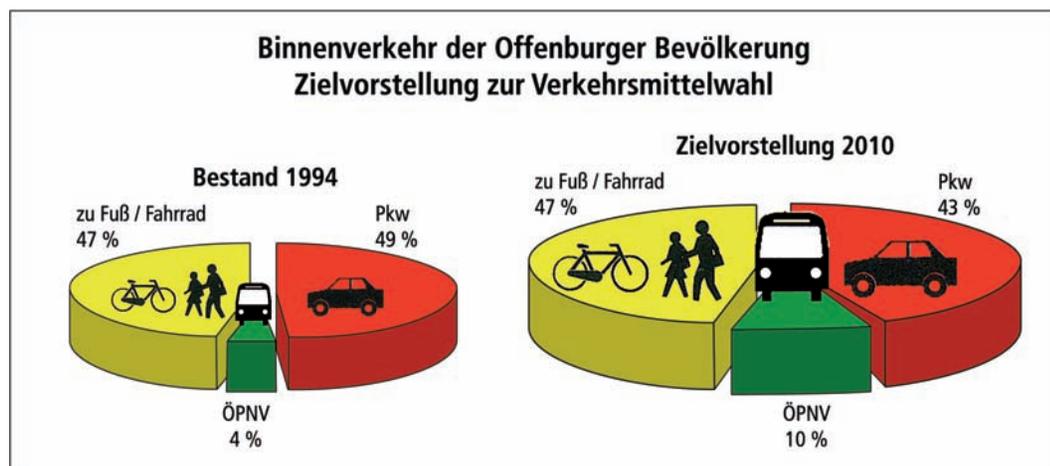
Diese Herangehensweise will die Stadt Offenburg der Bevölkerung vermitteln: Die Bürgerinnen und Bürger sollen die Möglichkeit haben, sich mit diesem Entwurf auseinander zu setzen. Daher wird auf den folgenden Seiten das Integrierte Verkehrskonzept von 1996 und dessen Fortschreibung im Februar 2009 vorgestellt und veranschaulicht.



In Anbetracht der drohenden Klimakatastrophe gilt es verstärkt, den emissionsfreien oder emissionsarmen Verkehr zu fördern und auf Fußgänger, Radfahrer sowie Bus- und Bahnfahrer zu setzen. Wer auf das Auto angewiesen ist, sollte sich möglichst zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen: Hier will die Stadt Anreize schaffen.

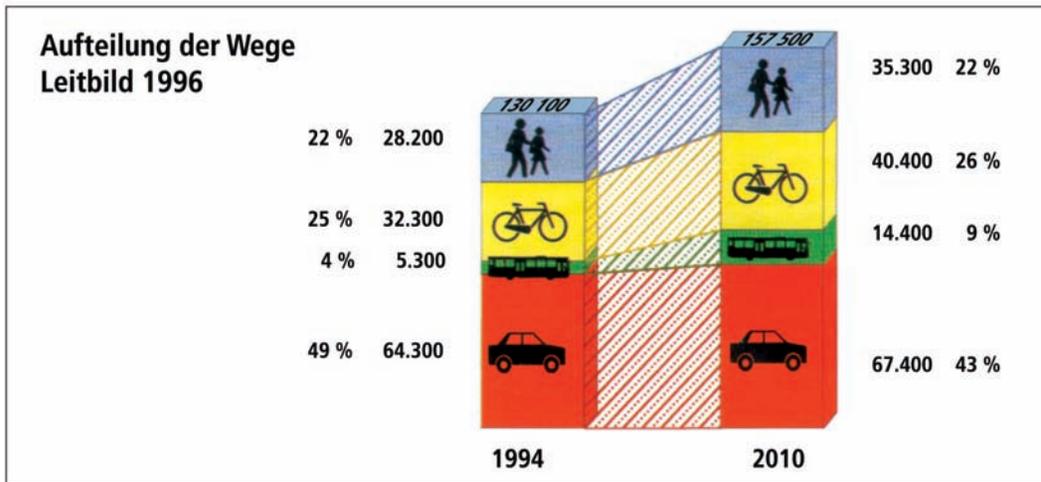
Verkehrskonzept von 1996

Mitte der 1990er Jahre wurde das erste Integrierte Verkehrskonzept entworfen. Vorrangiges Ziel war, bis zum Jahre 2010 die Bevölkerung zu motivieren, öfter die Bahn oder den Bus zu benutzen und dafür den Privatwagen stehen zu lassen. Aber auch die Stärkung des Wirtschaftsstandorts sowie die zu erwartende Siedlungsentwicklung spielten eine Rolle. Dieses Leitbild sowie dessen Fortschreibung beziehen sich ausschließlich auf den Offenburger Stadtverkehr, da die Kommune nur auf den Binnenverkehr direkt Einfluss ausüben kann. Die beiden Diagramme veranschaulichen den Zustand von 1994 und das Ziel für 2010, welches 1996 vom Gemeinderat beschlossen wurde.



Dabei ist anzumerken, dass zum einen die Bevölkerung wächst und zum anderen die Mobilität zunimmt: Insgesamt werden also im Jahre 2010 mehr Menschen öfter in Offenburg unterwegs sein. Demnach werden 2010 rund 157.500 Wege pro Tag zurückgelegt,

1994 waren es noch 130.100 Wege. Diese Prognose wird im folgenden Schaubild berücksichtigt, wobei unter einem Weg das Zurücklegen einer Strecke von A nach B im öffentlichen Raum verstanden wird.



Wer ein Ziel erreichen will, muss etwas dafür tun. So beschloss der Gemeinderat am 20. Juli 1998 ein ganzes Paket an Maßnahmen, um das Verkehrskonzept umzusetzen:

Das Zuschussbudget für den Schlüsselbusbetrieb wurde um mehr als eine halbe Million Euro von 700.000 Euro (1995) auf 1.300.000 Euro (2008) erhöht; der Radverkehr wurde 2008 mit 65.000 Euro und 2009 mit 100.000 Euro gefördert; im Bereich der Messe wurden Kreisverkehrsplätze eingerichtet; die südliche Hauptstraße wurde ausgebaut und damit auch die Radweglücke zwischen nördlicher Hauptstraße und dem Bahnhofsbereich geschlossen; Offenburg hat seit Mai 2000 einen zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und eine Busgegenspur in der Hauptstraße zur Fußgängerzone; es gibt einen Schienenhaltepunkt Kreisschulzentrum; im Bahnhof Offenburg wurde ein vierter Bahnsteig errichtet; die Südunterführung am Bahnhof wurde zur Rammersweierstraße hin verlängert; angelegt wurden die Radwege von der Kinzigstraße zum Schulzentrum Nord, von Zunsweier nach Diersburg und – im ersten

Bauabschnitt – von Hesselhurst nach Weier (der zweite Bauabschnitt soll im Rahmen des sechsspurigen Ausbaus der Autobahn verwirklicht werden).

2009/2010 soll der Radweg zwischen Elgersweier, Zunsweier und Ortenberg entlang der Kreisstraße angelegt werden.

Im Juli 2009 erfolgte der Spatenstich für den Umbau des Messeplatzknotens zu einem zweispurigen Kreisverkehrplatz. Die Unionbrücke soll 2011/2012 neu gebaut werden.

Geplant ist ein Autobahnanschluss Süd; dieses Vorhaben wird vom Bund umgesetzt. Darüber hinaus soll als Gemeinschaftsprojekt von Landkreis und Stadt ein Schienenhaltepunkt Landratsamt/Messe eingerichtet werden.

Auch wenn die Taktverdichtung im Schlüsselbusverkehr nur teilweise umgesetzt wurde, kann ein positives Fazit gezogen werden, weil sich die Fahrgastzahlen nahezu verdoppelt haben.



Verkehrsanalyse 2006

Seit einigen Jahren gibt es regelmäßig Erhebungen für verschiedene Verkehrsarten: Wie viele Menschen in Offenburg nutzen wie oft welches Fortbewegungsmittel?

Aus den Zeitreihen lassen sich verlässliche Hochrechnungen bilden und ebenso zuverlässige Trends herausarbeiten:

	Wege pro Tag im Binnenverkehr		
	1994	2006	Zielwert 2010 aus verkehrlichem Leitbild von 1996
Einwohner	52.171	58.888	54.473
Wege pro Einw. (Mobilitätsfaktor)	2,5	2,6	2,9
Verkehrsmittel			
Zu Fuß	28.200	31.900	35.300
Fahrrad	32.300	37.500	40.400
Bus	5.300	9.200	14.400
Kfz	64.300	72.300	67.400
Summe	130.100	150.900	157.500



Wurde Mitte der 1990er Jahre davon ausgegangen, dass im Jahre 2010 in Offenburg 54.473 Menschen leben werden, war diese Zahl bereits Ende 2006 mit 58.888 Einwohnern überholt. Die Einwohnerzahl stieg gegenüber 1994 um 13 Prozent – und damit auch die Zahl der zurückgelegten Wege. Hinzu kommt eine Steigerung der Mobilität von 2,5 auf 2,6 Wege pro Person und Tag. Unterm Strich ergibt dies eine Erhöhung der Wege pro Person und Tag um etwa drei

Prozent. Im Integrierten Verkehrskonzept wurde für das Jahr 2010 eine Mobilität von 2,9 Wegen pro Einwohner und Tag zugrunde gelegt. Bei dieser Wegeangabe handelt es sich um einen Durchschnittswert, der sich auf die Gesamtbevölkerung bezieht. Nimmt man die oben genannten absoluten Zahlen als Ausgangsbasis für den Offenburger Stadtverkehr, ergeben sich folgende Anteile bei der Verkehrsmittelwahl:



Verkehrsmittel	Anteile bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split)		
	1994	2006	Zielwert 2010 aus verkehrlichem Leitbild von 1996
Zu Fuß	22 %	21 %	22 %
Fahrrad	25 %	25 %	25 %
Bus	4 %	6 %	10 %
Kfz	49 %	48 %	43 %
Summe	100 %	100 %	100 %

Aus der Darstellung ergibt sich: Während im Vergleich zum Jahr 1994 ein Prozent weniger Offenburger zu Fuß ihre Besorgungen erledigen, wird nach wie vor ein Viertel der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Aufgrund des Bevölkerungswachstums und der gestiegenen Mobilität werden absolut gesehen demnach 5.000 Wege mehr mit dem Fahrrad bewältigt, womit das erhöhte Radaufkommen in der Stadt zu erklären ist. Auch der Schlüsselbus wird stärker nachgefragt: Hier schlagen 4.000 Fahrten mehr pro Tag zu Buche. Mit dem Auto werden 48 Prozent der Wege bestritten

und damit ein Prozent weniger als 1994. Im Vergleich mit Städten gleicher Größenordnung stellen 52 Prozent schon einen relativ hohen Anteil des Umweltverbunds im Binnenverkehr dar: Das heißt also, dass über die Hälfte der Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Offenburg nimmt heute bereits eine Vorreiterrolle ein, die mit der starken Förderung des Rad- und Busverkehrs in den vergangenen Jahren zu erklären ist.

Der prozentuale Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr liegt in Offenburg bei 25 Prozent. Damit kann sich Offenburg mit Universitätsstädten vergleichen. Diese Zahl hängt mit den Fahrradförderprogrammen zusammen, die seit 1979 von Vertretern der Radvereine, der Gemeinderatsfraktionen und der Stadtverwaltung erarbeitet werden. Inzwischen gibt es in der Stadt ein 130 Kilometer langes Radwegenetz und 2.700 Abstellplätze in der Kernstadt. Insgesamt hat Offenburg in den ver-

gangenen 30 Jahren sieben Millionen Euro in die Förderprogramme gesteckt. Bereits 1984 wurde die Stadt als fahrradfreundlichste Mittelstadt in Baden-Württemberg ausgezeichnet. Beim jüngsten Fahrradklimatetest 2005 des ADFC, bei dem aktive Radfahrer befragt wurden, erreichte Offenburg den sechsten Platz unter allen Städten der Bundesrepublik. Wie äußern sich Radfahrerinnen und Radfahrer aus der Stadt und der Bürgerschaft? Lesen Sie selbst!



Thomas Bauknecht (45),
FDP-Stadtrat:

„Ich fahre täglich und bin ein absolut überzeugter Radfahrer. Der Umweltaspekt spielt eine Rolle – und die völlige Flexibilität.

Mit dem Fahrrad ist alles schneller und leichter. Ich finde es beispielhaft, wie die Stadt Offenburg mit dem Thema Radfahren umgeht.

Hier wurde und wird viel Geld investiert. Wir befinden uns auf einem sehr hohen Niveau, und auch darauf ruht man sich nicht aus, sondern bemüht sich weiter um Verbesserungen.“



Regina Geppert (53),
Gleichstellungsbeauftragte
der Stadt Offenburg:

„Ich empfinde es als Luxus, jeden Morgen zum Arbeitsplatz mit dem Rad zu fahren! Ich muss nach keinem Parkplatz suchen, der frische Wind weht mir um die Nase.

Und abends auf dem Nachhauseweg kann ich meine Gedanken kreisen lassen. Das hilft mir beim Abschalten. Wenn ich mit dem Rad fahre, komme ich anders nach Hause. Auch die Kulturangebote innerhalb von Offenburg steure ich mit dem Fahrrad an: Reithalle, Salmen oder Oberrheinhalle sind gut mit dem Fahrrad zu erreichen.“



Michael Hattenbach (52),
CDU-Stadtrat:

„Ich fahre sommers wie winters die Strecke von Weier nach Offenburg. Es macht mir Spaß und ich kann mich sammeln, vor der Arbeit und – noch wichtiger – nach der Arbeit: Mit dem Fahrrad komme ich entspannt zu Hause an. Die Strecke am Mühlbach entlang bringt mir

auch die Natur näher, ich sehe Fischreiher und Enten und nehme im Herbst den ersten Bodennebel wahr.“



Gertrud Näger (72),
Bürgerin aus der Eisernen
Hand:

„Ich bin immer mit dem Fahrrad unterwegs – nach dem Motto: Es gibt kein schlechtes Wetter, sondern nur unpassende Kleidung. Ich erledige alles mit dem Rad. Wir haben hier in Offenburg ein so tolles Radwegenetz! Man muss sich halt danach richten und

es auch benutzen. Ärgern kann ich mich über Leute, die ihre Autos auf den Radwegen parken. Sehr froh bin ich über die Neugestaltung der Kreuzung Zähringerstraße/Langestraße. Die ist jetzt viel sicherer.“



Samuel Mayer (36),
zu Besuch aus Straßburg:

„Ich fahre viel Fahrrad, daher finde ich es sehr schön, dass man sich in Offenburg ein Rad ausleihen kann. Und es kostet kein Geld, man muss nur eine Kautions von 20 Euro hinterlegen. Ich nutze dieses Angebot, um die Umgebung zu erkunden. Wenn man aus der Großstadt kommt, tut es

so richtig gut, einmal nicht im Auto zu sitzen. Ich radle jetzt durch die schöne Innenstadt. Das gefällt mir sehr gut.“



Thomas Marwein (51),
Stadtrat
Bündnis 90/Die Grünen:

„In erster Linie fahre ich aus Umweltgründen mit dem Fahrrad. Es ist billiger und ich bewege mich. Ich radle einfach gern und komme besser durch die Stadt. Mit dem Auto muss ich immer überlegen, wo ich entlang fahren kann. Offenburg ist gut für

Radfahrer, die Radwege und die städtischen Fahrradständer sind prima. Auch die Ausschilderungen gefallen mir. Und wenn es schneit, wird auch auf den Radwegen relativ schnell geräumt. Ein Dank an die Technischen Betriebe!“



Janine Boschert (13),
Schülerin am
Schillergymnasium:

„Die sechs Kilometer von Elgersweier nach Offenburg fahre ich bei Wind und Wetter mit dem Rad: am Kinzigdamm entlang und dann am Stegermattbad vorbei durch den Bürgerpark – das ist eine sehr schöne Strecke. Nur im Winter, wenn es so richtig kalt ist, benutze ich den Bus. Und der hält ja direkt vor unserer Schule, das ist sehr praktisch.“



Bertold Thoma (65),
SPD-Stadtrat:

„Offenburg ist von der Topografie her fürs Radfahren bestens geeignet. Das bestätigen mir Bekannte, die hier zu Besuch sind. Wir haben uns auch sehr darum bemüht, Offenburg fürs Rad gut zu erschließen. Ich benutze das Fahrrad, weil ich damit

schneller vom Ausgangspunkt zum Ziel gelange als mit dem Auto, aber auch aus Bequemlichkeit, weil ich direkt dorthin komme, wohin ich möchte. Und es stellt sich eine Zufriedenheit ein beim Radfahren. Es gibt einige holprige Radwege, aber wo gibt es nicht noch etwas zu verbessern?“



Barbara Cyr (51),
tätig an der Bauinfothek
des BürgerbüroBauen:

„Ich fahre bei jedem Wetter, nur beim Aufzug eines Gewitters nehme ich das Auto – oder wenn ich größere Besorgungen zu erledigen habe. Ich wohne in Ichenheim, also 15 Kilometer von Offenburg entfernt. Mit dem Rad brauche ich 20 Minuten

länger als mit dem Wagen, dafür brauche ich kein Fitnessstudio, ich schone die Umwelt und spare Benzin. Das Radwegenetz in Offenburg ist ganz klasse, das ist toll ausgebaut.“



Edgar Common (50),
Kulturbürochef:

„Das Fahrrad ist in Offenburg das schnellste Fortbewegungsmittel, damit überhole ich in der Innenstadt jedes Auto. Es ist das gesündeste und vernünftigste Verkehrsmittel. Auch in meiner Freizeit fahre ich mit dem Rad, Mountainbike und Rennrad. Ab einer Distanz von 50 Metern hole

ich das Rad heraus. Das Radnetz in Offenburg ist gut, von einigen sehr scharfen Kurven abgesehen. Die Radwege sind vorbildlich und ausreichend.“



Hans Rottenecker (68),
Stadtrat der Freien Wähler:

„In der Innenstadt bin ich mit dem Rad unterwegs, auf jeden Fall. Man ist schneller, hat keine Parkplatzprobleme, kommt überall hin. Das Radwegenetz ist gut, allerdings gibt es einige neuralgische Punkte, die geändert werden müssen. Man kann ruhig auch mal sagen, dass sich einige Radfahrer disziplinierter verhalten sollten. Manch einer wird zu einem ganz anderen Menschen, sobald er auf dem Fahrrad sitzt.“



CO₂-Emissionen und Klimawandel

Unter Vorsitz von Bundeskanzlerin Angela Merkel wurden im März 2007 folgende Klimaziele bis zum Jahr 2020 für die Europäische Union vereinbart: Der Energieverbrauch soll um 20 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verringert werden, ebenso der Ausstoß von Treibhausgasen. Verpflichten sich andere Industrieländer außerhalb der EU auf eine Verringerung um sogar 30 Prozent, will sich Europa dieser Vorgabe anschließen. Der Anteil erneuerbarer Energien soll auf 20 Prozent, der Anteil von Biokraftstoffen am Kraftstoffverbrauch auf mindestens zehn Prozent gesteigert werden.

Wie wichtig eine Reduzierung des heutigen CO₂-Ausstoßes ist, wird aus nebenstehender Übersicht (S.11) deutlich.

In den vergangenen 260.000 Jahren war die CO₂-Konzentration nie über 300 ppmv (Teile pro einer Million Volumeneinheiten) gestiegen. Die Temperaturlinie der Erde (in Fahrenheit gemessen) folgte bisher in etwa der Linie der CO₂-Konzentration. Der letzte dargestellte Tiefpunkt der Temperaturlinie zeigt das Ende der jüngsten Eiszeit vor etwa 11.000 Jahren. Die gestrichelte Linie stellt die voraussichtliche Entwicklung der CO₂-Konzentration in den nächsten 50 Jahren dar – unter der Annahme, dass der Verbrauch fossiler Brennstoffe ungehindert fortgesetzt wird.

Als Hauptverursacher des Klimawandels wird der CO₂-Ausstoß angesehen. In Deutschland werden jährlich rund 850 Millionen Tonnen Kohlendioxid emittiert, der Anteil des Verkehrs an dem Gesamtausstoß belief sich bereits im Jahr 2000 auf 19 Prozent. Und die Tendenz ist deutlich steigend. Wissenschaftler in den USA haben sich in den vergangenen Jahrzehnten intensiv mit der Zunahme der CO₂-Konzentration in der Erdatmosphäre und den damit verbundenen Konsequenzen für das Weltklima beschäftigt. Mit Hilfe modernster Untersuchungstechniken konnten sie Messwerte für die zurückliegenden 650.000 Jahre der Erdgeschichte ermitteln.

Wie groß ist der Kohlendioxid-Ausstoß des Offenburger Binnenverkehrs?

Anhand von wissenschaftlichen Untersuchungsergebnissen lässt sich errechnen, wie der CO₂-Ausstoß einzelner Verkehrsträger ist. Mittelwerte werden hier zugrunde gelegt: Es wird zum Beispiel davon ausgegangen, dass ein Auto pro gefahrenem Kilometer 160 Gramm Kohlendioxid ausstößt, ein Linienbus 900 Gramm. Die Rechnung lautet dann: „Anzahl der Kfz-Fahrten mal spezifische CO₂-Emission mal Weglänge“ beziehungsweise „Betriebskilometer mal spezifische CO₂-Emission“.

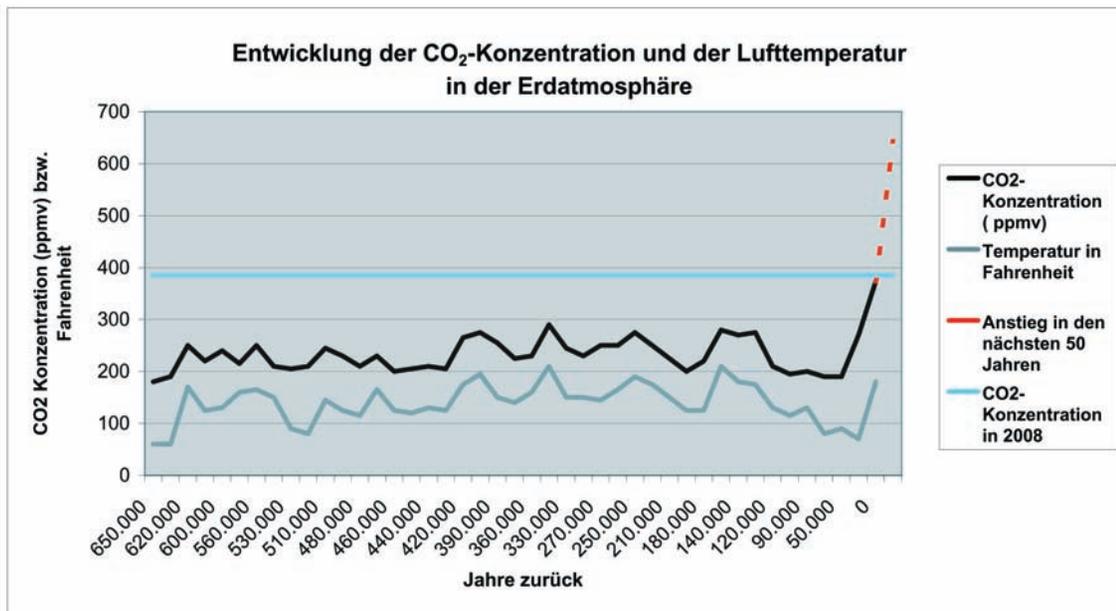


Verkehrsmittel	Kohlendioxid-Emissionen im Binnenverkehr		
	Spezifische Kohlendioxid-Emissionen	Täglicher CO ₂ -Ausstoß 1994	Täglicher CO ₂ -Ausstoß 2006
Zu Fuß	0	0	0
Fahrrad	0	0	0
Linienbus	900 g/km*	3.500 kg bei 3.900 km	3.900 kg bei 4.300 km
Kfz	160 g/km	34.300 kg bei 64.300 Wegen (angenommen ist eine Weglänge von durchschnittlich 4 km und eine Besetzung von 1.2 Personen)	38.600 kg bei 72.300 Wegen (angenommen ist eine Weglänge von durchschnittlich 4 km und eine Besetzung von 1.2 Personen)
Summe		37.800 kg	42.500 kg

* Quelle: Berechnungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen 2007

Dieser Tabelle lässt sich unter anderem entnehmen, wie groß der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtausstoß von Kohlendioxid durch den Verkehr ist. Busfahrten gelten zwar als umweltfreundlich, sind aber auch mit Kohlendioxid-Emissionen verbunden. Von 1994 bis 2006 fuhren die Linienbusse rund 400 Kilometer mehr pro Tag und beförderten 4.000 zusätzliche Fahrgäste. Der tägliche CO₂-Ausstoß stieg um 400 Kilogramm. Aber: Wären diese 4.000 Menschen mit dem Auto statt mit dem Bus gefahren, hätte der tägliche CO₂-Ausstoß um ganze 2.100 Kilogramm zugenommen.

Eine weitere Überlegung ist interessant: Würden alle diejenigen, die zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren, für denselben Weg das Auto benutzen, stiege der tägliche Kohlendioxid-Ausstoß um 50 Prozent (22.000 Kilogramm) an. Bei dieser Berechnung wird davon ausgegangen, dass der durchschnittliche Weg eines Fußgängers 500 Meter und der eines Radfahrers drei Kilometer umfasst. Geschätzt wird, dass der tägliche CO₂-Ausstoß durch den Binnenverkehr von 1994 bis 2006 um zwölf Prozent gestiegen ist – bei einem Bevölkerungszuwachs von 13 Prozent.



Quelle: Prof. Roger Revelle, Harvard University 1964 – 1976; Charles David Keeling, Mauna Loa Project, USA 1957 – 1970; Prof. Lonnie G. Thompson, Ohio State University, 2005; Albert A. Gore jr., Vizepräsident der USA 1993 - 2001, Dokumentation: Eine unbequeme Wahrheit, 2005.



Die Stadt Offenburg hat sich einiges vorgenommen. Der städtische Verkehrsplaner Mathias Kassel vom Fachbereich Tiefbau und Verkehr steht Rede und Antwort.

Klimaexperten warnen: Wenn der Verbrauch fossiler Brennstoffe ungehindert fortgesetzt wird, steigen die Kohlendioxid-Emissionen dramatisch.

Ein Horrorszzenario für Sie?

Kassel: *Nein, ich habe vor dieser Entwicklung keine Angst. Es geht nicht darum, in Panik zu verfallen, sondern die Zeit zu nutzen und sich vorzubereiten. Das ist für mich die Handlungsrichtung. Verhindern können wir die Entwicklung nicht mehr. Wir werden in unserer Region mit deutlich stärkeren Wetterextremen leben müssen, mit feuchteren Wintern und heißeren Sommern.*

Was kann denn eine Kommune tun – und was tut Offenburg?

Kassel: *Eine Kommune kann zweierlei tun: Zum einen den Energieverbrauch in städtischen Gebäuden senken, hier gibt es einen deutlichen Handlungsspielraum. Zum andern den Kohlendioxidausstoß im innerstädtischen Verkehr reduzieren. Rund 30 Prozent der bundesweiten durch den Verkehr bedingten CO₂-Emissionen verursacht der Binnenverkehr. Offenburg hat mit dem Gemeinderatsbeschluss vom vergangenen Jahr, den Klimaschutz als strategisches Ziel aufzunehmen, und mit dem Beschluss im Februar 2009 zum Verkehrlichen Leitbild ein deutliches Zeichen gesetzt und sich zur Verantwortung bekannt. Konsequentes Handeln ist jetzt erforderlich.*

Was heißt das konkret?

Kassel: *Wir wollen den Umweltverbund von 52 auf 57 Prozent erhöhen, das heißt, den Anteil des Fußgänger-, Radfahr- und Busverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen. Zudem wollen wir erreichen, dass mehr Personen gemeinsam in einem Auto fahren.*

Sie wollen die Bildung von Fahrgemeinschaften unterstützen?

Kassel: *Genau. Wir wollen zum Beispiel Menschen, die im selben Stadtteil wohnen und im selben Betrieb arbeiten, aber nichts voneinander wissen, zusammenbringen und ihnen nahe legen, gemeinsam zu fahren. In Zusammenarbeit mit den Betrieben wollen wir dafür sorgen, dass die Fahrgemeinschaften einen günstig gelegenen Parkplatz auf dem Betriebsgelände erhalten. Und warum sollte die Gruppe als Belohnung nicht ein Fahrrad geschenkt bekommen? Ein groß angelegtes Pilotprojekt in Dresden war sehr erfolgreich. Wir möchten im nächsten Jahr damit starten.*

Und was kann jede/r Einzelne tun?

Kassel: *Im Bereich Verkehr zu Fuß gehen oder das Fahrrad nutzen, wo immer es geht. Hier gibt es null Emissionen. Wer Fahrrad fährt, tut etwas für die Umwelt, hält sich zudem körperlich fit und kommt in der Stadt überall hin.*

Stichwort „fahrradfreundliches Offenburg“!

Kassel: *Ja, was das Radwegenetz angeht, sind wir sehr weit gekommen. Mittlerweile haben wir aufgrund der anwachsenden Nachfrage zunehmend Kapazitätsprobleme. Gerade vor Ampeln bilden sich oft beträchtliche Staus mit einem erhöhten Unfallrisiko. Da tut sich ein neues Handlungsgebiet auf: Das ist zwar mit zusätzlichen Kosten verbunden, dieses Geld stellt jedoch eine nachhaltige Investition dar. Zudem wollen wir diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten an zentralen Zielorten in der Innenstadt schaffen: Fahrradboxen mit Schließfächern, in denen Fahrradutensilien oder auch Einkäufe deponiert werden können. Mit diesen Abstellmöglichkeiten wollen wir weitere Anreize schaffen, dass die Leute auch mit höherwertigen Rädern in die Stadt fahren.*

Verkehrliches Leitbild

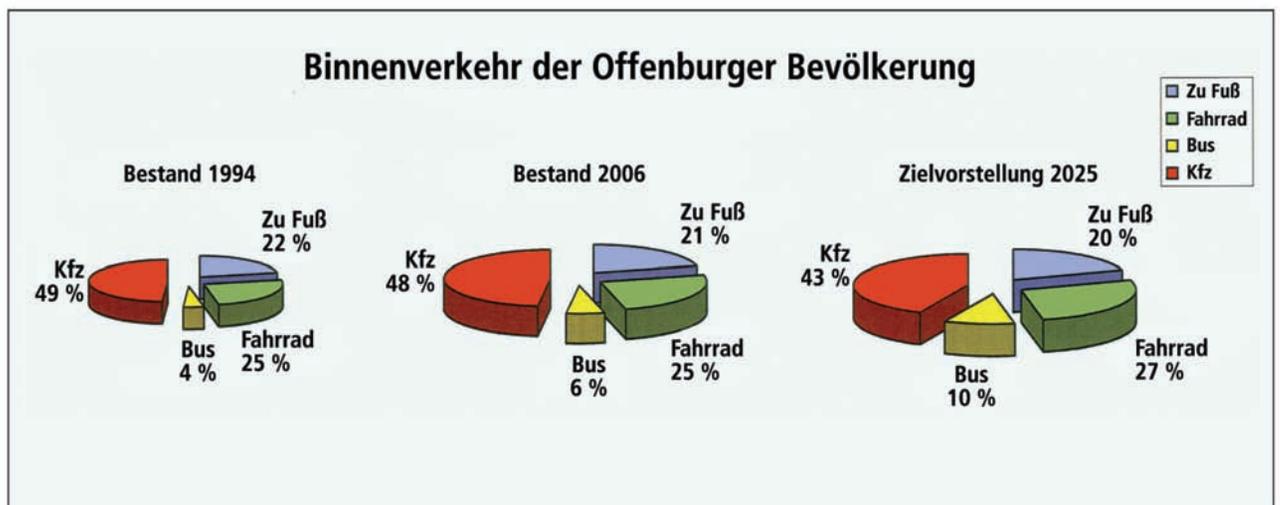
1996 hat die Stadt Offenburg mit dem so genannten „Verkehrlichen Leitbild“ Ziele formuliert, die als Richtschnur für verkehrsplanerische Entscheidungen herangezogen werden:

„Die Verkehrsplanung hat das Ziel, die Funktion und den Standort Offenburgs als Oberzentrum in der Region zu sichern und zu verbessern. Dies kann nur in Abstimmung mit anderen Planungen zum Wohl der Einwohnerinnen und Einwohner und unter Schonung der Umwelt, der Natur und der Ressourcen erfolgen. Das Verkehrssystem in der Stadt Offenburg muss in seiner Gesamtheit auch künftig allen Bevölkerungsgruppen angemessene und sichere Möglichkeiten für die individuelle Mobilität bieten, die mit möglichst geringen physischen, psychischen und finanziellen Belastungen und unter Sicherung einer größtmöglichen Freiheit bei der Wahl des Verkehrsmittels wahrgenommen werden können. Außerdem muss es dem Wirtschaftsverkehr günstige Bedingungen bieten. Die durch den motorisierten Verkehr verursachten Belastungen wie zum Beispiel Lärm, Schadstoffe und Trennwirkungen führen zum Teil – wie in anderen Städten auch – zu starken Beeinträchtigungen der Lebensbedingungen der Bevölkerung. Der künftige Gesamtverkehr soll flächenschonend gestaltet werden, zu einer Verringerung des Ressourcenverbrauchs führen sowie landschaftliche und ökologische Gegeben-

heiten verstärkt in die Abwägung einbeziehen.“ Diese Ziele sind noch immer aktuell. Hinzu kommt das vom Gemeinderat 2008 neu formulierte strategische Ziel, die Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs zu erhöhen. Unter diesen Voraussetzungen gilt das Augenmerk verstärkt der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer/innen. Vor dem Hintergrund der Reduzierung des Schadstoffausstoßes, einem weiteren strategischen Ziel, soll der so genannte Umweltverbund noch attraktiver gemacht und das Miteinander auf den Straßen gestärkt werden.

Zielvorgabe für den Binnenverkehr

Die Stadt Offenburg will den Verkehrsmittelanteil des Umweltverbundes langfristig auf 57 Prozent erhöhen, das heißt, mehr als die Hälfte aller Wege sollen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Der Anteil der Fußgänger soll dabei nicht unter 20 Prozent sinken, der Anteil der Radfahrer soll bei 27 Prozent liegen. Zehn Prozent der Wege sollen mit dem Bus zurückgelegt werden. Der Autoverkehr soll 43 Prozent ausmachen, wobei geplant ist, Anreize für die Bildung von Fahrgemeinschaften zu schaffen, um auf diesem Wege die Anzahl der Kfz-Fahrten zu verringern und somit zusätzlich den CO₂-Ausstoß zu reduzieren.



Um diese Werte zu erreichen, muss das gesamte Verkehrssystem und dessen Finanzierung auf den Prüfstand gestellt werden. In der Bevölkerung muss ein Umdenken stattfinden. Wenn die Kfz-Technik allerdings nicht umweltfreundlicher wird, kann der CO₂-

Ausstoß lediglich auf dem Iststand gehalten werden. Die Umsetzung dieses Leitbildes hätte auch zur Folge, dass sich die Luftqualität verbessert, da auf diese Weise auch die Ozon- und Feinstaubbelastung verringert würden.



Prognose 2025

Unserer Vorausschau der Verkehrsentwicklung liegen bestimmte Prämissen zugrunde. So wird zum Beispiel angenommen, dass der Gesetzgeber zulässige Schadstoffemissionen begrenzt, dass der Ausbau des Schienenverkehrs staatlich gefördert wird und dass wegen der Energieverknappung wirtschaftliche Maßnahmen getroffen werden. Auf kommunaler Ebene ist daran zu denken, die Infrastruktur weiter zu

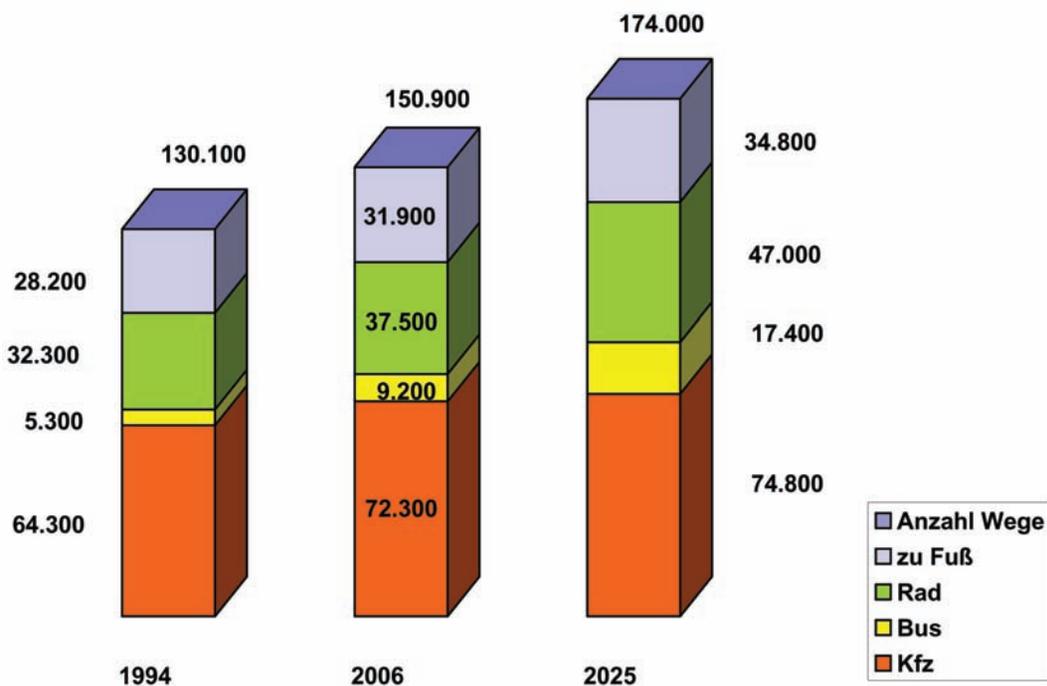
verbessern, um das Fahrradfahren noch attraktiver zu machen, das Taktangebot im Busverkehr zu erhöhen sowie deutliche Anreize für die Bildung von Fahrgemeinschaften zu schaffen. Wird davon ausgegangen, dass die Mobilität der Bevölkerung weiter steigt und dass im Jahre 2025 rund 60.000 Menschen in Offenburg leben, sähe eine Umsetzung der Leitzahlen wie folgt aus:

Wege pro Tag im Binnenverkehr

	1994	2006	Prognose 2025	Verkehrsmittel- anteile 2025
Einwohner	52.171	58.888	60.000	
Wege pro Einw. (Mobilitätsfaktor)	2,5	2,6	2,9	
Verkehrsmittel				
Zu Fuß	28.200	31.900	34.800	20 %
Fahrrad	32.300	37.500	47.000	27 %
Bus	5.300	9.200	17.400	10 %
Kfz	64.300	72.300	74.800	43 %
Summe	130.100	150.900	174.000	100 %



Aufteilung der Wege



Diese Verkehrsentwicklung hätte nachstehenden CO₂-Ausstoß zur Folge:

Verkehrsmittel	Kohlendioxid-Emissionen im Binnenverkehr			
	Täglicher CO ₂ - Ausstoß 1994	Täglicher CO ₂ - Ausstoß 2006	Täglicher CO ₂ - Ausstoß 2025	Täglicher CO ₂ - Ausstoß 2025
Zu Fuß	0	0	0	0
Fahrrad	0	0	0	0
Linienbus	3.500 kg bei 3.900 km	3.900 kg bei 4.300 km	4.700 kg bei 5.200 km	4.700 kg bei 5.200 km
Kfz	34.300 kg bei 64.300 Wegen (angenommen ist eine Wegelänge von durchschnittlich 4 km und eine Besetzung von 1,2 Personen sowie 160 g/km CO ₂)	38.600 kg bei 72.300 Wegen (angenommen ist eine Wegelänge von durchschnittlich 4 km und eine Besetzung von 1,2 Personen sowie 160 g/km CO ₂)	29.900 kg bei 74.800 Wegen (angenommen ist eine Wegelänge von durchschnittlich 4 km und eine Besetzung von 1,2 Personen sowie 120 g/km CO ₂)	25.600 kg bei 74.800 Wegen (angenommen ist eine Wegelänge von durchschnittlich 4 km und eine Besetzung von 1,4 Personen sowie 120 g/km CO ₂)
Summe	37,8 t/Tag	42,5 t/Tag +12 % gegenüber 1994	34,6 t/Tag	30,3 t/Tag -29 % gegenüber 2006 -20 % gegenüber 1994

Die Zahlenwerte sind auf Hunderter gerundet.

Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrzeuge im Jahr 2025 nur noch 120 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen. Diese Zahl entspricht dem Zielwert der EU. In der rechten Spalte wird zudem unterstellt, dass im Schnitt 1,4 Personen in einem Auto sitzen (derzeit liegt der Schnitt bei 1,2 Personen).

Fazit:
Im Vergleich mit anderen Städten liegt der Anteil des Umweltverbundes in Offenburg mit 52 Prozent schon relativ hoch. Mehr als die Hälfte der Wege werden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus zurückgelegt. Gründe für diese gute Bilanz liegen in der starken

Förderung des Radverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs. Trifft die oben gezeigte Verkehrsentwicklung ein, würde Offenburg die Ziele der EU in Sachen Klimaschutz erreichen. Darüber hinaus soll der Verkehr so stadtverträglich gestaltet werden, dass alle Teilnehmer am Straßenverkehr ihre individuelle Mobilitätsform möglichst sicher umsetzen können. Die Verkehrsanlagen sollen sich zudem in das jeweilige Umfeld stadtverträglich einfügen und den Ansprüchen des Wohnumfelds gerecht werden: Als gelungenes Beispiel für eine verträgliche Straßenraumgestaltung kann die Umgestaltung der Rheinstraße im Frühjahr 2009 genannt werden.

