

Sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses,

wir bitten um Kenntnisnahme unserer Anregungen zu den Vorlagen des Verkehrsausschusses am 21.10.2026.

Zu Vorlage 097/26 Umgestaltung Bahnhofsquartier West, 1. Bauabschnitt

1. Radweg Hauptstraße aus Richtung Süden im Bauabschnitt noch vor der Fußgängerampel an die Fahrbahn verschwenken und in die Signalanlage einbeziehen (Fußgänger-Grün = Fahrrad- und Auto-Rot)
2. Radweg Hauptstraße aus Richtung Norden zwischen Straßburger Straße und Saarlandstraße entfallen lassen zugunsten größerer Baumbeete und mehr Flächen auf der Ostseite der Fahrbahn; stattdessen Führung Radverkehr und Busverkehr weiter auf der Fahrbahn und damit auch Einbeziehung des Radverkehrs in die Signalanlage für den Fußverkehr
3. Radwege im gesamten Plangebiet nicht pflastern, sondern zur klaren Unterscheidbarkeit der Verkehrsflächen asphaltieren und grün markieren, wie überall in Offenburg
4. Schaffung von zusätzlichen Ost-West-Verbindungen für den Radverkehr aus der Hauptstraße in Richtung Freiburger Straße/Okenstraße, da keine Radverkehrsanlage in Straßburger Straße möglich; z.B. via Philipp-Reis-Straße und Ochsensteg
5. Etablierung einer für alle Seiten effizienteren und transparenteren Einbindung in die Planungsprozesse für Bürger und Verbände

Zu Vorlage 112/26: Neue Zufahrt zum Klinikum aus Richtung Bühl

6. Anlage von Fuß- und Radverkehrsfurt über die neue Klinikzufahrt gemäß Musterlösungen Radverkehr Baden-Württemberg, Musterblatt Basis 2b-2
7. Berücksichtigung von mindestens einer zusätzlichen Querungshilfe zur Querung der B33 für den Radverkehr aus Richtung Mühlbach, wie im städtebaulichen Konzept Klinik-Campus vorgesehen

Zu Vorlage 105/26: Ausbau der nördlichen Lise-Meitner-Straße

8. Berücksichtigung von mehr Baumpflanzungen im Straßenverlauf und im gesamten Erschließungsgebiet ums Krankenhaus, wo vertretbar auch zulasten von Regelbreiten; konkret in diesem Bauabschnitt: 6,50m Fahrbahn statt 7,50m, 1,50m Gehweg auf einer Seite statt 2,50m, dafür 2,00m Baumreihe und 2,50m Gehweg auf der anderen Seite
9. Verzicht auf die teure Ampelanlage an der Krankenhauszufahrt und auf die abknickende Vorfahrt zugunsten einer Lösung mit Zebrastreifen und Radfurt

Details und Hintergründe zu den jeweiligen Punkten finden Sie bei Interesse auf den folgenden Seiten. Bei Rückfragen stehen wir zur Verfügung.

Vielen Dank!

Hintergrund zu 1.:

Es ist zwar eine attraktive Vorstellung für den Radverkehr, nicht bei Rot an der Fahrbahnampel mit anhalten zu müssen, dies halten wir an dieser speziellen Stelle allerdings für die falsche Lösung. Erstens hat Barrierefreiheit an dieser Stelle oberste Priorität. Radfahrer, die bei Fußgänger-Grün dennoch queren dürfen, widersprechen diesem Gedanken. Zweitens ist zu Stoßzeiten („Zug kommt an“) insbesondere auf der Ostseite am Treppenaufgang mit Pulkbildung von Fußgängern zu rechnen, die dann auch auf dem Radweg warten würden. Konflikte sind vorprogrammiert. Stattdessen schlagen wir vor, den Radweg fahrbahnnah und so weit wie möglich entfernt vom Treppenaufgang zu führen und in die Signalisierung einzubeziehen, sodass Fußgänger bei Grün ohne querenden Fahrzeugverkehr gehen können und Radfahrer bei Fußgänger-Rot ohne Konflikte mit wartenden Fußgängern fahren können.

Hintergrund zu 2.:

Bezüglich der Einbeziehung in die Signalanlage gilt hier dasselbe wie unter Punkt 1. Die Verkehrsarten und -mengen auf diesem Abschnitt der Hauptstraße werden exakt dieselben sein wie in der Umweltspur in der Fußgängerzone im Norden. Wenn es dort keinen Radweg gibt, so gibt es hier auch keinen Grund dafür. Stattdessen können die freiwerdenden Flächen genutzt werden für größere Baumbeete, mehr Platz für den Gehweg auf der Westseite und damit auch die bestehende Außengastronomie z.B. der Badenia und ggf. sogar mehr Platz auf der konfliktträchtigeren, weil belebteren Ostseite durch eine Verschiebung der Fahrbahn nach Westen.

Hintergrund zu 3.:

Fahrkomfort und -sicherheit sind auf griffigen Asphaltbelägen am besten. Zudem ist durch grüne Linien abmarkierter Asphalt das Erkennungszeichen schlechthin für Radverkehr in Offenburg. Gerade in diesem Bereich hoher Konfliktträchtigkeit zwischen Rad- und Fußverkehr ist diese klare optische (und am besten auch taktile) Trennung wichtig zur Konfliktvermeidung. Diese Klarheit kann mit verschieden gefärbten Pflastersteinen nicht erreicht werden.

Hintergrund zu 4.:

Durch die Optimierung der Signalanlage und Spurführung in der Straßburger Straße zur leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs verbleibt leider keine Möglichkeit, einen getrennten Radweg in der Straßburger Straße wie im Rahmenplan vorgesehen einzurichten. Somit wird es zwischen der Franz-Volk-Straße im Norden und der Seestraße im Süden keine geeignete Ost-West-Radverbindung geben. Alternativen zur Straßburger Straße sollten vorgesehen werden. Geeignet wäre z.B. eine Verbindung über Philipp-Reis-Straße und Ochsensteg in Gaswerk- und Vogesenstraße zur Anbindung aller Ziele am Schlachthof und im Gewerbegebiet. Die Philipp-Reis-Straße führt bisher mit zwei Spuren auf die Unionrampe, wobei die Unionrampe zukünftig im Zwei-Richtungs-Betrieb nur noch eine Spur für diese Fahrtrichtung haben wird. Somit würde auch in der Philipp-Reis-Straße eine Fahrspur frei für den Radverkehr in Gegenrichtung.

Hintergrund zu 5.:

Der ADFC begrüßt die Umplanung des Bahnhofsgelands und bringt sich deshalb auch seit Beginn der Planungs- und Beteiligungsprozesse (wie viele andere Bürger und Verbände) mit Ideen ein. Inhaltlich sind wir weiterhin kein Freund der zahlreichen Führungsformen für den Radverkehr im Quartier, erkennen aber deutliche Verbesserungen zum Status Quo und stellen deshalb das Projekt nicht in Frage. Wir hatten großes Potential darin gesehen, einige Grundsatzentscheidungen anders zu treffen (z.B. Durchgangsverkehr aus der südlichen Hauptstraße raus, dann keine Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen und viel Platz für Grün im ganzen Straßenraum), überlegen jetzt aber konstruktiv,

Hintergrund zu 6.:

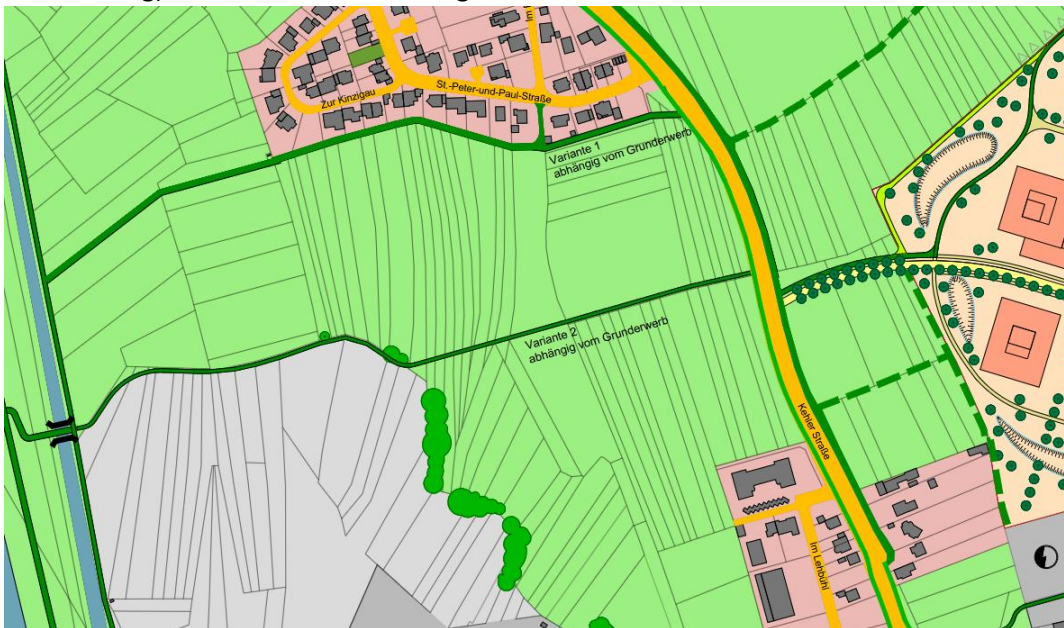
[illegible]

Anwendungsbereiche:

- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 3.3, Kapitel 6.8
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von < 3.000 Kfz/24 h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung. Ausschlaggebend für die Bevorrechtigung des Radverkehrs ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit (insbesondere gute Sichtbeziehungen und eine gute ganzjährige Erkennbarkeit)

Hintergrund zu 7.:

Im städtebaulichen Konzept Klinik-Campus ist eine neue durchgängige Rad- und Gehwegverbindung von Mühlbach an die B33 vorgesehen (heute bereits umwegig vorhanden über St.-Peter-und-Paul-Str.). Dies ist auch sinnvoll, um die attraktive Radachse am Mühlbach an das Klinikum anzubinden. Diese Verkehre werden, um die neue Querspange zum Krankenhausareal zu erreichen, im Ausbaubereich die B33 queren müssen. Wir regen deshalb an, an geeigneter Stelle (z.B. am Nordende des neuen Abbiegestreifens im Bereich der Sperrfläche oder im Bereich der Sperrfläche südlich der Einmündung) eine zusätzliche Querungshilfe für Fuß- und Radverkehr vorzusehen.



Hintergrund zu 8.:

Der im Bau befindliche südliche Teil der Eckener Straße ist eine lückenlos asphaltierte Fläche von 16 bis 18m Breite ohne jegliches Grün. Auch auf den angrenzenden Gewerbeflächen gibt es wenig Grün. Es sind zwar sämtliche Verkehrsarten mit ihrer jeweiligen Regelbreite abgebildet, aber im Sommer entsteht ein Backofen. Im städtebaulichen Konzept waren Baumreihen vorgesehen, die wohl am Grunderwerb scheitern. Uns fehlt die Zuversicht, dass dieser Grunderwerb bald möglich sein wird und die Straßen dann für mehr Grün nochmal umgebaut werden. So sehr wir die Planung in Regelbreiten begrüßen, regen wir hier an, dies mangels sonstiger Flächen für Begrünung nochmal zu überdenken. In kritischen Kurven- und Kreuzungsbereichen sollten die Breiten natürlich nicht verringert werden. Auf gerader Strecke können wir uns zugunsten von schattenspendenden Bäumen allerdings durchaus Kompromisse bei der Breite der Radinfrastruktur vorstellen. Kfz-Fahrbahnen sollten nicht breiter als die Regelbreiten ausgeführt werden. Gehwege könnten durch häufige barrierefreie Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn auch nur einseitig in voller barrierefreier Regelbreite ausgeführt werden, sonst schmaler. Zwei Ideen:

Idee BA2, nördliche Lise-Meitner-Straße: 6,50m Fahrbahn, 1,50m Gehweg links, 2,00m Baumstreifen und 2,50m Gehweg rechts.

Idee Eckener Straße in den noch auszubauenden Teilen: 6,50m Fahrbahn, 2,00m Gehweg und 1,60m Radweg mit 0,50m Sicherheitstrennstreifen auf einer Seite, 1,60m Radweg mit 0,50m Sicherheitstrennstreifen auf der anderen Seite, dazu ein knapp 4m breiter Gehweg mit punktuellen Einengungen durch begehbare Baumscheiben für eine Baumreihe zwischen Geh- und Radweg.

Hintergrund zu 9.:

Unserem Verständnis der StVO nach haben die Fußgänger und Radfahrer, die an der Kreuzung vor dem Krankenhaus vom Geh- und Radweg aus Richtung Süden zum Krankenhaus queren wollen, ohnehin Vorrang vor den Fahrzeugen aus der südlichen Lise-Meitner-Straße, die der abknickenden Vorfahrt folgen wollen. Sie müssen allerdings den Fahrzeugen aus der nördlichen Lise-Meitner-Straße, die nicht abbiegen, Vorrang gewähren. Um diese missverständliche Regelung zu beseitigen, könnte unserer Ansicht nach ein Zebrastreifen mit anliegender Radfurt reichen, ggf. optisch unterstützt durch einen wechselnden Fahrbahnbelag (siehe Pflasterfläche in der westlichen Zufahrt), ganz ohne teure Ampelanlage. Die Kreuzung könnte dann als normale, gleichberechtigte Rechts-vor-Links-Kreuzung angelegt werden.

Da die Verortung der Parkhauszufahrt noch nicht feststeht, ist ohnehin zu prüfen, ob die Kfz, die laut städtebaulichem Konzept über die südliche Lise-Meitner-Straße anfahren sollen, nicht bereits vor der Kreuzung ins Parkhaus geleitet werden können (also auf der Westseite), sodass die tatsächliche Verkehrsbelastung der Kreuzung wohl eher gering wäre.