

An:
Herr Denkinger und Herr Färber, Abteilung Grünflächen und Umweltschutz

Nachrichtlich:
Verkehrsplanung der Stadt Offenburg

Offenburg, 26.10.2025

Stellungnahme zur Neugestaltung Zähringerstraße

Vorlage 061/25 für Planungs- und Umweltausschuss 29.09.2025
(https://ratsinfo.offenburg.de/buergerinfo/to0050.php?__ktonr=17282)

Sehr geehrter Herr Denkinger, sehr geehrter Herr Färber,

der ADFC Offenburg begrüßt die laufenden Planungen zur Neugestaltung der Zähringer Straße mit besonderem Fokus auf Begrünung, Stärkung des Rad- und Fußverkehrs und der Verbesserung der Lebensqualität in den Stadtvierteln.

Zu den Entwürfen wollen wir einige Punkte anmerken und um Prüfung und Berücksichtigung bei den weiteren Planungen bitten.

Zusammenfassend:

Im Sinne der Begreifbarkeit und Stetigkeit der Infrastruktur befürworten wir eine durchgängig einheitliche Radverkehrsführung in der Zähringer Straße vom Südring bis zur Grabenallee. Da der Straßenquerschnitt in fast allen Teilen für bauliche Radwege nicht ausreicht, kommt dafür nur eine durchgängige Fahrbahnführung des Radverkehrs in Frage. Diese Führungsform muss durch entsprechende Maßnahmen objektiv und subjektiv sicher gemacht werden. Der Fokus auch auf die subjektive Sicherheit ist insbesondere im Hinblick auf den starken Schülerverkehr erforderlich.

Deshalb begrüßen wir die Planung mit durchgängig Tempo 30 bei einer Fahrbahnbreite von 6,00m, den Verzicht auf schmale Schutzstreifen zugunsten von Fahrradpiktogrammen und den weitestgehenden Verzicht auf benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (die mangels Fläche sowieso nicht umsetzbar wären).

Insbesondere die Begreifbarkeit der Infrastruktur und die Belange des Fußverkehrs sind in der Vorzugsvariante 3 jedoch unzureichend umgesetzt. Es ergibt sich teils ein Flickenteppich aus verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs mit zahlreichen freigegebenen Gehwegen, was zu Lasten des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit und der objektiven Sicherheit geht. Gehwege sind keine regelkonformen Radverkehrsanlagen und eine Freigabe für den Radverkehr mit geringen Fahrgeschwindigkeiten ergibt nur Sinn, wenn dadurch die objektive Sicherheit nicht beeinträchtigt wird.

Wir sehen im speziellen Fall aber Möglichkeiten, das verträgliche Miteinander aller Verkehrsarten auch im Mischverkehr zu stärken und dadurch teils sogar den Grünanteil im Straßenraum zu erhöhen. Die konkreten Anmerkungen entnehmen Sie bitte den folgenden Seiten.

Für Rückfragen oder zum Austausch stehen wir gerne zur Verfügung.

Vielen Dank und freundliche Grüße

Monika Kunschner und Michael Scherwitz

Vorsitzende des ADFC Offenburg

Detaillierte Anmerkungen zum Entwurf Variante 3:

1. Abschnitt-Nord:

Die Freigabe des Gehwegs für den eher langsamen, bergauffahrenden Radverkehr könnte hier angesichts der Breite von 3,00m und der zurückversetzten Hauszugänge/Hofflächen konfliktarm funktionieren, allerdings sollte dann ein sicherer und intuitiver Übergang auf die Fahrbahn am oberen Ende vor der Einmündung Philosophenweg entwickelt werden, um Konflikte im Bereich des dortigen Zebrastreifens zu vermeiden.

2. Abschnitt-Mitte:

Eine Radfreigabe der Gehwege in diesem Abschnitt sehen wir bei einer Breite von maximal 2,50m kritisch. Insbesondere auf der westlichen Straßenseite ist der bergab fahrende Radverkehr recht schnell und es gibt Hauseingänge und schlecht einsehbare Zufahrten direkt auf den Gehweg. Der Gehweg würde laut der Entwürfe etwa so breit werden wie im Bestand, und im Bestand wurde der Radverkehr/Radweg auf dem Hochbord bereits vor Jahren verboten.

Zur Erhöhung der Sicherheit auf der Fahrbahn könnte der gesamte Abschnitt vom Alban-Stolz-Weg bis zur Einmündung des Geh- und Radwegs entlang der Bahnlinie (auf-)gepflastert und auf Tempo 20 reduziert werden. Dies würde auch erheblich zum Planungsziel einer besseren Verbindung der Stadtquartiere beitragen, das „Quartierszentrum“ Kopernikusplatz betonen und die Zähringer Straße zu einem Bindeglied zwischen Stegermatt und Eiserner Hand machen. Optisch liefert dazu die Ortsdurchfahrt Ortenberg Beispiele. Die Gehwege blieben leicht abgesetzt alleiniger Bereich des Fußverkehrs. Eine solche Lösung ohne Radverkehr im Seitenraum könnte bei punktueller Einengung der Seitenräume/Fahrbahn und Einsatz von begehbaren Baumscheiben zudem Platz für Bäume ähnlich Variante 1 schaffen. Diese sollten wenn möglich aber nicht auf der West-, sondern auf der Ostseite platziert werden, denn dann wäre der Effekt der Beschattung des Straßenraums besser, da von Westen die hohen Gebäude bzw. die Bepflanzung des Kopernikusplatzes bereits Schatten bieten.

3. Abschnitt-Süd:

Die Radfreigabe der Gehwege sehen wir angesichts der Grundstückszufahrten und Hauszugänge kritisch. Die Gehwege mit Radfreigabe wären nicht oder kaum breiter als die aktuellen Wege, auf denen der Radverkehr bereits vor Jahren untersagt wurde. Für den Einsatz von physischen Schutzmaßnahmen wie z.B. aufgepflasterten Rad- und Gehwegüberfahrten mit Anrampungen im Sicherheitstrennstreifen fehlt bei Radverkehr im Seitenraum der Platz (weiterer Platzbedarf Sicherheitstrennstreifen: min. 0,50m je Seite).

Der angedachte Zebrastreifen südlich der Einmündung Alban-Stolz-Weg sollte nicht durch aufgemalte Sperrflächen, sondern durch bauliche Gehwegnasen zur Verringerung der Querungsbreite abgesichert werden.

Die Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn auf Höhe der Einfahrt Kreisschulzentrum würde bei Berücksichtigung der unter Abschnitt 4 und 5 folgenden Vorschläge im Sinne einer stetigen Radverkehrsführung ggf. unnötig. Sollte sie doch umgesetzt werden, so sollte sie nicht direkt im Einmündungsbereich der Parkplatzzufahrt liegen, nicht versteckt hinter einem Baumbeet plötzlich auf die Fahrbahn führen und nicht nach wenigen Metern auf ein weiteres Baumbeet führen. Die aktualisierten Musterlösungen Radverkehr Baden-Württemberg von 2025 enthalten zur Umsetzung Skizzen und detaillierte Informationen.

Abschnitt 4.b. Vorzugsvariante Radverkehrsanlage:

Zur Radverkehrsführung im Abschnitt bitte die Anmerkungen zum 5. Abschnitt lesen.

In diesem Abschnitt sollte eine Anordnung der Bushaltestellen so erfolgen, dass Fuß- und Radverkehr die Fahrbahn auch zu Stoßzeiten mit beidseitig haltenden Bussen sicher und auf kurzem Weg queren können. Dies wird in der aktuellen Vorzugsvariante mit beidseitigen Haltebereichen auf gleicher Höhe der Fahrbahn, einseitig mit, einseitig ohne Bucht, erschwert: Bei hohem Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten verengen haltende Busse die Fahrbahn und verstellen Sichtbeziehungen zu den angedachten Querungsstellen vor und hinter der Haltestelle.

Zur Verbesserung könnte eine versetzte Anordnung der Haltestellen, beidseitig ausgeführt als Haltebuchten, beitragen, wie sie noch in keiner der Entwurfsvarianten enthalten ist. Auf der Ostseite ähnlich wie im Entwurf Variante 3, auf der Westseite durch Verlagerung der Haltebucht in den Bereich südlich der Sankt-Martin-Straße. Dazwischen könnte im Bereich der Einmündung Sankt-Martin-Straße ein Zebrastreifen eingerichtet werden (ähnlich der Planzeichnung in Variante 2, ggf. etwas weiter nördlich). Dieser sollte mit baulichen Gehwegnasen mindestens bis in die Flucht der Baumbeete/Fahrbahnrand zur guten Einsehbarkeit aus beiden Fahrtrichtungen ausgestattet werden. Die Busse würden dann jeweils in Fahrtrichtung hinter dem Zebrastreifen und nicht auf der Fahrbahn halten, was die Sichtbeziehungen erheblich verbessern würde.

Bäume könnten dann wechselseitig jeweils gegenüber der Bushaltebuchten gepflanzt werden. Auf der Ostseite könnte die bereits recht stattliche Platane gegenüber der Kirche Sankt Martin erhalten werden.

5. Abschnitt-Süd- südlich der Bushaltestellen:

Der „echte“ Radwegabschnitt von ca. 150m Länge auf der Ostseite wäre zu Lasten von Grün im Straßenraum und Grunderwerb beim Kreisschulzentrum teuer erkaufte, bringt aber kaum Verbesserungen für den Radverkehr: Der Seitenraum wird dort zu Stoßzeiten stark von Fußgängern genutzt und gekreuzt (Bushaltestellen!) und es befinden sich dort alle Zufahrten zum Kreisschulzentrum mit entsprechender Gefährdung durch ein- und ausfahrende Kfz.

Wir befürworten deshalb einen klaren Wechsel der Führungsform von getrennten Geh- und Radwegen in den Mischverkehr am Anfang der Zähringer Straße für beide Fahrtrichtungen. Die Umsetzung wäre mit geschützten Übergängen ähnlich der Variante 2 denkbar.

Zusätzlich möchten wir anregen, ähnlich wie wir in Abschnitt 2 (Mitte) vorschlagen, auch hier am südlichen Anfang die Fahrbahn in der gesamten Breite z.B. durch Pflasterung optisch zu verändern bzw. den Kreuzungsbereich des Geh- und Radwegs in der Kreisverkehrszufahrt aufzupflastern, um für alle Verkehrsteilnehmer intuitiv den Übergang vom Südring (Trennprinzip) in den innerstädtischen Bereich mit Radverkehr auf der Fahrbahn und hohem Querungsbedarf durch Fußgänger sichtbar zu machen.

Für den Radverkehr aus Richtung Süden mit Ziel Kreisschulzentrum käme zur Vermeidung eines sehr kurzen Wechsels auf die Fahrbahn dann ausnahmsweise eine Radfreigabe des breiten Gehwegs im Abschnitt auf der Ostseite bis zur nördlichsten Einfahrt des Kreisschulzentrums in Betracht.

Für den Radverkehr aus Richtung Norden, der kurz vor dem Kreisverkehr die Fahrbahn direkt queren will um z.B. die Unterführung unter dem Südring anzusteuern, sollte vor der Verkehrsinsel der Querungshilfe ähnlich wie im aktuellen Bestand eine Aufstellfläche markiert werden zur Ermöglichung des direkten Linksabbiegens. Für unsicherere Radler steht dann dennoch das indirekte Linksabbiegen unter Nutzung der Querungshilfe zur Verfügung.

Bezüglich des Grünstreifens auf der Ostseite zwischen Parkplatz des Kreisschulzentrums und Bushaltestelle, der dann nicht erworben und versiegelt werden muss, könnte mit dem Landkreis gesprochen werden über eine Erneuerung der teils vergreisten Strauchpflanzung zur Etablierung einer weiteren Reihe großkroniger Bäume entlang der Grundstücksgrenze des Kreisschulzentrums.

Alle Abschnitte/gesamter Planungsbereich:

In allen Straßeneinmündungen und privaten Zufahrten entlang der Zähringer Straße sollten die Gehwege durch Aufpflasterung und ggf. Anrampungen auf einem Niveau geführt werden. Dies stärkt die Sicherheit für den Fußverkehr und verbessert die Barrierefreiheit der Gehwege. Alle Straßeneinmündungen sind im Vergleich zur Zähringer Straße verkehrlich unbedeutend und nachrangig.

Parken und Halten von Kfz auf der Fahrbahn der Zähringer Straße sollte unterbunden werden. Dies hilft nicht nur der Verkehrssicherheit und dem Verkehrsfluss aller, sondern fördert insbesondere ein komfortables Vorankommen der zahlreichen Busse.