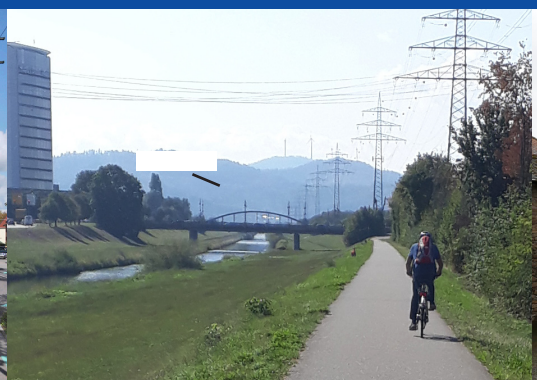
Regionalverband Südlicher Oberrhein
Planen. Beraten. Entwickeln.

Radschnellwege Südlicher Oberrhein



Ergänzende Untersuchung zur Machbarkeitsstudie

Radschnellweg Offenburg – Gengenbach

Radschnellwege Südlicher Oberrhein

Ergänzende Untersuchung zur Machbarkeitsstudie

Radschnellweg Offenburg – Gengenbach

Regionalverband Südlicher Oberrhein
Planen. Beraten. Entwickeln.

Freiburg, Dezember 2020

Herausgeber:
Regionalverband Südlicher Oberrhein
Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg
Tel.: 0761 70327-0
info@rvso.de
www.region-suedlicher-oberrhein.de

Dezember 2020

© Regionalverband Südlicher Oberrhein 2020

erarbeitet

im Auftrag des

Regionalverbands Südlicher Oberrhein

von

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
50667 Köln

Tel.: 0221 789527-20
E-Mail: viakoeln@viakoeln.de
www.viakoeln.de

Bearbeitung
Peter Gwiasda
Lena Erler

Weiterführende Informationen finden Sie unter www.rvso.de/rsw

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis **6**

Abkürzungsverzeichnis **7**

1 Einführung **8**

2 Methodisches Vorgehen **11**

2.1 Überprüfung des Modal Splits 11

2.2 Berücksichtigung struktureller Veränderungen 17

2.3 Berücksichtigung von Veränderungen im Radwegenetz 18

3 Ergebnisse **18**

4 Zusammenfassung und Fazit **21**

Literaturverzeichnis **23**

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Ergebnisse der Potenzialanalyse (Machbarkeitsstudie 2018) 9

Abbildung 2-1: Anteil der Verkehrsmittel je Entfernungsklasse (Baden-Württemberg) 11

Abbildung 2-2: Anteil der Verkehrsmittel je Entfernungsklasse (orange = Radverkehr) 12

Abbildung 2-3: Entwicklung der Pendlerströme in/nach/von Offenburg 14

Abbildung 2-4: Radverkehrsanteil (Ist und Ziel) in Abhängigkeit von der Entfernung 16

Abbildung 3-1: Ergebnisse der aktualisierten Potenzialanalyse 20

Abkürzungsverzeichnis

MiD	Mobilität in Deutschland (Studie im Auftrag des BMVI)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Modal Split
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RIN	Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung
RSV	Radschnellverbindung
s	Entfernung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen, Forschungsprojekt „Mobilität in Städten“
StVO	Straßenverkehrsordnung
t	Zeit
v	Geschwindigkeit
VM BW	Verkehrsministerium Baden-Württemberg

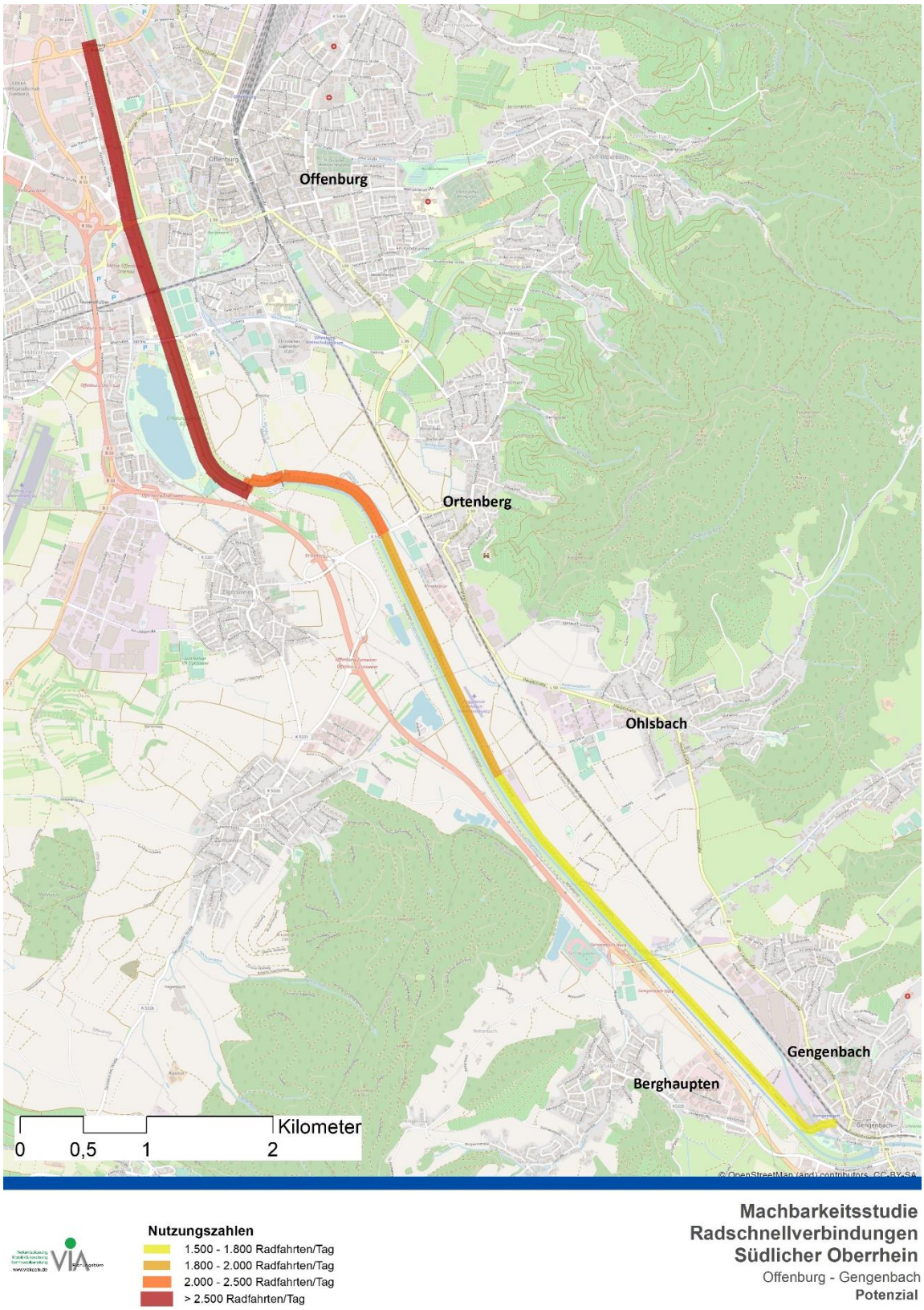
1 Einführung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein befasst sich in Zusammenarbeit mit den Landkreisen und Kommunen seit mehreren Jahren mit dem Thema der überörtlichen Radschnellverbindungen in der Region. Eine untersuchte Verbindung liegt auf der Achse Offenburg – Gengenbach, deren Umsetzbarkeit der Regionalverband in einer Machbarkeitsstudie prüfen ließ. Die wesentlichen Inhalte der Studie wurden in den Jahren 2017 und 2018 erarbeitet, die Endredaktion erfolgte im Sommer 2018.

Im Rahmen der damaligen Machbarkeitsstudie konnte nachgewiesen werden, dass sich die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen, die durch das Land Baden-Württemberg formuliert wurden, auf der ermittelten Vorzugstrasse umsetzen lassen. Darüber hinaus bestätigte die Studie den wirtschaftlichen Nutzen der Realisierung einer Radschnellverbindung, da die erwartbaren positiven Effekte durch den vermehrten Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad höher liegen als die Investitionskosten.

Die Studie umfasste weiterhin eine trassenscharfe Potenzialanalyse, deren Ergebnisse in Abbildung 1-1 dargestellt sind.

Abbildung 1-1: Ergebnisse der Potenzialanalyse (Machbarkeitsstudie 2017/2018)



Quelle: Machbarkeitsstudie Radschnellwege, eigene Darstellung; Kartengrundlage: OSM

Die Potenzialanalyse wurde auf Grundlage des Verkehrsmodells der Stadt Offenburg (Stand: 2006) durchgeführt, das einen stark veralteten Datenbestand aufweist und neue strukturelle und verkehrliche Entwicklungen nicht berücksichtigt. Eine vollumfängliche Fortschreibung des Verkehrsmodells einschließlich der Entwicklung von Prognoseszenarien überstieg den konzeptionellen Rahmen der Machbarkeitsstudie, weshalb lediglich eine Basis-Prognose des Potenzials auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Daten durchgeführt wurde. Aktuelle Entwicklungen und eine verbesserte Datenbasis lassen mittlerweile vermuten, dass das Potenzial der Strecke noch deutlich höher liegt.

Eine Fortschreibung des Offenburger Verkehrsmodells zu einem multimodalen Modell ist mittlerweile im Rahmen des Masterplans Verkehr „Offenburg 2035“ in Planung und wird nach Abschluss der umfangreichen Vorarbeiten (z. B. Verkehrszählungen an Knotenpunkten, Querschnitten und Kordonstellen) im Februar 2021 beginnen. Die Bearbeitungsdauer des Masterplans wird anschließend etwa 1,5 Jahre in Anspruch nehmen.

Die vorliegende Ergänzungsstudie ist mit dem Ziel verbunden, die zusätzlichen Potenziale für den Radschnellweg zu quantifizieren. Dazu wurden die Kommunen im Einzugsbereich der geplanten Trassen nach Projekten befragt, die zwischenzeitlich und künftig dazu beitragen können, das Potenzial der Radschnellverbindung zu beeinflussen. Es werden folgende Untersuchungsansätze geprüft:

- Überprüfung des Modal Splits vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen, neuester empirischer Erhebungen und kommunaler, regionaler bzw. landesweiter Zielsetzungen
- Berücksichtigung neuester struktureller und verkehrlicher Entwicklungen im Einzugsgebiet der bevorzugten Trassenführung

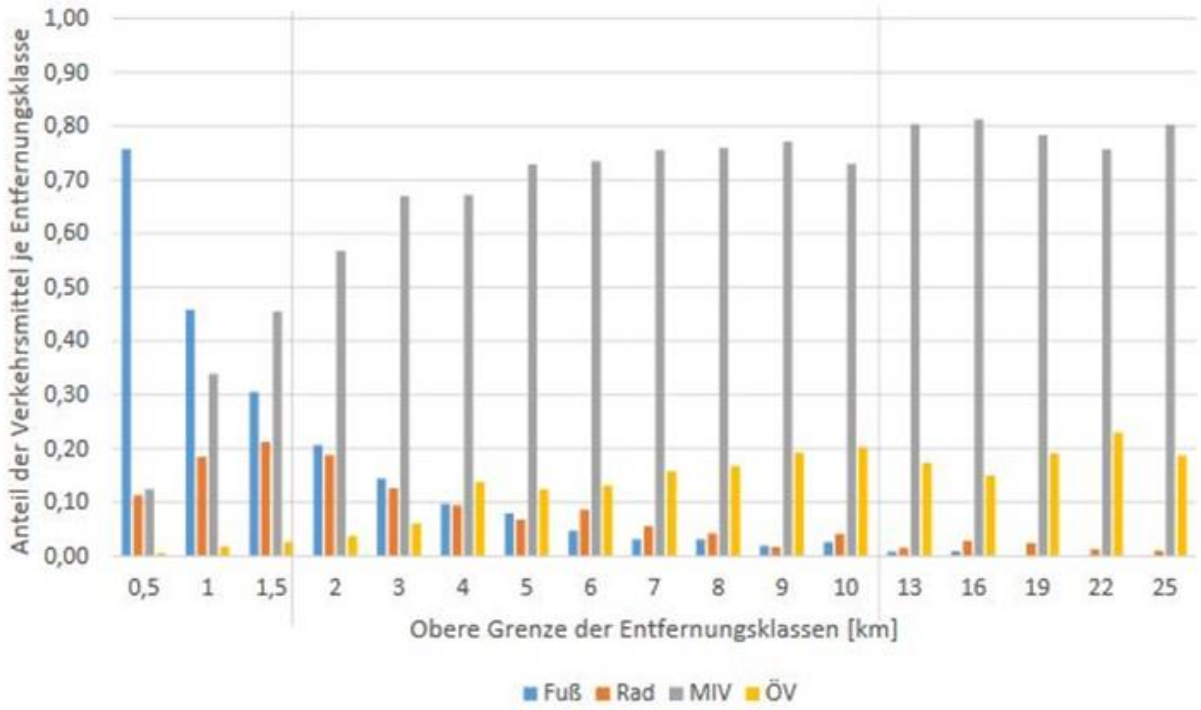
Die aktualisierte Potenzialanalyse ist Gegenstand des Förderantrags für den Radschnellweg Offenburg – Gengenbach.

2 Methodisches Vorgehen

2.1 Überprüfung des Modal Splits

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie 2017/2018 wurde für die Potenzialanalyse die vereinfachte Annahme getroffen, dass sich der Radverkehrsanteil in Abhängigkeit von der Entfernung durch den Bau einer Radschnellverbindung erhöht. Als Grundlage wurden hier die Annahmen übernommen, die im Rahmen einer Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg aus dem Jahr 2018 getroffen wurden (VM BW 2018). Die Grundlage für die Potenzialabschätzung ist hier eine entfernungsabhängige Modal-Split-Verteilung: Die Wirkung der Radschnellverbindung wurde mit der Annahme berechnet, dass sich der Radverkehrsanteil mit zunehmender Entfernung erhöht. Infolge der verbesserten Infrastruktur, die im Vergleich zur Ausgangssituation höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglicht, können in gleicher Zeit weitere Distanzen zurückgelegt werden. In der landesweiten Analyse basiert der Radverkehrsanteil im Bestand auf einer Sonderauswertung der „Mobilität in Deutschland“ für Baden-Württemberg (MiD, 2008). Die Berechnung erfolgte auf der Grundlage „Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen je Entfernungsklasse“ in Baden-Württemberg (vgl. Abbildung 2-1).

Abbildung 2-1: Anteil der Verkehrsmittel je Entfernungsklasse (Baden-Württemberg)



Quelle: VM BW 2015

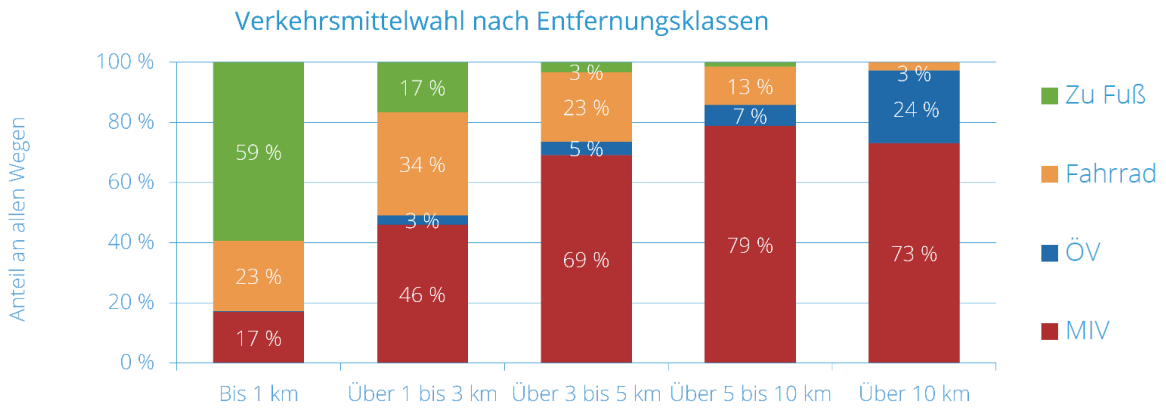
Das zuvor beschriebene methodische Vorgehen wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung Offenburg – Gengenbach übernommen.

Zwischenzeitlich fanden in der Region Entwicklungen statt, die davon ausgehen lassen, dass sich der Modal Split künftig noch deutlicher zu Gunsten des Radverkehrs entwickeln wird. Neuere Erkenntnisse aus Studien, die sich mit dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Region befassen, bestätigen dies. Wurden in der Potenzialanalyse von 2017/2018 nur die landesweiten Annahmen zum Modal Split übernommen, kann auf Basis dieser Studien nun eine konkrete raumspezifische Betrachtung durchgeführt werden.

Erkenntnisse zur Veränderung des Radverkehrsanteils aus Studien und Befragungen:

- Zwischenzeitlich liegt die Auswertung der Studie „SrV- Mobilität in Städten“ für die Stadt Offenburg vor (Erhebungszeitraum: Februar 2018 bis Januar 2019). Die Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Machbarkeitsstudie noch nicht vor. Die Auswertung zeigt, dass 22 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Auch die Auswertung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl und die Wegelängen (Abbildung 2-2) zeigt, dass der Radverkehrsanteil deutlich über dem landesweiten Durchschnitt (vgl. Abbildung 2-4) liegt:

Abbildung 2-2: Anteil der Verkehrsmittel je Entfernungsklasse (Stadt Offenburg)



	Bis 1 km	Über 1 bis 3 km	Über 3 bis 5 km	Über 5 bis 10 km	Über 10 km
Weganteil Entfernung	28 %	30 %	14 %	12 %	15 %

Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

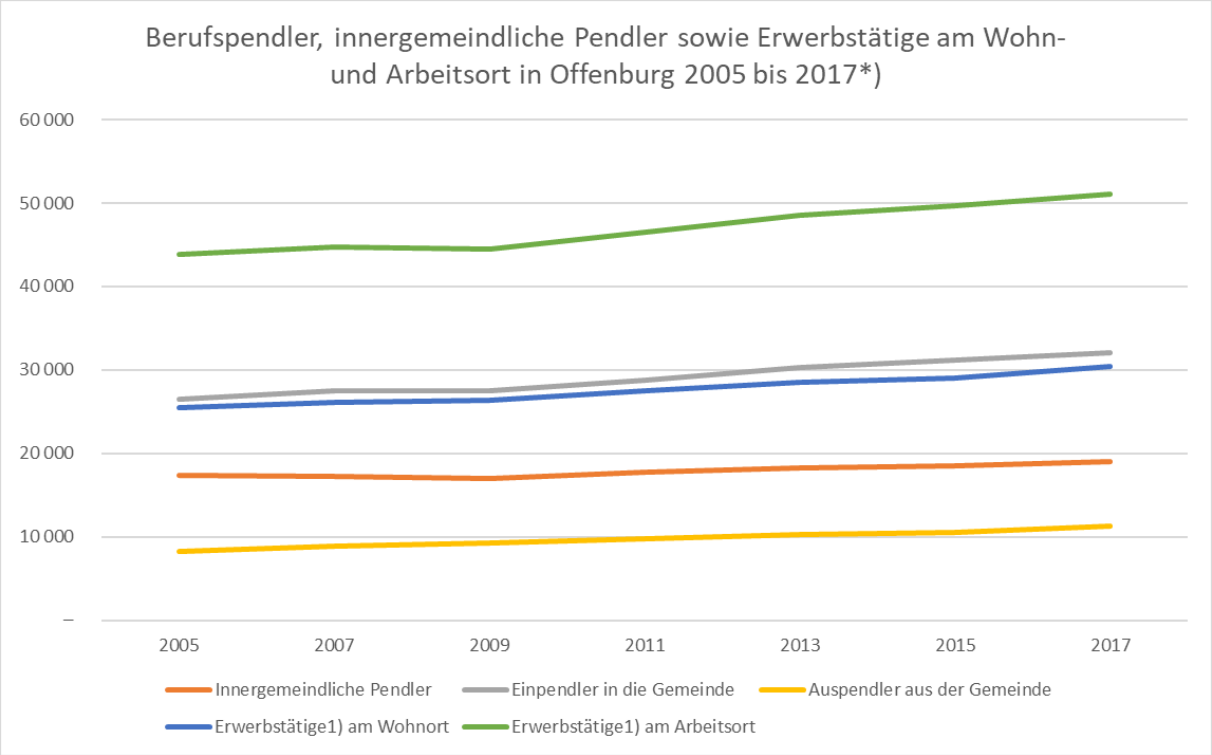
Quelle: TU Dresden 2019 (SrV 2018)

Weitere Maßnahmen bzw. Entwicklungen mit (absehbar) positivem Einfluss auf die Veränderung des Modal Splits:

- Das im Jahr 2019 gegründete „Mobilitätsnetzwerk Ortenau“ hat sich zum Ziel gesetzt, den interkommunalen Radverkehr zu fördern. Die Maßnahmen des Netzwerks umfassen neben der Etablierung gemeindeübergreifender Radrouten für Pendler auch den Aufbau von Mobilstationen und die Vernetzung der Mobilitätsangebote über eine App. Es ist davon auszugehen, dass sich der Radverkehrsanteil durch diese Maßnahmen weiter erhöht und ebenfalls einen positiven Einfluss auf die Potenzialprognose der geplanten Radschnellverbindung hat. Die Städte Offenburg und Gengenbach sind Mitglieder des Netzwerks und planen u.a. den Verleih von E-Bikes an den jeweiligen Mobilstationen anzubieten.
- Eine Befragung der Beschäftigten von Offenburger Unternehmen im Rahmen der o.g. Netzwerktätigkeit aus dem Jahr 2020 zeichnete ein deutliches Stimmungsbild bezüglich des Wunschverkehrsmittels für den Arbeitsweg. Etwa 85 % der befragten Mitarbeiter gaben an, dass sie den Weg zur Arbeit am liebsten mit dem Fahrrad zurücklegen würden. Im Status Quo sind dies ca. 34 %. Als einer der Gründe, die im Status Quo gegen die Nutzung des Fahrrads sprechen, wurde u.a. der Zeitaufwand genannt. Dieser würde sich durch den Bau eines Radschnellwegs spürbar verringern.
- Die Befragung zeigte weiterhin, dass die Länge des täglichen Arbeitswegs bei 75 % der Offenburger Befragten unterhalb von 25 km und damit im Rahmen der üblichen Radschnellweg-Distanz liegt.
- Die Stadt Offenburg erarbeitet derzeit parallel ein Elektromobilitätskonzept, das den Ausbau der E-Bike-Nutzung in Unternehmen und der Ladeinfrastruktur enthält.
- Weitere flankierende Maßnahmen aus dem Fahrradförderprogramm V+ der Stadt Offenburg tragen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils bei.
- Der Landkreis Ortenau fördert die Errichtung von B&R-Stellplätzen, darunter in Gengenbach.
- Die Gemeinde Ortenberg plant eine „nextbike“-Leihstation anzubieten. Derartige Stationen sind in Offenburg bereits vorhanden. Die Nutzenden könnten folglich in Ortenberg geliehene Räder in Offenburg abgeben und anders herum.
- Die Stadt Offenburg ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW).

- Die Anzahl der innergemeindlichen Pendler sowie die Anzahl der Ein- und Auspendler nach bzw. von Offenburg sind in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Es ist davon auszugehen, dass sich mit steigender Anzahl der Wege auch die Zahl der Radfahrten erhöht.

Abbildung 2-3: Entwicklung der Pendlerströme in/nach/von Offenburg



Quelle: Statistisches Landesamt, Sonderauswertung für die Stadt Offenburg

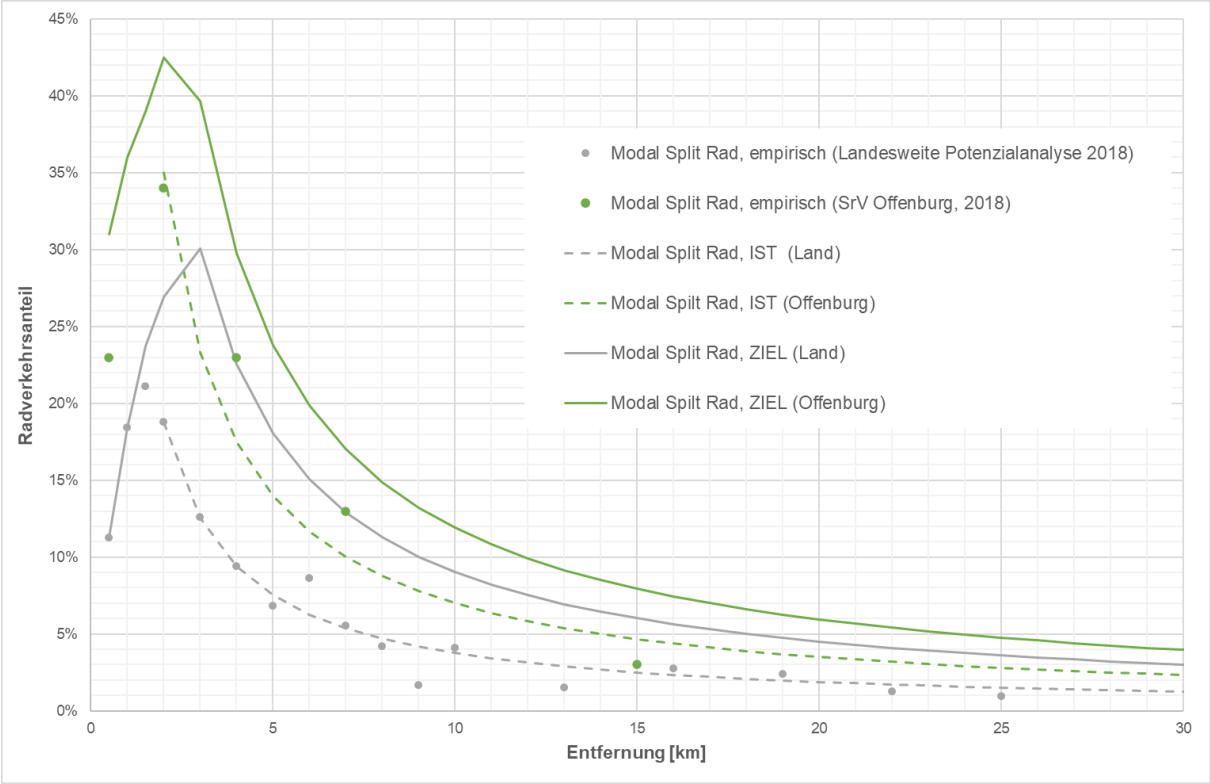
Die Kombination aus günstigen topografischen und klimatischen Bedingungen sowie der regionaltypischen Siedlungsstruktur des Kinzigtals mit mittleren, fahrradtypischen Distanzen zwischen wohnbaulichen und gewerblichen Verdichtungsansätzen bedingt grundsätzlich gute Rahmenbedingungen für einen hohen Radverkehrsanteil. Die dargestellten Entwicklungen bestätigen die Annahme, dass der Radverkehrsanteil in der Region in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen ist und eine weitere Steigerung zu erwarten ist. Auf Basis aller beschriebenen flankierenden Maßnahmen, die den Umweltverbund im Allgemeinen und den Radverkehr im Speziellen fördern, kann weiterhin angenommen, dass der Radverkehrsanteil künftig stärker zunimmt als in der Machbarkeitsstudie, die in den Jahren 2017/2018 erarbeitet wurde, angenommen wurde.

Aufbauend auf der SrV 2018 für die Stadt Offenburg werden die entfernungsabhängigen Radverkehrsanteile in Bestand (IST) und Prognose (ZIEL) mit folgenden Schritten berechnet:

- Übernahme des Modal Split Rad (IST) nach Entfernungsklassen aus der SrV 2018 für Offenburg
- Geglättete Kurve für Modal Split Rad (IST): s ≥ 2 km:
    - MS RAD (IST) = 0,710 / s
- Berechnung des Modal Split Rad (RSV) mit der Annahme, dass sich die Reichweite des Radverkehrs durch die Radschnellverbindung erhöht:
    - MS RAD (RSV) = 0,710 / (v_{IST} x t_{ZIEL})
- Berechnung des Modal Split Rad (ZIEL) mit der Annahme, dass sich der Radverkehrsanteil durch die aufgeführten Begleitmaßnahmen weiter erhöht (ebenfalls distanzabhängig):
    - MS RAD (ZIEL) = MS RAD (RSV) + 0,5 x (MS RAD (RSV) – MS RAD (IST))

Abbildung 2-4 veranschaulicht die empirisch ermittelten Werte (Punkte), die daraus abgeleiteten geglätteten Kurven für den Bestand (gestrichelte Linien) und die Kurven für den erhöhten Radverkehrsanteil durch Realisierung der Radschnellverbindung (durchgezogene Linien). Sie zeigt weiterhin, dass der Radverkehrsanteil für den Offenburger Raum (grün) bereits im Bestand deutlich über den landesweiten Durchschnittswerten (grau) liegt und demzufolge auch die Prognosewerte höher liegen.

Abbildung 2-4: Radverkehrsanteil (Ist und Ziel) in Abhängigkeit von der Entfernung



Quelle: VIA eG auf Grundlage VM BW 2018, TU Dresden 2019

Die dargestellte Verteilung bildet die Grundlage der weiteren Berechnung zur Aktualisierung der Potenzialanalyse.

2.2 Berücksichtigung struktureller Veränderungen

Der Bau neuer Wohn- und Gewerbegebiete wird das gesamte Verkehrsaufkommen künftig erhöhen. Die Zahl diesbezüglicher Projekte in der Region ist hoch und reicht vom Status der Flächennutzungsplanung bis hin zu konkreten Bauprojekten. Für die Aktualisierung der Potenzialanalyse können folgende Vorhaben in die Berechnung einfließen, da sie zwischenzeitlich den notwendigen Konkretisierungsgrad erreicht haben:

- Gewerbegebiet „Kinzigpark“ bei Gengenbach (zusätzlich ca. 13 ha, insgesamt 23 ha)
- Zusätzliche Wohngebiete in Gengenbach (ca. 8 ha)
- Baugebiet Berghaupten (ca. 20 Bauplätze)
- Neubaugebiet „Spitalbünd“ in Offenburg-Waltersweier durch indirekte Anbindung
- Neubaugebiet „In den Matten“ in Offenburg-Bühl durch indirekte Anbindung

Mit diesen Vorhaben werden im Untersuchungskorridor Flächen für zusätzlich insgesamt ca. 2.000 Einwohner und 500 Arbeitsplätze vorgehalten. Unter der Berücksichtigung, dass nicht alle Menschen jeden Tag unterwegs sind, sondern aufgrund von Teilzeitarbeit, Urlaub, Krankheit u. ä. die üblichen Wege nicht zurücklegen, entstehen ca. 2.300 neue tägliche Wege. Wie viele der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, kann anhand des entfernungsbasierten Radverkehrsanteils (vgl. Abbildung 2-4) und der mittleren Distanz zwischen Quell- und Zielbereich ermittelt werden. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird im Verkehrsmodell berücksichtigt. Dabei wird auch berücksichtigt, wenn Menschen innerhalb ihres Wohnortes arbeiten oder den Untersuchungskorridor verlassen.

Ferner wird es in der Region weitere strukturelle Veränderungen geben, die sich voraussichtlich positiv auf das Gesamtpotenzial der Radschnellverbindung auswirken werden, zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht quantifizierbar sind:

- Kontinuierliche Aufsiedlung des Gewerbeparks Offenburg
- Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof mit den Schwerpunkten Bahnhof (mit Neuordnung des Verkehrs sowie Betonung des attraktiven Radverkehrs) und Schlachthof (zwischen Freiburger Straße, Wasserstraße und Am unteren Mühlbach) mit Intensivierung der Kleingewerbe- und Wohnflächen sowie Kulturangeboten (Kreativwerkstätten, etc.).

Darüber hinaus werden auch Freizeitangebote im Bereich des geplanten Radschnellwegs erweitert:

- Attraktives Freizeitbad mit überregionaler Bedeutung
- Erweiterung des Karl-Heitz-Stadions beim christlichen Jugenddorf um weitere attraktive Sportstätten (indoor und outdoor)

Darüber hinaus ist eine zunehmende touristische Nutzung des Kinzigtals mit dem Trend zum Radfahrurlaub erkennbar. Da diese Fahrten jedoch nicht täglich stattfinden, werden sie ebenfalls nicht in die Potenzialanalyse einfließen. Festzuhalten ist dennoch, dass die strukturellen Prozesse in der Region das Potenzial der geplanten Radschnellverbindung weiter erhöhen werden.

2.3 Berücksichtigung von Veränderungen im Radwegenetz

Neben der Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbeflächen im unmittelbaren Umfeld der geplanten Radschnellverbindung sind weiterhin diverse Anpassungen im regionalen und in den lokalen Radverkehrsnetzen geplant:

- Anbindung der neuen Sportstätten am Karl-Heitz-Stadion an den Radschnellweg
- Anbindung der Offenburger Ortschaften Zunsweier und Elgersweier an den Radschnellweg
- Kontinuierliche Umsetzung des Fahrradförderprogramms V+
- Entwicklung interkommunaler Radwege unter besonderer Berücksichtigung des steigenden Anteils von Pedelecs / E-Bikes im Rahmen des Mobilitätsnetzwerks Ortenau

Die aufgeführten Maßnahmen liegen im direkten oder erweiterten Umfeld der Radschnellverbindung. Sie tragen einerseits dazu bei, den Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad attraktiver zu machen. Andererseits stellen sie wichtige Anschlussrouten dar und erhöhen damit die Erreichbarkeit der Radschnellverbindung. Die Wirkung der zusätzlichen Verbindungen wird im Verkehrsmodell geprüft.

3 Ergebnisse

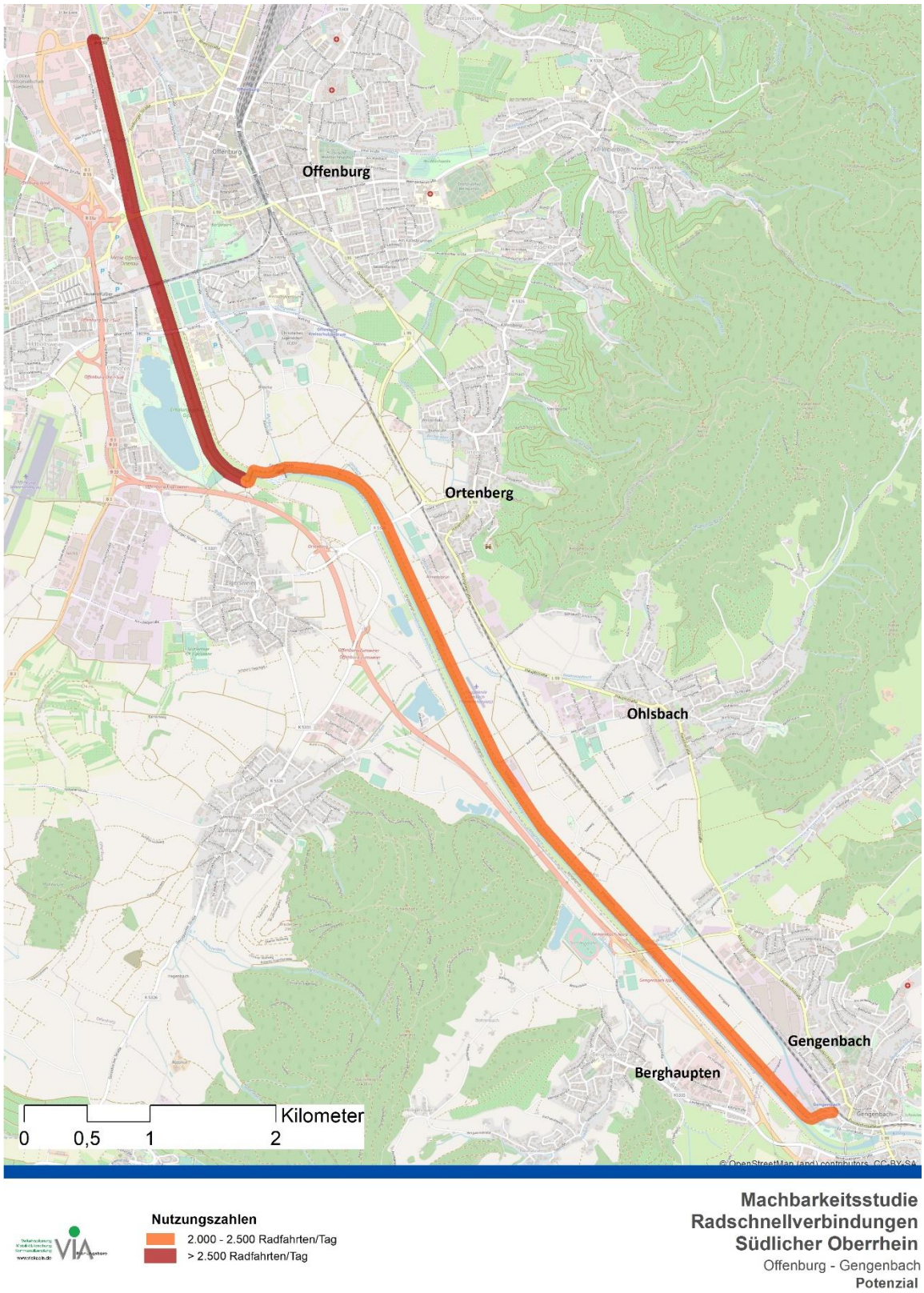
Die zuvor beschriebenen Veränderungen im Modal Split wurden zur Abbildung der Radverkehrsfahrten in das Verkehrsmodell eingespeist. Hinzu kommen die zusätzlichen Fahrten, die sich in Folge struktureller Veränderungen ergeben. Zusätzliche Anbindungen durch Verdichtung des Radverkehrsnetzes erhöhen die Reichweite und Wirksamkeit der geplanten Radschnellverbindung.

Abbildung 3-1 fasst die Ergebnisse der Potenzialanalyse, die auf Basis der zuvor beschriebenen Arbeitsschritte durchgeführt wurde, zusammen. Es wird deutlich, dass die Anzahl der Radverkehrsfahrten in der aktualisierten Abschätzung auf einigen Abschnitten deutlich über den Berechnungen aus der Machbarkeitsstudie 2017/2018 liegt (vgl. Abbildung 1-1): Während das Potenzial im Abschnitt Gengenbach / Berghaupten – Ohlsbach in der ursprünglichen Analyse zwischen 1.500 und 1.800 Radfahrten / Tag lag, erreicht es durch die Aktualisierung eine Auslastung zwischen 2.000 und 2.500 Radfahrten / Tag. Das Potenzial im Abschnitt Ohlsbach – Ortenberg ist ebenfalls auf mind. 2.000 Radfahrten / Tag gestiegen. Im Offenburger Stadtgebiet betrug die Auslastung des Radschnellwegs bereits in der

ersten Analyse mehr als 2.500 Radfahrten / Tag. Auf allen Abschnitten liegt die Prognosebelastung deutlich über der ersten Schätzung aus der Machbarkeitsstudie 2017 / 2018, was im Wesentlichen in den veränderten Ausgangswerten zum Modal Split (SrV 2018) begründet liegt. Der deutliche Anstieg des Potenzials auf den südlichen Abschnitten ist zusätzlich auf die Ansiedlung neuer Wohn- und Gewerbegebiete in Gengenbach und Berghaupten zurückzuführen.

Die Mindestauslastung einer Radschnellverbindung von 2.000 Radfahrten / Tag ist somit auf allen Abschnitten der Relation Offenburg – Gengenbach gegeben.

Abbildung 3-1: Ergebnisse der aktualisierten Potenzialanalyse



Quelle: VIA eG; Kartengrundlage: OSM

4 Zusammenfassung und Fazit

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie 2017 / 2018 durchgeführte Potenzialanalyse wurde auf Grundlage des Verkehrsmodells der Stadt Offenburg durchgeführt, welches einen veralteten Datenbestand aufwies und neue strukturelle und verkehrliche Entwicklungen nicht berücksichtigte. Somit stellt das in der Machbarkeitsstudie (wesentliche inhaltliche Bearbeitung: 2017 / 2018; Endredaktion: Sommer 2018) ermittelte Potenzial lediglich eine Basis-Prognose dar.

In der vorliegenden Untersuchung konnte nachgewiesen werden, dass das Potenzial unter Berücksichtigung aktueller Mobilitätsuntersuchungen und künftiger Entwicklungen, die aller Voraussicht nach bis zur Fertigstellung des potenziellen Radschnellwegs eingetreten sein werden, deutlich höher liegt. Die Kommunen im Einzugsbereich der geplanten Trassen wurden nach Projekten befragt, die langfristig dazu beitragen können, das Potenzial der Radschnellverbindung zu beeinflussen. Die Auswertung des bereitgestellten Materials führt zu folgenden Erkenntnissen:

- Eine aktuelle Mobilitätsbefragungen zeigt, dass der entfernungsabhängige Radverkehrsanteil im Untersuchungsgebiet deutlich über dem landesweiten Durchschnitt liegt. Folglich sind auch die Prognosewerte der Nutzendenzahlen, die durch die Realisierung der Radschnellverbindung erreicht werden, deutlich höher als ursprünglich angenommen.
- Eine Vielzahl an Projekten in der Region trägt zur Stärkung des Radverkehrs bei, so dass davon ausgegangen werden kann, dass der Radverkehrsanteil auch unabhängig von der Realisierung der Radschnellverbindung weiter zunimmt. Eine Befragung von Unternehmen zeigt, dass viele Menschen das Fahrrad für den Weg zur Arbeit nutzen würden, wenn u. a. der Zeitaufwand geringer wäre.
- Die Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbegebiete wird dazu führen, dass im Untersuchungskorridor insgesamt mehr Wege zurückgelegt werden, ein Teil davon mit dem Fahrrad. Aufgrund der regen Aktivitäten in Gengenbach und Berghaupten führt dies insbesondere zu einem Anstieg auf den südlichen Abschnitten.
- Verbesserungen im Radverkehrsnetz, darunter wichtige Lückenschlüsse und die Realisierung neuer Wegeverbindungen, tragen dazu bei, dass der Umstieg auf das Rad insgesamt attraktiver wird (Erhöhung Radverkehrsanteil) und die Erreichbarkeit und Netzeinbindung der Radschnellverbindung durch den Bau von Anschlussrouten erhöht wird.

Die Ergebnisse der aktualisierten Potenzialanalyse zeigen, dass auf allen Abschnitten der geplanten Radschnellverbindung die Mindestauslastung von mehr als 2.000 Radfahrten / Tag erreicht werden kann.

Es ist darüber hinaus davon auszugehen, dass die Potenziale durch weitere Strukturprojekte, deren Auswirkung derzeit noch nicht quantifizierbar sind, noch weiter steigen können. Darüber hinaus werden im Umfeld Freizeitstandorte ausgebaut und es entsteht ein Trend hin zum Radfahrurlaub. Auch wenn diese Fahrten nicht in die Ermittlung der Mindestauslastung einfließen, kann davon ausgegangen werden, dass sie das Potenzial des Radschnellwegs Offenburg – Gengenbach weiter ausschöpfen.

Literaturverzeichnis

Bast 2019: Bundesanstalt für Straßenwesen; Einsatzbereiche und Entwurfselemente von Radschnellverbindungen; Bergisch Gladbach 2019

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.; Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2008: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.; Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2014: Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.; Köln

Le Bris et al. 2020: Auswertung Umfrageergebnisse. Mobilitätsnetzwerk Ortenau. Kehl, Lahr, Offenburg; München

Stadt Offenburg 2020: Masterplan Verkehr – Projekt- und Prozessvorschlag (Beschlussvorlage Drucksache-Nr. 069/20); Offenburg

TU Dresden 2019: Mobilitätssteckbrief für Offenburg (SrV 2018)

VM BW 2015: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Radverkehr in Baden-Württemberg; Stuttgart

VM BW 2018: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg; Stuttgart