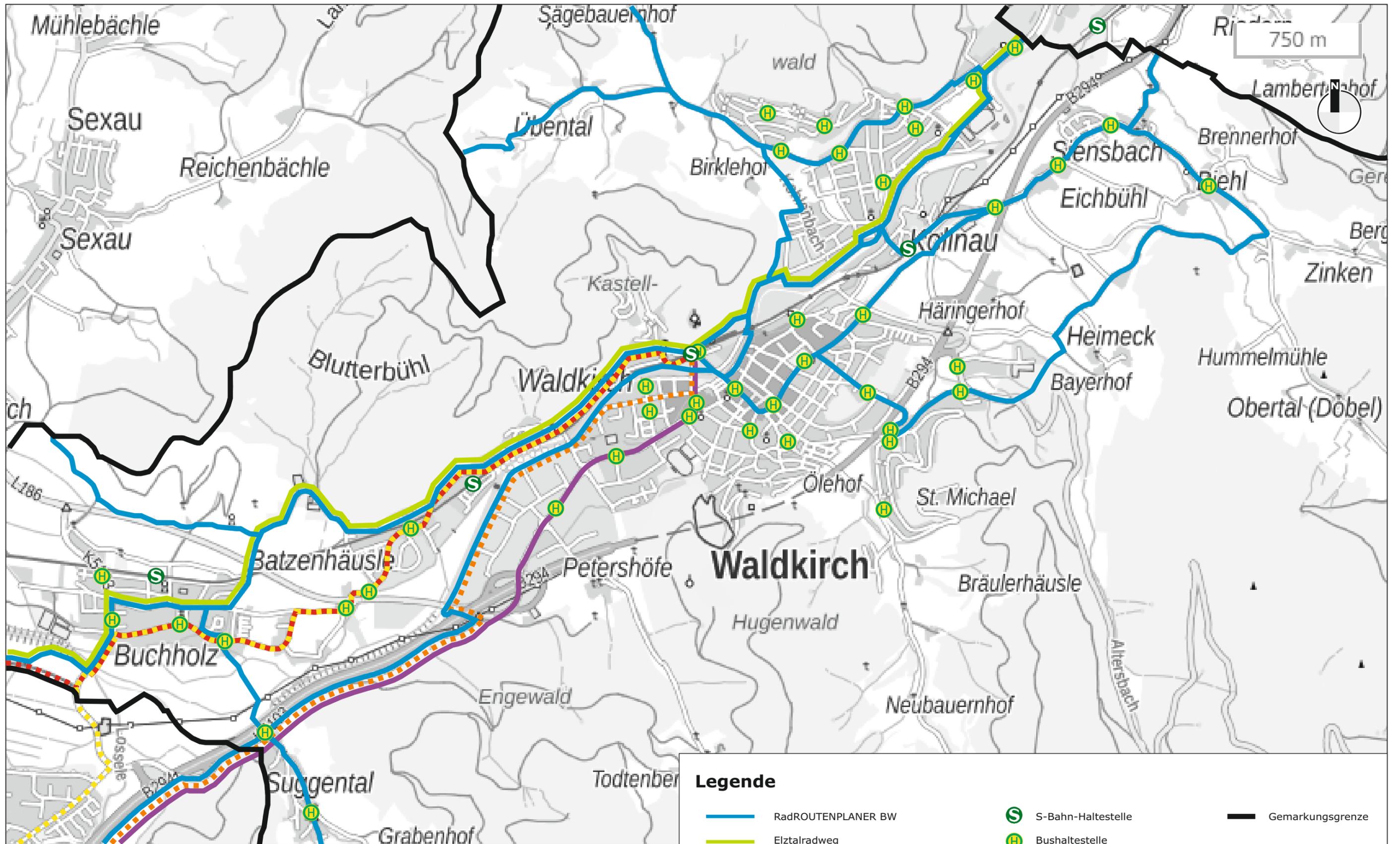


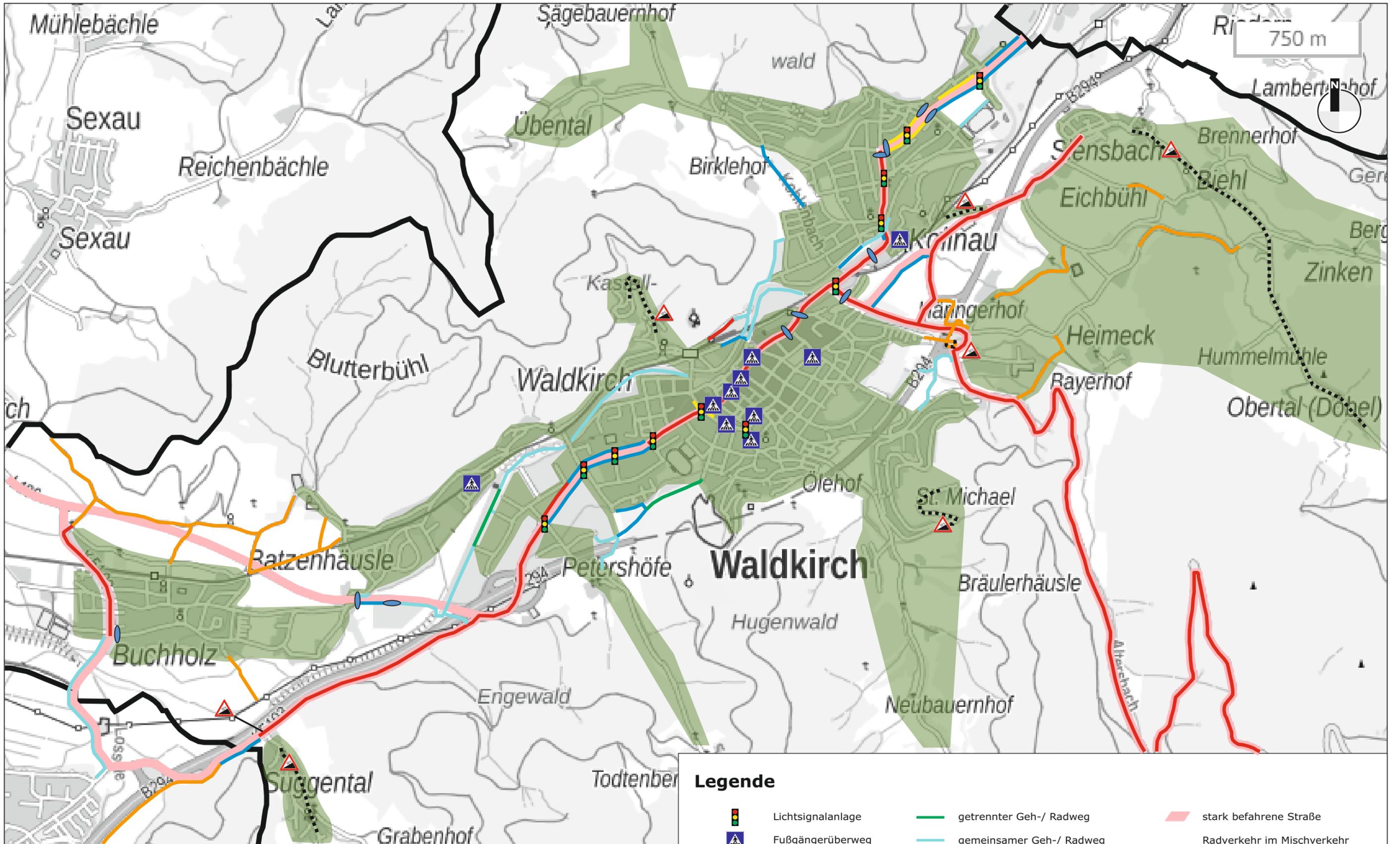
**Legende**

-  70-100 km/h
-  50 km/h
-  30 km/h (tageszeitbezogen)
-  30 km/h
-  Wirtschaftsweg
-  verkehrsberuhigter Bereich
-  Zone 30
-  verkehrsberuhigter Bereich /  
Fußgängerzone /  
Zone 10
-  Gemarkungsgrenze



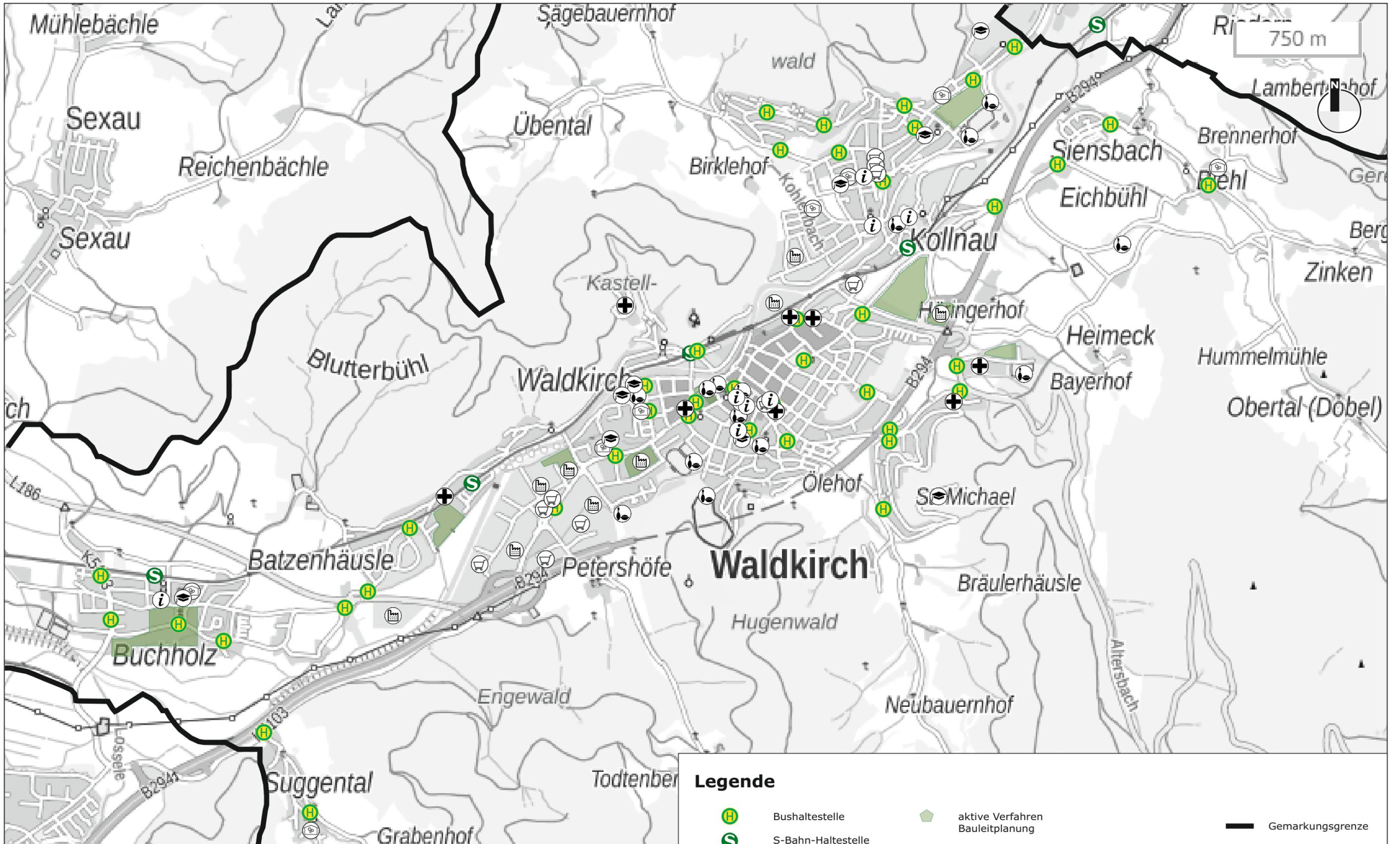
**Legende**

	RadROUTENPLANER BW		S-Bahn-Haltestelle		Gemarkungsgrenze
	Elztalradweg		Bushaltestelle		
	RS 6 - Hauptvariante 1 Waldkirch				
	RS 6 - Hauptvariante 2 Waldkirch				
	RS 6 - Hauptvariante 3 Waldkirch				
	RS 6 - Variante 4 (von Verwaltung Waldkirch präferiert)				



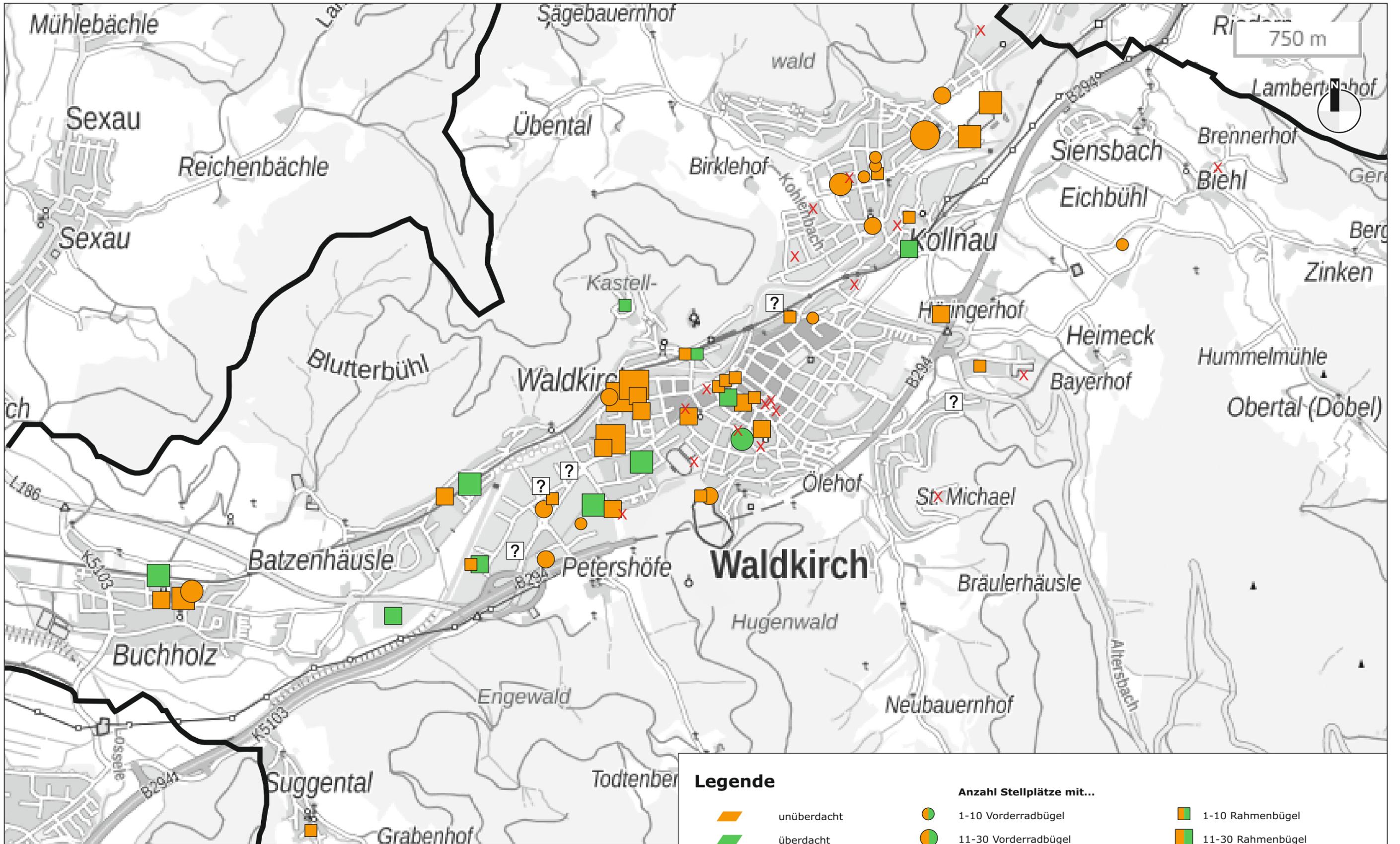
**Legende**

- |   |                   |   |                           |   |  |
|---|-------------------|---|---------------------------|---|--|
|  | Lichtsignalanlage |  | getrennter Geh-/ Radweg   |  | stark befahrene Straße                                 |
|  | Fußgängerüberweg  |  | gemeinsamer Geh-/ Radweg  |  | Radverkehr im Mischverkehr auf stark befahrener Straße |
|  | Querungshilfe     |  | Gehweg mit Radfahrer frei |  | Radverkehr im Mischverkehr auf mäßig befahrener Straße |
|  | Gefälle           |  | Radschutzstreifen         |  | Gemarkungsgrenze                                       |
|   |                   |  | Wirtschaftsweg            |   |  |



**Legende**

- |   |                       |   |                                    |   |                  |
|---|-----------------------|---|------------------------------------|---|------------------|
|  | Bushaltestelle        |  | aktive Verfahren<br>Bauleitplanung |  | Gemarkungsgrenze |
|  | S-Bahn-Haltestelle    |  | Bildungseinrichtung                |  | Einkaufen        |
|  | Freizeit & Kultur     |  | öffentliche Einrichtung            |  | Unternehmen      |
|  | Gesundheit & Soziales |  | Mehrzweckhalle                     |   |                  |



750 m



**Legende**

-  unüberdacht
-  überdacht
-  kein Stellplatz
-  Art und Anzahl der Abstellanlage unklar (Privatgelände)

**Anzahl Stellplätze mit...**

-  1-10 Vorderradbügel
-  11-30 Vorderradbügel
-  31 und mehr Vorderradbügel
-  >200 Vorderradbügel
-  Verknüpfung von Varianten kleinere Anzahl zu oberst)

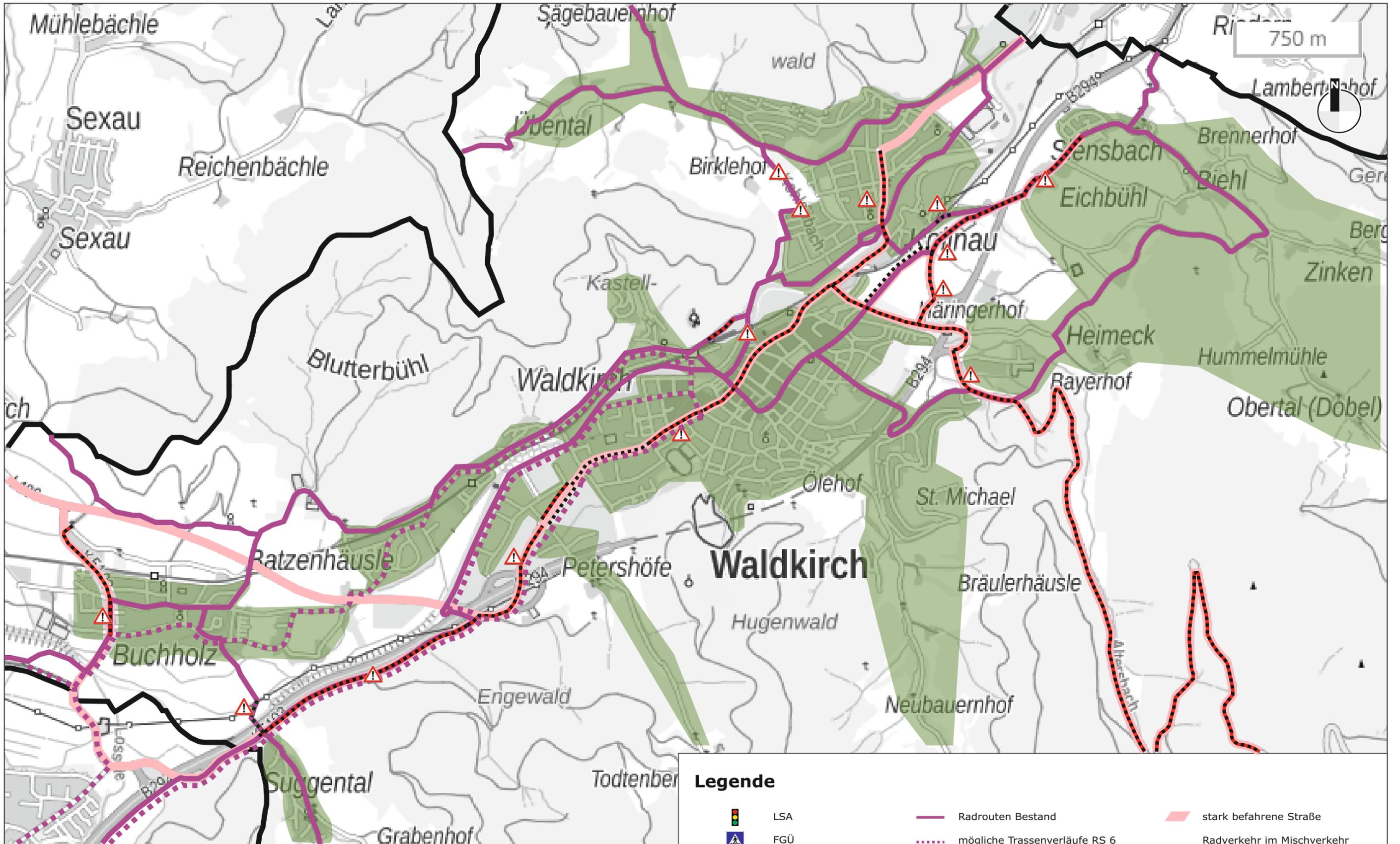
-  1-10 Rahmenbügel
-  11-30 Rahmenbügel
-  31 und mehr Rahmenbügel
-  >200 Rahmenbügel
-  Gemarkungsgrenze

**RAPP**  Rapp AG  
Stühlingerstraße 21  
D-79106 Freiburg i.B.  
www.rapp.ch



**Radverkehrskonzept Stadt Waldkirch**

Radabstellanlagen im Bestand



**RAPP**  Rapp AG  
 Stühlingerstraße 21  
 D-79106 Freiburg i.B.  
 www.rapp.ch

 Waldkirch

**Radverkehrskonzept Stadt Waldkirch**

---

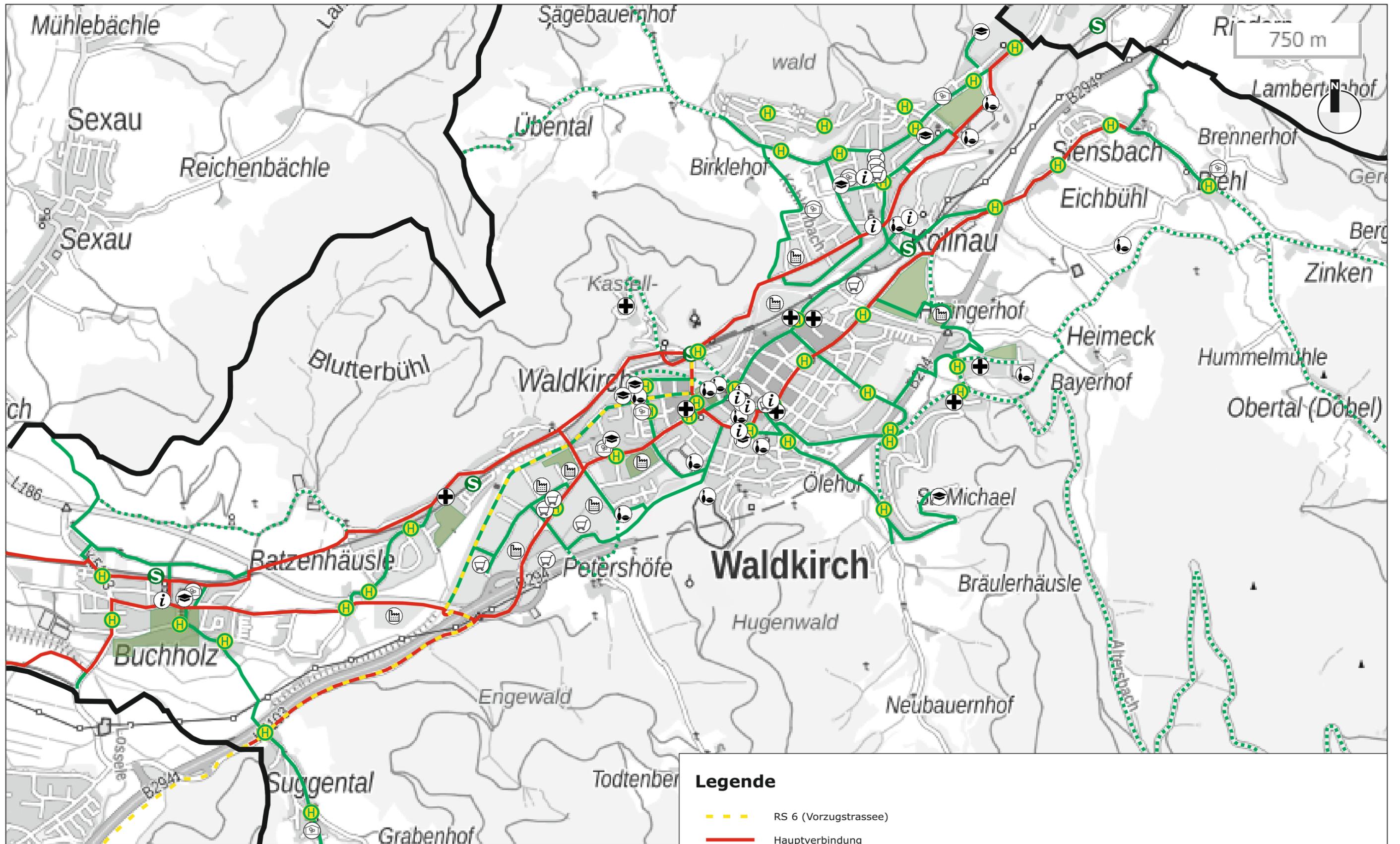
Netzlücken und Netzwidestände

---

2067.345      2.12.2022 (Stand Erhebung Juli 2021)      Anlage 2.1

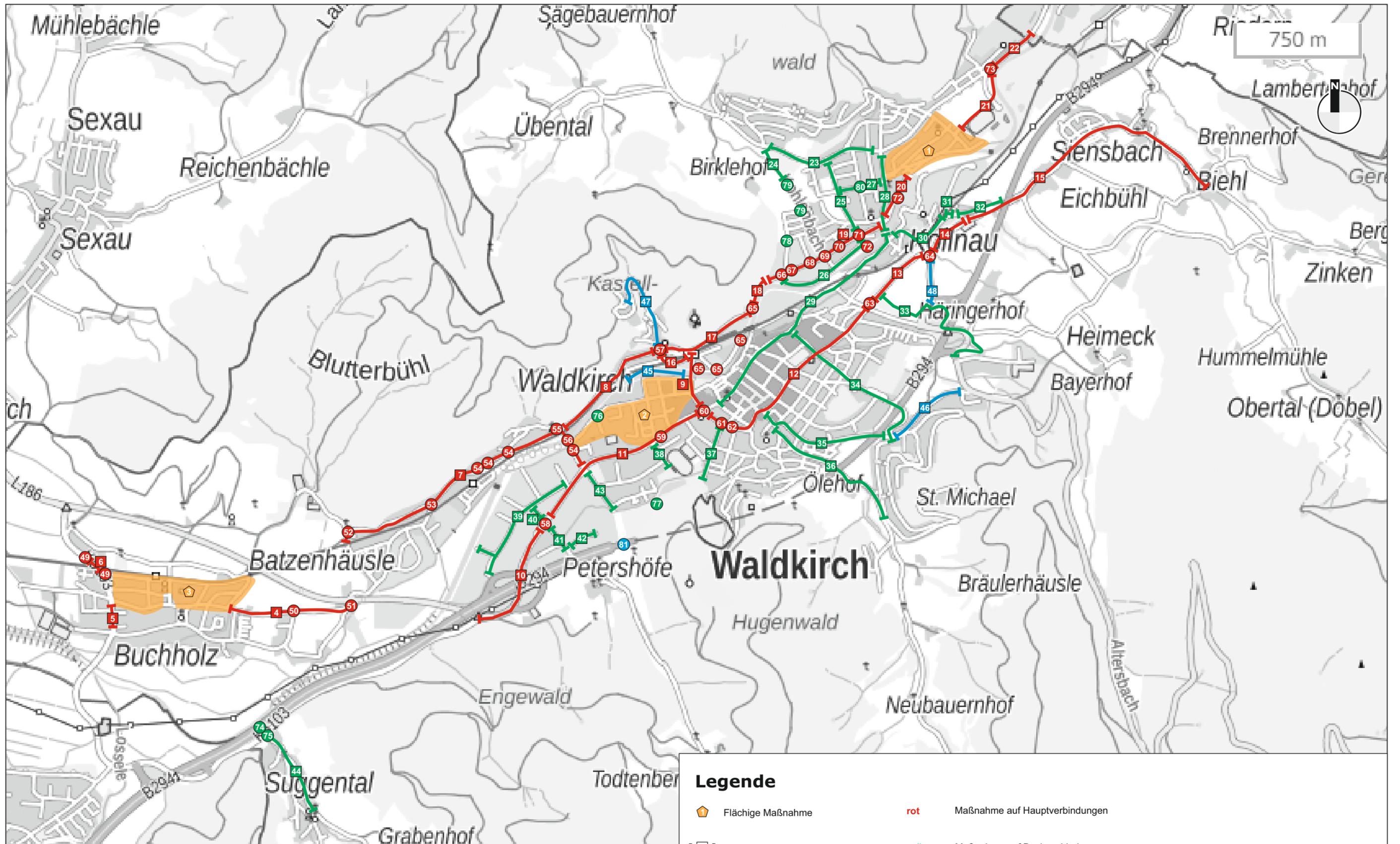
**Legende**

	LSA		Radrouten Bestand		stark befahrene Straße
	FGÜ		mögliche Trassenverläufe RS 6		Radverkehr im Mischverkehr auf stark befahrener Straße
	Querungshilfe				Radverkehr im Mischverkehr auf mäßig befahrener Straße
	Netzlücke / Netzwidestand				Gemarkungsgrenze



**Legende**

-  RS 6 (Vorzugstrasse)
-  Hauptverbindung
-  Basisverbindung
-  Verdichtungsnetz
-  aktive Verfahren Bauleitplanung
-  Gemarkungsgrenze



**Legende**

-  Flächige Maßnahme
-  Maßnahme auf Hauptverbindungen
-  Maßnahme im Längsverkehr
-  Maßnahme auf Basisverbindungen
-  Punktuelle Maßnahme
-  Maßnahme im Verdichtungsnetz

# 1. Haupt- und Basisverbindung – Kollnauer Straße, Am Elzufer, Kreuzstraße, Am Schießgrün, Rechenweg, Stadionweg (Fahrradzone)

**Problematik:** In unten gezeichnetem Gebiet wird der Radverkehr im Mischverkehr in einer Tempo 30-Zone geführt. Diese Führungsform wird der heutigen und zukünftigen Nachfrage nicht gerecht. Insbesondere das nah gelegene Plangebiet «Elzschleife» wird im gezeichneten Bereich eine hohe Radverkehrsnachfrage erzeugen.

**Handlungsempfehlung:** Als Teil einer flächenhaften Verkehrsplanung bei geringer Bedeutung des Durchgangsverkehrs ist im unten gezeichneten Bereich eine Fahrradzone einzurichten (in Abstimmung mit ÖPNV-Betreiber). Der Bereich umfasst auch Straßen abseits der Netzkonzeption. Inwiefern die Fahrradzone auf Am Elzufer bis zur Hauptstraße verlängert werden kann, ist zu prüfen; es gibt derzeit keine Aussagen zum Einbezug von Straßenabschnitten mit Einbahnregelung im Kfz-Verkehr in Fahrradzonen. Ggf. ist diese somit separat als Fahrradstraße auszuweisen (vgl. Maßnahme 21).

Im Gegensatz zu Fahrradstraßen können Fahrradzonen auch in Gebieten vorgesehen werden, bei denen mit einer hohen Radverkehrsdichte zu rechnen ist, der Radverkehr aber nicht die vorherrschende Verkehrsart sein muss.

Entlang des Rechenwegs sind Anlagen für den Fußverkehr zu schaffen.

Bei Fahrbahnbreiten bis 5,75m ist Parken unzulässig. Bei Fahrbahnbreiten von 5,75m bis 8,5m ist einseitiges, bei über 8,5m beidseitiges Längsparken möglich (Markierung der Stellplätze + Sicherheitstrennstreifen).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Prüfung Erhalt Längsparkmöglichkeiten (insbesondere Kollnauer Straße)</li> </ul>	1 Kurzfristig    2    3 Langfristig	1 Niedrig    2    3 Hoch	1 Niedrig    2    3 Hoch	Kommune
<b>Profitierende</b> 					



## 2. Basisverbindung – Beethovenstraße, Merklinstraße, Hindenburgstraße (Fahrradzone)

**Problematik:** Die Beethovenstraße, Merklinstraße und Hindenburgstraße sind insbesondere von Schülern stark frequentierte Straßenzüge. Die Nachfrage ist heute bereits entsprechend hoch, dennoch wird der Radverkehr im Bestand im Mischverkehr geführt.

Am Knoten Hindenburgstraße / Merklinstraße zeigt die Statistik eine Häufung von Unfällen durch Einbiegen / Kreuzen.

**Handlungsempfehlung:** Als Teil einer flächenhaften Verkehrsplanung bei geringer Bedeutung des Durchgangsverkehrs ist im gezeichneten Bereich eine Fahrradzone einzurichten (in Abstimmung mit ÖPNV-Betreiber). Der Bereich umfasst auch Straßen abseits der Netzkonzeption. Eine Integration in die Fahrradzone ist auf Grund der örtlichen Gegebenheiten, die Anbindung dieser Straßen, der Straßencharakteristik und damit auch der Verständlichkeit und Verkehrssicherheit sinnvoll.

Bei Fahrbahnbreiten bis 5,75m ist Parken unzulässig. Bei Fahrbahnbreiten von 5,75m bis 8,5m ist einseitiges, bei über 8,5m beidseitiges Längsparken möglich (Markierung der Stellplätze + Sicherheitstrennstreifen).

Bevor ein Längsparken vorgesehen wird, sollten die Anlagen für den Fußverkehr ausreichend breit unter Berücksichtigung des effektiven Fußgängeraufkommens gestaltet werden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Prüfung Erhalt Längsparkmöglichkeiten (insbesondere Merklinstraße, Gustav-Vetter-Straße, Mozartstraße)</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 3. Haupt- und Basisverbindung – Alte Dorfstraße, Eisenbahnstraße, In der Bannweid, Breite Straße (Fahrradzone)

**Problematik:** In unten gezeichnetem Gebiet wird der Radverkehr im Mischverkehr in einer Tempo 30-Zone geführt. Im südlichen Bereich liegt die Grundschule. Nebst Pendlerverkehr ist im Gebiet Schülerverkehr anzutreffen.

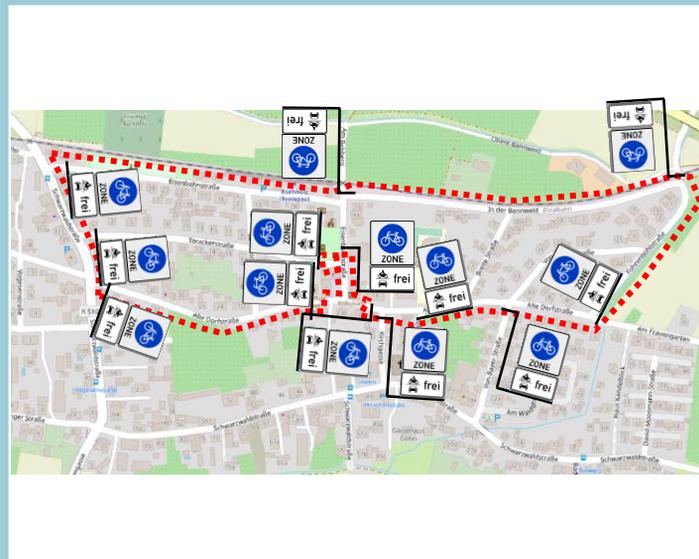
**Handlungsempfehlung:** Als Teil einer flächenhaften Verkehrsplanung bei geringer Bedeutung des Durchgangsverkehrs ist im unten gezeichneten Bereich eine Fahrradzone einzurichten (in Abstimmung mit ÖPNV-Betreiber). Der Bereich umfasst auch Straßen abseits der Netzkonzeption. Der im Ortszentrum bestehende verkehrsberuhigte Bereich wird belassen, d.h. die Fahrradzone wird kurzzeitig unterbrochen. Im Gegensatz zu Fahrradstraßen können Fahrradzonen auch in Gebieten vorgesehen werden, bei denen mit einer hohen Radverkehrsdichte zu rechnen ist, der Radverkehr aber nicht die vorherrschende Verkehrsart sein muss.

Bei Fahrbahnbreiten bis 5,75m ist Parken unzulässig. Bei Fahrbahnbreiten von 5,75m bis 8,5m ist einseitiges, bei über 8,5m beidseitiges Längsparken möglich (Markierung der Stellplätze + Sicherheitstrennstreifen).

Bevor ein Längsparken vorgesehen wird, sollten die Anlagen für den Fußverkehr ausreichend breit unter Berücksichtigung des effektiven Fußgängeraufkommens gestaltet werden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Prüfung Erhalt Längsparkmöglichkeiten (insbesondere Alte Dorfstraße)</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 4. Hauptverbindung – Schwarzwaldstraße, Am Frauengarten, Alte Dorfstraße bis Breite Straße (Fahrradstraße)

**Problematik:** Entlang des betroffenen Abschnitts der Schwarzwaldstraße gilt für den Kfz-Verkehr eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Der Radverkehr wird im Bestand im Mischverkehr geführt; dies gilt auch für den Fußverkehr. Die Fahrbahnbreite ist zu gering, um beidseits Schutzstreifen einzurichten.

Entlang am Frauengarten wird der Radverkehr in einer 30er-Zone im Mischverkehr geführt. Es verkehren Wohn- und Besucherverkehre, aber auch besonders schützenswerte Verkehre der Grundschule Buchholz (Schulwege).

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße (Abschnitt der Schwarzwaldstraße in Abstimmung mit ÖPNV-Betreiber). Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Insbesondere für Linienbusse stellt die Schwarzwaldstraße eine essentielle Verbindung dar. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone bzw. Fahrradzone ist auszuweisen.

Entlang des betroffenen Abschnitts der Schwarzwaldstraße sind idealerweise Anlagen für den Fußverkehr zu schaffen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>Schaffen einer attraktiven Verbindungsachse</li> </ul>		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
		<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Profitierende</b> 		<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune

### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 5. Hauptverbindung – Schwarzwaldstraße zwischen Alter Dorfstraße und Pfauengasse (Tempo 30, beidseitige Piktogrammketten)

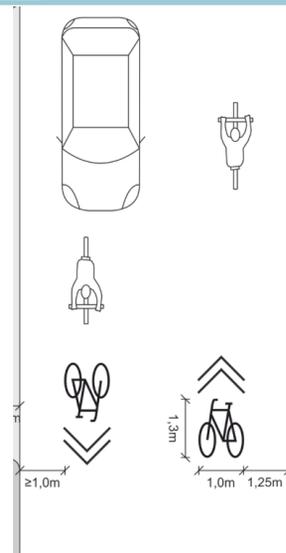
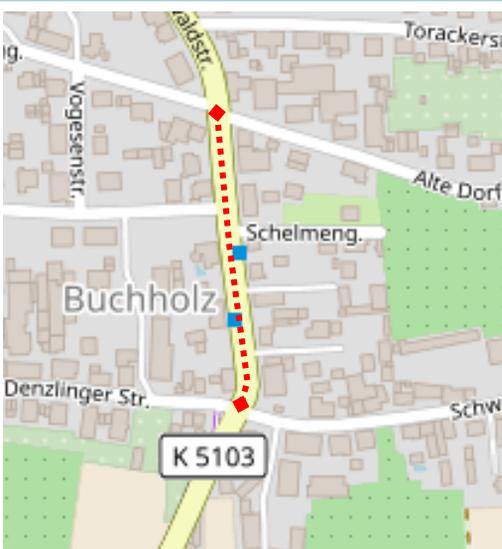
**Problematik:** Entlang der aufgezeigten Strecke gilt für den Kfz-Verkehr eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Der Radverkehr wird im Bestand im Mischverkehr geführt. Die Fahrbahnbreite ist zu gering, um beidseits Schutzstreifen einzurichten.

**Handlungsempfehlung:** Auf bezeichnetem Streckenabschnitt sind in beiden Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme aufzubringen. Diese kommen u.a. in Straßenräumen zum Einsatz, in denen Radverkehrsanlagen zwar laut Regelwerk notwendig wären, aber aufgrund zu geringer Abmessungen nicht umsetzbar sind. Radpiktogramme in Kombination mit Winkelpfeil sind im Abstand von 25-50m aufzubringen.

*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*

Idealerweise wird die Schwarzwaldstraße auf dem betroffenen Abschnitt (bzw. entlang der gesamten K 5103) als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die Umsetzbarkeit ist mit dem Landkreis abzustimmen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für jegliche Verkehrsteilnehmer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Unterstützung der Präsenz und Rechte von Radfahrenden</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">1 Kurzfristig</div> <div style="text-align: center;">2</div> <div style="text-align: center;">3 Langfristig</div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">1 Niedrig</div> <div style="text-align: center;">2</div> <div style="text-align: center;">3 Hoch</div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">1 Niedrig</div> <div style="text-align: center;">2</div> <div style="text-align: center;">3 Hoch</div> </div>	Landkreis / Kommune
<b>Profitierende</b> 					



# 6. Hauptverbindung – Schwarzwaldstraße zwischen Langgasse und Eisenbahnstraße (Tempo 30, beidseitige Piktogrammketten)

**Problematik:** Entlang der aufgezeigten Strecke gilt für den Kfz-Verkehr eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Der Radverkehr wird im Bestand im Mischverkehr geführt. Die Fahrbahnbreite ist zu gering, um beidseits Schutzstreifen einzurichten.

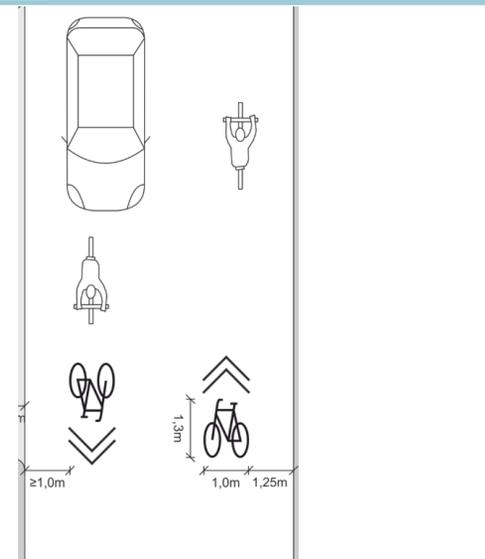
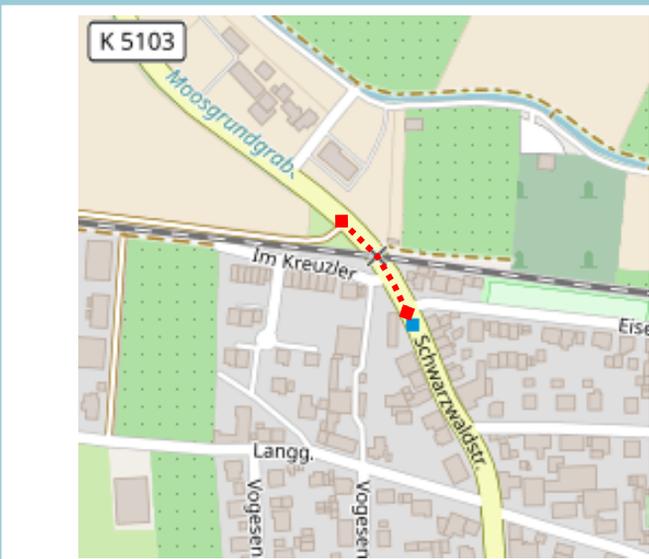
**Handlungsempfehlung:** Auf bezeichnetem Streckenabschnitt sind in beiden Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme aufzubringen. Diese kommen u.a. in Straßenräumen zum Einsatz, in denen Radverkehrsanlagen zwar laut Regelwerk notwendig wären, aber aufgrund zu geringer Abmessungen nicht umsetzbar sind. Radpiktogramme in Kombination mit Winkelpfeil sind im Abstand von 25-50m aufzubringen.

*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*

Idealerweise wird die Schwarzwaldstraße auf dem betroffenen Abschnitt (bzw. entlang der gesamten K 5103) als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die Umsetzbarkeit ist mit dem Landkreis abzustimmen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für jegliche Verkehrsteilnehmer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Unterstützung der Präsenz und Rechte von Radfahrenden</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Landkreis / Kommune



# 7. Hauptverbindung – Rappeneckstraße, An der Halde, St. Margareten Straße, Emmendinger Straße (Fahrradstraße)

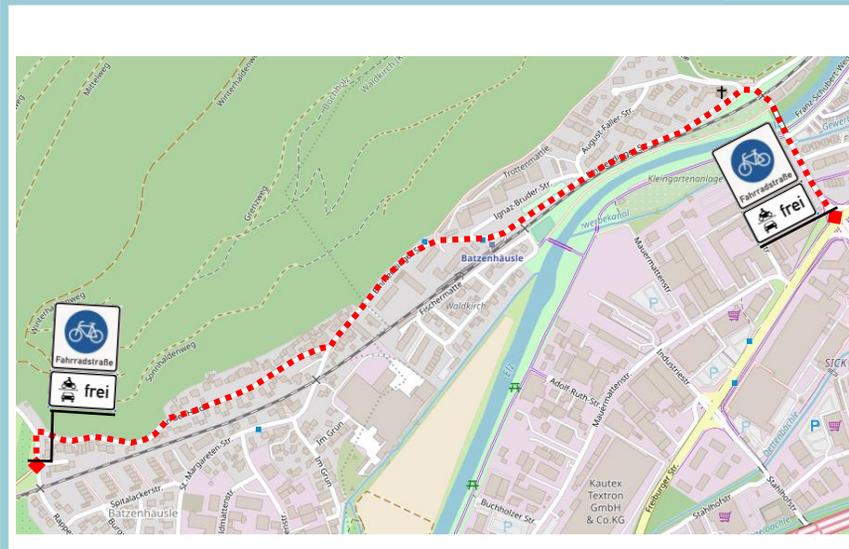
**Problematik:** Der Radverkehr wird im Bestand entlang der aufgezeigten Strecke in einer 30er-Zone im Mischverkehr geführt. Es verkehren im Wesentlichen Wohn- und Besucherverkehr sowie abschnittsweise ÖPNV.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße (in Abstimmung mit ÖPNV-Betreiber). Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Auf dem östlichen Abschnitt verkehrt eine Buslinie. Die Fahrzeitverluste beim Busverkehr werden als hinnehmbar erachtet, da die verschiedenen Einmündungen mit Rechts-vor-Links-Vortritt, Haltestellen, heute alternierend angeordneten Stellplätzen bzw. Verschwenkungen die ggf. verlangsamende Effekte durch Radverkehre relativieren.

Senkrechtstellplätze sind idealerweise zu Längsparkplätze umzugestalten oder aber breitere Sicherheitstrennstreifen (1m statt 0,75m, inkl. Markierung) vorzusehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungsachse</li> <li>• Prüfung Erhalt Längsparkmöglichkeiten, ggf. Umwidmung der Senkrechtparkplätze zu Längsparkplätze (insbesondere Emmendinger Straße)</li> </ul>		▼	▼	▼
		Kurzfristig	1	2	3
		Langfristig			
		<b>Priorisierung</b>	▼	▼	▼
			1	2	3
			Niedrig		Hoch
		<b>Kosten</b>	▼	▼	▼
			1	2	3
			Niedrig		Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune		



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 8. Hauptverbindung – In der Auwiese, Unteres Amtsfeld (Fahrradstraße)

**Problematik:** Der Radverkehr wird im Bestand entlang der aufgezeigten Strecke in einer 30er-Zone im Mischverkehr geführt; dies gilt auf dem westlichen Abschnitt auch für den Fußverkehr.

Entlang In der Auwiese gibt es keine eindeutigen Quell- und Zielverkehre. Die Strecke bietet Möglichkeit für Ausweichverkehre, ist gleichfalls auch Alternativroute zum Krankenhaus. Der relativ geradlinig verlaufende westliche Abschnitt verleitet Kfz-Verkehre zum Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit.

Entlang Unteres Amtsfeld verkehren im Wesentlichen Wohn- und Besucherverkehre.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben, um u.a. die Zufahrt zur BDH-Klinik weiterhin zu gewährleisten. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Die Nachfrage im Fußverkehr wird im gesamten Streckenabschnitt als relativ gering eingeschätzt, weshalb keine separaten Anlagen für den Fußverkehr zu schaffen sind. Zwecks Verifizierung des Fußverkehrsaufkommens empfiehlt sich, Zählungen durchzuführen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3	
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungsachse</li> </ul>		▼	▼	▼	
			1	2	3	
			Kurzfristig		Langfristig	
				▼	▼	▼
		<b>Priorisierung</b>	1	2	3	
			Niedrig		Hoch	
		<b>Kosten</b>	▼	▼	▼	
			1	2	3	
			Niedrig		Hoch	
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune			



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt M1
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 9. Hauptverbindung – Adenauerstraße (beidseitige Piktogrammketten)

**Problematik:** Die Adenauerstraße ist für den Radverkehr ein bedeutender Streckenabschnitt. Er verknüpft die beiden in SW-NO-Ausrichtung verlaufenden Hauptverbindungen. Im Bestand ist auf unten markiertem Streckenabschnitt ein einseitiger Schutzstreifen vorhanden. Der Streckenabschnitt wird durch ÖPNV befahren und bildet eine zentrale Achse zum Krankenhaus, ist somit auch für den Kfz-Verkehr von Bedeutung. Die Menge zu erwartender Radverkehre, insbesondere auch Schülerverkehr, muss besser geschützt werden.

**Handlungsempfehlung:** Auf Grund der Relevanz dieses Streckenabschnitts für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch den ÖPNV sowie die Blaulichtorganisationen ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nur schwer umsetzbar. Um den Radverkehr dennoch zu stärken und zu schützen, sind auf bezeichneter Straße in beiden Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme aufzubringen. Diese kommen u.a. in Straßenräumen zum Einsatz, in denen Radverkehrsanlagen zwar laut Regelwerk notwendig wären, aber aufgrund zu geringer Abmessungen nicht umsetzbar sind. Radpiktogramme in Kombination mit Winkelpfeil sind im Abstand von 25-50m aufzubringen.

*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*

Alternativ empfiehlt sich die Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn. Hierfür ist eine Ausnahmegenehmigung bei der Obersten Straßenverkehrsbehörde im VM zu stellen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Unterstützung der Präsenz und Rechte von Radfahrenden</li> </ul>		▼	▼	▼
			1	2	3
			Kurzfristig		Langfristig
		<b>Priorisierung</b>	▼	▼	▼
			1	2	3
			Niedrig		Hoch
		<b>Kosten</b>	▼	▼	▼
			1	2	3
			Niedrig		Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune		



# 10. Hauptverbindung – L 186 zwischen K 5103 und Industriestraße (straßenbegleitender Zweirichtungsradweg)

**Problematik:** Der Radverkehr wird bei einer zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 70 bzw. 50km/h ab Ortseingang im Mischverkehr geführt. Die bestehende Nachfrage auf dieser Trasse wird so auf umwegigere Routen räumlich oder modal verlagert. Als Teil einer Hauptverbindung ist die Strecke von hoher Bedeutung für den Radverkehr.

**Handlungsempfehlung:** Auf bezeichnetem Streckenabschnitt ist ein fahrbahnbegleitender, einseitiger Zweirichtungsradweg zu schaffen (Landerwerb). An der südlichen Anschlussstelle B 294 ist die Sicherheit entscheidend für die Führungsform an der Einmündung. Bei einem vorfahrtgeregelten Knoten könnte die hohe Radverkehrsdichte in der täglichen Spitzenstunde dem Kfz-Verkehr von der Rampe voraussichtlich nur sehr kurze Zeitlücken zum Einbiegen ermöglichen, was zum schnellen Einbiegen und Kreuzen der Fahrradachse verleitet. Es sollte daher die Einrichtung einer LSA-Signalisierung geprüft werden.

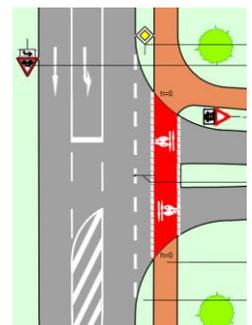
Die Belange des Fußverkehrs sind stadtauswärts ab dem Knoten Freiburger Straße / Industriestraße / Stahlhofstraße voraussichtlich nicht gesondert zu berücksichtigen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3	
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Geringfügig längere Wartezeiten für Kfz durch Einrichtung einer Lichtsignalanlagen an der Einmündung L 186 / südliche Rampe B 294</li> </ul>		1	2	3	
		Kurzfristig			Langfristig	
			<b>Priorisierung</b>	1	2	3
				Niedrig		Hoch
<b>Profitierende</b> 		<b>Kosten</b>	1	2	3	
			Niedrig		Hoch	
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Landkreis / Land BW / Kommune			



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 9.3-2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 11. Hauptverbindung – Freiburger Straße zwischen Industriestraße und Adenauerstraße (beidseitiger Radfahrstreifen)

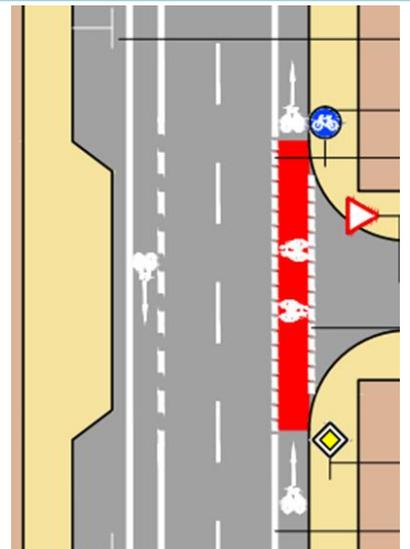
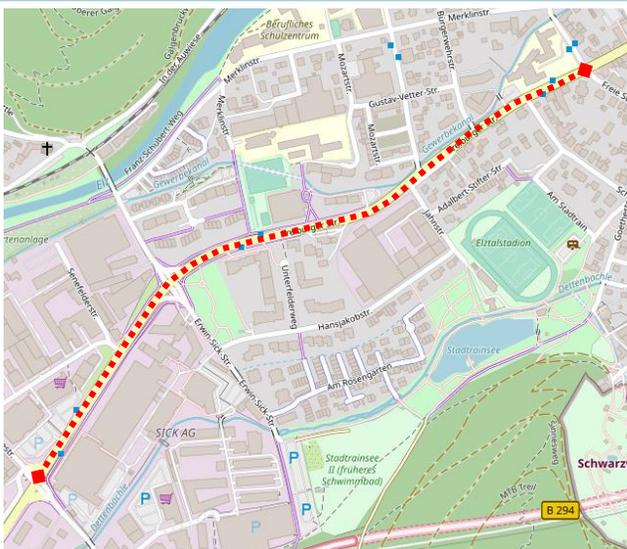
**Problematik:** Der Radverkehr wird bei einer zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 50km/h weitestgehend im Mischverkehr mit Kfz oder auf Gehwegen mit «Rad frei»-Beschilderung geführt. Konflikte mit dem Kfz-Verkehr und oder Fußgängern machen das Radfahren unkomfortabel und mindestens subjektiv unsicher. Die bestehende Nachfrage auf dieser Trasse wird auf umwegigere Routen räumlich oder modal verlagert.

**Handlungsempfehlung:** In Anlehnung an die Objektplanungen vom 01.06.2022 der Weiß Beratende Ingenieure GmbH sind beidseitige Radfahrstreifen entlang des genannten Streckenabschnitts realisierbar. Optimierungen werden wie folgt empfohlen:

- Geschützte Reintegration von Radfahrstreifen für den rechtsabbiegenden Radverkehr (betrifft vorwiegend von der Freiburger Straße abbiegende Radströme)
- Bevorzugung einer direkten Führung des linksab- / -einbiegenden Radverkehrs ggü. indirekter Führung
- Farbliche Hervorhebung der Fahrradfurten an Knotenpunkten (inkl. im Bereich der Vorsortierung) und an Zu- / Ausfahrten
- Anknüpfung an einseitigem Zweirichtungsradweg westlich der Industriestraße sicherstellen.
- Führung des Radverkehrs zwischen Stellplätzen und Gehweg im Bereich der Bring- / Hol-Parkplätze der Kastelbergschule. Zwecks ausreichend breiter Gehwegflächen empfiehlt sich Verlagerung der Bring- / Hol-Parkplätze nach Osten (nicht auf Höhe der Bushaltestelle).

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungsachse</li> </ul>

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span>                      Langfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span>                      Hoch                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



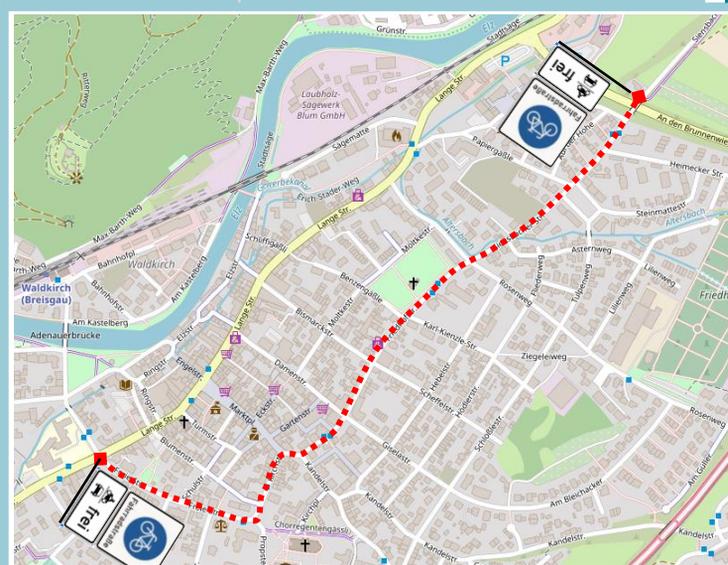
# 12. Hauptverbindung – Freie Straße, Kirchstraße, Friedhofstraße, Siensbacher Straße (Fahrradstraße)

**Problematik:** Der Radverkehr wird im Bestand entlang der aufgezeigten Strecke in einer 30er-Zone im Mischverkehr geführt. Sie dient als Ausweichroute im Kfz-Verkehr im Falle von Sperrungen der Lange Straße oder der B 294. Auf der Achse gilt eine Vorfahrtregelung an sämtlichen Kreuzungen und Einmündungen. Damit wird ein zügiges Vorankommen ermöglicht, führt aber auch zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Der Radverkehr wird gefährdet. Das vielfach straßenbegleitende Längsparken erhöht die Gefahr des «Doorings».

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße (in Abstimmung mit ÖPNV-Betreiber). Die Bevorrechtigung des Streckenabschnitts ist dabei zu erhalten. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Durch eine Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart wird. Auf dem Streckenabschnitt verkehrt eine Buslinie sowie abschnittsweise der Bürgerbus. Die Fahrzeitverluste beim Busverkehr werden als hinnehmbar erachtet, da die Haltestellendichte (Friedhofstraße, Fernmeldeamt, Siensbacher Straße) relativ hoch ist und ggf. verlangsamende Effekte durch Radverkehre relativiert werden. Auf Grund des ÖPNV sollte nur eine geringe Fahrbahnreduktion vorgesehen werden; Begegnungsverkehr ist punktuell sicherzustellen. Ggf. sind Stellplätze und Sicherheitstrennstreifen zu markieren. Schrägparkstände (z.B. Höhe Siensbacher Straße Nr. 5) sind möglichst zu vermeiden bzw. zu Längsparkplätze umzugestalten. Sollte die Umsetzung einer Fahrradstraße auf Grund der Bedeutung als Ausweichstrecke nicht möglich sein, sind beidseitig Fahrradpiktogrammketten anzubringen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungssachse</li> <li>• Durch räumliche Verlagerung des Radverkehrs ergibt sich Entlastung des Marktplatzes (heute Teil der Radrouten BW)</li> <li>• Prüfung Erhalt von zweiseitigen Parkmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3

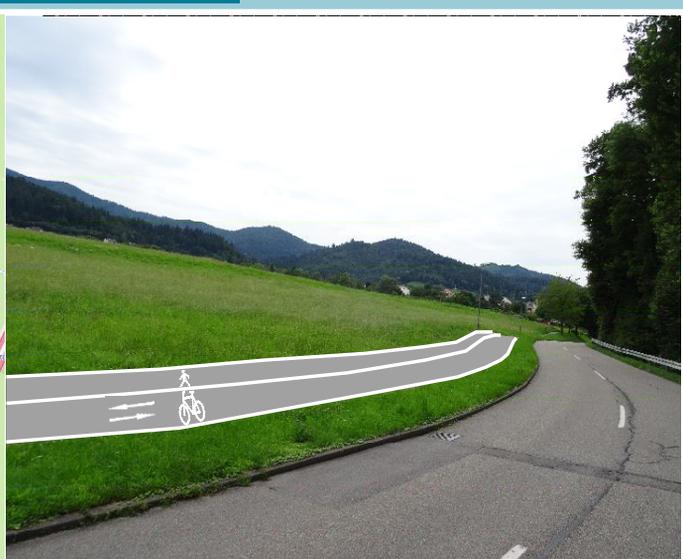
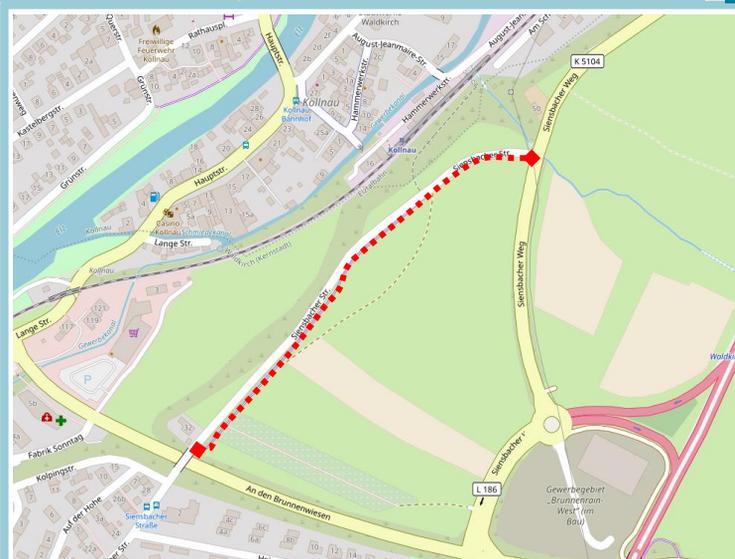


# 13. Hauptverbindung – Siensbacher Straße außerorts (einseitiger Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr)

**Problematik:** Auf dem Streckenabschnitt der Siensbacher Straße außerorts besteht ein einseitiger Gehweg mit «Rad frei» für Verkehre in Fahrtrichtung NO. Der Radverkehr in die Gegenrichtung hat bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70km/h im Mischverkehr mit dem Kfz zu fahren. Die Kfz-Neuverkehre von der geplanten Nutzung «Inried» werden die Unverträglichkeit zwischen Kfz- und Radverkehr steigern. Die Situation ist für den Radfahrenden schon im Bestand unzureichend.

**Handlungsempfehlung:** Ein einseitiger, getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auf östlicher Fahrbahnseite ist anzulegen bzw. die bestehende Anlage ist auszubauen. Die Anlage ist mit der Bebauung Inried abzustimmen, da voraussichtlich zusätzliche Flächen benötigt werden. Das Regelwerk sieht bei Anlagen mit hohem zu erwartendem Radverkehrsaufkommen und Gefällestecken ein Regelmaß von 3m (+1,75m Sicherheitstrennstreifen außerorts) vor (ERA 2010 Kapitel 2.2.1 und 3.5).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Fußverkehr</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> </ul>	<b>Priorisierung</b>	1 Niedrig	2	3 Hoch
<b>Profitierende</b> 		<b>Kosten</b>	1 Niedrig	2	3 Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune / (Investor)		



# 14. Hauptverbindung – K 5104 zwischen Siensbacher Straße und Ortseingang Siensbach (Schutzstreifen außerorts)

**Problematik:** Auf beschriebener Strecke gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Siensbach und die weiteren Siedlungen entlang der Talbachstraße sind damit in Bezug auf den Radverkehr sehr schlecht über die direkteste Verbindung an die Kernstadt angebunden.

**Handlungsempfehlung:** Im Sinne einer kontinuierlichen Führungsform und entsprechend den gängigen Regelwerken (Fortführung von Siensbacher Straße Maßnahmen 16) ist ein einseitiger Zweirichtungsradweg anzustreben (langfristig). Aufgrund der sehr hohen Anforderungen und des zeitlich sehr langen Realisierungshorizonts ist verhältnismäßig kurzfristig der Einsatz eines beidseitigen Schutzstreifens zu prüfen (kurzfristig). Aktuell laufen Forschungen zum Einsatz außerörtlicher Schutzstreifen, deren Ergebnisse sind noch nicht vollständig geprüft; auch gibt es keine Vorgaben zur Fahrbahnmindestbreite. Alternativ ist kurzfristig eine Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr anzustreben.

*Exkurs: In den Niederlanden wird der Einsatz von geschwindigkeitsreduzierenden Elementen geprüft, die bisher nur außerorts eingesetzt wurden: schmale Querschnitte, Zonierung der Fahrbahn mit verschiedenartigen Belägen, Plateaus, relativ kleine Straßenwegweiser.*

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>	<b>Priorisierung</b>	1 Niedrig	2	3 Hoch
<b>Profitierende</b> 		<b>Kosten</b>	1 Niedrig	2	3 Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Landkreis / Kommune		

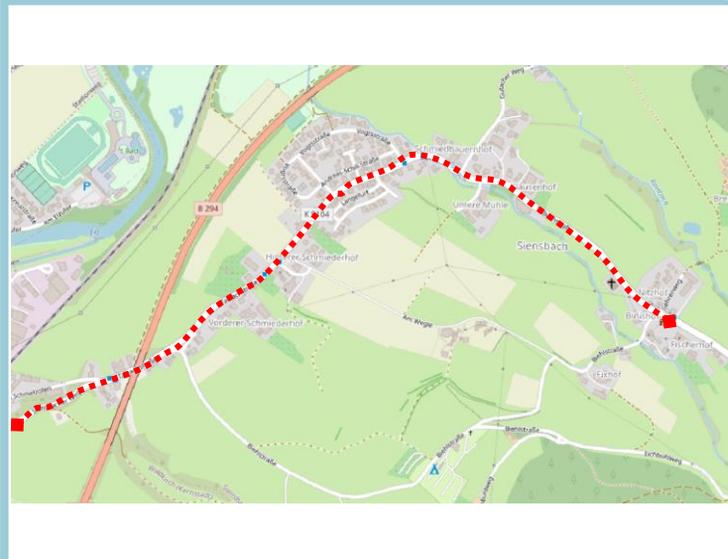


# 15. Hauptverbindung – Ortsdurchfahrt Siensbach (einseitiger Schutzstreifen)

**Problematik:** In der Ortsdurchfahrt Siensbach gilt größtenteils eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Der Streckenabschnitt ist insbesondere am südwestlichen Ortseingang kurvig und teils unübersichtlich. Durch stellenweise Verschattung von Bäumen bestehen dort auch tagsüber ungünstige Lichtverhältnisse. Darüber hinaus erfordert das Gefälle körperliche Anstrengung, was die Fokussierung auf den Straßenverkehr mindern kann. Die subjektive Sicherheit eines Radfahrenden ist niedrig.

**Handlungsempfehlung:** Der vorhandene Straßenquerschnitt erlaubt keinen beidseitigen Schutzstreifen (auch nicht mit schmaler Kernfahrbahn), weswegen auf eingezeichnetem Streckenabschnitt ein einseitiger Schutzstreifen in Fahrtrichtung Ost / Nordost anzulegen ist (Steigung). Wenn in Einzelfällen der Straßenquerschnitt das generelle Mindestmaß für das Anlegen eines einseitigen Schutzstreifens nicht eingehalten werden kann, sollte auf die Markierung von Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn zurückgegriffen werden. In diesem Falle ist eine Ausnahmegenehmigung bei der Obersten Straßenverkehrsbehörde im VM zu stellen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Prüfung Erhalt straßenbegleitender Parkplätze</li> </ul>		1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
<b>Profitierende</b> 			1 Niedrig	2	3 Hoch
		<b>Kosten</b>	1 Niedrig	2	3 Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Landkreis / Kommune		



# 16. Hauptverbindung – Bahnhofplatz, Heitereweg bis Unteres Amtsfeld (beidseitige Piktogrammketten)

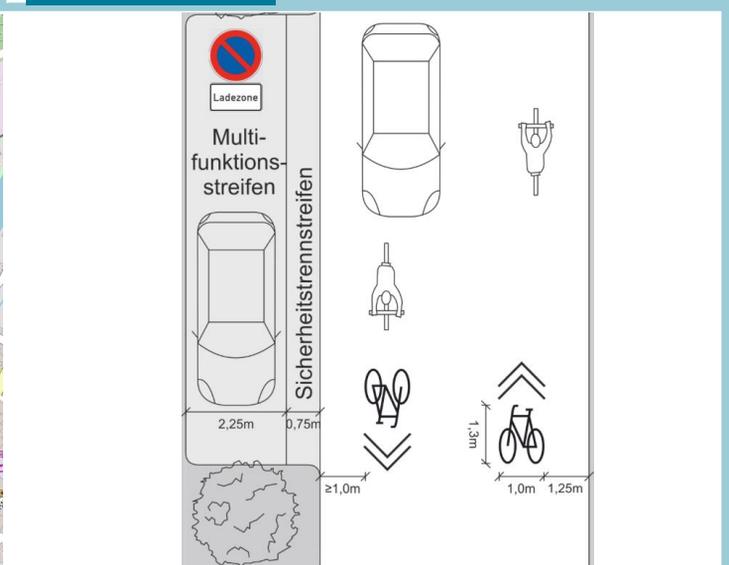
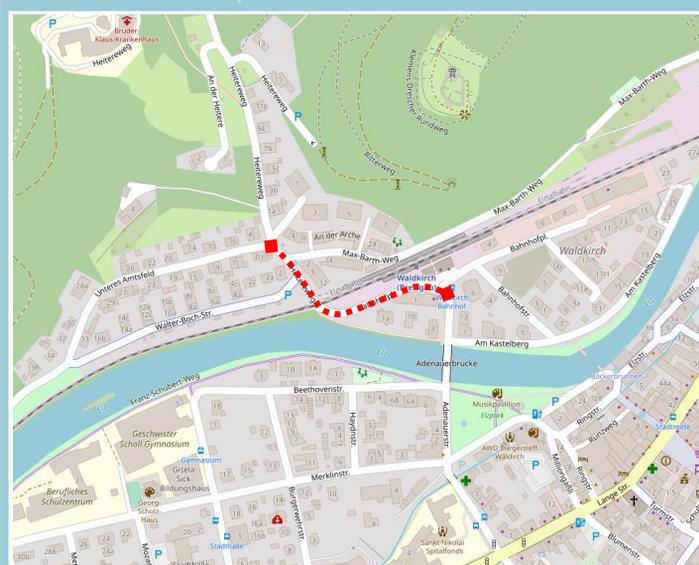
**Problematik:** Der Bahnhofplatz und der im Anschluss weiter in Richtung Norden führende Heitereweg stellen eine sehr wichtige Verbindungsachse zwischen den in West-Ost-Richtung konzipierten Hauptverbindungen dar. Im Bestand werden Kfz und Rad in einer Tempo 30-Zone im Mischverkehr geführt.

**Handlungsempfehlung:** Auf Grund der Relevanz dieses Streckenabschnitts für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch den ÖPNV sowie die Blaublichtorganisationen ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nur schwer umsetzbar. Um den Radverkehr dennoch zu stärken und zu schützen, sind auf bezeichneter Straße in beiden Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme aufzubringen. Diese kommen u.a. in Straßenräumen zum Einsatz, in denen Radverkehrsanlagen zwar laut Regelwerk notwendig wären, aber aufgrund zu geringer Abmessungen nicht umsetzbar sind. Radpiktogramme in Kombination mit Winkelpfeil sind im Abstand von 25-50m aufzubringen.

*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Unterstützung der Präsenz und Rechte von Radfahrenden</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 17. Hauptverbindung – Max-Barth-Weg zwischen Heiterweg und Am Kastelberg (Fahrradstraße)

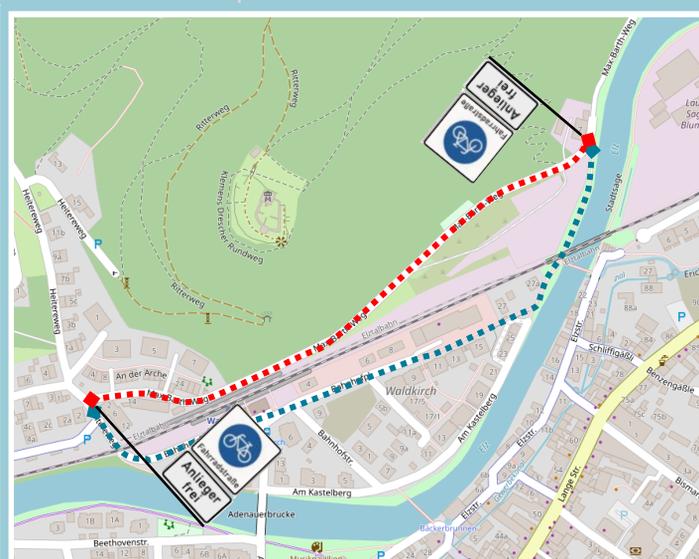
**Problematik:** Der Max-Barth-Weg ist auf eingezeichnetem Streckenabschnitt Tempo 30-Zone (westlicher Bereich), liegt außerorts (Mitte bis Ost) und auf dem östlichen Abschnitt ist nur noch land- und forstwirtschaftlicher Verkehr zugelassen, wobei der Fuß- und Radverkehr mit Zeichen 240 gemeinsam geführt wird. Die verschiedenen Führungsformen sind auf kurzer Strecke uneinheitlich und bilden ein unharmonisches Verkehrsregime.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße. Nur Anlieger sind mit Zusatzzeichen (1020-30) zuzulassen. Im westlichen Abschnitt der Straße auf Höhe der Bebauung besteht mit einem einseitigen Gehweg noch ein Angebot für den Fußverkehr. Östlich davon ist insbesondere für Besucher des Skateparks keine Fußverkehrsanlage vorhanden. In diesem Streckenabschnitt wird der Bedarf für den Radverkehr als wesentlich höher als für den Fußverkehr eingeschätzt, weshalb die Einrichtung einer Fahrradstraße vertretbar ist. Alternativ besteht für übrige Fußverkehre eine relativ attraktive Parallelverbindung (blau eingezeichnet).

Im Bereich der Senkrechtparkstände auf Höhe des Spielplatzes „An der Arche“ ist der Radverkehr durch einen verbreiterten Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1m (inkl. Markierung) zu schützen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Homogenes Verkehrsregime</li> <li>• Gewisse Verschärfung des Konflikts Fuß – Rad (im Wesentlichen nur für zu Fuß Gehende Besucher des Skateparks)</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 18. Hauptverbindung – Max-Barth-Weg zwischen Am Kastelberg und Kastelbergstraße (getrennter Geh- und Radweg)

**Problematik:** Der eingezeichnete Streckenabschnitt ist als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgeschildert. Für eine Hauptverbindung im Radverkehr gilt die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr tendenziell als Ausschlusskriterium, hängt jedoch vom effektiven Fußverkehrsaufkommen ab. Letzteres wird auf besagtem Abschnitt als tendenziell hoch eingeschätzt; für eine genaue Abschätzung bedarf es Fußverkehrserhebungen.

**Handlungsempfehlung:** Mittel- bis langfristig sollte entlang der Verbindung eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs angestrebt werden. Die Anlagen für den Radverkehr sind gemäß den Standards einer (reduzierten) Radschnellverbindung auszubauen. Zwecks Konkretisierung der Maßnahme sollten Erhebungen im Fuß- und Radverkehr durchgeführt werden.

Inwiefern kurzfristig die Einrichtung einer getrennten Fuß- und Radverkehrsführung auf der bestehenden Infrastruktur sinnvoll ist, kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden. Die Fahrbahnbreite ist zu gering, um ausreichend breite Flächen für den Fuß- bzw. Radverkehr zu schaffen. In Abhängigkeit des Fußverkehrsaufkommens kann damit aber bereits eine gewisse Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Fußverkehr</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



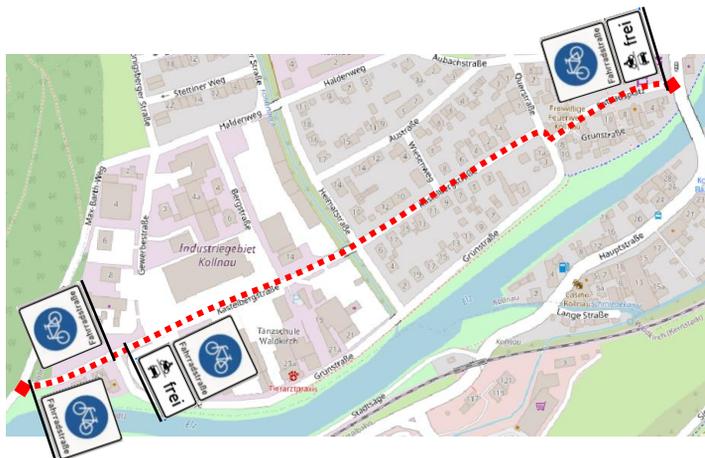
# 19. Hauptverbindung – Rathausplatz, Kastelbergstraße (Fahrradstraße)

**Problematik:** Die Streckenabschnitt befindet sich in einer Tempo 30-Zone. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Der Streckenabschnitt ist u.a. als Zubringerachse für die Querung der Elz im Bereich Kollnau von Bedeutung. Entlang der Kastelbergstraße besteht hohes Schwerverkehrsaufkommen.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße (in Abstimmung mit ÖPNV-Betreiber). Anderer Fahrzeugverkehr ist abschnittsweise nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

In der Straße Rathausplatz ist zusätzlich eine Gewichtsbeschränkung auf 3,5 t zulässiges Höchstgewicht vorzusehen, um den Schwerverkehr auf die Eduard-Trabold-Straße bzw. die Gewerbestraße zu verlagern. Die Fahrradstraße liegt unmittelbar vor dem Rathaus und kann eine positive Außendarstellung bewirken. Aufgrund des ÖPNV sollte nur eine geringe Fahrbahnreduktion vorgesehen werden; Begegnungsverkehr ist mindestens punktuell sicherzustellen. Im Bereich der Senkrechtstellplätze ist der Radverkehr durch einen verbreiterten Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1m (inkl. Markierung) zu schützen. Es empfiehlt sich, das RadNETZ BW anzupassen und gänzlich über die Kastelbergstraße zu führen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungssachse</li> <li>• Positive Außendarstellung, da in unmittelbarer Nähe zum Rathaus</li> </ul>		1	2	3
		Kurzfristig	Langfristig		
				1	2
		<b>Priorisierung</b>	Niedrig		Hoch
<b>Profitierende</b> 			1	2	3
		<b>Kosten</b>	Niedrig		Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune		



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 20. Hauptverbindung – Am Elzufer zwischen Hauptstraße und Rechenweg (Fahrradstraße)

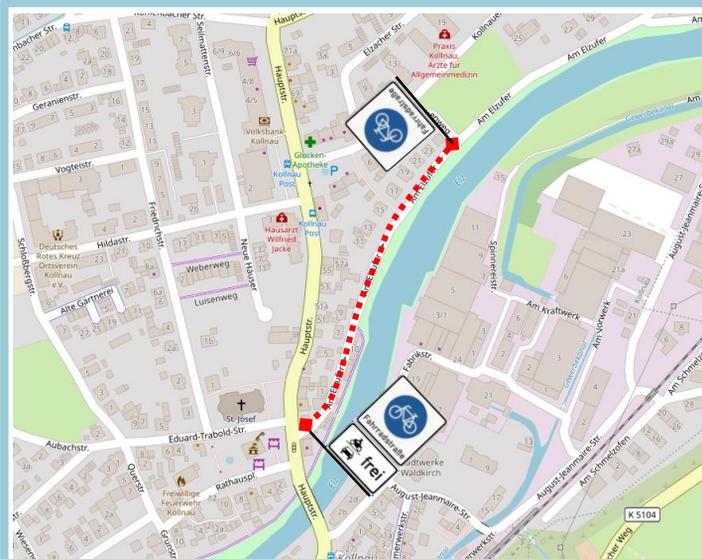
**Problematik:** Der eingezeichnete Streckenabschnitt ist im Bestand als Einbahnstraße (Fahrtrichtung Ost zugelassen) mit «Rad frei» ausgewiesen. Bis zur Einmündung zum Elzuferweg ist der nördliche Abschnitt als Hauptverbindung konzipiert. Um der zu erwartenden Nachfrage im Radverkehr gerecht zu werden, ist ein entsprechender Schutz der Radfahrenden vorzusehen.

**Handlungsempfehlung:** Die heutige Einbahnstraße wird durch eine Fahrradstraße ersetzt. Mit entsprechender Beschilderung (siehe unten) ist der Kfz-Verkehr – wie bisher – nur in Fahrtrichtung Ost zuzulassen. Nach vorhandenen Regelwerken kann insbesondere eine einseitig für den Kraftfahrzeugverkehr freigegebene Fahrradstraße Einbahnstraßen ersetzen und fügt sich gut in Einbahnstraßensysteme ein.

Sofern möglich, ist der markierte Abschnitt in die Fahrradzone zu integrieren (vgl. Massnahme 1). Eine entsprechende Prüfung ist vorzunehmen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 21. Hauptverbindung – Stadionweg (getrennter Geh- und Radweg)

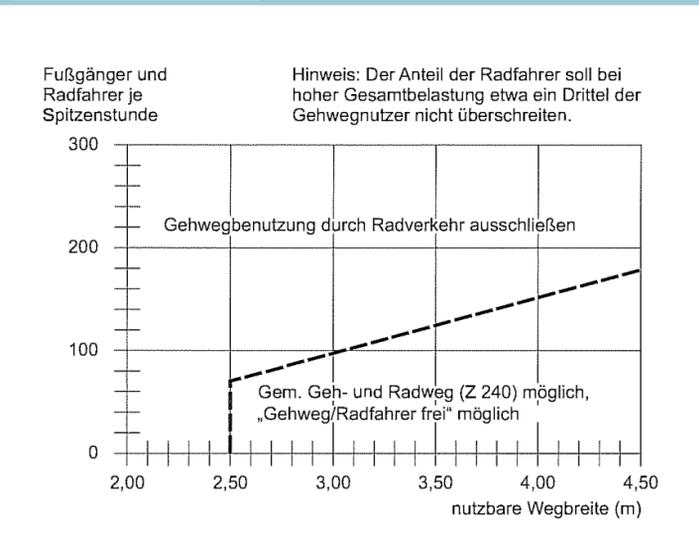
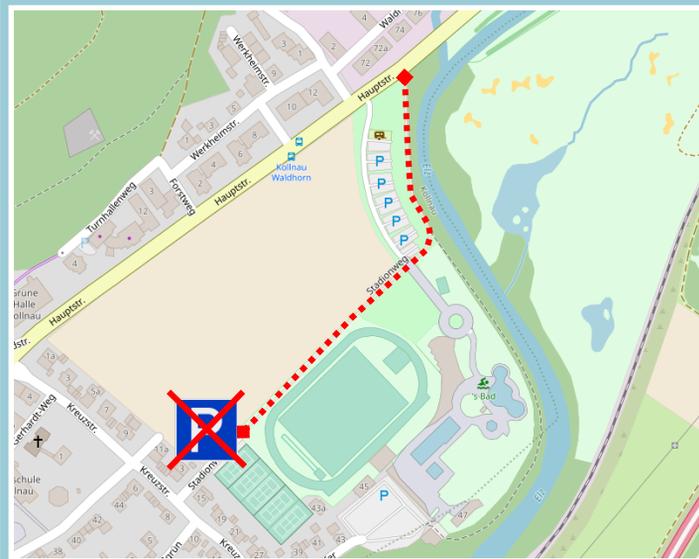
**Problematik:** Der eingezeichnete Streckenabschnitt ist als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgeschildert. Für eine Hauptverbindung im Radverkehr gilt die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr tendenziell als Ausschlusskriterium, hängt jedoch vom effektiven Fußverkehrsaufkommen ab. Letzteres wird auf besagtem Abschnitt (saisonal) als hoch eingeschätzt.

**Handlungsempfehlung:** Entlang der Verbindung ist eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs anzustreben. Die Anlagen für den Radverkehr sind gemäß den Standards einer (reduzierten) Radschnellverbindung auszubauen; die heutige Wegbreite lässt keinen getrennten Geh- und Radweg zu.

Im Zuge der Planungen für das Baugebiet «Elzschleife» ist die Schaffung einer alternativen Fußverkehrsachse zu prüfen und die Ergebnisse daraus bei der Konkretisierung vorliegender Maßnahme zu berücksichtigen. Im Zuge dessen werden die bestehenden Parkplätze auf Höhe der Tennisplätze voraussichtlich aufgehoben bzw. die Flächen anderweitig genutzt. Es empfiehlt sich zu prüfen, ob eine Aufhebung der bestehenden Parkplätze bereits vor Realisierung der Siedlungsplanung möglich ist. Durch Vermeidung von Konflikten zwischen ein- und ausparkendem Kfz-Verkehr wird die Sicherheit im Rad- und Fußverkehr erhöht.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Fußverkehr</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> <li>• Prüfung Erhalt / Verlagerung von Parkflächen</li> </ul>

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 22. Hauptverbindung – Hauptstraße zwischen Ortseingang und Stadionweg (Schutzstreifen und Radweg)

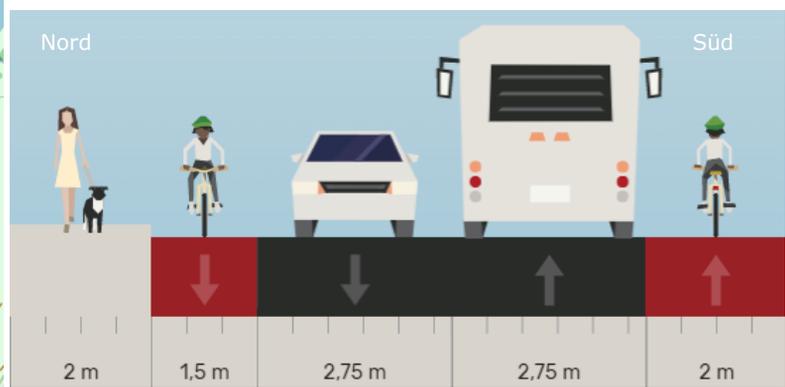
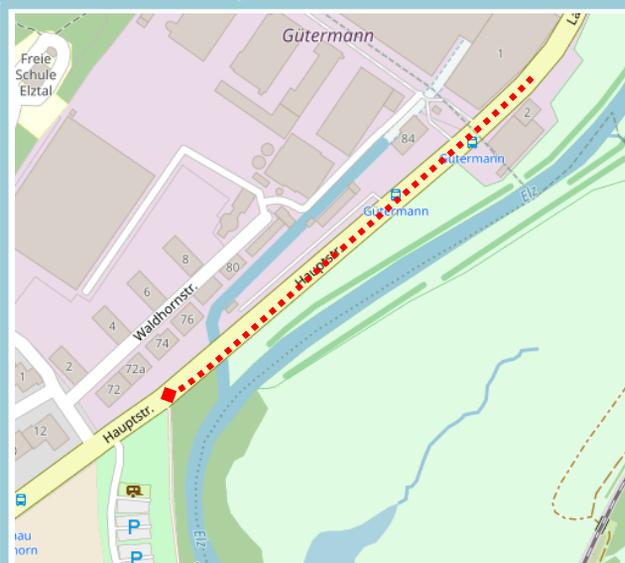
**Problematik:** Entlang des eingezeichneten Streckenabschnitts gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Bis zur Gemarkungsgrenze gibt es beidseitig Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben («Rad frei») sind. Die Belagsoberfläche der Gehwege ist deutlich verbesserungswürdig. Der Straßenquerschnitt weist Maße von ca. 6,5m Fahrbahnbreite und 2m bzw. 2,5m Gehwegbreite auf.

**Handlungsempfehlung:** Spätestens im Zuge von Belagserneuerungen der Gehwege ist eine Anpassung des Straßenquerschnitts anzustreben. Planungen der Stadt Waldkirch sehen im weiteren Verlauf der Hauptstraße in Fahrtrichtung Kollnau einen einseitigen Schutzstreifen vor. Aus Gründen einer kontinuierlichen Führungsform ist dieser auch im vorliegenden Streckenabschnitt vorzusehen. Der Querschnitt ist zu gering, um beidseitig Schutzstreifen einzurichten.

Die Nachfrage im Fußverkehr wird im gesamten Streckenabschnitt als relativ gering eingeschätzt, insbesondere auf der südlichen Seite, weshalb ein einseitiger Gehweg auf der Nordseite voraussichtlich ausreicht. Zwecks Verifizierung des Fußverkehrsaufkommens empfiehlt sich, Zählungen durchzuführen. Auf der Südseite können die Flächen voraussichtlich zur Einrichtung eines Radwegs umgenutzt werden. Unten dargestellte Maße sind anzustreben. Allfällige Restflächen sind dem Gehweg zuzufügen.

Vor Realisierung der Maßnahme ist diese mit der Gemeinde Gutach abzustimmen und die Weiterführung des Radverkehrs (bspw. gemeinsamer Geh- und Radweg auf östlicher Seite) sowie möglicher Bedarf sicherer Querungsanlagen für den Fußverkehr im Bereich der Bushaltestelle oder der Brücke Herrenweg zu klären.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">1 Kurzfristig</div> <div style="text-align: center;">2 Mittelfristig</div> <div style="text-align: center;">3 Langfristig</div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">1 Niedrig</div> <div style="text-align: center;">2 Mittel</div> <div style="text-align: center;">3 Hoch</div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">1 Niedrig</div> <div style="text-align: center;">2 Mittel</div> <div style="text-align: center;">3 Hoch</div> </div>	Kommune / Gemeinde Gutach
<b>Profitierende</b> 					



Quelle: streetmix

# 23. Basisverbindung – Kohlenbacher Talstraße und Kohlenbacher Straße (beidseitige Piktogrammketten)

**Problematik:** Die Kohlenbacher Talstraße ist auf eingezeichnetem Streckenabschnitt Tempo 30-Zone. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Aufgrund der Topographie bedarf es Verbesserungen zum Schutz des Radverkehrs. Über die Kohlenbacher Talstraße und im weiter nordwestlichen Verlauf außerhalb von Kollnau wird das RadNETZ BW geführt. Auf dem gesamten Streckenabschnitts verkehrt ÖPNV.

**Handlungsempfehlung:** Auf bezeichnetem Streckenabschnitt sind in beiden Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme aufzubringen. Diese kommen u.a. in Straßenräumen zum Einsatz, in denen Radverkehrsanlagen zwar laut Regelwerk notwendig wären, aber aufgrund zu geringer Abmessungen nicht umsetzbar sind. Radpiktogramme in Kombination mit Winkelpfeil sind im Abstand von 25-50m aufzubringen.

*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungsachse</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>	Kommune
<b>Profitierende</b> 					



# 24. Basisverbindung – entlang des Kohlenbachs (gemeinsamer Geh- und Radweg)

**Problematik:** Im Bestand ist der gekennzeichnete Weg entlang des Kohlenbachs als Gehweg mit «Rad frei» beschildert. Für den Radverkehr bedeutet dies daher, dass er nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren darf.

Darüber hinaus erzwingen die im Bestand relativ tiefen Mulden zwecks Entwässerung ein starkes Abbremsen. Insbesondere in Fahrtrichtung Süd entsteht für ungeübte Radfahrer auf Grund des vorhandenen Gefälles die Gefahr, zu schnell über die Unebenheiten zu fahren. Es kommt zu Einbußen bei der Sicherheit, dem Komfort und der Reisegeschwindigkeit. Auch für den Fußverkehr können sie eine Gefahr darstellen und den Komfort einschränken.

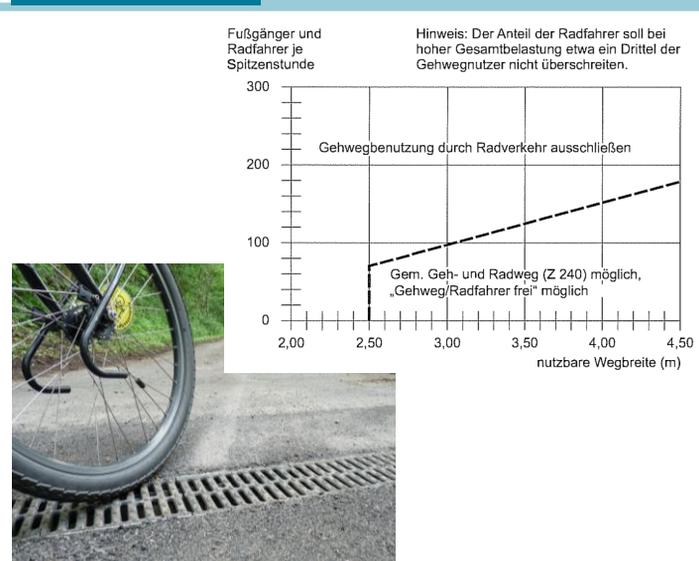
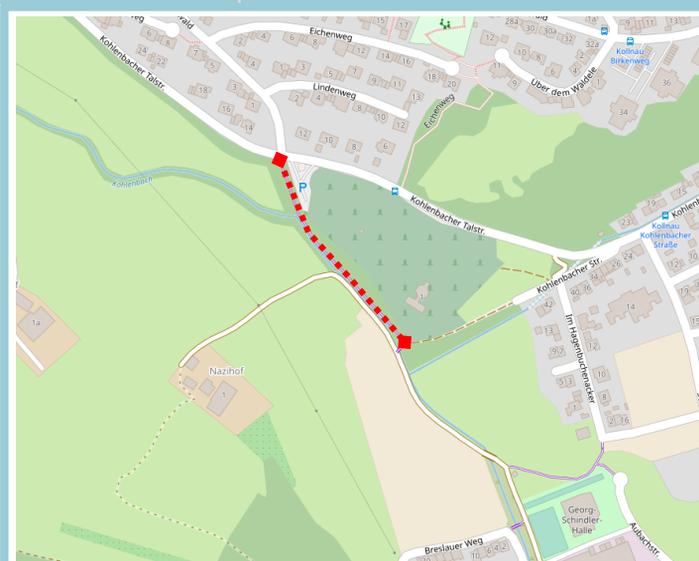
Die Strecke ist Teil des RadNETZ BW und sollte daher über einen Mindeststandard verfügen.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs. Es ist zunächst von einer geringen Nutzungsintensität (ca. 80 Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde) auszugehen, sodass die im Bestand vorhandene Breite von 2,5m bis 3m ausreicht. In Abhängigkeit der Entwicklung des Rad- und Fußverkehrsaufkommens kann ein Ausbau des Wegs notwendig werden.

Im Sinne der Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs sind die Entwässerungsrinnen neu anzulegen. Auf eine komfortable Begehung für Mobilitätseingeschränkte und Radfahrer ist zu achten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Verschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungsachse</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	 <p>1 Kurzfristig      2      3 Langfristig</p>
<b>Priorisierung</b>	 <p>1 Niedrig      2      3 Hoch</p>
<b>Kosten</b>	 <p>1 Niedrig      2      3 Hoch</p>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 25. Basisverbindung – Schloßbergstraße, Querstraße (Fahrradstraße)

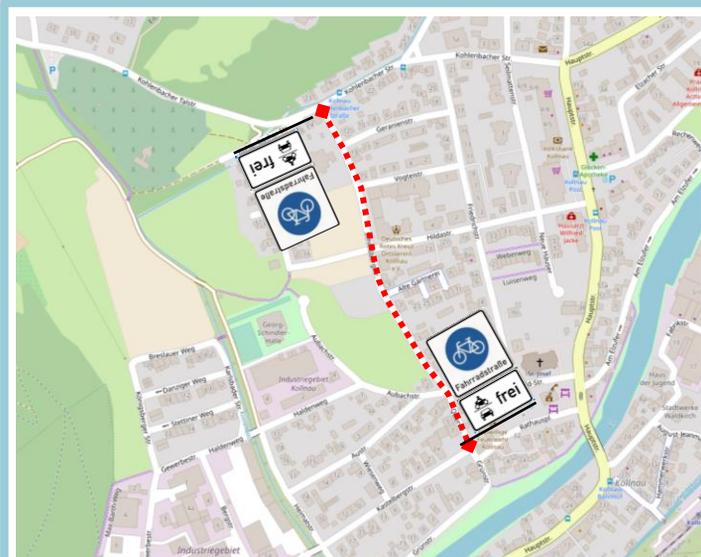
**Problematik:** Die Schloßbergstraße und die Querstraße befinden sich auf eingezeichnetem Streckenabschnitt in einer Tempo 30-Zone. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Es verkehren Wohn- und Besucherverkehre, aber auch besonders schützenswerte Verkehre des Kindergartens St. Josef und der Grundschule Am Kohlenbach.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße (in Abstimmung mit ÖPNV-Betreiber). Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Aufgrund des ÖPNV sollte nur eine geringe Fahrbahnreduktion vorgesehen werden; Begegnungsverkehr ist mindestens punktuell sicherzustellen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungssache</li> <li>• Prüfung Erhalt Längsparkmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 26. Basisverbindung – Grünstraße (Fahrradstraße)

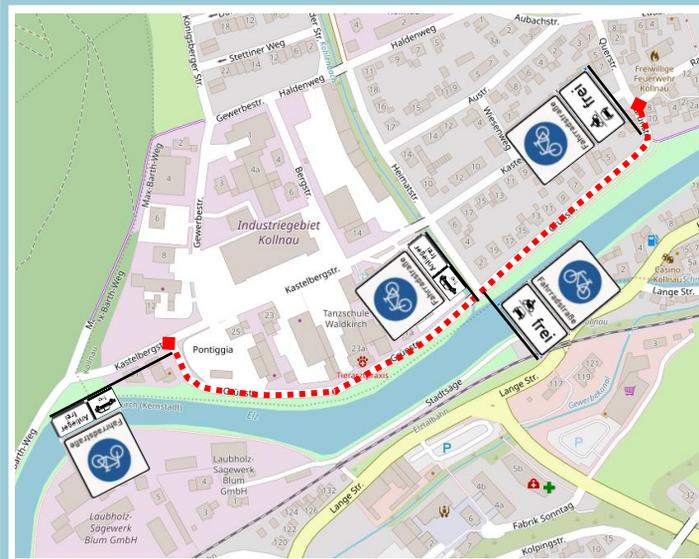
**Problematik:** Der Radverkehr wird entlang der aufgezeigten Strecke im Bestand in einer 30er-Zone im Mischverkehr geführt. Östlich der Heimatstraße ist der abgesetzte Fußweg für den Radverkehr freigegeben («Rad frei»). Neben der Tatsache, dass der Radverkehr somit in Schrittgeschwindigkeit fahren muss, ist die Gehwegbreite relativ gering und entspricht auch bei geringem Fußverkehrsaufkommen nicht den Anforderungen an Hauptverbindung. Westlich der Heimatstraße befindet sich das Industriegebiet Kollnau. Das vielfach straßenbegleitende Längsparken erhöht die Gefahr des «Doorings».

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße. Durch eine Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart wird. Östlich der Heimatstraße verkehren überwiegend Pkw-Verkehre mit Bezug Wohnen. Westlich der Heimatstraße sind vereinzelt Schwerverkehre und Pkw-Verkehre mit Bezug Arbeiten / Besucher zu erwarten. Es ist zu prüfen, ob die Grünstraße westlich der Heimatstraße für Schwerverkehre gesperrt werden kann. Luftbilder lassen vermuten, dass die Industriebetriebe über die Kastelbergstraße anstatt die Grünstraße angefahren werden können.

Ein Mindestmaß der Fahrbahnbreite von 3,5m muss eingehalten werden. Ggf. sind Stellplätze und Sicherheitstrennstreifen zu markieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad (östlich Heimatstraße)</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 27. Basisverbindung – Hildastraße (Fahrradstraße)

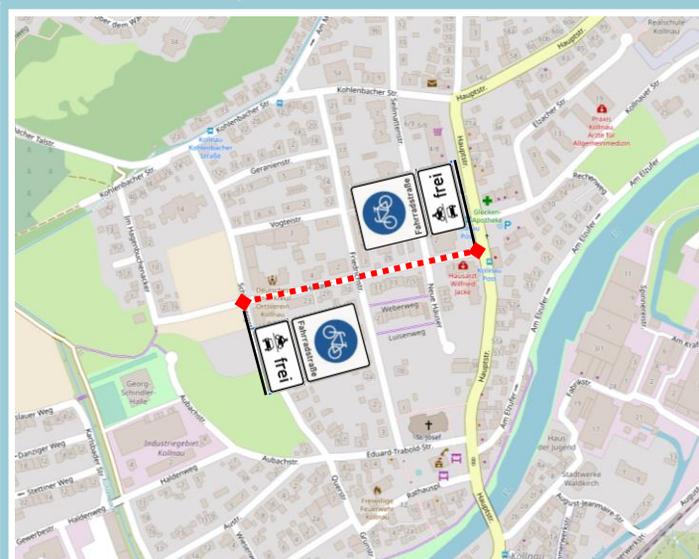
**Problematik:** Die Hildastraße befindet sich auf eingezeichnetem Streckenabschnitt in einer Tempo 30-Zone. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Es verkehren Wohn- und Besucherverkehre, aber auch besonders schützenswerte Verkehre der Grundschule Am Kohlenbach.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Ein Mindestmaß der Fahrbahnbreite von 3,5m muss eingehalten werden. Einseitiges Längsparken wird voraussichtlich weiter möglich bleiben. Ggf. sind Stellplätze und Sicherheitstrennstreifen zu markieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungsachse</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 28. Basisverbindung – Hauptstraße zwischen Kohlenbacher Straße und Elzbrücke (beidseitiger Schutzstreifen)

**Problematik:** Entlang des eingezeichneten Streckenabschnitts gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt.

**Handlungsempfehlung:** Seitens der Stadt Waldkirch gibt es Überlegungen zur Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen mit einer Breite von 1,25m. Die Empfehlungen zur Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn erlauben auf dem betrachteten Streckenabschnitt grundsätzlich ausreichend dimensionierte Radschutzstreifen von 1,5m Breite. Einzig auf Abschnitten mit einer Fahrbahnbreite von 7m im Bestand sind die Flächen für den Radverkehr minimal zu reduzieren. Zur Einrichtung von Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn bedarf es einer Ausnahmegenehmigung. Diese ist bei der Obersten Straßenverkehrsbehörde im VM zu stellen.

Zudem bietet sich die Prüfung einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (vgl. Empfehlungen Lärmaktionsplan).

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Voraussichtlich nur noch einseitiges Parken möglich</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">1 Kurzfristig</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">2 Langfristig</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">3</div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">1 Niedrig</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">2</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">3 Hoch</div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">1 Niedrig</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">2</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">3 Hoch</div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



kein Parken			
6,60	1,25	4,10	1,25
6,70	1,30	4,10	1,30
6,80	1,35	4,10	1,35
6,90	1,40	4,10	1,40
7,00	1,45	4,10	1,45
7,50	1,50	4,50	1,50

# 29. Basisverbindung – Hauptstraße ab Elzbrücke, Lange Straße (beidseitige Piktogrammketten)

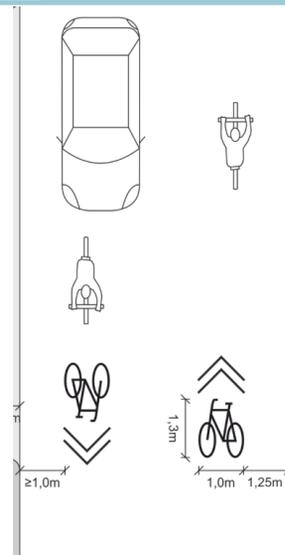
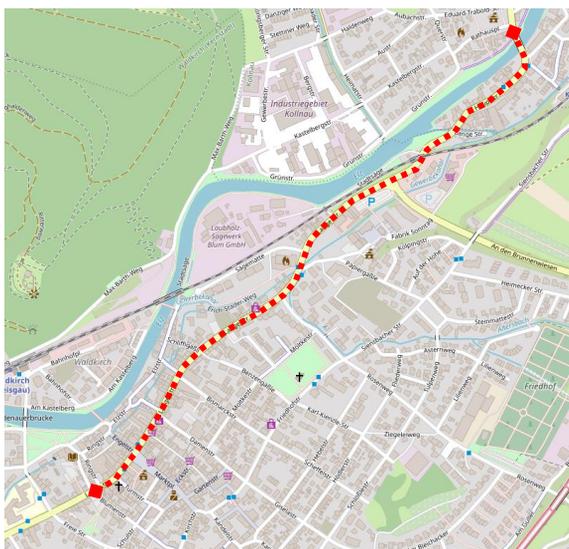
**Problematik:** Entlang des eingezeichneten Streckenabschnitts bestehen heterogene Verhältnisse für die Verkehrsteilnehmer. Östlich der Sägematte gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, westlich davon 30 km/h. Die Fahrbahnbreite beträgt im Bereich der Innenstadt mehrheitlich 6m, ist vereinzelt auch geringer. Andernorts gibt es Abschnitte mit einer Fahrbahnbreite von 8m (bzw. 11m im Falle von 3 Fahrstreifen). Die Verkehrsbelastungen sind recht hoch. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt.

**Handlungsempfehlung:** Je nach vorherrschenden Straßenverhältnissen bieten sich unterschiedliche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Radverkehr an. Da diese jeweils nur 200-300m gelten bzw. dann eine andere Maßnahme greift, ergibt sich für den Radverkehr (und auch andere Verkehrsteilnehmer) eine Vielzahl sich ändernden Gegebenheiten. Die Verkehrssicherheit kann so nicht nachhaltig gesteigert werden. Es empfiehlt sich, durchgängig folgende Maßnahmen vorzusehen:

- Markierung von Fahrrad-Piktogrammen in beide Fahrtrichtungen.  
*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*
- Durchgängig zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (vgl. Empfehlungen Lärmaktionsplan).
- Verengung der Fahrbahnbreite, insbesondere im Bereich der Bahnbrücke. Die gewonnen Flächen sind zu Gunsten des Fußverkehrs / Aufenthalts umzuwidmen.
- Regelmäßig punktuelle Verschwenkung der Fahrbahn.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vereinheitlichung des Streckencharakters und dadurch höhere Verständlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Fußverkehr</li> </ul>
<b>Profitierende</b>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Unterstützung der Präsenz und Rechte von Radfahrenden</li> </ul>

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



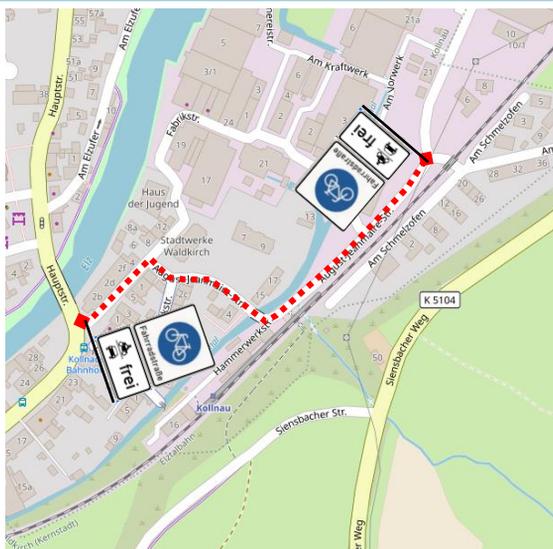
# 30. Basisverbindung – Fabrikstraße, August-Jeanmaire-Straße (Fahrradstraße)

**Problematik:** Der benannte Streckenabschnitt befindet sich in einer Tempo 30-Zone. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Es verkehren teils Kfz-Liefer- und Schwerverkehre zur Andienung und Versorgung des angeschlossenen Industrieareals. Gleichzeitig hat die Strecke als Verbindung von Siensbach zur Kernstadt und nach Kollnau eine hohe Bedeutung für den Radverkehr.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungsachse</li> <li>• Prüfung Erhalt</li> <li>• Längsparkmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 31. Basisverbindung – Am Schmelzofen im Bereich der Bahnüberführung (Markierung)

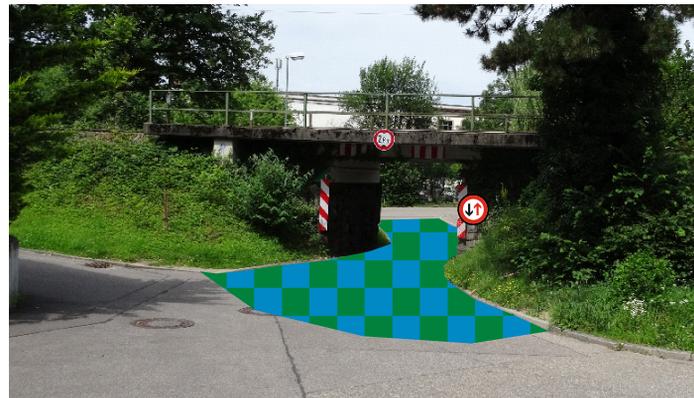
**Problematik:** Im Bereich der Bahnüberführung beträgt die Fahrbahnbreite 4m. Sowohl der Rad- als auch der Fußverkehr werden im Mischverkehr geführt. Der Streckenabschnitt wird sowohl durch Wohn- und Besucherverkehr, aber auch Kfz-Liefer- und Schwerverkehr befahren. Die Bahnüberführung ist jedoch nicht darauf ausgelegt. Je nach Fahrbeziehung bestehen zudem schlechte Sichtverhältnisse. Der Rad- und Fußverkehr ist besser zu schützen.

**Handlungsempfehlung:** Auf Grund der Voraussetzungen der Aufenthaltsfunktion ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs nicht möglich. Nichtsdestotrotz sollte die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Es empfiehlt sich, den Bereich der Bahnüberführung farblich hervorzuheben, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zu stärken. Zudem ist die Bahnüberführung zu beleuchten. Zudem sollte die Bahnüberführung mit dem Verkehrszeichen (208) „Vorrang des Gegenverkehrs“ bzw. (308) „Vorrang vor Gegenverkehr“ versehen werden.

Es empfiehlt sich zudem, den Bedarf einer Erschließung des Industriegebiets via Am Schmelzofen kritisch zu prüfen. Alternative Erschließungen mit rascher Anbindung an das übergeordnete Straßennetz sind zu entwickeln und zu bewerten (z.B. weiter nördlich). Je nachdem ergibt sich langfristig die Möglichkeit, Am Schmelzofen mittels Verkehrszeichen (260) und Zusatzzeiten (1024) «Anlieger frei» für den Durchgangsverkehr zu sperren. Die Bahnüberführung sollte als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen und mit einem Poller gesichert werden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlangsamung des Kfz-Verkehrs</li> <li>• Ggf. Verlagerung des Kfz-Verkehrs</li> </ul>

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>  <small>Kurzfristig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #003366; color: white; padding: 2px;">3</span>  <small>Langfristig</small> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #003366; color: white; padding: 2px;">3</span>  <small>Hoch</small> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #003366; color: white; padding: 2px;">3</span>  <small>Hoch</small> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



Muster- und Farbwahl bspw. gemäß Reallabor Karlsruhe

# 32. Basisverbindung – Am Schmelzofen zwischen Bahnüberführung und K 5104 (Fahrradstraße)

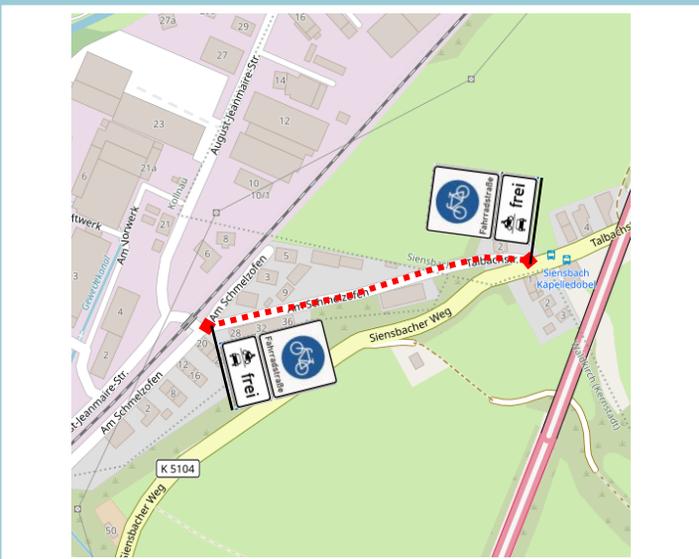
**Problematik:** Der benannte Streckenabschnitt befindet sich in einer Tempo 30-Zone. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Es verkehren teils Kfz-Liefer- und Schwerverkehre zur Andienung und Versorgung des angeschlossenen Industrieareals. Gleichzeitig hat die Strecke als Verbindung von Siensbach zur Kernstadt und nach Kollnau eine hohe Bedeutung für den Radverkehr.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Die Nachfrage im Fußverkehr wird auf dem Streckenabschnitt als relativ gering eingeschätzt, weshalb keine separaten Anlagen für den Fußverkehr zu schaffen sind. Zwecks Verifizierung des Fußverkehrsaufkommens empfiehlt sich, Zählungen durchzuführen.

Langfristig lässt sich der Streckenabschnitt ggf. mittels Verkehrszeichen (260) und Zusatzzeiten (1024) «Anlieger frei» für den Durchgangsverkehr sperren. Hierzu sind alternative Möglichkeiten der Erschließung des Industriegebiets zu prüfen (vgl. auch Bemerkungen bei Massnahme 32).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>Ggf. Erhöhung der Sicherheit für Fußverkehr</li> <li>Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>Ggf. Verlagerung des Kfz-Verkehrs</li> </ul>		▼ 1	▼ 2	▼ 3
			Kurzfristig		Langfristig
		<b>Priorisierung</b>	▼ 1	▼ 2	▼ 3
			Niedrig		Hoch
		<b>Kosten</b>	▼ 1	▼ 2	▼ 3
			Niedrig		Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune		



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 33. Basisverbindung – An den Brunnenwiesen (gemeinsamer Geh- und Radweg)

**Problematik:** Entlang des eingezeichneten Streckenabschnitts gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h. Für den Radverkehr (und ebenso wenig für den Fußverkehr) sind keine geschützten Infrastrukturen vorhanden; sie werden im Mischverkehr geführt. In Hinblick auf das Planungsgebiet «Inried» gewinnt diese Verbindung an Bedeutung.

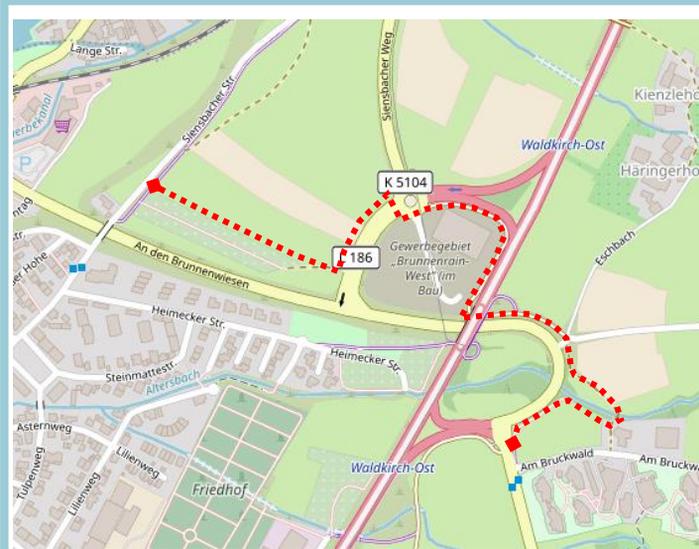
Östlich der B 294 gibt es Wirtschaftswege, die aufgrund ungünstiger Erschließung von der L 186 aus derzeit nur bedingt genutzt werden können. Zudem verläuft der Wirtschaftsweg auf Höhe des Altersbachs mit einem Umweg und weist einen Naturbelag auf, der nur bedingt für Fahrradfahrer geeignet ist.

**Handlungsbedarf:** Im Zuge der Planungen «Inried» und dem Gewerbegebiet im nordwestlichen Abfahrtsort Waldkirch-Ost sind entsprechende Verbindungen zu schaffen. Idealerweise verlaufen sie entlang der L 186 und bieten eine Anbindung an den bestehenden Wirtschaftsweg. Die westliche Anbindung führt auf den einseitigen Geh- und Radweg entlang der Siensbacher Straße (vgl. Maßnahme 14).

Der Wirtschaftsweg ist im Bereich des Altersbachs zu sanieren. Zwecks Vermeidung von Umwegen wäre eine straßenbegleitende Wegverbindung über den Altersbach bzw. eine Brücke im Verlauf der L 186 anzustreben.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Landkreis / Kommune



# 34. Basisverbindung – Theodor-Heuss-Straße, Rosenweg (Fahrradstraße)

**Problematik:** Der Radverkehr wird im Bestand entlang der aufgezeigten Strecke in einer 30er-Zone im Mischverkehr geführt. Es verkehren im Wesentlichen Wohn- und Besucherverkehre sowie ÖPNV.

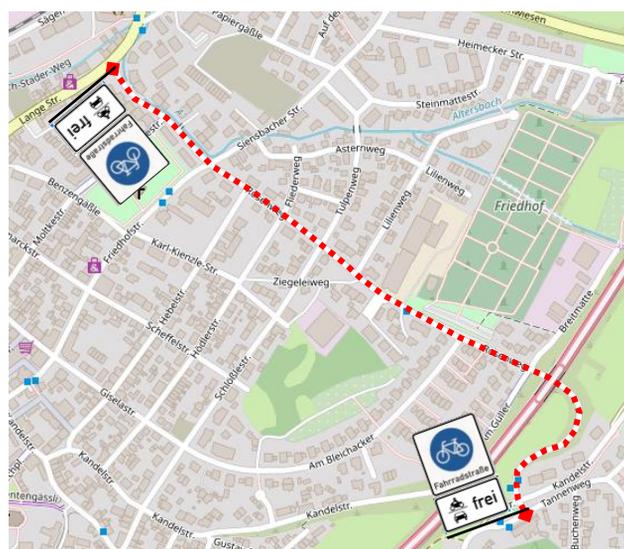
**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße (in Abstimmung mit ÖPNV-Betreiber). Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Die Fahrzeitverluste beim Busverkehr werden als hinnehmbar erachtet, da die verschiedenen Einmündungen mit Rechts-vor-Links-Vortritt, Haltestellen, im Bestand geparkte Fahrzeuge relativieren.

Einseitiges Längsparken wird voraussichtlich weiter möglich bleiben. Ggf. sind Stellplätze und Sicherheitstrennstreifen zu markieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungsachse</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 35. Basisverbindung – Kandelstraße zwischen Dettenbachstraße und Rosenweg (Fahrradstraße)

**Problematik:** Der Radverkehr wird im Bestand entlang der aufgezeigten Strecke in einer 30er-Zone im Mischverkehr geführt. Es verkehren im Wesentlichen Wohn- und Besucherverkehr.

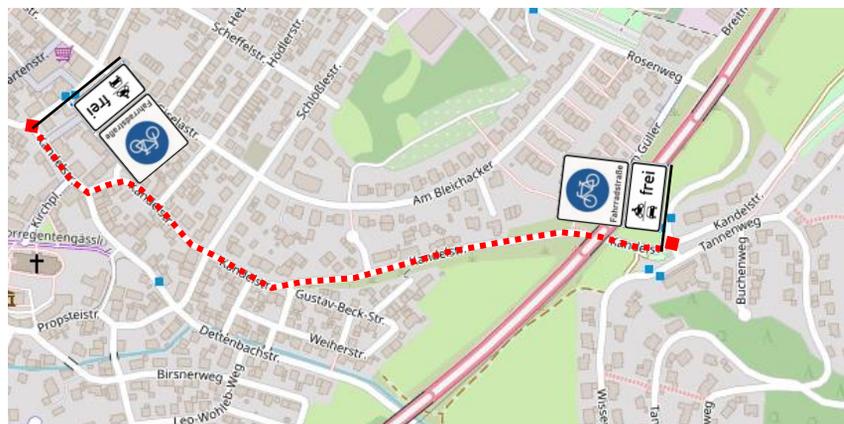
**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Einseitiges Längsparken wird voraussichtlich weiter möglich bleiben. Ggf. sind Stellplätze und Sicherheitstrennstreifen zu markieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3	
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Schaffen einer attraktiven Verbindungsachse</li> </ul>		1	2	3	
		Kurzfristig			Langfristig	
				1	2	3
				Niedrig		Hoch
<b>Profitierende</b> 			1	2	3	
			Niedrig		Hoch	
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune			

### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 36. Basisverbindung – Dettenbachstraße (Fahrradstraße)

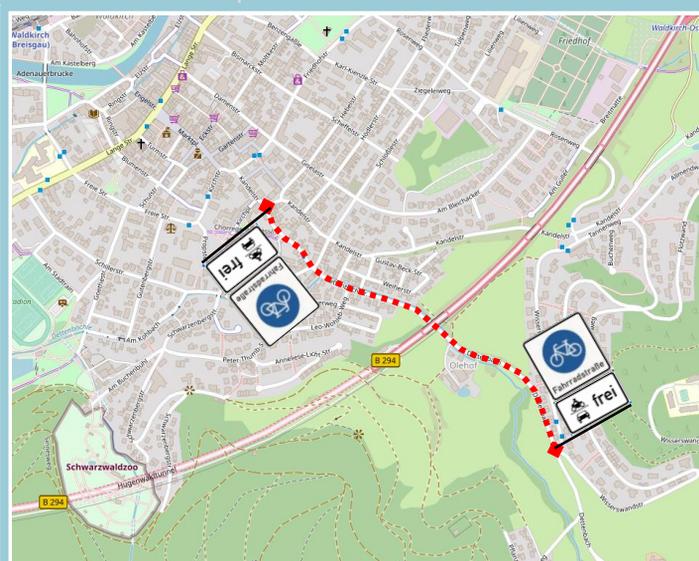
**Problematik:** Die Dettenbachstraße ist entlang von Abschnitten mit Bebauung als 30er-Zone ausgewiesen. Dazwischen gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Fahrbahnbreite variiert im Streckenverlauf. Der Radverkehr wird durchgängig im Mischverkehr geführt. Es verkehren im Wesentlichen Wohn- und Besucherverkehr sowie ÖPNV. Der östliche Abschnitt der Dettenbachstraße dient rein der Erschließung des Wohnquartiers östlich der B 294. Auf dem Abschnitt außerorts gibt es einen schmalen einseitigen Gehweg.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße (in Abstimmung mit ÖPNV-Betreiber) und damit ein durchgängig gültiges Tempo 30 sowie einheitliche Führung des Radverkehrs entlang des gesamten Streckenabschnitts. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Empfehlenswert ist eine Zulassung für sämtliche Kfz. Durch eine Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Auf Grund des ÖPNV sollte nur eine geringe Fahrbahnreduktion vorgesehen werden; Begegnungsverkehr ist punktuell sicherzustellen. Gewonnene Flächen sind zu Gunsten des Fußverkehrs umzuwidmen. Ggf. sind Stellplätze und Sicherheitstrennstreifen zu markieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Prüfung Erhalt Längsparkmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 37. Basisverbindung – Goethestraße (Fahrradstraße)

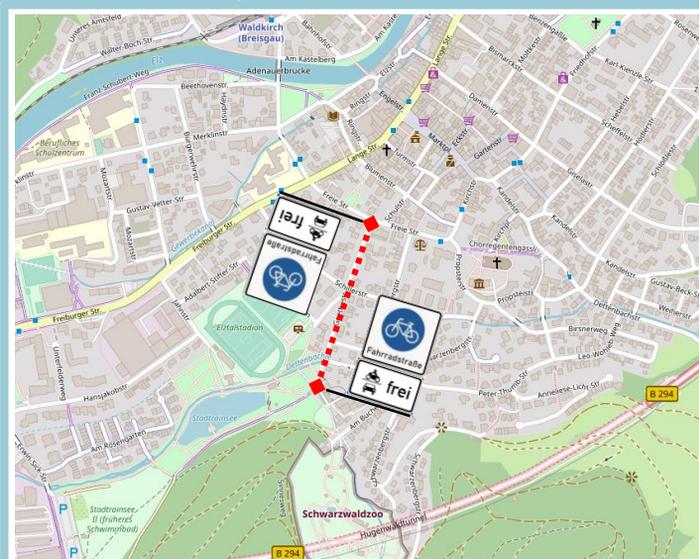
**Problematik:** Die Goethestraße befindet sich auf eingezeichnetem Streckenabschnitt in einer Tempo 30-Zone. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Es verkehren Wohn- und Besucherverkehre, aber auch besonders schützenswerte Verkehre der Schwarzenbergschule. Zudem bildet die Goethestraße eine der Hauptachsen zum Elztalstadion.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Ein Mindestmaß der Fahrbahnbreite von 3,5m muss eingehalten werden. Es wird voraussichtlich nur noch einseitig straßenbegleitendes Parken möglich sein. Ein Sicherheitstrennstreifen ist zu markieren. Restflächen sind dem Fußverkehr zuzuordnen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Prüfung Erhalt von zweiseitigen Längsparkmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 38. Basisverbindung – Jahnstraße (Fahrradstraße)

**Problematik:** Die Jahnstraße befindet sich auf eingezeichnetem Streckenabschnitt in einer Tempo 30-Zone. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Nebst Wohnverkehr gibt es im Alltag Pendlerverkehre mit Bezug zur Firma Faller. Diese will mittelfristig ihren Standort zum Gebiet «Inried» verlegen. Auf dem heutigen Areal soll Wohnraum geschaffen werden, sodass diese Verkehre dann auf der Jahnstraße im Alltag dominieren werden. Zudem bildet die Jahnstraße eine der Hauptachsen zum Elztalstadion.

**Handlungsempfehlung:** Mit Umzug der Firma Faller wird die Ausweisung einer Fahrradstraße empfohlen. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Maximale Stärkung des Radverkehrs entsteht durch einen gänzlichen Ausschluss sämtlicher Kfz. Im gezeichneten Streckenabschnitt sollten alle Kfz zulässig bleiben. Durch die Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Ein Mindestmaß der Fahrbahnbreite von 3,5m muss eingehalten werden. Ein Sicherheitstrennstreifen ist zu markieren. Restflächen sind dem Fußverkehr zuzuordnen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Räumliche Bündelung der Radverkehre</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune

### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



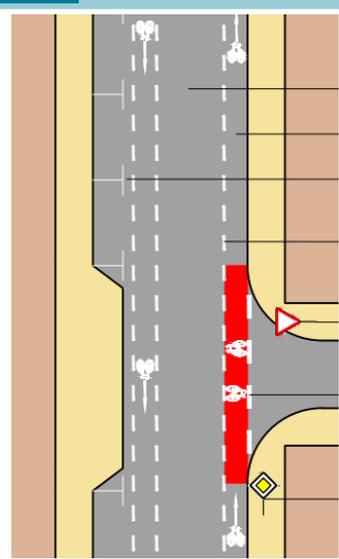
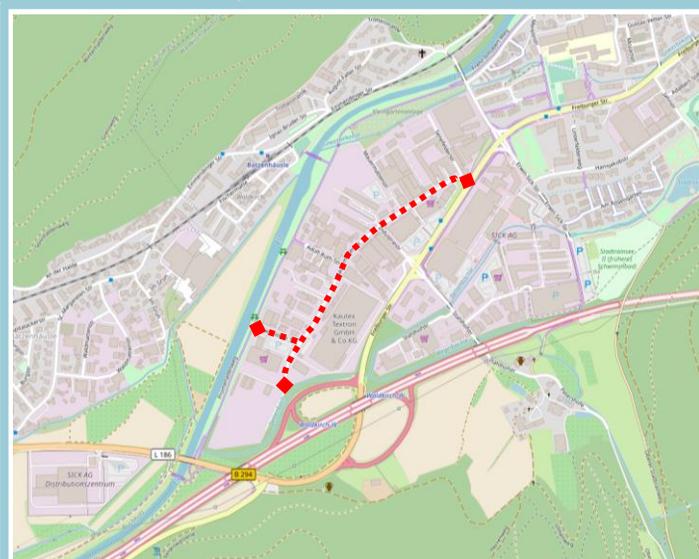
# 39. Basisverbindung – Mauermatten- und Buchholzer Straße (beidseitiger Schutzstreifen)

**Problematik:** Auf der Mauermattenstraße wird der Radverkehr trotz tendenziell hohem SV-Anteil (Gewerbegebiet) im Mischverkehr geführt. Über die Mauermattenstraße werden auch für den Radverkehr wichtige Quellen und Ziele angebunden. Die Situation ist für den Radfahrenden im Bestand ungenügend.

**Handlungsempfehlung:** Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen. Es besteht durchgängig eine ausreichende Fahrbahnbreite, um Radschutzstreifen mit einer Breite von 1,5m vorzusehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>              Kurzfristig         </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #003366; color: white; padding: 2px;">3</span>              Langfristig         </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>              Niedrig         </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #003366; color: white; padding: 2px;">3</span>              Hoch         </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>              Niedrig         </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #003366; color: white; padding: 2px;">3</span>              Hoch         </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 40. Basisverbindung – Industriestraße (beidseitige Piktogrammketten)

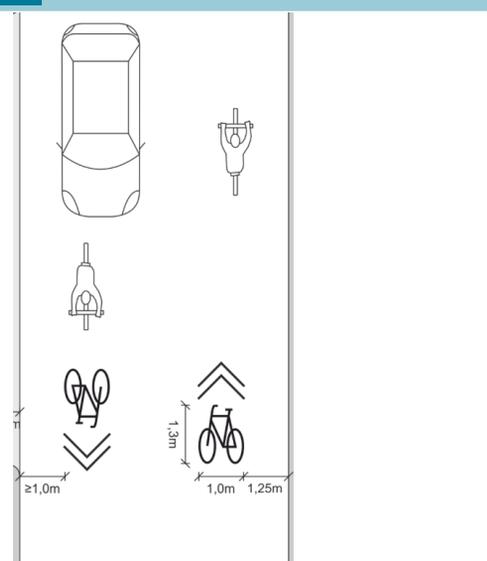
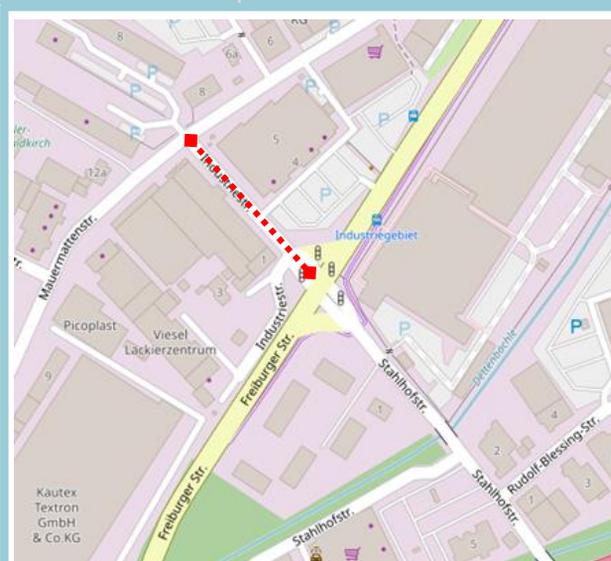
**Problematik:** Auf der Industriestraße wird der Radverkehr trotz tendenziell hohem SV-Anteil (Gewerbegebiet) im Mischverkehr geführt. Über die Industriestraße (Tempo 30-Zone) werden auch für den Radverkehr wichtige Quellen und Ziele (Einkauf) angebunden. Die Situation ist für den Radfahrenden im Bestand ungenügend. Die Fahrbahnbreite ist zu gering zur Ausweisung von beidseitigen Schutzstreifen.

**Handlungsempfehlung:** Auf bezeichneter Straße sind in beiden Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme aufzubringen. Diese kommen u.a. in Straßenräumen zum Einsatz, in denen Radverkehrsanlagen zwar laut Regelwerk notwendig wären, aber aufgrund zu geringer Abmessungen nicht umsetzbar sind. Radpiktogramme in Kombination mit Winkelpfeil sind im Abstand von 25-50m aufzubringen.

*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Unterstützung der Präsenz und Rechte von Radfahrenden</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 41. Basisverbindung – Stahlhofstraße (beidseitige Piktogrammketten)

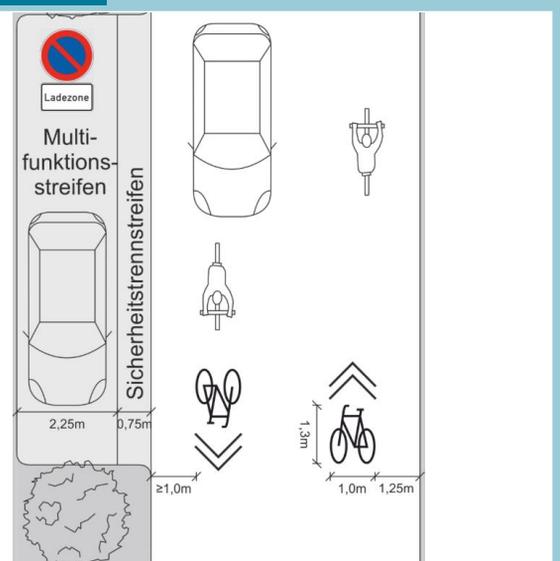
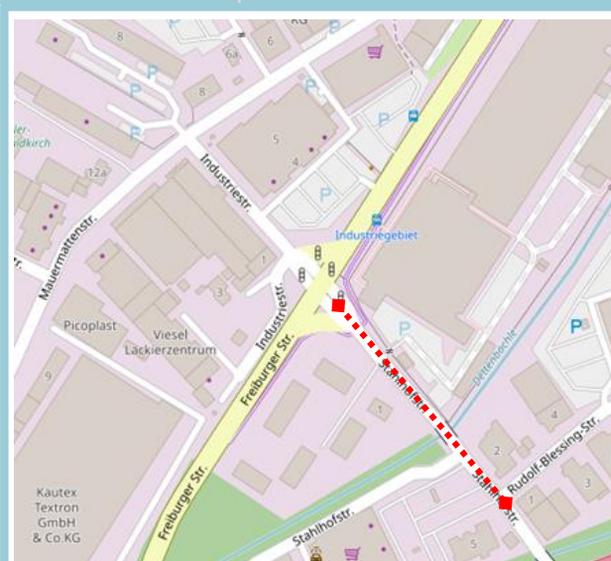
**Problematik:** Auf der Stahlhofstraße wird der Radverkehr trotz tendenziell hohem SV-Anteil (Gewerbegebiet) im Mischverkehr geführt. Über die Stahlhofstraße (Tempo 30-Zone) werden auch für den Radverkehr wichtige Quellen und Ziele angebunden. Die Situation ist für den Radfahrenden im Bestand ungenügend. Die Fahrbahnbreite ist zu gering zur Ausweisung von beidseitigen Schutzstreifen.

**Handlungsempfehlung:** Auf bezeichneter Straße sind in beiden Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme aufzubringen. Diese kommen u.a. in Straßenräumen zum Einsatz, in denen Radverkehrsanlagen zwar laut Regelwerk notwendig wären, aber aufgrund zu geringer Abmessungen nicht umsetzbar sind. Radpiktogramme in Kombination mit Winkelpfeil sind im Abstand von 25-50m aufzubringen.

*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für fließenden und ruhenden Verkehr)</li> <li>• Unterstützung der Präsenz und Rechte von Radfahrenden</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	
<b>Priorisierung</b>	
<b>Kosten</b>	
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 42. Basisverbindung – Rudolf-Blessing-Straße (beidseitige Piktogrammketten)

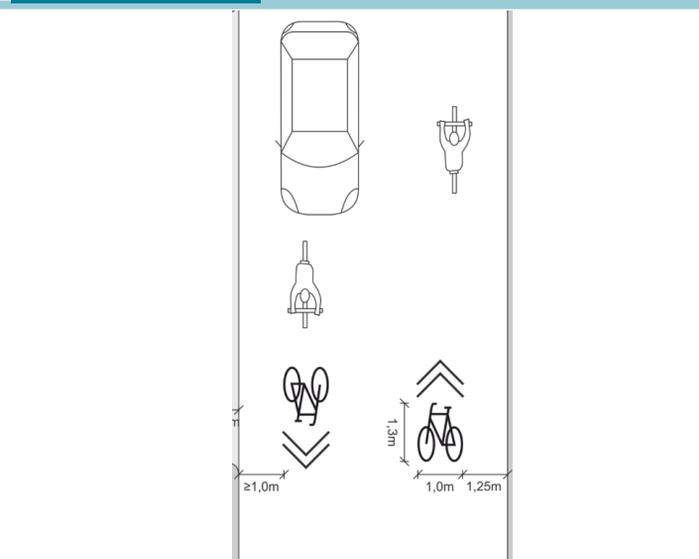
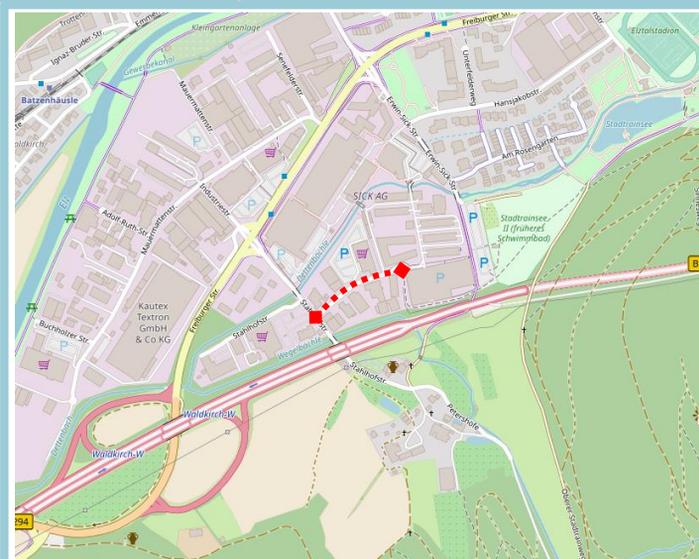
**Problematik:** Auf der Rudolf-Blessing-Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Über die Rudolf-Blessing-Straße werden auch für den Radverkehr wichtige Quellen und Ziele angebunden bzw. eine wichtige Wegeverbindung zum Stadtrainsee besteht. Die Situation ist für den Radfahrenden im Bestand ungenügend. Die Fahrbahnbreite ist zu gering zur Ausweisung von beidseitigen Schutzstreifen.

**Handlungsempfehlung:** Auf bezeichneter Straße sind in beiden Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme aufzubringen. Diese kommen u.a. in Straßenräumen zum Einsatz, in denen Radverkehrsanlagen zwar laut Regelwerk notwendig wären, aber aufgrund zu geringer Abmessungen nicht umsetzbar sind. Radpiktogramme in Kombination mit Winkelpfeil sind im Abstand von 25-50m aufzubringen.

*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Unterstützung der Präsenz und Rechte von Radfahrenden</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 43. Basisverbindung – Erwin-Sick-Straße (Fahrradstraße)

**Problematik:** Die Erwin-Sick-Straße ist insbesondere von Pendlern und Besuchern der SICK AG ein stark frequentierter Straßenzug. Die Nachfrage ist heute bereits entsprechend hoch, dennoch wird der Radverkehr im Bestand im Mischverkehr geführt.

**Handlungsempfehlung:** Ausweisung einer Fahrradstraße. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (1024) zuzulassen. Empfehlenswert ist eine Zulassung für sämtliche Kfz. Durch eine Attraktivierung ist zu erwarten, dass der Radverkehr zumindest zeitweise die vorherrschende Verkehrsart wird. Allgemein ist an Knotenpunkten entlang von Fahrradstraßen für den Radverkehr Vorrang zu gewähren und die Knotenpunktbereiche sind rot einzufärben. Der Übergang zwischen Fahrradstraße und Tempo 30-Zone ist auszuweisen.

Ein Mindestmaß der Fahrbahnbreite von 3,5m muss eingehalten werden. Einseitig straßenbegleitendes Parken wird abschnittsweise möglich bleiben. Ein Sicherheitstrennstreifen ist zu markieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad (gilt für Ruhenden und Fließenden Kfz-Verkehr)</li> <li>• Prüfung Erhalt Längsparkmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



### Vergleich u.a. folgende Regelwerke:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
  - Musterblatt 6.3-1, -2 und -3
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
  - Kapitel 6.3



# 44. Basisverbindung – Talstraße (beidseitige Piktogrammketten)

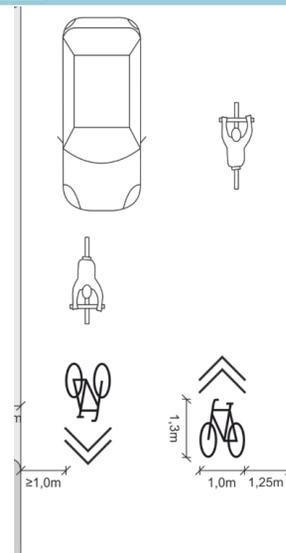
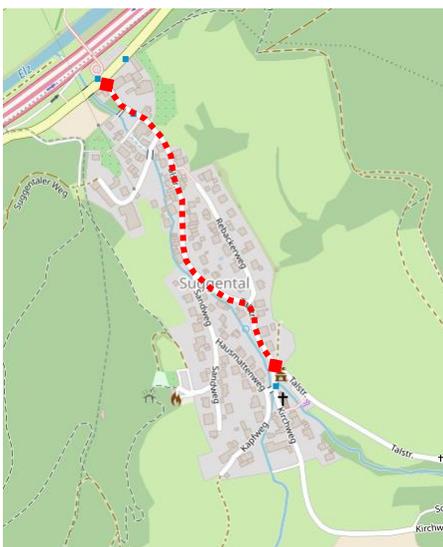
**Problematik:** Der eingezeichnete Streckenabschnitt der Talstraße ist Teil einer Tempo 30-Zone und weist eine starke Steigung auf. Die Fahrbahnbreite nimmt in Fahrtrichtung Süden laufend ab und beträgt am Ortsausgang noch rund 4m. Auch auf Abschnitten mit breiterer Fahrbahn ist diese zur Ausweisung einseitiger Schutzstreifen zu gering. Der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

**Handlungsempfehlung:** Auf bezeichnetem Streckenabschnitt sind in beiden Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme aufzubringen. Diese kommen u.a. in Straßenräumen zum Einsatz, in denen Radverkehrsanlagen zwar laut Regelwerk notwendig wären, aber aufgrund zu geringer Abmessungen nicht umsetzbar sind. Radpiktogramme in Kombination mit Winkelpfeil sind im Abstand von 25-50m aufzubringen.

*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Unterstützung der Präsenz und Rechte von Radfahrenden</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



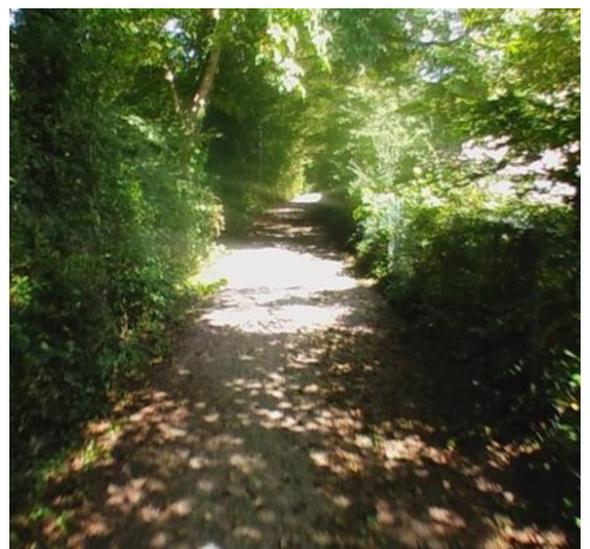
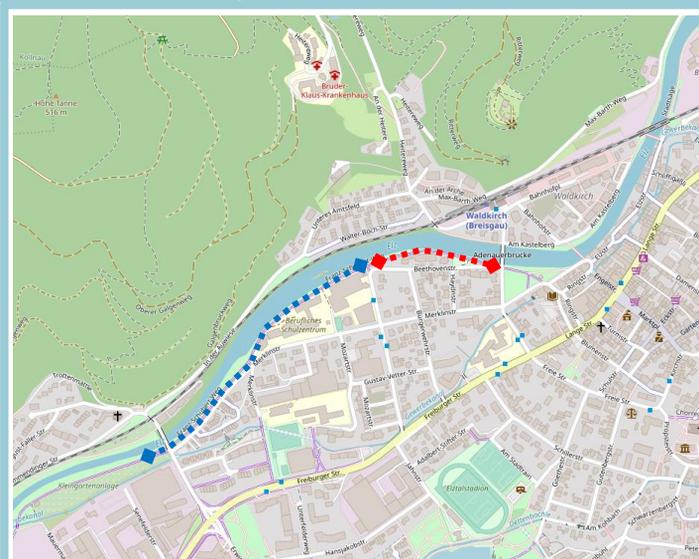
# 45. Verdichtungsnetz – Östlicher Franz-Schubert-Weg (Gehweg mit „Rad frei“)

**Problematik:** Der Franz-Schubert-Weg ist im Bestand als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen, verfügt jedoch über unzureichende Breite für eine sichere Führung beider Verkehrsarten. Mit Ausweisung einer Fahrradzone (vgl. Maßnahme 2) auf der Parallelachse Merklinstraße, über die auch die Radschnellverbindung verläuft, verliert die Verbindung an Bedeutung für den Radverkehr. Eine Nutzung ergibt sich im Wesentlichen in Hinblick auf die Radabstellanlagen nördlich des Geschwister Scholl Gymnasiums.

**Handlungsempfehlung:** Der östliche Abschnitt des Franz-Schubert-Wegs ist als Gehweg (239) mit Zusatzzeichen (1022-10) «Rad frei» auszuweisen. Die Radabstellanlagen sind für Verkehr aus Richtung Osten weiterhin auf direktem Weg erreichbar. Im westlichen Abschnitt ist der Weg dem Fußverkehr vorbehalten (239 ohne Zusatzzeichen). Die Radabstellanlagen sind über die Merklinstraße erreichbar. Die Maßnahme fördert die Wirkung der Fahrradzone (vgl. Maßnahme 2).

Es empfiehlt sich, das RadNETZ BW anzupassen, sodass die Beschilderung künftig ebenfalls via Fahrradzone und nicht über den Franz-Schubert-Weg erfolgt.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Fußverkehr</li> <li>• Erhöhung der Aufenthaltsqualität</li> </ul>	 1 Kurzfristig      2      3 Langfristig	 1 Niedrig      2      3 Hoch	 1 Niedrig      2      3 Hoch	Kommune
<b>Profitierende</b> 					



# 46. Verdichtungsnetz – Kandelstraße östlich Rosenweg (beidseitige Piktogrammketten)

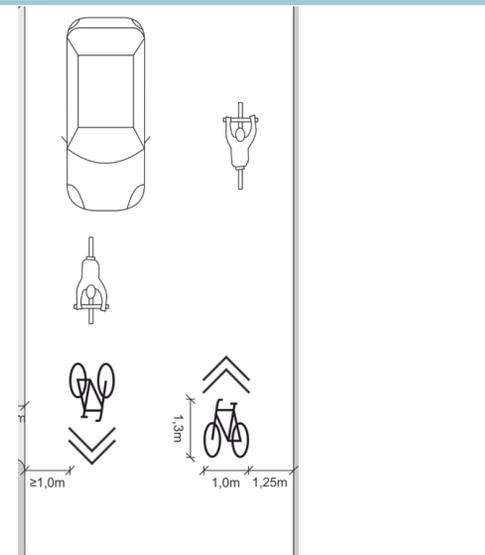
**Problematik:** Auf dem eingezeichneten Streckenabschnitt der Kandelstraße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Insbesondere im Freizeitverkehr ist diese Verbindung von hohem Interesse und mit entsprechend hohem Radverkehrsaufkommen. Die Fahrbahnbreite ist zu gering zur Ausweisung von Schutzstreifen.

**Handlungsempfehlung:** Auf bezeichnetem Streckenabschnitt sind in beiden Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme aufzubringen. Diese kommen u.a. in Straßenräumen zum Einsatz, in denen Radverkehrsanlagen zwar laut Regelwerk notwendig wären, aber aufgrund zu geringer Abmessungen nicht umsetzbar sind. Radpiktogramme in Kombination mit Winkelpfeil sind im Abstand von 25-50m aufzubringen.

*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Unterstützung der Präsenz und Rechte von Radfahrenden</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



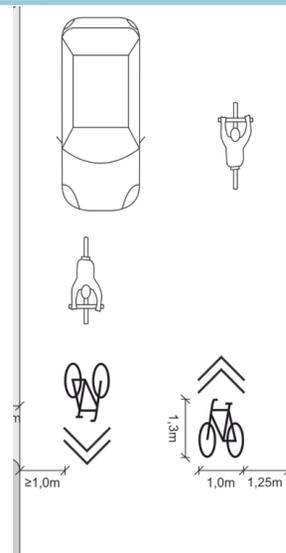
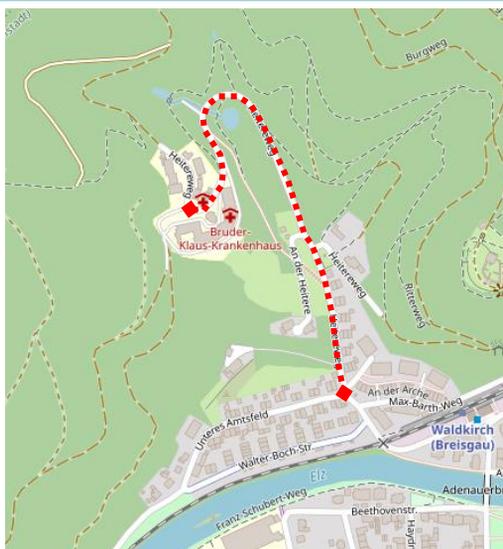
# 47. Verdichtungsnetz – Heitereweg nördlich Unteres Amtsfeld (beidseitige Piktogrammketten)

**Problematik:** Der eingezeichnete Streckenabschnitt des Heiterewegs ist Teil einer Tempo 30-Zone und weist eine starke Steigung auf. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Die Fahrbahnbreite ist zu gering zur Ausweisung (einseitiger) Schutzstreifen.

**Handlungsempfehlung:** Auf bezeichnetem Streckenabschnitt sind in beiden Fahrtrichtungen Fahrrad-Piktogramme aufzubringen. Diese kommen u.a. in Straßenräumen zum Einsatz, in denen Radverkehrsanlagen zwar laut Regelwerk notwendig wären, aber aufgrund zu geringer Abmessungen nicht umsetzbar sind. Radpiktogramme in Kombination mit Winkelpfeil sind im Abstand von 25-50m aufzubringen.

*Exkurs: Die Markierung von Radpiktogrammen ist in der aktuellen StVO nicht vorgesehen und müsste im Rahmen einer Novelle geprüft werden.*

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Unterstützung der Präsenz und Rechte von Radfahrenden</li> </ul>	1 Kurzfristig	1 Niedrig	1 Niedrig	Kommune
<b>Profitierende</b> 		2 Langfristig	2 Hoch	2 Hoch	
		3	3 Hoch	3 Hoch	



# 48. Verdichtungsnetz – Siensbacher Weg (gemeinsamer Geh- und Radweg)

**Problematik:** Entlang des eingezeichneten Streckenabschnitts gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h. Für den Radverkehr (und ebenso wenig für den Fußverkehr) sind keine geschützten Infrastrukturen vorhanden; sie werden im Mischverkehr geführt. In Hinblick auf das Planungsgebiet «Inried» gewinnt diese Verbindung an Bedeutung.

**Handlungsbedarf:** Im Zuge der Planungen «Inried» ist eine entsprechende Verbindung zu schaffen. Eine direkte Führung entlang der L 186 ist nicht erforderlich. Die Verbindung sollte jedoch möglichst direkt, umwegfrei und sicher sein.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>		1	2	3
		Kurzfristig			Langfristig
				1	2
		<b>Priorisierung</b>	Niedrig		Hoch
<b>Profitierende</b> 			1	2	3
		<b>Kosten</b>	Niedrig		Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Landkreis / Kommune		



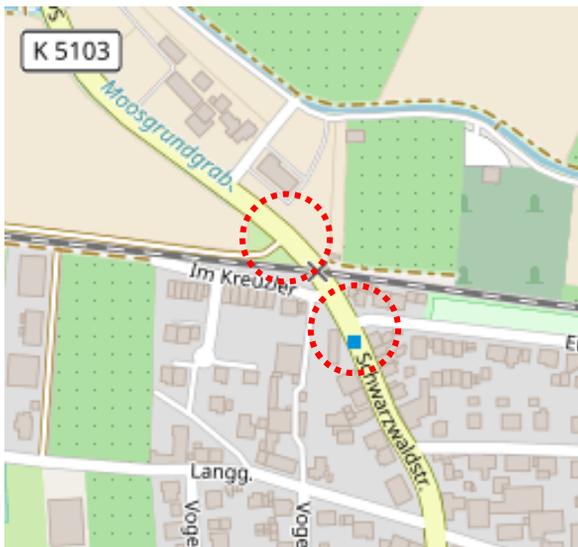
# 49. Hauptverbindung – Knoten Schwarzwaldstraße / Langgasse bzw. Eisenbahnstraße (Radverkehrsfreundliches Abbiegen)

**Problematik:** Ein kurzer Abschnitt der Hauptverbindung liegt auf der Schwarzwaldstraße, auf der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, nördlich davon sogar 70 km/h, und die relativ stark belastet ist. Für den Radverkehr bestehen keine sicheren Möglichkeiten zum Abbiegen von der Schwarzwaldstraße.

**Handlungsempfehlung:** Zur sicheren Führung des Linksabbiegers ist jeweils ein Linksabbiegestreifen einzurichten (direktes Linksabbiegen). Dieser hat eine Mindestbreite von 1,5m. Der Aufstellstreifen kann, muss aber nicht durch eine Mittel- oder Verkehrsinsel gesichert werden. Der Bedarf einer Fußgängerquerung wird nicht gesehen, dementsprechend ist eine Verkehrsinsel zum Schutz des aufgestellten Radverkehrs anzulegen. Verfügbare Flächen sollten eine Aufweitung des Straßenraums ermöglichen. Beim südlichen Knoten ist der Knotenarm Eisenbahnstraße voraussichtlich etwas zurück zu versetzen.

In beiden Fällen wird auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Kfz werden durch abbiegende Radverkehr nicht zum Warten gezwungen</li> </ul>	Kurzfristig	1	2	3
<b>Profitierende</b> 		Priorisierung	Niedrig	2	3
		Kosten	Niedrig	2	3
		Baulast/ Zuständigkeit	Landkreis / Kommune		



# 50. Hauptverbindung – Knoten Schwarzwaldstraße / Am Frauengarten (Vorfahrtregelung)

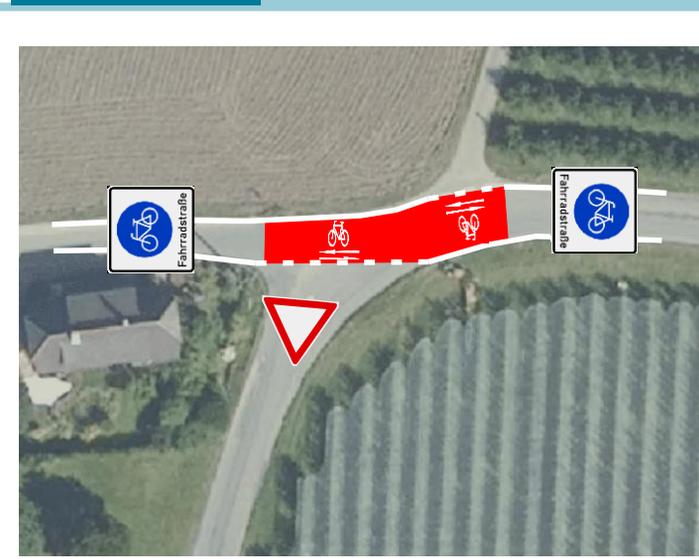
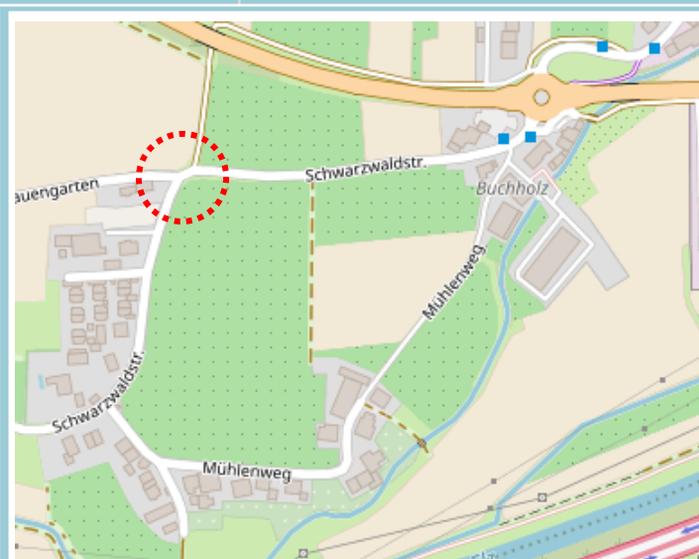
**Problematik:** Am Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang der Schwarzwaldstraße bzw. Am Frauengarten. Durch von Süden einfallendem Verkehr wird der von Westen kommende Radverkehr entlang der Hauptverbindung abgebremst.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards einer Hauptverbindung ist dem Radverkehr Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Darüber hinaus empfiehlt sich, die Verkehrsfläche des Knotens allgemein durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren, sodass geringe Abbiegeradien mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung im Kfz-Verkehr entstehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Für den Kfz-Verkehr aus Fahrtrichtung Süden sind teilweise geringe Wartezeiten nicht auszuschließen</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>  <small>Kurzfristig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>  <small>Langfristig</small> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>  <small>Hoch</small> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>  <small>Hoch</small> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 51. Hauptverbindung – Knoten L 186 / Schwarzwaldstraße (Führungsform)

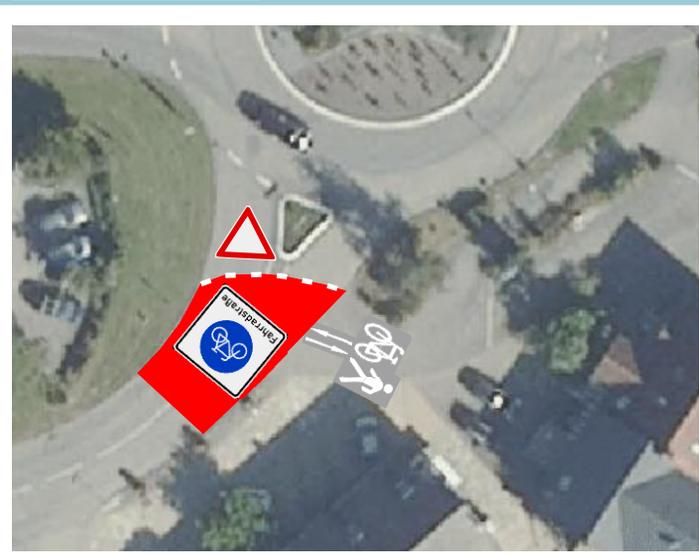
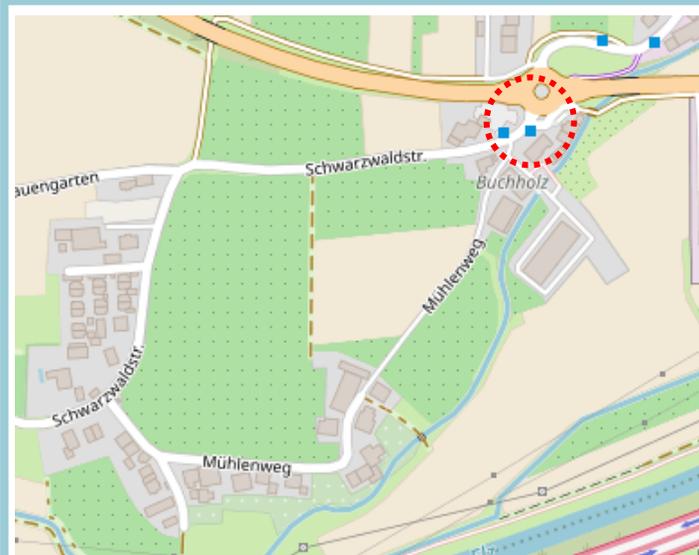
**Problematik:** Maßnahme 5 sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße auf Abschnitten entlang der Schwarzwaldstraße vor. Eine sichere Führung ist auch zu Beginn bzw. am Ende der Fahrradstraße sicherzustellen.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards einer Hauptverbindung ist dem Radverkehr Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Nach Umsetzung der Maßnahmen ist die Situation hinsichtlich der Wartezeiten für den ÖPNV zu bewerten. Ggf. ist eine Bedarfs-LSA für den ÖV zu installieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Radverkehrs</li> <li>• Für den Kfz-Verkehr von der L 186 sind teilweise geringe Wartezeiten nicht auszuschließen</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 52. Hauptverbindung – Knoten Rappeneckstraße / Wirtschaftsweg bzw. An der Halde (Vorfahrtregelung)

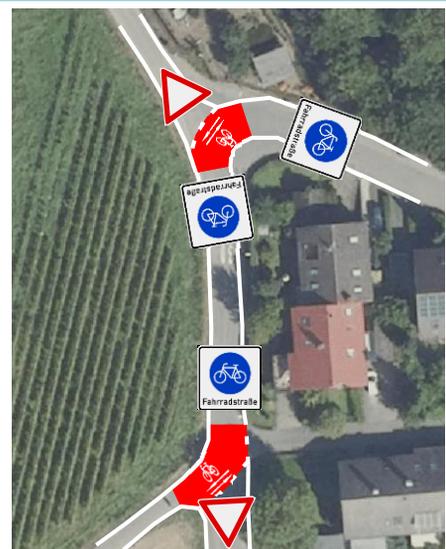
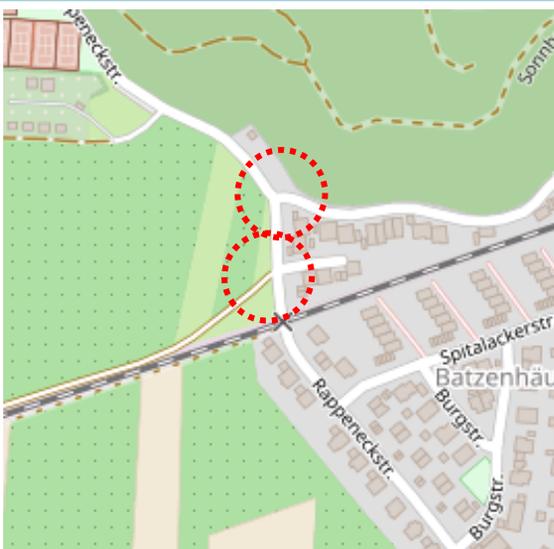
**Problematik:** An den beiden Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang des Wirtschaftswegs, der Rappeneckstraße und An der Halde. Durch von Süden bzw. Norden einfahrendem Verkehr wird der von Osten bzw. Westen kommende Radverkehr entlang der Hauptverbindung abgebremst.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards einer Hauptverbindung ist dem Radverkehr Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Darüber hinaus empfiehlt sich, die Verkehrsfläche des nördlichen Knotens allgemein durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren, sodass geringe Abbiegeradien mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung im Kfz-Verkehr entstehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>              Kurzfristig         </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #003366; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>              Langfristig         </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>              Niedrig         </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #003366; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>              Hoch         </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>              Niedrig         </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #003366; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>              Hoch         </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 53. Hauptverbindung – Knoten St. Margareten Straße / An der Halde (Vorfahrtregelung)

**Problematik:** Am Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang der St. Margareten Straße bzw. An der Halde. Durch von Südwesten einfahrendem Verkehr wird der von Westen kommende Radverkehr entlang der Hauptverbindung abgebremst.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards einer Hauptverbindung ist dem Radverkehr Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Darüber hinaus empfiehlt sich, die Verkehrsfläche des Knotens allgemein durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren, sodass geringe Abbiegeradien mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung im Kfz-Verkehr entstehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Für den Kfz-Verkehr aus Fahrtrichtung Südwesten sind teilweise geringe Wartezeiten nicht auszuschließen</li> </ul>
<b>Profitierende</b>    	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">1</span>  <small>Kurzfristig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">3</span>  <small>Langfristig</small> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">1</span>  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">3</span>  <small>Hoch</small> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">1</span>  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">3</span>  <small>Hoch</small> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 54. Hauptverbindung – Knoten entlang Emmendinger Straße mit Rechts-vor-links-Vortritt (Vorfahrtsregelung)

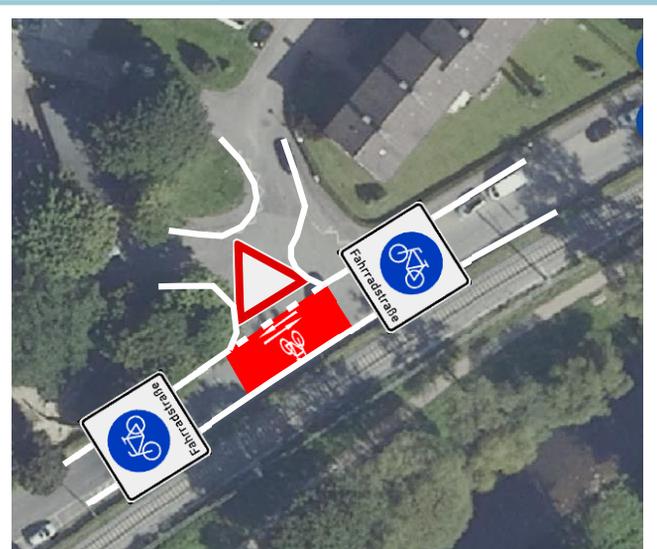
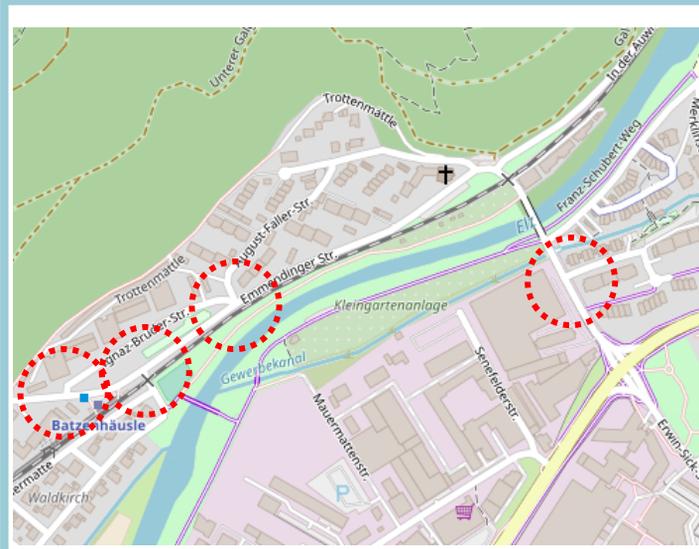
**Problematik:** An den eingezeichneten Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang der Emmendinger Straße. Durch von Süden bzw. Norden bzw. Osten einfahrendem Verkehr wird der Radverkehr entlang der Hauptverbindung abgebremst.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards einer Hauptverbindung ist dem Radverkehr Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Darüber hinaus empfiehlt sich insbesondere beim Knoten Emmendinger Straße / August-Faller-Straße, die Verkehrsfläche allgemein durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren, sodass geringe Abbiegeradien mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung im Kfz-Verkehr entstehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Für den Kfz-Verkehr auf untergeordneten Zufahrten sind teilweise geringe Wartezeiten nicht auszuschließen</li> </ul>
<b>Profitierende</b>    	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 55. Hauptverbindung – Knoten Emmendinger Straße / In der Auwiese bzw. Stanislaus-Göppert-Straße (Markierung)

**Problematik:** Die beiden benachbarten Knoten sind als vorfahrtsgeregelte Einmündungen.

Am Knoten Emmendinger Straße / In der Auwiese treffen zwei Hauptverbindungen aufeinander. Über die südliche Emmendinger Straße wird die zweite Hauptverbindungsachse im Tal angebunden. Auf Grund der weiteren Streckenführung (Lage, Attraktivität) wird das Potential einer durchgängigen Nutzung der nördlichen Hauptverbindungsachse im Tal hoch eingeschätzt. Gleichfalls setzt der nah gelegene Bahnübergang Randbedingungen hinsichtlich Abflussmöglichkeiten für Verkehr von der südlichen Emmendinger Straße.

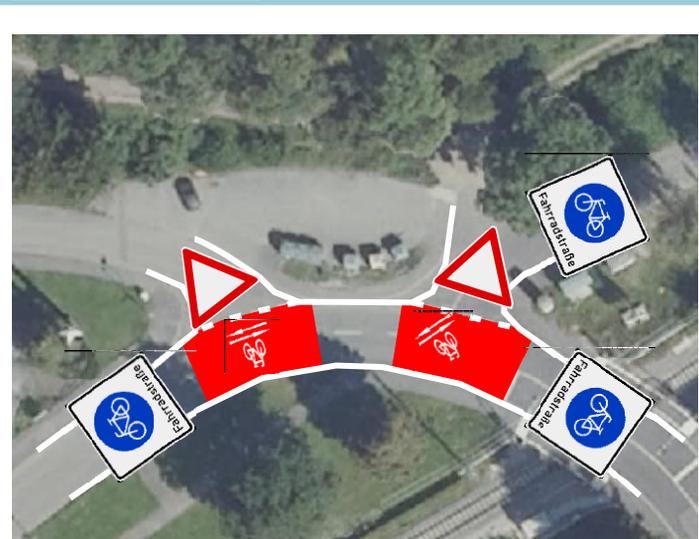
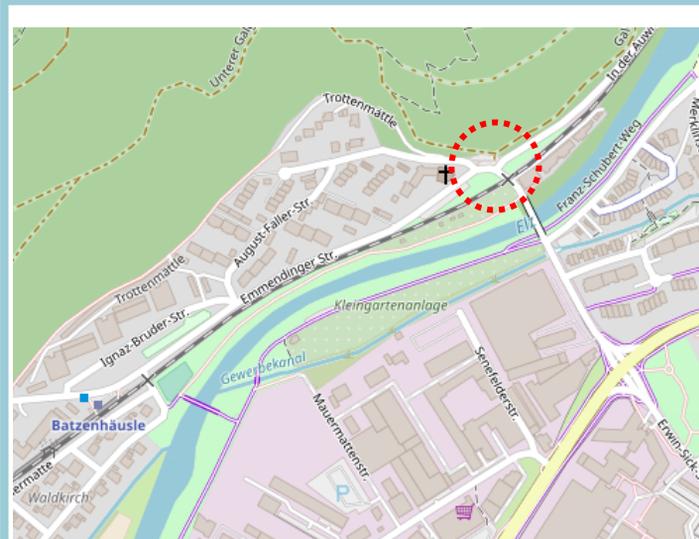
**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards ist dem Verkehr entlang der westlichen Emmendinger Straße – In der Auwiese sollte am Knoten Emmendinger Straße / In der Auwiese eine rechts-vor-links-Vorfahrt eingerichtet werden. In Hinblick auf den Bahnübergang und geringem Stauraum ist in diesem Falle davon abzusehen und die bestehende Vorfahrtsregelung beizubehalten. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Am benachbarten Knoten Emmendinger Straße / Stanislaus-Göppert-Straße ist der Knoten einzufärben.

Darüber hinaus empfiehlt sich, die Verkehrsfläche allgemein durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren, sodass geringe Abbiegeradien mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung im Kfz-Verkehr entstehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhtes Sicherheitsniveau</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 56. Hauptverbindung – Knoten Emmendinger Straße / Merklinstraße (Vorfahrtsregelung)

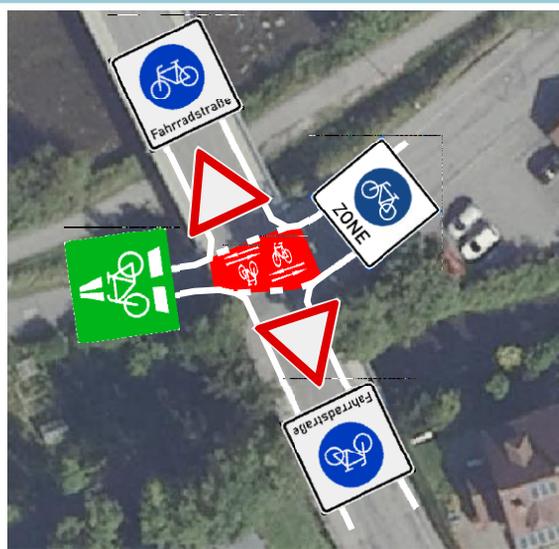
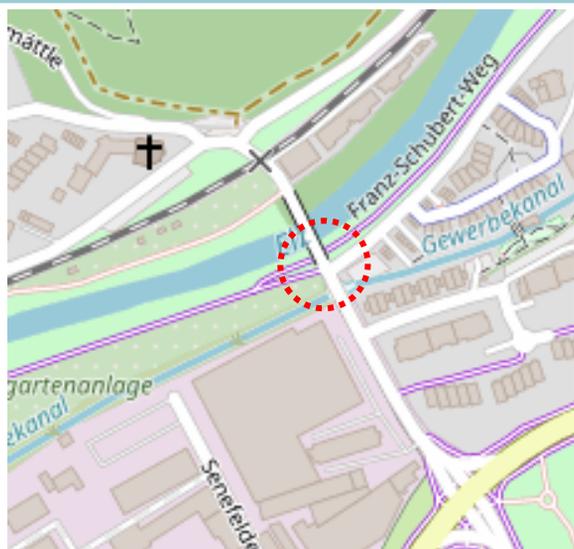
**Problematik:** Am eingezeichneten Knoten trifft voraussichtlich eine Hauptverbindung des städtischen Radverkehrsnetzes auf eine Radschnellverbindung. Derzeit gilt eine Rechts-vor-links-Vorfahrt, die allerdings immer wieder zu kritischen Problemen zwischen dem Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr führt. Auf Grund der Anforderungen einer Radschnellverbindung ist die aktuelle Vorfahrtsregelung nicht beizubehalten.

**Handlungsempfehlung:** Die Qualitätsstandards sehen eine Bevorzugung der Radschnellverbindung gegenüber Hauptverbindungen vor. Dem West-Ost-fahrenden (Rad-)Verkehr ist Vorrang zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt und ist mit den Planungen zur Radschnellverbindung abzustimmen.

Sollte die Radschnellverbindung nicht über vorliegenden Knoten verlaufen, ist ein Nord-Süd-Richtung eine Vorfahrtsregelung vorzusehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Für den Kfz-Verkehr auf untergeordneten Zufahrten sind teilweise geringe Wartezeiten nicht auszuschließen</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



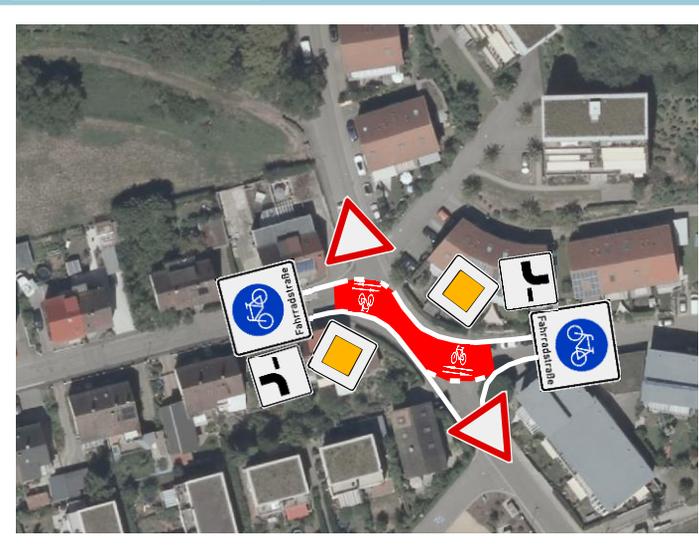
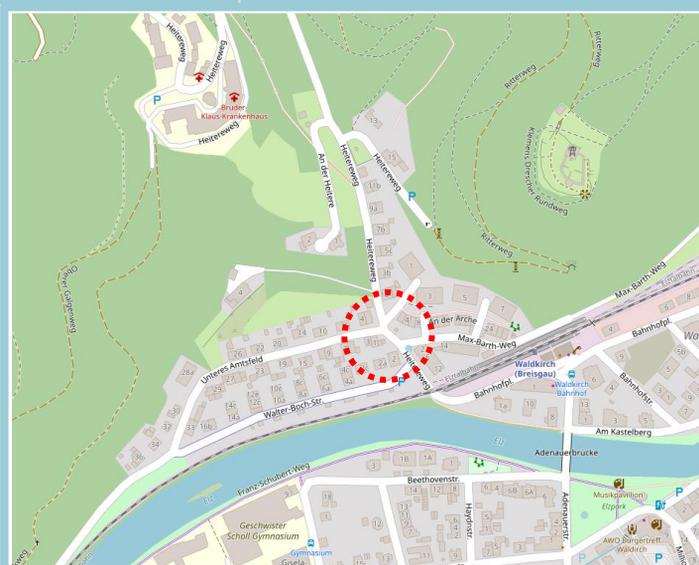
# 57. Hauptverbindung – Knoten Heitereweg / Unteres Amtsfeld / Max-Barth-Weg (Vorfahrtsregelung)

**Problematik:** Am Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang Unteres Amtsfeld bzw. Max-Barth-Weg. Durch von Norden bzw. Süden einfahrendem Verkehr wird der von Osten bzw. Westen kommende Radverkehr entlang der Hauptverbindung abgebremst.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards ist entlang der Hauptverbindung Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Geschwindigkeitsreduktion der Verkehre aus Norden (Gefälle!)</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 58. Hauptverbindung – Knoten Freiburger Straße / Industriestraße (Radverkehrsfreundlicher Knoten)

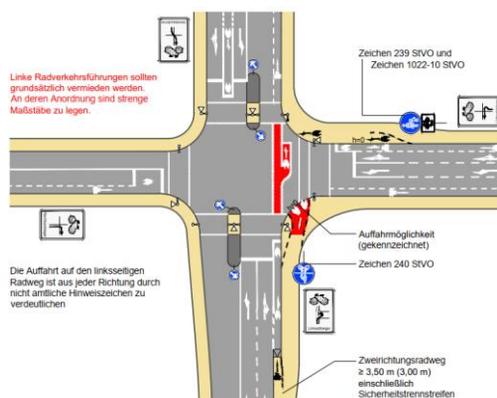
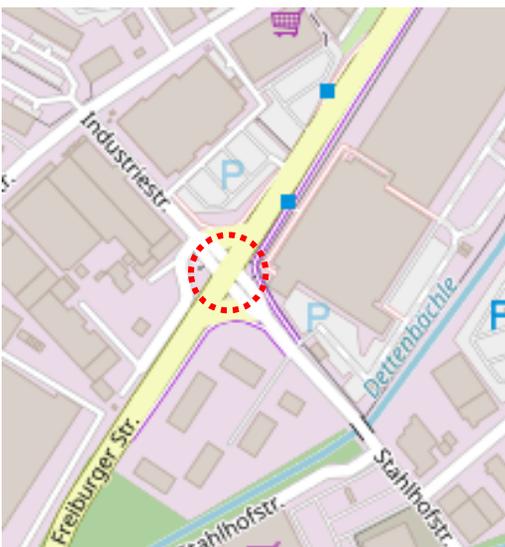
**Problematik:** Westlich des Knotens Freiburger Straße / Industriestraße wird der Radverkehr einseitig im Zweirichtungsverkehr geführt (vgl. Maßnahme 11). Östlich des Knotens sieht Maßnahme 12 in Anlehnung an die Planungen der Stadt Waldkirch zweiseitige Radwege vor. Der von Osten kommende Radverkehr ist am Knotenpunkt sicher auf die südliche Straßenseite zu führen.

**Handlungsempfehlung:** Die aktuellen Planungen seitens der Stadt Waldkirch sehen lediglich auf östlicher Knotenzufahrt eine Querungsmöglichkeit im Nord-Süd-(Fuß-)Verkehr vor. Es empfiehlt sich, im Zuge dessen auch den Radverkehr auf die südliche Seite zu bringen. Der Radverkehr wird somit indirekt geführt, was ggf. zu längeren Wartezeiten führen kann.

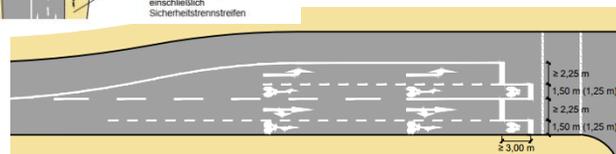
Sofern die Platzverhältnisse es zulassen, empfiehlt sich, auch ein direktes Linksabbiegen zu ermöglichen, indem auf der östlichen Knotenzufahrt eine Rad-Linksabbiegespur geschaffen wird. Der Radverkehr kann in diesem Falle direkt auf die Dreiecksinsel fahren.

Für den Radverkehr von den beiden untergeordneten Knotenzufahrten kann dank separater Vorsortierung für den Radverkehr inkl. vorgezogenen Haltelinien und aufgeweiteten Aufstellflächen eine direkte Führung mit Zufahrt zur Dreiecksinsel (Verkehr von Norden) bzw. zur Mittelinsel (Verkehr von Süden) vorgesehen werden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>	Kommune
<b>Profitierende</b> 					



In Hinblick auf örtliche Gegebenheiten und Planungen entlang der Freiburger Straße zu modifizieren



# 59. Hauptverbindung – Knoten Freiburger Straße / Fußweg zur Adalbert-Stifter-Straße (Verkehrsberuhigter Bereich)

**Problematik:** Mit der parallel verlaufenden Nebenstraße zur Freiburger Straße im Bereich des eingezeichneten Knotens bestehen einerseits unklare Verhältnisse zur Nutzung der Infrastrukturen, andererseits ist die Führung des Fuß- und Radverkehrs in diesem Bereich nicht überdacht. Entsprechend wird der Bereich insbesondere im Schulverkehr als Gefahrenstelle gesehen. Es sind sichere Wegeverbindungen zu schaffen.

**Handlungsempfehlung:** Im Zusammenhang mit Maßnahme 12 wird eine sichere Führung des Radverkehrs entlang der Freiburger Straße geschaffen. Die Nebenstraße parallel zur Freiburger Straße, welche eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der Fußgänger-Lichtsignalanlage und dem Fußweg zur Adalbert-Stifter-Straße übernimmt, wird nach Vorschlägen der Stadt Waldkirch zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet. Die Konflikte zwischen dem Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr können damit behoben werden. Gleichfalls wird eine sichere Wegeführung des Fußverkehrs mit Bezug zur Adalbert-Stifter-Straße geschaffen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 60. Hauptverbindung – Freiburger Straße / Freie Straße / Lange Straße / Adenauerstraße (Radverkehrsfreundlicher Knoten)

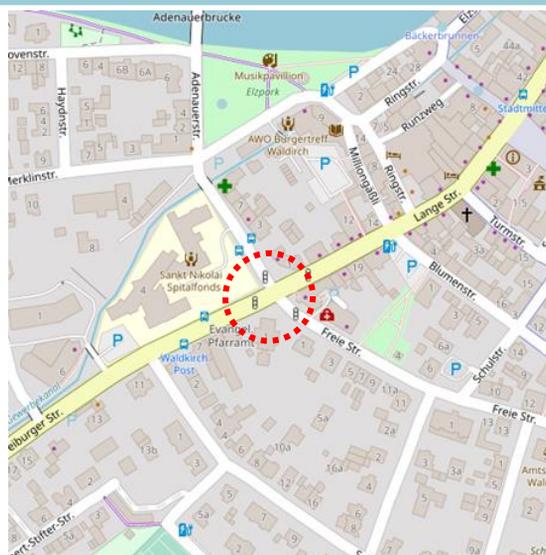
**Problematik:** Am Knoten fehlen weitestgehend Anlagen für eine sichere Führung des Radverkehrs. Auf dem Knotenarm Freiburger Straße sind 50 km/h, auf den übrigen Armen 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit für Kfz zugelassen. Am Knoten ergeben sich regelmäßig Unfälle, insbesondere Abbiegeunfälle.

**Handlungsempfehlung:** Entsprechend erster Ideen seitens der Stadt Waldkirch sind am Knotenarm Freiburger Straße zwecks Schaffung ausreichender Flächen für den Radverkehr die Anzahl Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr von drei auf zwei zu reduzieren (Leistungsfähigkeit ist zu überprüfen). Für den Radverkehr sind nebst separater Vorsortierung auch vorgezogene Haltelinien und aufgeweitete Radaufstellstreifen vorzusehen. An der Knotenzufahrt Lange Straße sollte ebenfalls eine separate Vorsortierung für den Radverkehr geschaffen werden, die Haltelinie vorgezogen und ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen umgesetzt werden. Das LSA-Programm ist sowohl in Hinblick auf die Hauptströme im Radverkehr als auch im Fußverkehr anzupassen. Für Fußgänger und Radfahrer sind Zeitvorsprünge vorzusehen. Darüber hinaus sind bei allen Knotenarmen die Einrichtung von Grünpfeilen für den rechtsabbiegenden Radverkehr zu prüfen. Für die naheliegende Bushaltestelle in der Freiburger Straße sollte die Realisierbarkeit einer Busschleuse geprüft werden.

Es bietet sich an, eine Knotenumgestaltung zu einem Kreisverkehr baulich und verkehrstechnisch zu prüfen. Damit kann der Knoten unter anderem den aus drei Richtungen zulaufenden Hauptverbindungen im Radverkehr gerechter werden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dank Busschleuse Beschleunigung des ÖV</li> </ul>

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">1</div> <p>Kurzfristig</p> </div> <div style="text-align: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">2</div> <p>Langfristig</p> </div> <div style="text-align: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">3</div> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">1</div> <p>Niedrig</p> </div> <div style="text-align: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">2</div> </div> <div style="text-align: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">3</div> <p>Hoch</p> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">1</div> <p>Niedrig</p> </div> <div style="text-align: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">2</div> </div> <div style="text-align: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">3</div> <p>Hoch</p> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



Knotenzufahrt Lange Straße

# 61. Hauptverbindung – Knoten Freie Straße / Goethe Straße (Vorfahrtsregelung)

**Problematik:** Am Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang der Freie Straße. Von Süden stößt eine Basisverbindung, die ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen ist, auf den Knoten. Entsprechend der Netzhierarchie ist die West-Ost-Beziehung zu bevorzugen und zu vermeiden, dass von Westen kommender Radverkehr abgebremst wird.

Darüber hinaus ist die Knotenpunktfäche sehr groß. Insbesondere dem von West nach Süd abknickende Strom werden durch einen großen Abbiegeradius hohe Abbiegegeschwindigkeiten ermöglicht. Am Knoten werden regelmäßig Unfälle verzeichnet.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards ist entlang der Hauptverbindung Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Darüber hinaus empfiehlt sich, die Verkehrsfläche allgemein durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren, sodass geringe Abbiegeradien mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung im Kfz-Verkehr entstehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b>    	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



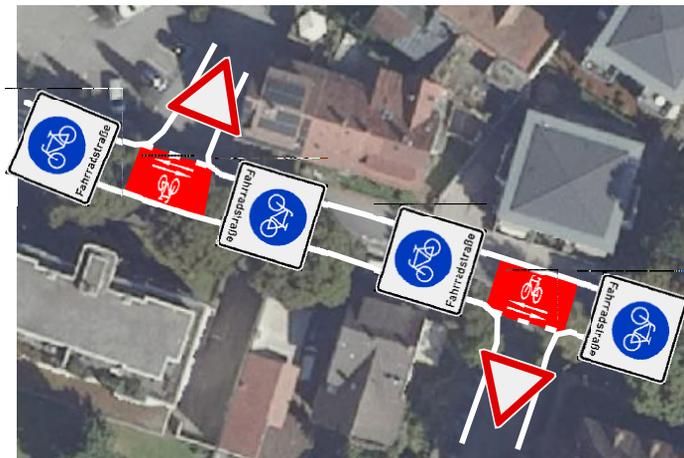
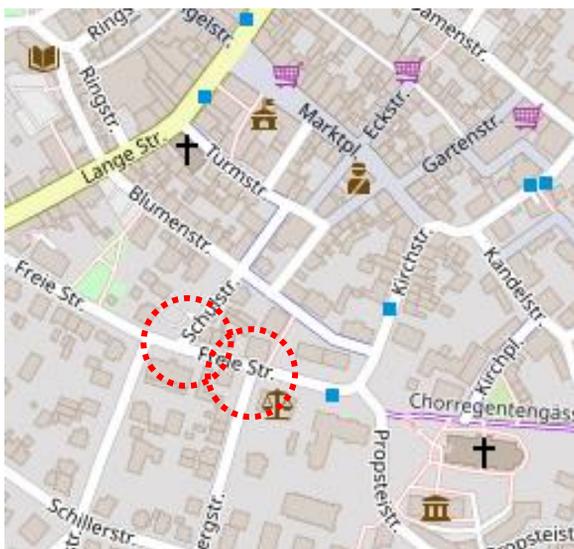
# 62. Hauptverbindung – Knoten Freie Straße / Schulstraße bzw. Gutenbergstraße (Vorfahrtsregelung)

**Problematik:** An den beiden Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang der Freie Straße. Durch von Süden bzw. Norden einfahrendem Verkehr wird der Radverkehr entlang der Hauptverbindung abgebremst

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards ist entlang der Hauptverbindung Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b>    	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 63. Hauptverbindung – Knoten Siensbacher Straße / gemeinsamer Geh- und Radweg (Führungsform)

**Problematik:** An oben genanntem Knoten sind die Fahrradstraße entlang der Siensbacher Straße (vgl. Maßnahme 13) und der Zweirichtungsradweg (vgl. Maßnahme 14) aufeinander abzustimmen. Die Ein- und Ausfahrt in bzw. von der Fahrradstraße ist sicher zu gestalten.

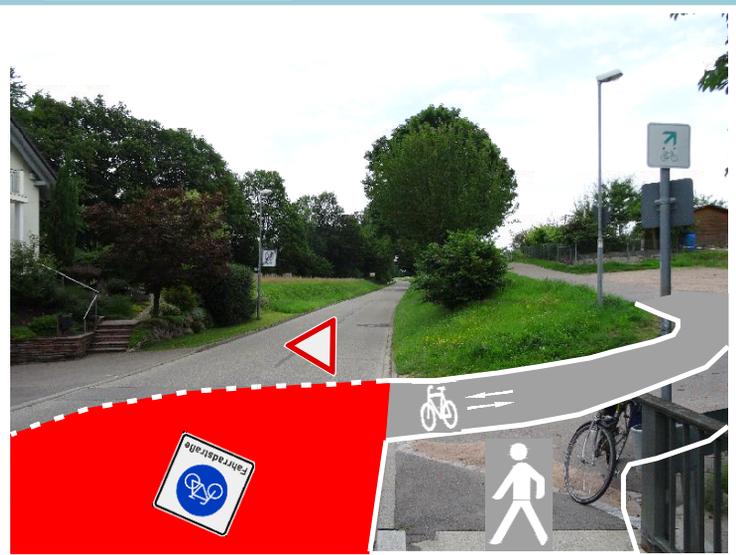
Die Bordsteinhöhe zum Zweirichtungsradweg ist zudem recht hoch, wodurch kein komfortables Abbiegen für den Radverkehr möglich ist.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards ist entlang der Hauptverbindung Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Die Bordsteinhöhe ist auf minimales Niveau abzusenken.

Besonders zu beachten ist die Einhaltung des Sichtfelds zwischen den herabfahrenden Radverkehr und den aus Norden kommenden Kfz-Verkehre. Aus Gründen der Verkehrssicherheit empfiehlt es sich, diese Kfz-Verkehre zusätzlich durch geschwindigkeitsreduzierende Elemente zu bremsen. Gleichzeitig darf der ÖV nicht zu stark ausgebremst werden. Ein gängiges Mittel sind beispielsweise Berliner Kissen. Auch der aus Norden auf den Knoten zufahrende Radverkehr ist entsprechend vor dem Knotenpunktbereich abzubremesen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
			<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Profitierende</b> 			<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 64. Hauptverbindung – K 5104 Siensbacher Weg / Siensbacher Straße (Radverkehrsfreundlicher Knoten)

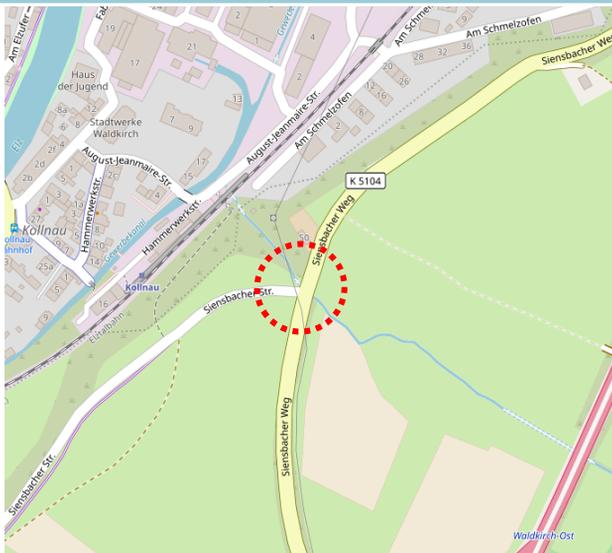
**Problematik:** An genanntem außerörtlichem Knotenpunkt wird der Radverkehr im Mischverkehr bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 70km/h geführt. Die Neuverkehre der Planung Inried sowie die am Knotenpunkt verkehrende Hauptverbindung machen eine sichere und komfortablere Führung für den Radverkehr erforderlich. Entlang der Siensbacher Straße wird der Radverkehr auf einem Zweirichtungsweg (vgl. Maßnahme 14), entlang des Siensbacher Wegs mittels Schutzstreifen (kurzfristig) bzw. ebenfalls mit einseitigem Zweirichtungsradweg (langfristig) geführt (vgl. Maßnahme 15).

**Handlungsempfehlung:** Idealerweise empfiehlt sich, den Knoten zu einem Kreisverkehr umzugestalten. Damit wird nicht nur eine sichere Führung des Radverkehrs möglich, sondern wirkt sich auch positiv auf die Geschwindigkeiten aus.

Gemäß vorliegendem Bebauungsplan zur Planung Inried soll die heutige Knotenpunktform beibehalten werden. Entsprechend ist der Radverkehr mittels Querungshilfen sicher überzuleiten. Auch für den Fußverkehr wird damit eine sichere Querungsmöglichkeit geschaffen. Der Straßenquerschnitt ist aufzuweiten; die erforderlichen Flächen sind bei den weiteren Planungen der Siedlungsentwicklung Inried zu berücksichtigen.

*Anmerkung: Den Radverkehr außerorts zu benachteiligen wäre eine Mobilitätseinschränkung für alle Nichtnutzer des Kfz. Die Verkehrssicherheit spielt hier eine große Rolle.*

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3	
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Puzzlestein zur Sicherstellung einer attraktiven Erreichbarkeit mit dem Rad der Planung Inried</li> </ul>		1	2	3	
		Kurzfristig			Langfristig	
			<b>Priorisierung</b>	1	2	3
				Niedrig		Hoch
<b>Profitierende</b> 			1	2	3	
			Niedrig		Hoch	
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Landkreis / Kommune			



# 65. Hauptverbindung – Knoten Am Kastelberg / Max-Barth-Weg bzw. Bahnhofplatz sowie Bahnhofstraße (Sperrung, Beschilderung, Wegweisung)

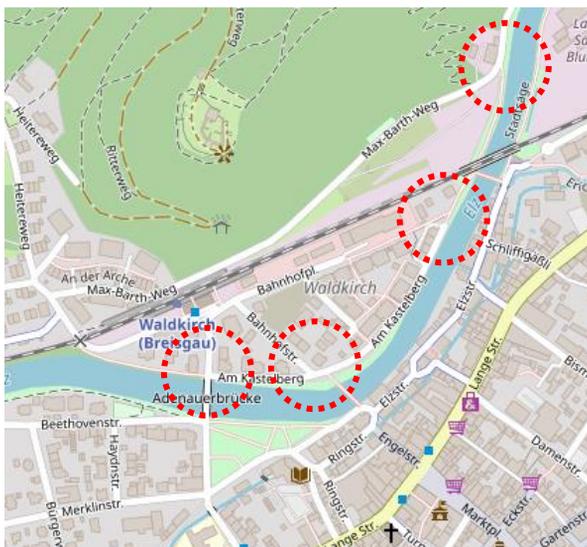
**Problematik:** Am Kastelberg wird derzeit stark sowohl von Fuß- als auch Radverkehr genutzt. Trotz Ausweisung als gemeinsamen Geh- und Radweg sind die verfügbaren Flächen insbesondere im Bereich der Bahnüberführung und des Jungfernstegs sehr gering. Zudem bestehen dort schlechte Sichtverhältnisse. Regelmäßig sind Unfälle zu verzeichnen.

**Handlungsempfehlung:** Mit den Maßnahmen 17 und 18 wird die Attraktivität der Route via Max-Barth-Weg und westlichem Bahnhofplatz für den Radverkehr erhöht. Damit besteht eine zwar etwas längere, aber den Anforderungen des Radverkehrs gerechter werdende Radverkehrsverbindung, so dass der Radverkehr abseits von Am Kastelberg geführt werden kann. An den Knoten Am Kastelberg / Max-Barth-Weg und Am Kastelberg / Bahnhofplatz ist jeweils ein Umlaufgitter sowie Verkehrszeichen 239 zu installieren.

Am Knoten Am Kastelberg / Bahnhofstraße ist das Verkehrszeichen 357-50 durch das 357-51 (Sackgasse für Fußgänger frei) zu ersetzen. Hier sowie am Knoten Am Kastelberg / Adenauerstraße ist eine Radwegweisung (Pfeil inkl. Zielangabe) vorzusehen, die den Radverkehr via Bahnhofplatz zum Max-Barth-Weg führt.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 66. Hauptverbindung – Knoten Kastelbergstraße / Grünstraße (Vorfahrtsregelung)

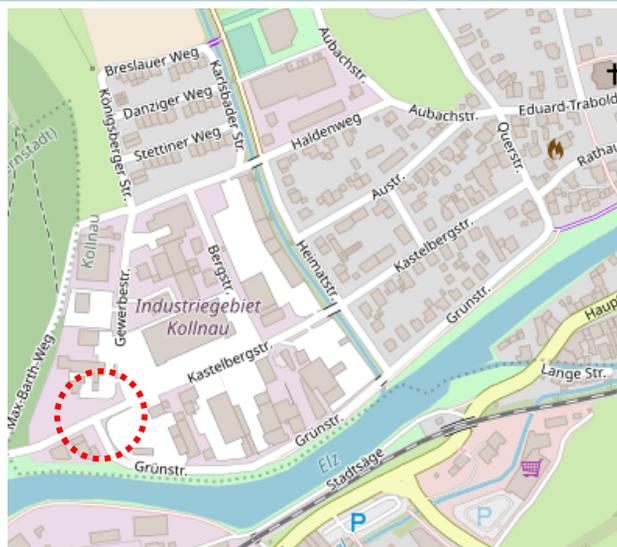
**Problematik:** Am Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang der Kastelbergstraße. Durch von Süden einfahrendem Verkehr wird der von Westen kommende Radverkehr abgebremst.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards ist entlang der Hauptverbindung Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Darüber hinaus empfiehlt sich, die Verkehrsfläche allgemein durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren, sodass geringe Abbiegeradien mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung im Kfz-Verkehr entstehen. Da der Knoten im Einzelfall weiterhin durch Schwerverkehr befahren wird, sind entsprechende Schleppekurven zu berücksichtigen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b>    	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 67. Hauptverbindung – Knoten Kastelbergstraße / Gewerbestraße (Vorfahrtsregelung)

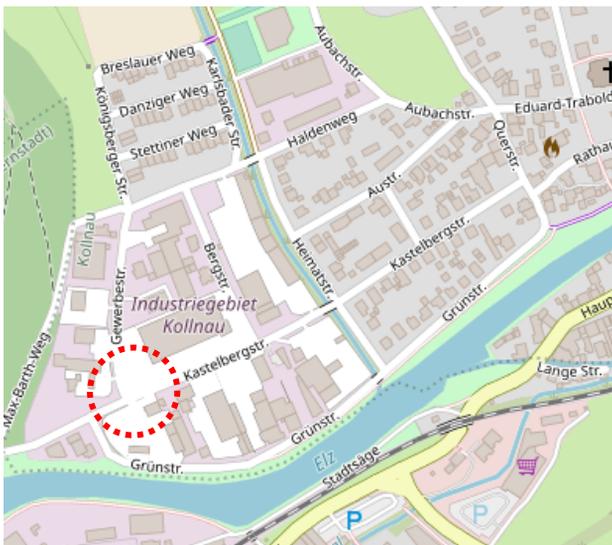
**Problematik:** Am Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang der Kastelbergstraße. Durch von Norden einfahrendem Verkehr wird der von Osten kommende Radverkehr abgebremst.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards ist entlang der Hauptverbindung Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Darüber hinaus empfiehlt sich, die Verkehrsfläche allgemein durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren, sodass geringe Abbiegeradien mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung im Kfz-Verkehr entstehen. Da der Knoten im Einzelfall weiterhin durch Schwerverkehr befahren wird, sind entsprechende Schlepplinien zu berücksichtigen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b>    	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</div>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</div>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</div>                      Hoch                 </div> <div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</div>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 68. Hauptverbindung – Knoten Kastelbergstraße / Bergstraße (Vorfahrtsregelung)

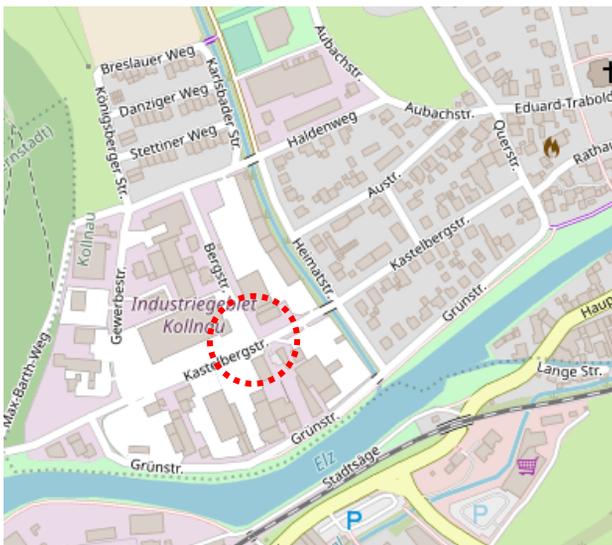
**Problematik:** Am Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang der Kastelbergstraße. Durch von Norden einfahrendem Verkehr wird der von Osten kommende Radverkehr abgebremst.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards ist entlang der Hauptverbindung Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Darüber hinaus empfiehlt sich, die Verkehrsfläche allgemein durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren, sodass geringe Abbiegeradien mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung im Kfz-Verkehr entstehen. Da der Knoten im Einzelfall weiterhin durch Schwerverkehr befahren wird, sind entsprechende Schleppekurven zu berücksichtigen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 69. Hauptverbindung – Knoten Kastelbergstraße / Heimatstraße (Vorfahrtsregelung)

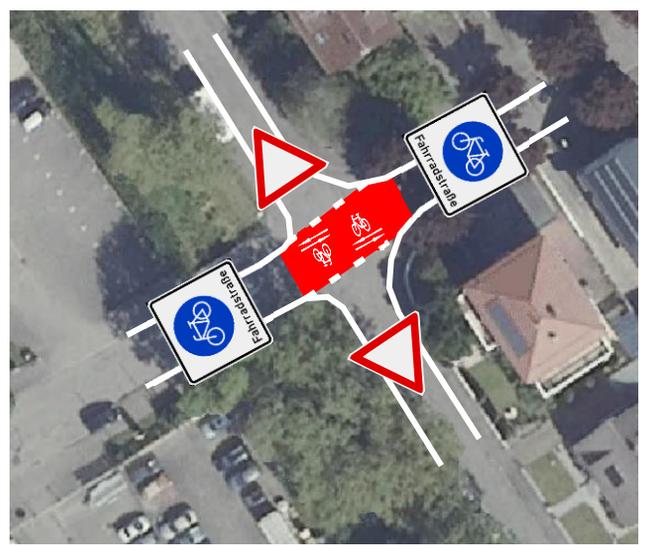
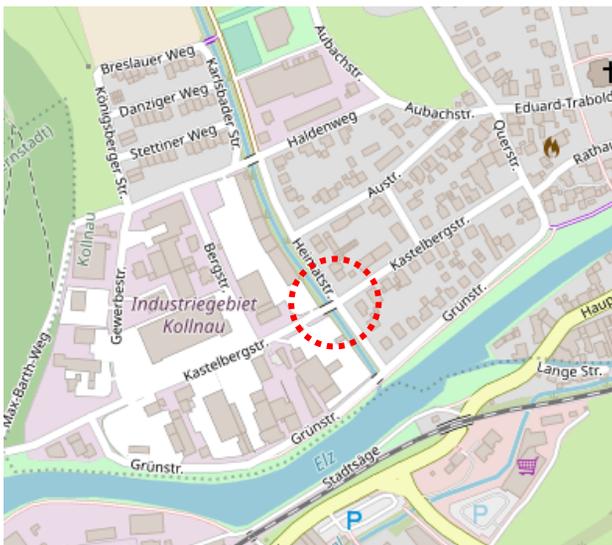
**Problematik:** Am Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang der Kastelbergstraße. Durch von Norden bzw. Süden einfahrendem Verkehr wird der von Osten bzw. Westen kommende Radverkehr abgebremst.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards ist entlang der Hauptverbindung Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Darüber hinaus empfiehlt sich, die Verkehrsfläche allgemein durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren, sodass geringe Abbiegeradien mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung im Kfz-Verkehr entstehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b>    	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 8px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 8px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 8px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 8px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 8px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 8px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 8px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 8px;">2</span> </div> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 8px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



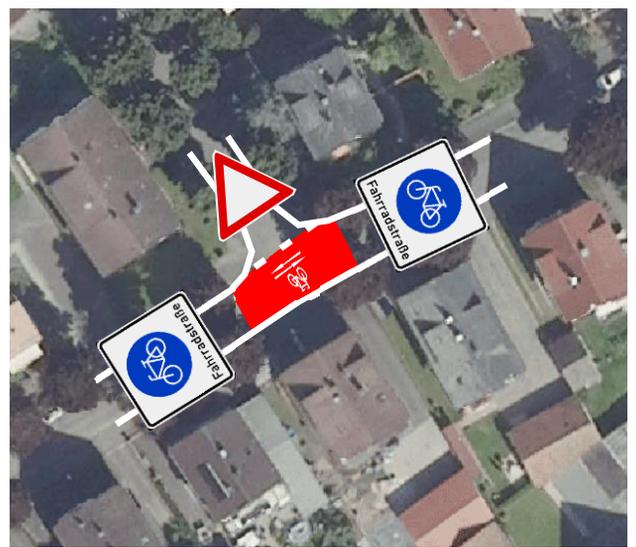
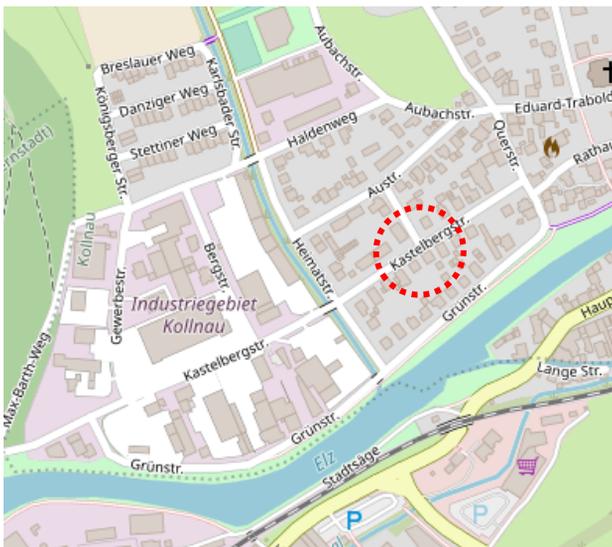
# 70. Hauptverbindung – Knoten Kastelbergstraße / Wasserweg (Vorfahrtsregelung)

**Problematik:** Am Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang der Kastelbergstraße. Durch von Norden einfahrendem Verkehr wird der von Osten kommende Radverkehr abgebremst.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards ist entlang der Hauptverbindung Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b>    	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



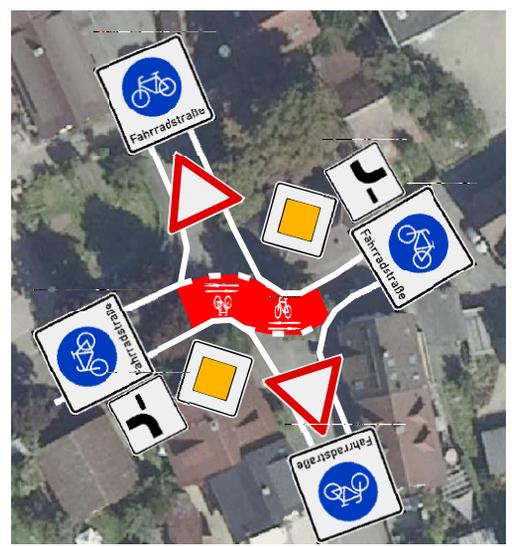
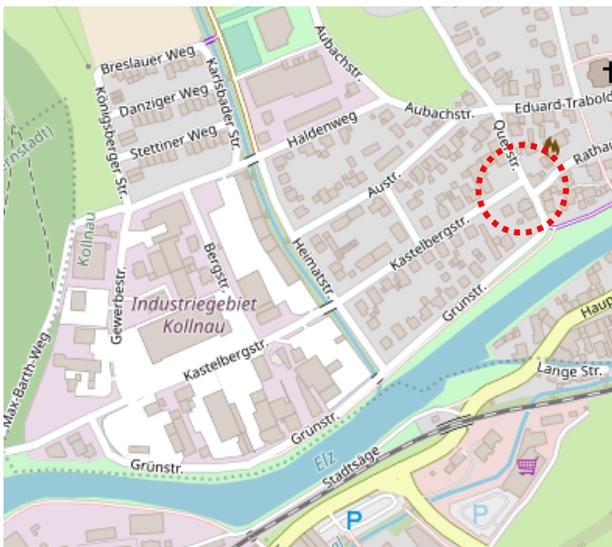
# 71. Hauptverbindung – Knoten Kastelbergstraße / Querstraße / Rathausplatz (Vorfahrtsregelung)

**Problematik:** Am Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Die Rad-Hauptverbindung verläuft entlang der Kastelbergstraße. Von Norden und Süden stoßen Basisverbindung auf den Knoten, die ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen sind. Entsprechend der Netzhierarchie ist die West-Ost-Beziehung zu bevorzugen und zu vermeiden, dass von Westen bzw. Osten kommender Radverkehr abgebremst wird.

**Handlungsempfehlung:** Zum Erreichen der Qualitätsstandards ist entlang der Hauptverbindung Vorfahrt zu gewähren. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b>    	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px; border-radius: 50%;">3</div>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px; border-radius: 50%;">3</div>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px; border-radius: 50%;">3</div>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



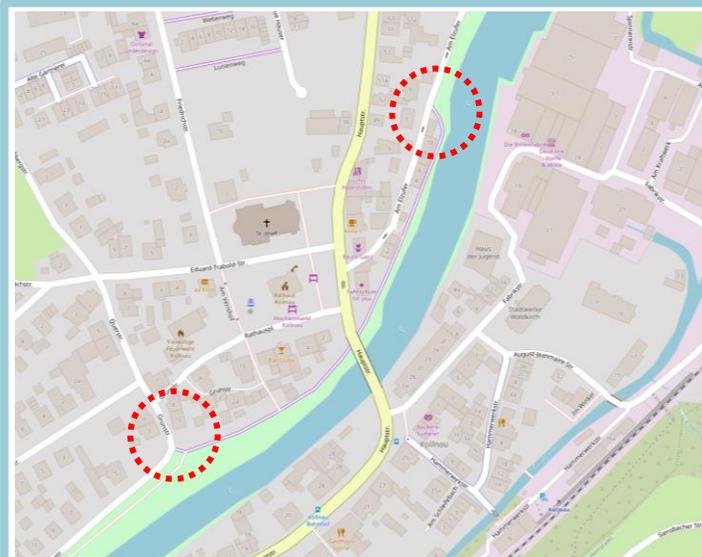
# 72. Haupt- / Basisverbindung – Knoten Elzuferweg / Am Elzufer bzw. Grünstraße (Sperrung, Beschilderung, Wegweisung)

**Problematik:** Der Elzuferweg wird derzeit stark sowohl von Fuß- als auch Radverkehr genutzt. Er ist als Gehweg mit „Rad frei“ beschildert, verfügt aber über eine sehr geringe Querschnittsbreite, die gerade einmal die Mindestbreite an einen Zweirichtungsradweg (d.h. ohne Fußverkehr) knapp einhält.

**Handlungsempfehlung:** Mit den Maßnahmen 20 und 21 wird die Attraktivität der Route via Rathausplatz und westlichem Am Elzufer für den Radverkehr erhöht. Damit besteht eine zwar etwas längere, aber den Anforderungen des Radverkehrs gerechter werdende Radverkehrsverbindung, so dass der Radverkehr abseits vom Elzuferweg geführt werden kann. An den Knoten Am Elzufer / Elzuferweg und Grünstraße / Am Elzufer ist jeweils ein Umlaufgitter und Verkehrszeichen 239 zu installieren sowie die Radwegweisung (Pfeil inkl. Zielangabe) anzupassen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">2</span> </div> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 73. Hauptverbindung – Knoten Hauptstraße / Stadionweg (Radverkehrsfreundliches Abbiegen)

**Problematik:** Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer relativ starken Kfz-Belastung besteht für den Radverkehr keine sichere Möglichkeit zum Abbiegen zum Stadionweg zur Verfügung.

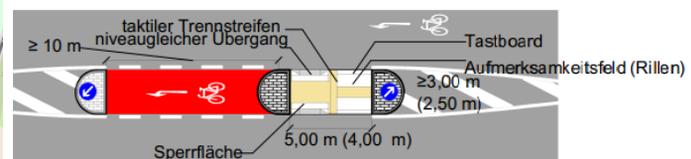
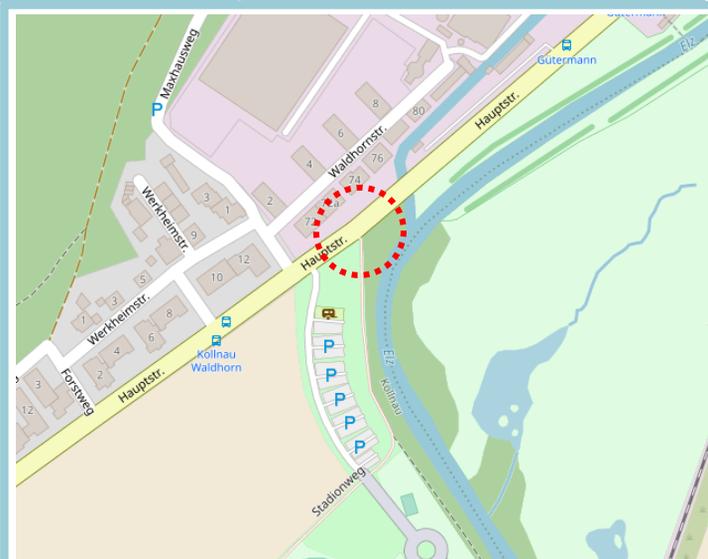
**Handlungsempfehlung:** Zur sicheren Führung des Linksabbiegers ist ein Linksabbiegestreifen einzurichten (direktes Linksabbiegen). Dieser hat eine Mindestbreite von 1,5m. Der Aufstellstreifen kann, muss aber nicht durch eine Mittel- oder Verkehrsinsel gesichert werden. Mit der Maßnahme wird auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt. Verfügbare Flächen sollten eine Aufweitung des Straßenraums ermöglichen.

In Hinblick auf die Erreichbarkeit des Schwimmbads, des neuen Baugebiets «Elzschleife» sowie der Tatsache, dass in diesem Abschnitt entlang der Hauptstraße nur noch ein Gehweg auf der nördlichen Straßenseite besteht, empfiehlt sich, im Zuge dessen auch einen sichere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr zu schaffen. In diesem Falle sollte

Optimalerweise wird den Radfahrenden die Wahlfreiheit zur direkten oder indirekten Querung (Abbiegetasche) gegeben. Das berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzeransprüche und erhöht dadurch die Akzeptanz und die Sicherheit.

In beiden Fällen wird auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Kfz werden durch abbiegende Radverkehr nicht zum Warten gezwungen</li> </ul>				Kommune
<b>Profitierende</b> 					



# 74. Basisverbindung – Brücke B 294 (Brückenaus- bzw. -neubau)

**Problematik:** Die Brücke über die B 294 ist die kürzeste Verbindung zwischen den Ortsteilen Buchholz und Suggental. Die Breite des Bauwerks, die Kurvigkeit der Rampe und die Geländerhöhen lassen im Bestand keinen konfliktfreien gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr zu.

**Handlungsempfehlung:** Ausbau des Brückenbauwerks. Die Mindestmaße für einen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr sind einzuhalten, die Geländerhöhen sind mindestens auf 1,3m zu erhöhen und die Beschilderung ist anzupassen. Mindestens die östliche Brückenrampe ist durch eine Umlaufsperre vor zu schnell herabfahrenden Radfahrern zu sichern.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> <li>• Attraktivitätssteigerung der Wegebeziehung Suggental – Buchholz</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Landkreis / Kommune





# 76. Basisverbindung – Knoten Merklinstraße / Merklinstraße (Knotenumbau)

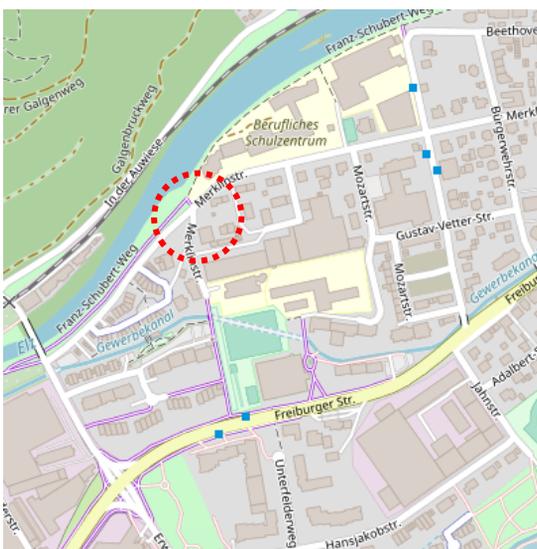
**Problematik:** Der Knoten Merklinstraße / Merklinstraße ist großzügig dimensioniert und wird als unübersichtlich wahrgenommen. Für den Fußverkehr ist die Führung nicht klar und es ergeben sich lange Querungsdistanzen. Der Knoten liegt in einer Fahrradzone (vgl. Maßnahme 2), ist voraussichtlich Bestandteil der Radschnellverbindung und wird stark von Schülerverkehr frequentiert. Eine klare Verkehrsregelung und ein sicherer Knotenpunkt sind somit umso wichtiger.

**Handlungsempfehlung:** Der Knoten ist zu redimensionieren. Betroffen ist im Wesentlichen der südliche Knotenarm.

Die Maßnahme ist mit den Planungen zur Radschnellverbindung abzustimmen. Innerhalb Fahrradzonen gilt grundsätzlich Rechts-vor-links-Vortritt. Ggf. empfiehlt sich in diesem Falle jedoch, den Knotenbereich zu markieren und eine Vorfahrtsregelung vorzusehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>
<b>Profitierende</b>    	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 77. Basisverbindung – Getrennter Geh- und Radweg am Stadtrainsee (Markierung)

**Problematik:** Der Rad- und Fußverkehr wird auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt. Während die Beschilderung noch einen guten Zustand aufweist, ist die Bodenmarkierung kaum noch sichtbar.

**Handlungsempfehlung:** Die Markierung ist zu erneuern.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



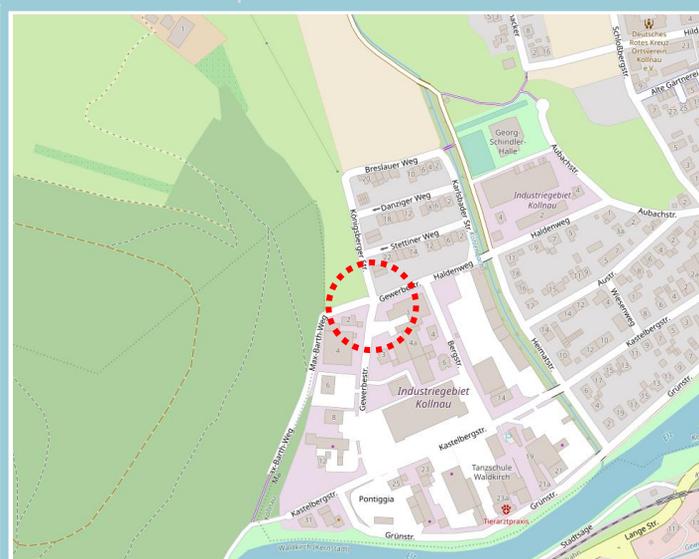
# 78. Basisverbindung – Knoten Königsberger Straße / Max-Barth-Weg (Beschilderung)

**Problematik:** Die Königsberger Straße ist als für Fußgänger durchlässige Sackgasse beschildert. Für den Radverkehr ist allerdings eine durchgängige Verbindung gegeben.

**Handlungsempfehlung:** Die bestehende Beschilderung ist durch das Verkehrszeichen 357-50 zu ersetzen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bessere Verständlichkeit der Wegeführung</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



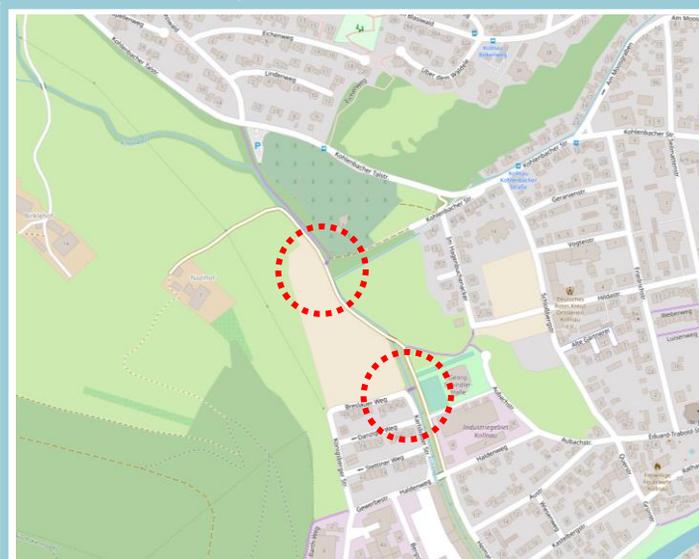
# 79. Basisverbindung – Brücken entlang Heimatstraße (Brückenaus- bzw. -neubau)

**Problematik:** Die Querungen über den Kohlenbach im Bereich der Heimatstraße erfolgt bei gemeinsamer Führung des Fuß- und Radverkehrs jeweils auf einem schmalen Steg. Bei Nässe besteht zudem Rutschgefahr.

**Handlungsempfehlung:** Beide Stege über den Kohlenbach sind mit einer angemessen dimensionierten und rutschsicheren Brücke mit ausreichend hohem Geländer zu ersetzen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>  <small>Kurzfristig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #003366; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>  <small>Langfristig</small> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #003366; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>  <small>Hoch</small> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #003366; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>  <small>Hoch</small> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 80. Basisverbindung – Knoten Friedrichstraße / Hildastraße (Knotenumbau)

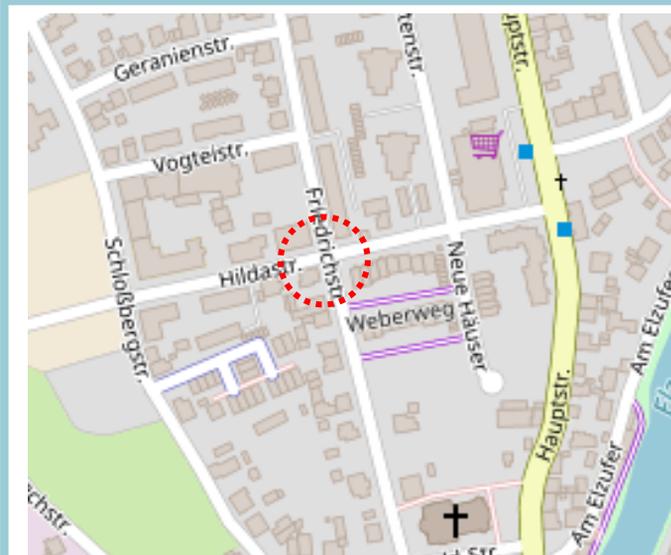
**Problematik:** Der Knoten Friedrichstraße / Hildastraße ist recht großzügig dimensioniert. Im Zuge der Einrichtung einer Fahrradstraße entlang der Hildastraße (vgl. Maßnahme 28) wird der Fahrbahnquerschnitt in Ost-West-Richtung entsprechend der Anforderungen an Fahrradstraßen reduziert. Zur besseren Übersichtlichkeit, insbesondere Gewährleistung der erforderlichen Sichtdreiecke, sind auch Maßnahmen entlang der Friedrichstraße erforderlich. Der Knoten wird stark durch Schülerverkehr frequentiert.

**Handlungsempfehlung:** Der Knoten ist umzugestalten. Auch die Knotenarme der Friedrichstraße sind zu verengen. Mittels vorgezogener Seitenräume können sichere Querungsmöglichkeiten mit kurzen Distanzen für den (Schul-)Fußverkehr geschaffen werden. Darüber hinaus ist der ruhende Verkehr weiter zurück vom Knotenbereich zu verlegen. Die Sichtdreiecke werden zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern sichergestellt.

Der Hildastraße ist auf Grund der Fahrradstraße Vorrang zu gewähren (vgl. auch Maßnahme 84) und eine entsprechende Markierung vorzusehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Beschleunigung des Radverkehrs</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 81. Verdichtungsnetz – Unterführung B 294 (Zugänglichkeit und Beleuchtung)

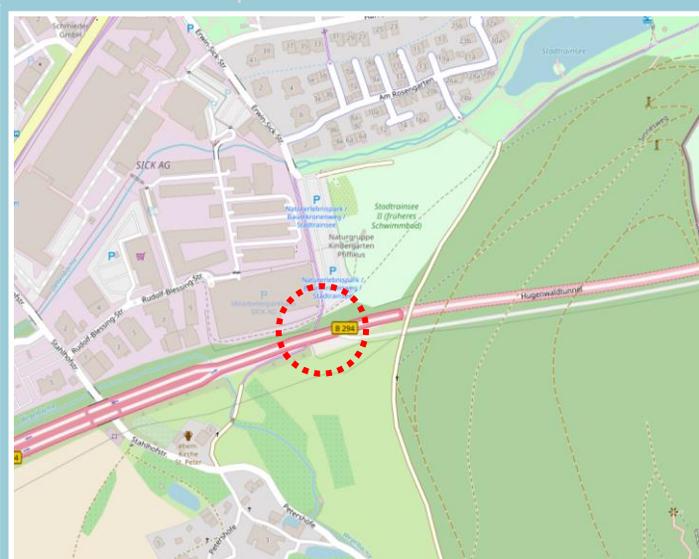
**Problematik:** Die Bahnüberführung, die auch durch Kfz-Verkehr befahren werden kann ist relativ eng und dunkel. Nebst Konflikten ist das Sicherheitsgefühl im Fuß- und Radverkehr daher sehr tief.

**Handlungsempfehlung:** Der Bedarf einer Passierbarkeit durch Kfz-Verkehr ist zu prüfen. Es empfiehlt sich, die Unterführung für den Kfz-Verkehr zu sperren und als gemeinsamer Geh- und Radweg auszuweisen. Bei Bedarf ist jeweils ein Poller vor der Unterführung zu installieren, um eine Befahrung durch Kfz-Verkehr zu vermeiden. Die Unterführung ist zudem ausreichend zu beleuchten.

Langfristig ist die Engstelle zu beseitigen. Die Fahrbahnverengung sollte mindestens so bemessen sein, dass Radverkehr in beide Richtungen durchgängig möglich ist und konfliktfrei mit dem Fußverkehr die Unterführung passieren kann.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 82. Allgemein Basisverbindung – Knoten mit Rechts-vor-links-Vortritt (Vorfahrtsregelung) Bsp. Knoten Rosenweg / Tulpenweg

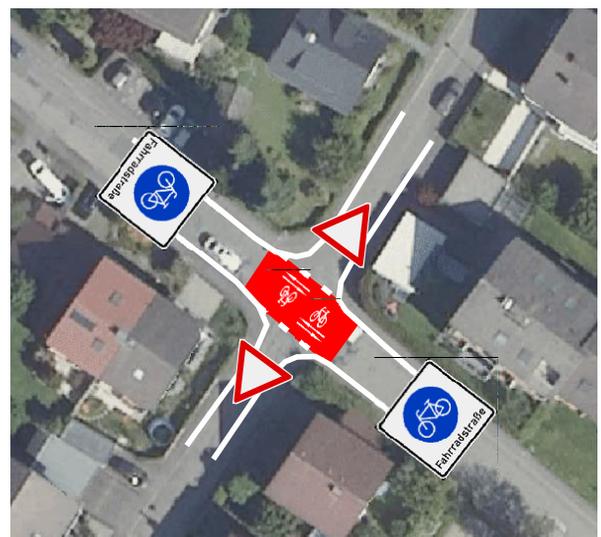
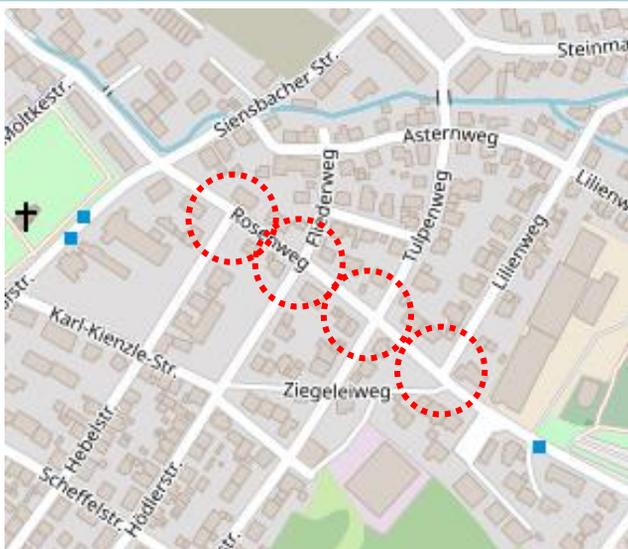
**Problematik:** An den Knoten gilt rechts-vor-Links-Vortritt. Am Knoten Rosenweg / Tulpenweg sind zwei Knotenarme Teil einer Basisverbindung und als Fahrradstraße vorgeschlagen. Im vorliegenden Fall verläuft die Basisverbindung entlang des Rosenwegs. Durch vom Tulpenweg bzw. Schlöblestraße einfahrendem Verkehr wird der Radverkehr abgebremst.

Am Knoten Rosenweg / Breitmatte treffen mehrere Basisverbindungen aufeinander. In der Folge sind mehr als zwei Knotenarme, im vorliegenden Fall alle Knotenarme, als Fahrradstraßen vorgeschlagen.

**Handlungsempfehlung:** Allgemein sollte der Radverkehr in Fahrradstraßen an Knotenpunkten Vorfahrt erhalten. Damit sind positive Wirkungen hinsichtlich Fahrkomfort, Reisezeit und Bündelung der Radverkehre zu erreichen. In Hauptverbindungen sollten Radverkehre zwingend Vorfahrt entlang von Fahrradstraßen erhalten, in Basisverbindungen ist eine Vorfahrtsregelung für Radverkehre empfehlenswert. Die anzubringenden Markierungen sind skizzenhaft unten dargestellt.

Im Falle von mehreren aufeinander treffenden Fahrradstraßen wie bspw. am Knoten Rosenweg / Breitmatte ist der rechts-vor-links-Vortritt beizubehalten. Eine spezielle Markierung ist in diesem Falle nicht vorzusehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b>    	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>Beschleunigung des Radverkehrs</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span>                      Langfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span> </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>	Kommune



# 83. Allgemein – Gestaltung des Beginns / Ende von Fahrradstraßen

**Problematik:** In Fahrradstraßen hat auch bei Zulassung weiterer Verkehrsteilnehmer der Radverkehr Vorrang. Mittels Beschilderung und ggf. Markierung des Verkehrszeichens werden die Verkehrsteilnehmer über den Beginn bzw. das Ende einer Fahrradstraße informiert. Um den Verkehrsteilnehmern die Besonderheiten der Fahrradstraße stärker zu vermitteln bzw. einen anderen Straßencharakter zu erreichen, können ergänzend bauliche Maßnahmen vorgesehen werden.

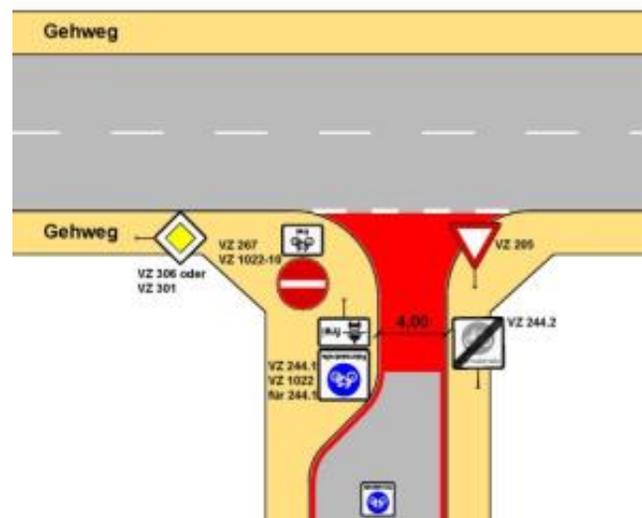
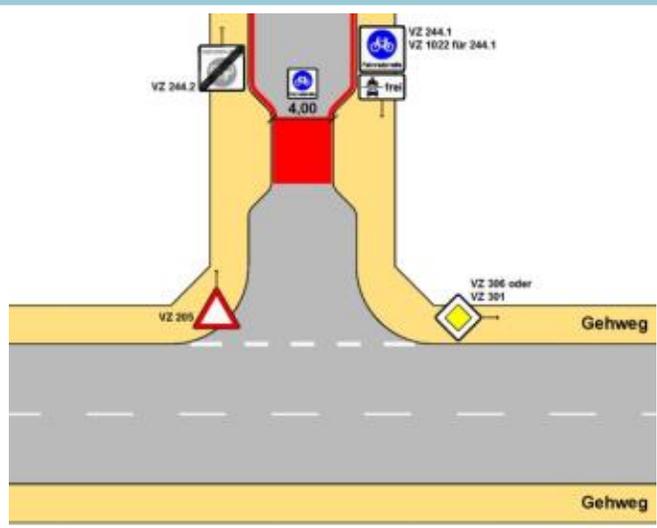
**Handlungsempfehlung:** Der Beginn und das Ende einer Fahrradstraße können stärker hervorgehoben werden, wenn sich der Straßencharakter ändert. An nicht signalisierten Knoten eignet sich bspw. eine beidseitige Fahrbahnverengung inkl. Markierung, vgl. linke Abbildung unten.

Die rechte Abbildung unten mit einseitiger Fahrbahnverengung stellt eine Ausfahrtspforte für den Kfz-Verkehr dar. D.h. entlang der Fahrradstraße kann der Kfz-Verkehr grundsätzlich in beide Richtungen fahren, jedoch hier nur ausfahren. Analog kann eine Einfahrtspforte gestaltet werden, bei dem nur Kfz-Verkehr in die Fahrradstraße fahren, entlang dieser aber in beide Richtungen verkehren kann.

Die Einfahrts- bzw. Ausfahrtspforten können geringfügig adaptiert auch für Fahrradstraßen mit Einrichtungsverkehr im Kfz-Verkehr Anwendung finden. In diesem Falle entfällt das Zusatzzeichen (1024) im Zuge der Beschilderung der Fahrradstraße.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung einer räumlichen und modalen Verlagerung des Kfz-Verkehrs</li> <li>Höhere Verständlichkeit der geänderten verkehrsrechtlichen Anordnung</li> <li>Bessere Einhaltung des geltenden Verkehrsregeln entlang der Fahrradstraße</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 84. Allgemein – Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer hinsichtlich Radverkehr in Einbahnstraßen mit „Rad frei“

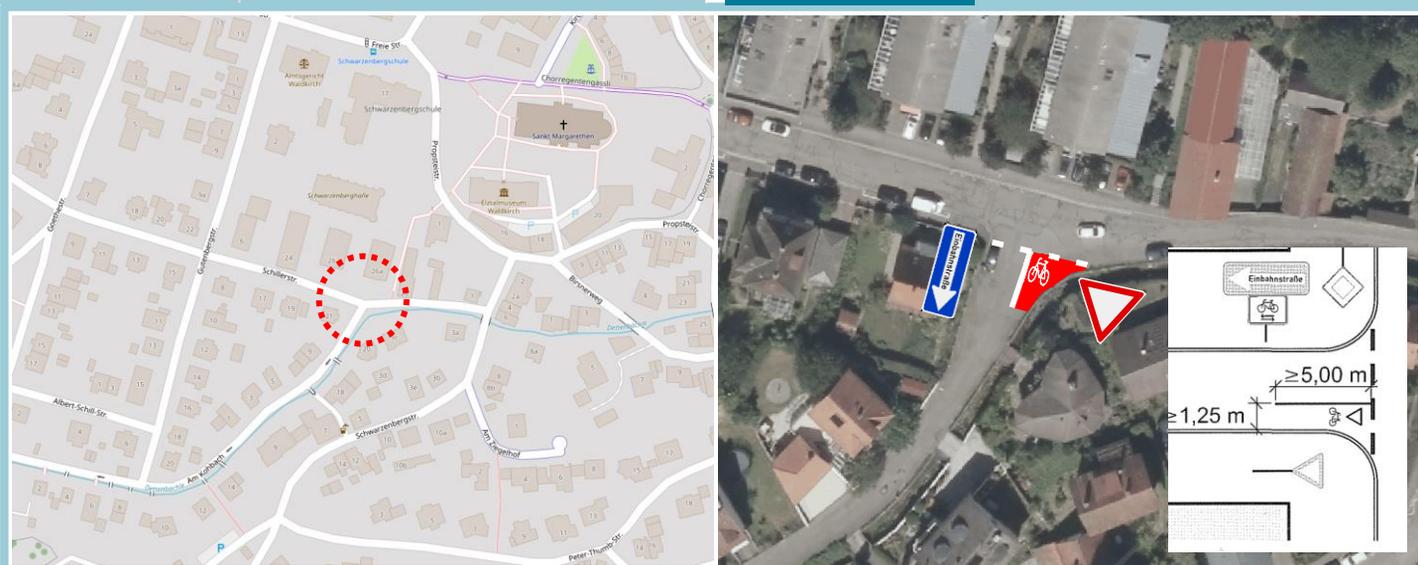
**Problematik:** In Einmündungsbereichen von Einbahnstraßen kann der Kfz-Verkehr von einfahrenden Radfahrern in Gegenrichtung überrascht werden, obwohl diese regelkonform verkehren. Die Radverkehre in Gegenrichtung sind besonders schützenswert.

**Handlungsempfehlung:** Gegenläufig aus einer Einbahnstraße herausfahrender Radverkehr soll grundsätzlich in die Verkehrsregelung des Knotenpunkts einbezogen werden, z.B. durch ein verkleinertes Verkehrszeichen 205 und bei Bedarf durch Markierung. Ein Auffangradweg wie unten abgebildet ist besonders dann zu empfehlen, wenn wartepflichtiger ausfahrender Radverkehr durch Kraftfahrzeuge, die zügig und schneidend aus der übergeordneten Straße abbiegen, gefährdet werden könnten. Auch der Kfz-Verkehr, welcher eine Einbahnstraße verlässt, ist für den potentiell in die Einbahnstraße einfahrenden Radverkehr zu sensibilisieren. Auch hier gilt die Empfehlung, eine Fahrradpforte zu markieren.

Für den Kfz-Verkehr ist eine verbleibende Fahrgassenbreite abhängig vom Verkehrsaufkommen zu wählen. In von Wohnen geprägten Einbahnstraßen reichen 3m Fahrgassenbreite aus.

*Hinweis: im Beispiel unten ist beispielhaft eine Einmündung gezeigt. Die aufgeführte Maßnahmen ist ggf. auf weitere Einmündungsbereiche im Stadtgebiet auszuweiten.*

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>	Kommune
<b>Profitierende</b> 					



# 85. Allgemein – Einsatz von Grünpfeilen

**Problematik:** An Lichtsignalgesteuerten Knoten bestehen für den Radverkehr häufig rechts lange Wartezeiten. Insbesondere im Falle separater Vorsortierung passiert der rechtsabbiegende Radverkehr den Knoten trotz Rotphase. Da die weiteren Verkehrsteilnehmer nicht auf einbiegende Radverkehre gefasst sind, insbesondere falls keine separaten Anlagen für den Radverkehr auf dem einbiegenden Knotenarm bestehen, kann es zu kritischen Situationen kommen.

**Handlungsempfehlung:** Mittels Einrichtung eines Grünpfeils (Verkehrszeichen 721) kann der rechtsabbiegende Radverkehr beschleunigt werden. Weitere Verkehrsteilnehmer werden zwar nicht über die aktuelle Verfügbarkeit des Grünpfeils in Kenntnis gesetzt. Häufig kommen sie jedoch nicht nur an einzelnen Knotenarmen, sondern am gesamten Knoten zum Einsatz, so dass auch übrige Verkehrsteilnehmer im Zuge der Betrachtung der Ampelschaltung den Grünpfeil sehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">▼ <b>1</b> Kurzfristig</div> <div style="text-align: center;">▼ <b>2</b></div> <div style="text-align: center;">▼ <b>3</b> Langfristig</div> </div>
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beschleunigung des Radverkehrs</li> </ul>	<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">▼ <b>1</b> Niedrig</div> <div style="text-align: center;">▼ <b>2</b></div> <div style="text-align: center;">▼ <b>3</b> Hoch</div> </div>
<b>Profitierende</b> 		<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">▼ <b>1</b> Niedrig</div> <div style="text-align: center;">▼ <b>2</b></div> <div style="text-align: center;">▼ <b>3</b> Hoch</div> </div>
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



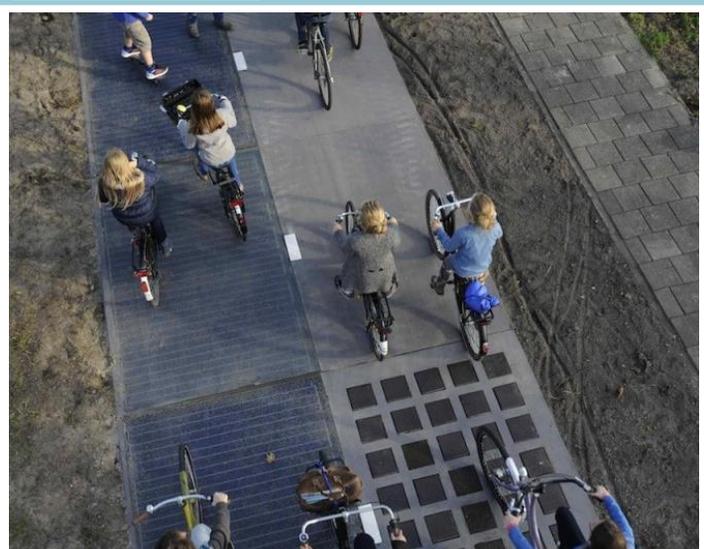
# 86. Allgemein – Fahrradwege als Stromerzeuger

**Problematik:** Teils ist es anspruchsvoll geeignete Flächen für Solaranlagen zu finden. Wenig verschattete Verkehrsflächen bieten sich dafür optimal an.

**Handlungsempfehlung:** Im Rahmen eines Leuchtturmprojekts wird die Installation von (wenigen Metern) Solar-Radweg vorgesehen. Realisierung beispielsweise auf einem Abschnitt des Radschnellwegs am Stadteingang.

Wird die Maßnahme auf einem Abschnitt vorgesehen, für den die Stadt Waldkirch zuständig ist, ist ggf. eine Förderung durch das Land Baden-Württemberg oder den Bund möglich.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             1  <small>Kurzfristig</small> </div> <div style="text-align: center;">             2  <small>Langfristig</small> </div> <div style="text-align: center;">             3         </div> </div>
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puzzlestein auf dem Weg zu einer klimaneutralen Kommune</li> <li>• Leuchtturmprojekt mit Strahlkraft (touristisch &amp; bezüglich Radverkehr)</li> </ul>	Priorisierung	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             1  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">             2         </div> <div style="text-align: center;">             3  <small>Hoch</small> </div> </div>
<b>Profitierende</b> 		Kosten	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             1  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">             2         </div> <div style="text-align: center;">             3  <small>Hoch</small> </div> </div>
		Baulast/ Zuständigkeit	Landkreis / Kommune



# 87. Allgemein – Konflikte zwischen Ruhendem Kfz-Verkehr und Radverkehr minimieren

**Problematik:** Das Fahrverhalten eines Radfahrers kann neben der Infrastruktur und Radverkehrsführung auch durch antizipierte „Konflikte im Kopf“ beeinflusst werden. Als Beispiel ist die Meidung von Schutzstreifen aufgrund der „nur“ subjektiven Angst vor Türöffnungen bei längsparkenden Kfz. Der Ruhende Kfz-Verkehr ist eine Hauptursache für Konflikte mit dem Radverkehr. Das Halten von Kfz auf der Fahrbahn hat einen besonders negativen Einfluss auf den Komfort des Radverkehrs auf Fahrradstraßen (häufiges Abweichen von der eigenen Fahrlinie, Ausweichen in den Gegenverkehr oder auf den Gehweg). Typische Verursacher sind Kurzparker sowie Liefer- / Ladevorgänge.

**Handlungsempfehlung:** Konsequente Parkraumbewirtschaftung und Kontrollen können die Fahrradnutzung attraktiver machen und die Aufenthaltsqualität für Fuß- und Radverkehre erhöhen. Mit Falschparkeraktionen kann für Flächen des Rad- und Fußverkehrs sensibilisiert werden (z.B. Falschparkerkärtchen Bild links).

In Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit Senkrecht- und Schrägparkstände vermieden werden. Entsprechende Sicherheitstrennstreifen von 0,75m (inkl. Markierung) bei Längsparkständen bzw. mindestens 1m (inkl. Markierung) bei Senkrecht- und Schrägparkständen sind vorzusehen.

Um Konflikte mit Lieferverkehren zu reduzieren, sind Liefer- und Ladekonzepte zu erarbeiten. Diesen Bedarfen sollte durch ausgewiesene Ladezonen in der Planung Rechnung getragen werden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>Entschärfung des Konflikts Kfz – Rad</li> </ul>		↓	↓	↓
			1	2	3
			Kurzfristig		Langfristig
		<b>Priorisierung</b>	↓	↓	↓
			1	2	3
			Niedrig		Hoch
		<b>Kosten</b>	↓	↓	↓
			1	2	3
			Niedrig		Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune		



# Respekt!

# Helden!

für alle  
die beim Parken auf andere achten



Danke für die Rücksichtnahme!  
nachhaltig-in-rodgau.de 

# 88. Allgemein – Radverkehr(-infrastruktur) betreiben, unterhalten, ausbauen und fördern

**Problematik:** Neben der Durchgängigkeit und Umfang des Radwegenetzes ist der Zustand ein entscheidender Faktor für die Qualität des Radverkehrsangebots. Ein guter Zustand der Infrastruktur kann die Zufriedenheit der Nutzer steigern, ein schlechter hingegen kann zur Wahl eines anderen Verkehrsmittels führen.

**Handlungsempfehlung:** Verbesserte Radwegeunterhaltung kann zu einer höheren Fahrradnutzung führen. Zu einer guten Radverkehrsunterhaltung gehört u.a. das Freihalten der entsprechenden Lichtraumprofile, gute Oberflächenverhältnisse und ein zuverlässiger Winterdienst mindestens entlang der Hauptverbindungen. Dabei ist einerseits darauf zu achten, dass auch bei Änderung der Führungsform im Radverkehr eine Durchgängigkeit besteht, andererseits beim Kehren von Kfz-Fahrbahnen der geräumte Schnee nicht auf Radwegen oder Schutzstreifen liegen bleibt.

Insbesondere um touristische Radverkehre anzuziehen, sind fahrradfreundliche Unterkünfte (Bett&Bike) wichtig. Aktuell besteht in Waldkirch bzw. in Suggental nach den Kriterien des ADFC nur [eine](#) fahrradfreundliche Unterkunft auf der Gemarkung Waldkirchs.

Auch monetäre Anreize zur Beschaffung eines E-Bikes, Pedelecs oder (E-)Lastenfahrrads, wie sie beispielsweise in Denzlingen oder Gundelfingen bestehen, helfen, den Radverkehr zu fördern. Eine Prämie kann gekoppelt werden an die Abgabe eines Pkws / Motorrollers oder Mofas. Beispielsweise könnten auch Taxiunternehmen Förderungen bei Bezug einer Fahrradkassa erhalten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3	
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komfortables und zügiges Radfahren auf guten Oberflächenverhältnissen</li> <li>• Allgemeine Förderung des Radverkehrs in monetärer Form</li> <li>• Attraktivitätssteigerung für touristische Radverkehre</li> </ul>		1	2	3	
		Kurzfristig				Langfristig
			<b>Priorisierung</b>	1	2	3
				Niedrig		Hoch
		<b>Kosten</b>	1	2	3	
			Niedrig		Hoch	
<b>Profitierende</b> 		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune			



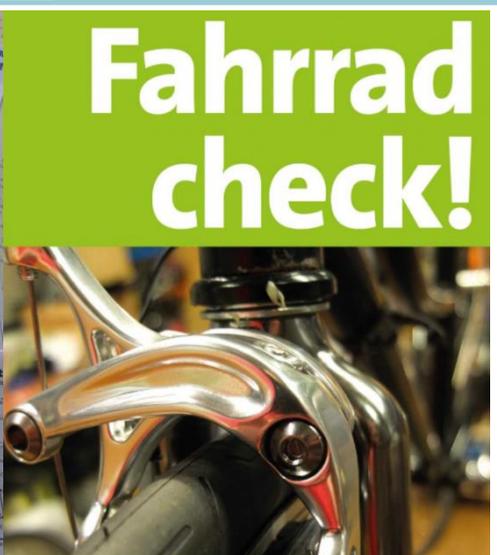
# 89. Allgemein – Radverkehr kommunizieren, Programme für Menschen mit Kontextänderungen sowie ältere / mobilitätseingeschränkte Menschen

**Problematik:** Das Mobilitätsverhalten ist im Allgemeinen stark routinisiert. Verhaltensänderungen sind in der Regel nur äußerst schwer „von außen“ beeinflussbar. Stehen im Leben Kontextänderungen (Geburt eines Kindes, Umzug, neuer Arbeitsplatz o.Ä.) an, besteht die Chance Änderungen im Mobilitätsverhalten zu erwirken. Nur wer Angebote kennt, wird sie auch nutzen. Dies trifft zudem auch auf ältere bzw. zu gewissem Maße mobilitätseingeschränkte Personen zu.

**Handlungsempfehlung:** Es sollen Maßnahmen ergriffen werden, mit denen möglichst effektiv und kostengünstig Mobilitätsinformationen (z.B. Broschüre „[Radfahren in der Schwangerschaft und mit Baby](#)“) bereitgestellt werden. Das sind z.B. ein Stadtplan mit Informationen zu verschiedenen Mobilitätsangeboten, Rad- und Fußwegenetzen, Rad-Reparaturstationen mit Luftpumpen oder Mitnamemöglichkeiten von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln. Sinnvoll sind z.B. auch Gutscheine für einen Fahrradcheck oder Reparaturmöglichkeiten bei örtlichen Fahrradhändlern. Ein weiteres Instrument sind z.B. auch regelmäßig wiederkehrende Willkommensradtouren für Neubürger, Kurse wie „Mobil im Alter“, „Achtsamkeitstraining für mehr gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Verkehrsteilnehmern“ oder Informationen über Aktivitäten im Radverkehr wie „Cycling without Age“.

Darüber hinaus sind Ansprechpartner zu benennen, die bei Fragen telefonisch kontaktierbar sind. Möglich ist auch der Hinweis auf eine Mobilitätszentrale (zu prüfen ist bspw. eine Integration in den Bahnhof Waldkirch), die multimodale Themen bearbeitet, damit man sich hier ebenfalls beraten lassen kann.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Allgemeine Förderung des Radverkehrs in Form von Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>		1	2	3
		Kurzfristig			Langfristig
				1	2
		<b>Priorisierung</b>	Niedrig		Hoch
			1	2	3
		<b>Kosten</b>	Niedrig		Hoch
<b>Profitierende</b> 					
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	u.a. Kommune, ÖV-Betreiber		



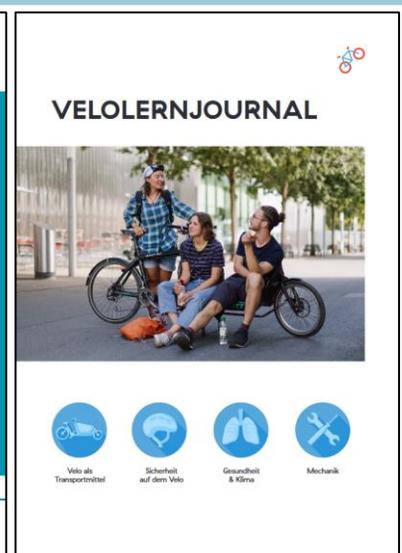
# 90. Allgemein – Radverkehr und Mobilität an Schulen thematisieren

**Problematik:** Das Mobilitätsverhalten von Kindern ist im Wesentlichen durch dasjenige der Eltern geprägt. Umso wichtiger ist, der Schülerschaft einen Überblick der Alternativen bzgl. Mobilität aufzuzeigen, eine Reflexion des Mobilitätsverhaltens zu ermöglichen und sie insbesondere hinsichtlich selbstaktiver Mobilität zu begeistern.

**Handlungsempfehlung:** Das Thema Radverkehr, aber auch Mobilität im Allgemeinen sollte an der Schule behandelt werden. Aktionstage, die rein diesem Thema gewidmet werden, Teilnahme an Aktionen wie „Mit dem Rad zur Schule“, schulinternes Stadtradeln, Schulweg-Ralley (z.B. ähnlich wie Ritterweg bei der Kastelburg), Projekt „Rad-Spaß statt Elterntaxi“, Unterrichtsprogramm „Verkehrszähler“ oder „VeloLab“, Mobifibel, mit Schülern gemeinsame fußgängerfreundliche Gestaltung des Schulumfelds, durch Kinder erstelltes Kinderbuch zur Nahmobilität, Verkehrspaten oder ein Bonussystem (Eintritt ins Schwimmbad, T-Shirt etc.) ermöglichen den Schülern, selbstaktive Mobilität erlebbar zu machen und Freude daran zu gewinnen.

Seitens Eltern- und Schülerschaft der Stadt Waldkirch besteht zudem häufig der Wunsch, die Fahrradprüfung vor der 3. Klasse abzulegen. Die Umsetzbarkeit diesbezüglich sollte geprüft werden, um „illegales“ Fahrradfahren entlang des Schulwegs zu vermeiden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3	
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung der selbstaktiven Mobilität im Schülerverkehr</li> </ul>		1	2	3	
			Kurzfristig		Langfristig	
			<b>Priorisierung</b>	1	2	3
				Niedrig		Hoch
<b>Profitierende</b> 		<b>Kosten</b>	1	2	3	
			Niedrig		Hoch	
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune, ggf. in Zusammenarbeit mit Unternehmen			



# 91. Allgemein – Radverkehr vermarkten

**Problematik:** Die Förderung von Radverkehr besteht neben infrastrukturellen Maßnahmen auch aus Serviceangeboten und Öffentlichkeitsarbeit.

**Handlungsempfehlung:** Der Radverkehr ist positiv zu vermarkten. Weiche Maßnahmen können „Hardware“ zwar nicht ersetzen, aber ideal ergänzen. Der Nationale Radverkehrsplan des Bundesverkehrsministeriums schlägt vor, dass Kommunen nicht investive Maßnahmen mit 1€ pro Bürger und Jahr fördern sollten (sehr wenig im Vergleich zu infrastrukturellen Kosten). Als bundesweites Vorbild hinsichtlich der Kommunikation und Vermarktung des Radverkehrs gilt München (0,5€ pro Bürger und Jahr). U.a. Beispiele aus einer [breiten Kampagne](#) der Stadt München sind:

- Fahrradwappen, Statur „Bavaria“ als Fahrradfahrerin (vgl. München Bild links)
- Radl-Star gesucht (Fotoshooting)
- Schultournee „Check dein Rad“, Fahrradprüfung vor 3. Klasse, Radrallyes München (GPX-Track, Rätseltour)
- Gebührende Einweihung von neuen Radverkehrsstraßen oder Abstellanlagen (vgl. Offenburg Bild rechts)
- Autofreier Sonntag in zweijährigem Turnus (z.B. Landkreis Kulmbach)
- Mit Presseveröffentlichungen Vertrauen in der Öffentlichkeit aufbauen, pflegen und ein positives Gesamtbild vermitteln (Qualität statt Quantität!). Erläuterungen von umgesetzten Maßnahmen / Regeln / Verkehrszeichen (z.B. [Kommunikationspaket](#) zur Eröffnung von Fahrradstraßen des AGFK BW)
- Facettenreiche und nicht einseitige Kommunikation (Homepage, Flyer, Broschüren)

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Allgemeine Förderung des Radverkehrs in Form von Marketing</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>	Kommune
<b>Profitierende</b> 					



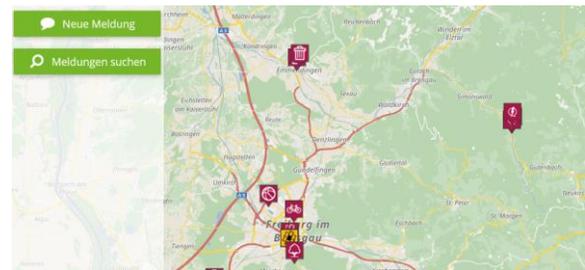
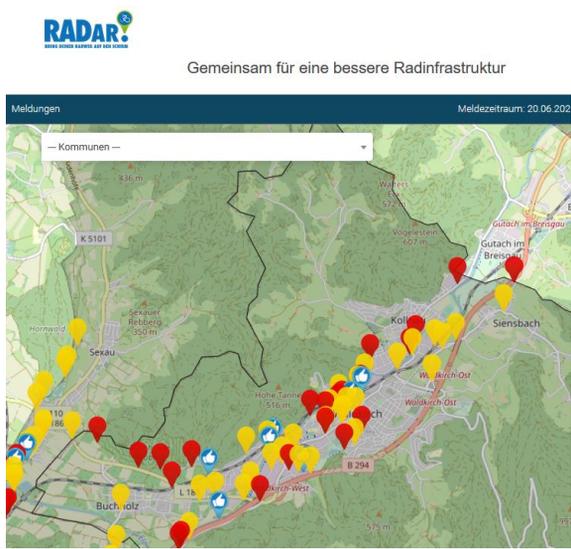
# 92. Allgemein – Meldung von Schäden etc.

**Problematik:** Eine einwandfreie und attraktive Radverkehrsinfrastruktur ist wichtige Voraussetzung für den Erhalt und die Steigerung des Radverkehrsanteils. Allfällige Mängel und Beschädigungen sind möglichst rasch zu beheben. Die Öffentlichkeit kann mittels Mitwirkung dazu beitragen, die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur hoch zu halten.

**Handlungsempfehlung:** Es gibt verschiedene Tools und Plattformen, über die Mängel, Schäden, Vegetation im Lichtraumprofil, regelwidrig geparkte Fahrzeuge oder auch Verbesserungsbedarf gemeldet werden können (RADar!, Meldeplattform Radverkehr, Meldoo, Mängelmelder etc.). Es ist zu prüfen, welches dieser Verfahren sich für die Stadt Waldkirch am besten eignet und insbesondere am besten in die bestehenden Abläufe und Prozesse im Alltag integriert werden kann. Es ist wichtig, dass entsprechende Kanäle den Verkehrsteilnehmern bekannt sind. Es bietet sich, aktiv darüber zu informieren und im Rahmen von Veranstaltungen Infoflyer zu verteilen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt einer attraktiver Radverkehrsinfrastruktur</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             1 Kurzfristig         </div> <div style="text-align: center;">             2         </div> <div style="text-align: center;">             3 Langfristig         </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             1 Niedrig         </div> <div style="text-align: center;">             2         </div> <div style="text-align: center;">             3 Hoch         </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             1 Niedrig         </div> <div style="text-align: center;">             2         </div> <div style="text-align: center;">             3 Hoch         </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



Schäden in deiner Kommune schnell und einfach melden

Jetzt kostenlos herunterladen

**Willkommen auf der Meldeplattform**  
Ihr direkter Draht zur richtigen Stelle

Fehlende Markierungen, Schlaglöcher oder zugewachsene Wege – solche und andere Schäden können Sie über die Meldeplattform melden. Helfen Sie Ihrer Kommune Mängel zu orten und tragen Sie so dazu bei, dass sich alle zukünftig sicherer und komfortabler fortbewegen können. Die Meldeplattform verkürzt den Weg von Ihnen zur zuständigen Stelle und findet sofort den richtigen Ansprechpartner. Sie brauchen sich um nichts weiter zu kümmern.

Hier geht's zur Meldeplattform

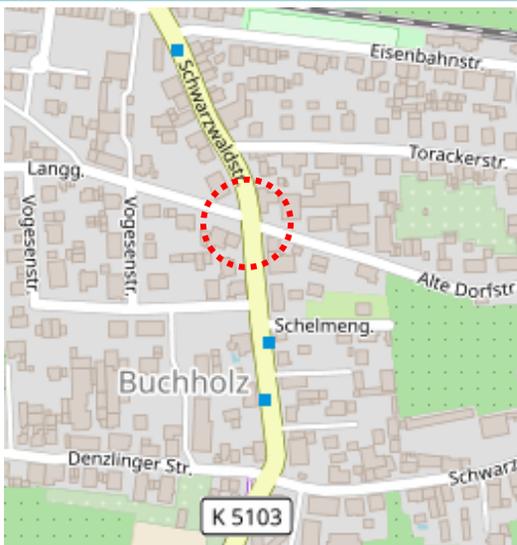
# 93. Schulwege – Knoten Schwarzwaldstraße / Alte Dorfstraße (Querungshilfe)

**Problematik:** Entlang der Schwarzwaldstraße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Am eingezeichneten Knoten ist sie zudem recht stark belastet. Für den Schulverkehr gibt es keine sichere Querungsmöglichkeit. Die Verbindung bildet eine wichtige Achse zwischen Schule und Sportplatz.

**Handlungsempfehlung:** Auf dem südlichen Knotenarm ist ein Fußgängerüberweg einzurichten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>              Kurzfristig           </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #003366; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>              Langfristig           </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>              Niedrig           </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #003366; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>              Hoch           </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>              Niedrig           </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">             ▼  <span style="background-color: #003366; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>              Hoch           </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Landkreis / Kommune



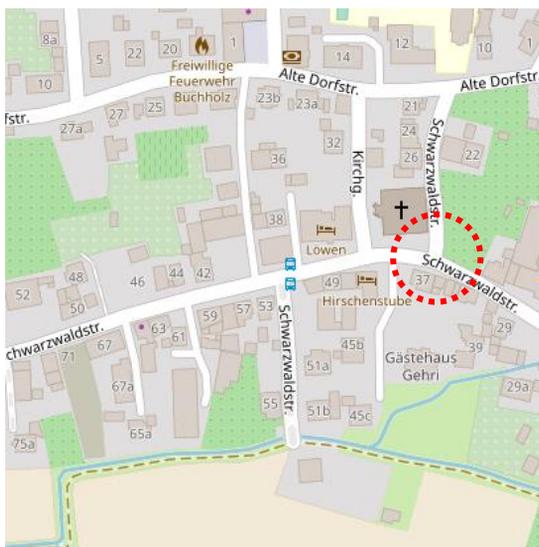
# 94. Schulwege – Knoten Schwarzwaldstraße / Schwarzwaldstraße (Querungshilfe)

**Problematik:** Die Schwarzwaldstraße ist in diesem Bereich Teil einer Tempo 30-Zone. Die Verkehrsbelastungen sind so hoch, dass die Sicherheit des querendend Schülerverkehrs nicht ausreichend sichergestellt ist.

**Handlungsempfehlung:** Auf dem westlichen Knotenarm ist ein Fußgängerüberweg einzurichten. Die bestehenden Parkplätze sind zwecks ausreichender Sichtdreiecke aufzuheben bzw. zu verlagern.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



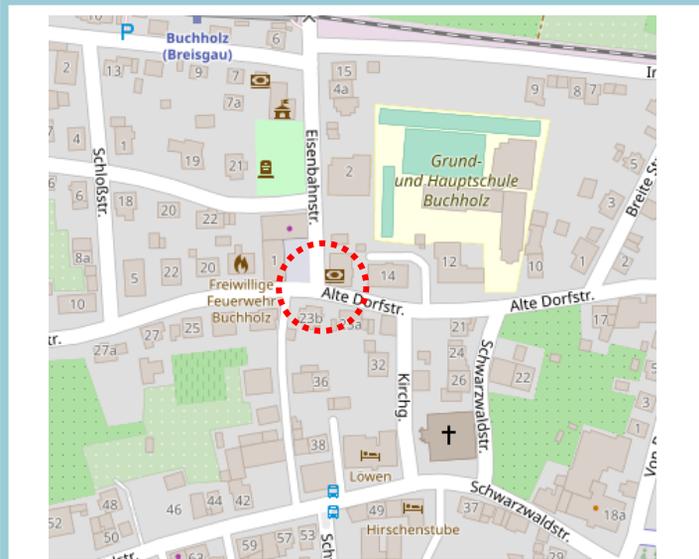
# 95. Schulwege – Knoten Alte Dorfstraße / Am Drescheschopf (Optimierung Einhaltung der Geschwindigkeit)

**Problematik:** Der Knoten liegt in einem verkehrsberuhigten Bereich und wurde erst kürzlich bauliche neu gestaltet. Trotz gestalterischer Elemente ist der Fußverkehr nicht gleichberechtigt. Insbesondere jüngere Verkehrsteilnehmer fühlen sich hier unsicher.

**Handlungsempfehlung:** In Hinblick auf die Sicherheit besonders schützenswerter Personen empfiehlt sich, durch weitere gestalterische Elemente (z.B. farbige Bodenmarkierung, Blumenkästen, Poller etc.) den motorisierten Verkehr auszubremsen, so dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Die Befahrbarkeit durch den ÖPNV ist sicherzustellen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> <li>• Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten</li> </ul>
<b>Profitierende</b>  	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> </div> </div> <div style="text-align: center;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 96. Schulwege – Grundschule Buchholz (Bring- / Holbereich)

**Problematik:** Durch Bring- und Holverkehr ergeben sich im Bereich der Grundschule Buchholz regelmäßig kritische Situationen einerseits für den Schülerverkehr, andererseits für den fließenden Verkehr, der durch parkende Fahrzeuge behindert wird.

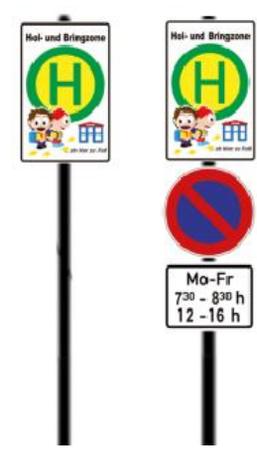
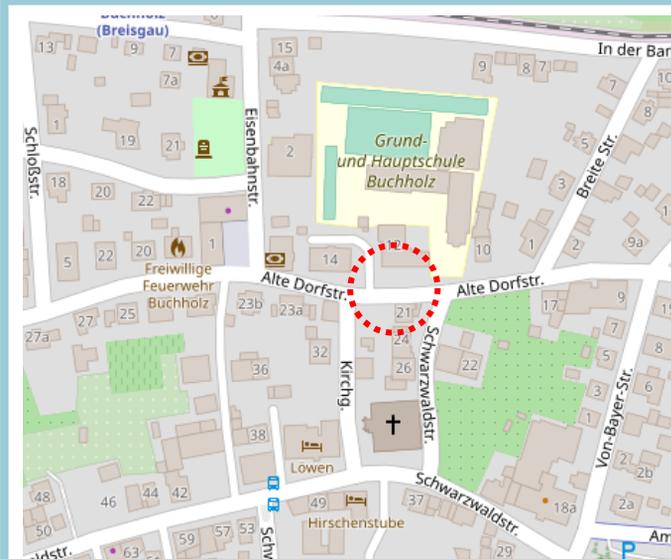
**Handlungsempfehlung:** Es ist geplant, dass die Alte Dorfstraße im Bereich der Grundschule Teil einer Fahrradzone wird (vgl. Maßnahme 3). Ähnlich wie bei Fahrradstraßen ist der Straßenquerschnitt zu reduzieren. Der Straßenquerschnitt lässt abschnittsweise weiterhin straßenbegleitendes Längsparken zu. Im Bereich der Schule können die bereits vorhandenen markierten Stellplätze auf nördlicher Seite beibehalten und für den Bring- / Holverkehr genutzt werden. Sie sind explizit als Bring- / Holbereich auszuweisen.

Die Stellplätze auf südlicher Seite können nicht beibehalten werden; der Straßenquerschnitt ist in Hinblick auf die Anforderungen einer Fahrradstraße zu gering.

Die Elternschaft ist über den Standort sowie die Vorteile alternativer Mobilitätsformen zu informieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Schülerverkehr</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für weitere Verkehrsteilnehmer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="background-color: #00728f; color: white; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 97. Schulwege – Knoten im Bereich des Geschwister-Scholl-Gymnasiums, des Beruflichen Schulzentrums und der Kastelbergschule (Knotenumbau)

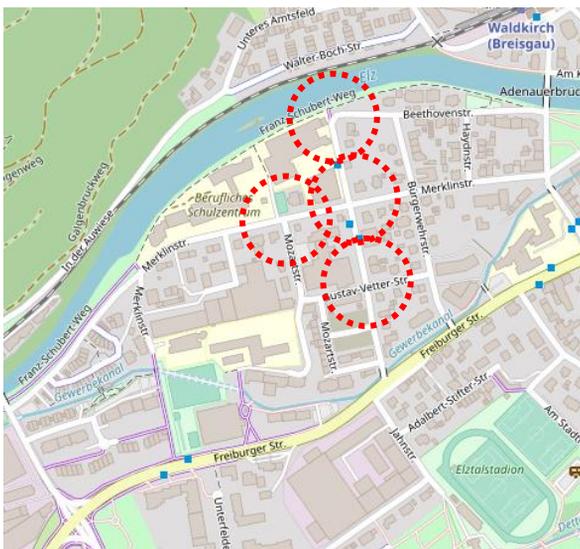
**Problematik:** Im Bereich oben genannter Schulen ist das Queren der Fahrbahn an Knotenpunkten mit Gefahren verbunden. Insbesondere bestehen durch ruhenden Kfz-Verkehr unzureichende Sichtverhältnisse.

Am Knoten Hindenburgstraße / Merklinstraße zeigt die Statistik eine Häufung von Unfällen durch Einbiegen / Kreuzen.

**Handlungsempfehlung:** Das Gebiet um oben genannte Schulen soll als Fahrradzone ausgewiesen werden (vgl. Maßnahme 2). Ähnlich wie bei Fahrradstraßen ist der Straßenquerschnitt zu reduzieren. Dies hat auch Auswirkungen auf die Knotengestaltung. Es empfiehlt sich, insbesondere an den eingezeichneten Knoten mittels vorgezogener Seitenräume die Fahrbahn auf ein Minimum von 3,5 Meter zu reduzieren, um kurze Querungsdistanzen im (Schüler-)Fußverkehr zu schaffen und die erforderlichen Sichtdreiecke sicherzustellen.

Die Maßnahme bzw. spezifische Knoten sind mit den Planungen zur Radschnellverbindung abzustimmen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fuß- und Schülerverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>		1	2	3
		Kurzfristig			Langfristig
			1	2	3
			Niedrig		Hoch
			1	2	3
			Niedrig		Hoch
<b>Profitierende</b> 			1	2	3
			Niedrig		Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune		



# 98. Schulwege – Kastelbergschule (Bring- / Holbereich)

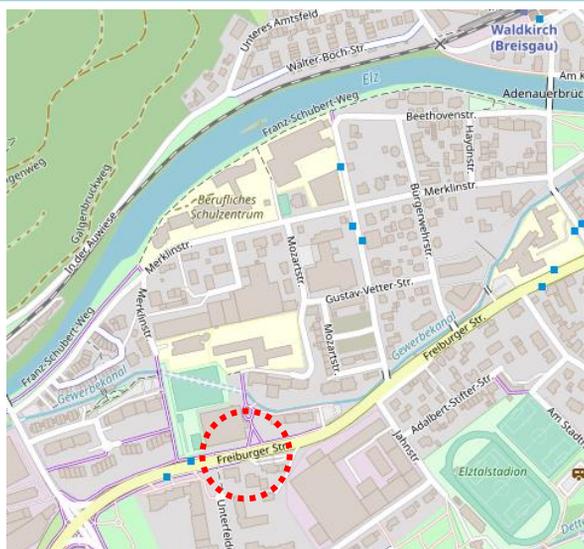
**Problematik:** Durch Bring- und Holverkehr ergeben sich im Bereich der beiden benachbarten Schulen Geschwister-Scholl-Gymnasium und Berufliches Schulzentrum regelmäßig kritische Situationen einerseits für den Schülerverkehr, andererseits für den fließenden Verkehr, der durch parkende Fahrzeuge behindert wird.

**Handlungsempfehlung:** Bring- / Holverkehr sollte in vorliegendem Fall idealerweise außerhalb des Straßennetzes erfolgen. D.h. ein Bringen bzw. Abholen im Bereich der Mozartstraße oder Gustav-Vetter-Straße ist zu vermeiden. Stattdessen ist ein Bring- / Holbereich entlang der Freiburger Straße zu verorten. Seitens der Stadt Waldkirch gibt es Planungen zur Umgestaltung der Freiburger Straße, welche die Thematik Bring- / Holbereich bereits berücksichtigen. Es wird jedoch empfohlen, den Bring- / Holbereich nach Osten zu verlagern, um eine Entflechtung des Radverkehrs und aus- bzw. einsteigenden Schülern sowie ausreichende Gehwegflächen zu erreichen. Von den südlichen der Freiburger Straße gelegenen Parkplätzen ist mit der Fußgänger-Lichtsignalanlage weiterhin eine sichere und rasche Querung der Freiburger Straße gegeben.

Die jeweiligen Stellplätze sind explizit als Bring- / Holbereich auszuweisen.

Die Elternschaft ist über den Standort sowie die Vorteile alternativer Mobilitätsformen zu informieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Sicherheit im Schülerverkehr</li> <li>Erhöhung der Sicherheit für weitere Verkehrsteilnehmer</li> <li>Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>	<b>Priorisierung</b>	1 Niedrig	2	3 Hoch
<b>Profitierende</b> 		<b>Kosten</b>	1 Niedrig	2	3 Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune		



# 99. Schulwege – Geschwister-Scholl-Gymnasium / Berufliches Schulzentrum (Bring- / Holbereich)

**Problematik:** Durch Bring- und Holverkehr ergeben sich im Bereich der Kastelbergschule regelmäßig kritische Situationen einerseits für den Schülerverkehr, andererseits für den fließenden Verkehr, der durch parkende Fahrzeuge behindert wird.

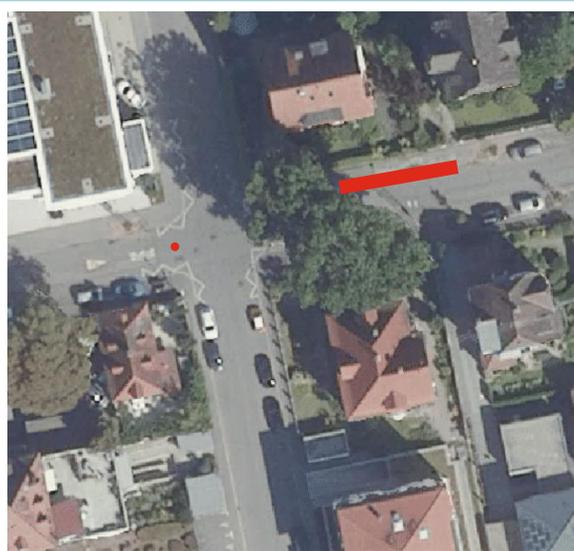
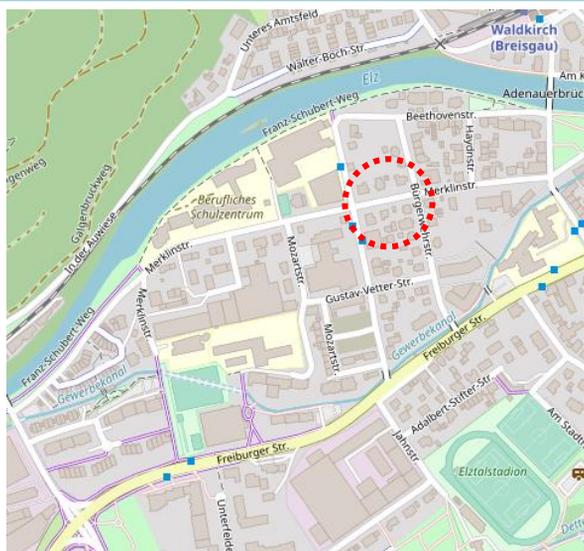
**Handlungsempfehlung:** Bring- / Holverkehr sollte idealerweise nicht direkt im unmittelbaren Bereich der beiden Schulen organisiert werden, da insbesondere das hohe Fuß- und Radverkehrsaufkommen, die örtlichen Gegebenheiten (Verknüpfungen und Charakteristik des Straßennetzes etc.) sowie die geplante Trasseführung der Radschnellverbindung im Konflikt stehen. Es empfiehlt sich, einen Bring- / Holbereich wie unten eingezeichnet einzurichten. Damit kann der Kfz-Verkehr direkt über die südliche Hindenburgstraße auf das Hauptstraßennetz weggeführt werden; eine Durchfahrt vor den Schulen wird sowohl bei An- als auch Abfahrt vermieden. Unterstützt wird dies durch die Installation eines Sperrpfostens auf dem westlichen Knotenarm Merklinstraße; die Maßnahme ist mit der geplanten Radschnellverbindung verträglich.

Der Straßenquerschnitt ist ausreichend breit, damit Stellplätze markiert werden können (vgl. Anforderungen an Fahrradzonen bzw. Fahrradstraßen, vgl. auch Maßnahme 2). Die Stellplätze sind explizit als Bring- / Holbereich auszuweisen. Eine sichere Führung mit minimalem Querungsbedarf und sicheren Querungsmöglichkeiten ist gegeben bzw. wird im Zuge der Umsetzung der Fahrradzone (vgl. Maßnahme 2) geschaffen.

Alternativ kann der Bring- / Holbereich entlang der Freiburger Straße (vgl. Maßnahme 100) genutzt werden.

Die Elternschaft ist über die Standort sowie die Vorteile alternativer Mobilitätsformen zu informieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1	2	3
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Sicherheit im Schülerverkehr</li> <li>Erhöhung der Sicherheit für weitere Verkehrsteilnehmer</li> <li>Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>		▼	▼	▼
			1	2	3
			Kurzfristig		Langfristig
		<b>Priorisierung</b>	▼	▼	▼
			1	2	3
			Niedrig		Hoch
		<b>Kosten</b>	▼	▼	▼
			1	2	3
			Niedrig		Hoch
		<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune		



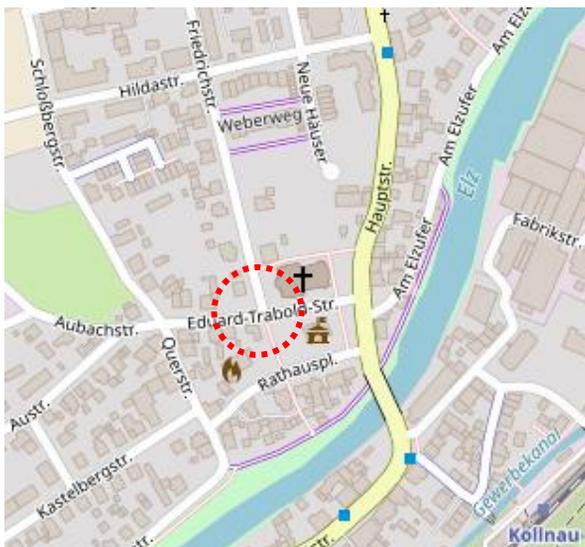
# 100. Schulwege – Knoten Eduard-Trabold-Straße / Friedrichstraße (Knotenumbau)

**Problematik:** Der südlich gelegene Gehweg entlang der Eduard-Trabold-Straße wird entlang des Rathauses geführt und stößt auf Höhe der Einmündung Friedrichstraßen zur Fahrbahn. Ein Queren der Fahrbahn ist somit nur auf die Westseite der Friedrichstraße möglich. Dieser Gehweg endet relativ früh, so dass Fußgänger erst sehr spät gesehen werden.

**Handlungsempfehlung:** Zur Schaffung besserer Sichtverhältnisse sowie einer sicheren Querung ist der Knoten umzugestalten. Der westlich gelegene Gehweg der Friedrichstraße ist im Sinne vorgezogener Seitenräume zu verlängern.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fuß- und Schülerverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



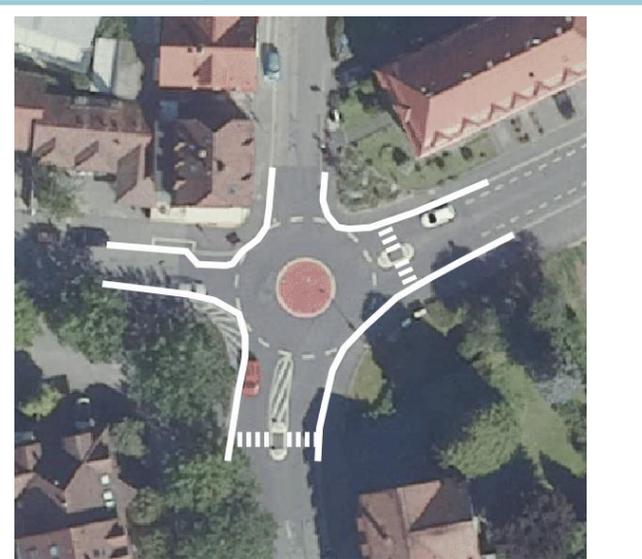
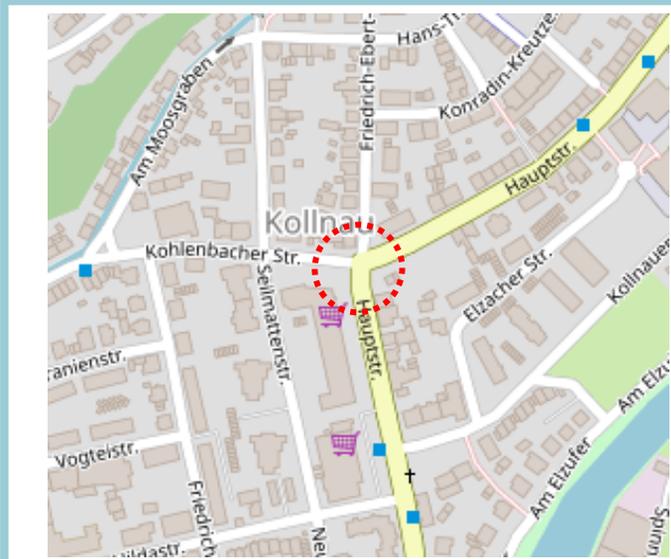
# 101. Schulwege – Knoten Kohlenbacher Straße / Hauptstraße / Friedrich-Ebert-Straße (Querungshilfe)

**Problematik:** Der eingezeichnete Knoten wurde kürzlich zu einem Kreisverkehr umgestaltet. Auf der östlichen und südlichen Knotenzufahrt gibt es eine Mittelinsel. Auf Grund der relativ hohen Kfz-Belastungen wird seitens der Schülerschaft das Queren der Fahrbahn trotz Querungshilfe als schwierig bezeichnet. Dies gilt insbesondere für den Rad fahrenden Schulverkehr.

**Handlungsempfehlung:** Auf den beiden Knotenzufahrten mit Mittelinsel ist ein Fußgängerüberweg einzurichten. Auf der westlichen Knotenzufahrt bietet sich, mittels kürzere Querungsdistanzen zu schaffen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>  <small>Kurzfristig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>  <small>Langfristig</small> </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>  <small>Hoch</small> </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">1</span>  <small>Niedrig</small> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">2</span> </div> <div style="text-align: center;">   <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 10px;">3</span>  <small>Hoch</small> </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 102. Schulwege – Knoten Kohlenbacher Talstraße / Schloßbergstraße (Knotenumbau)

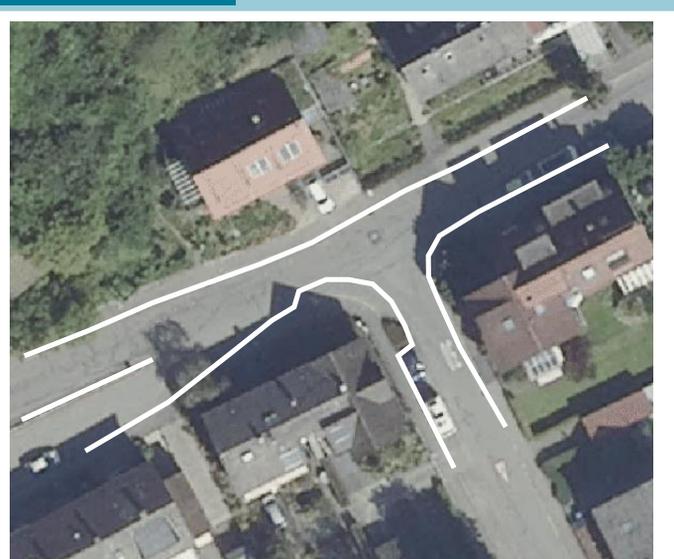
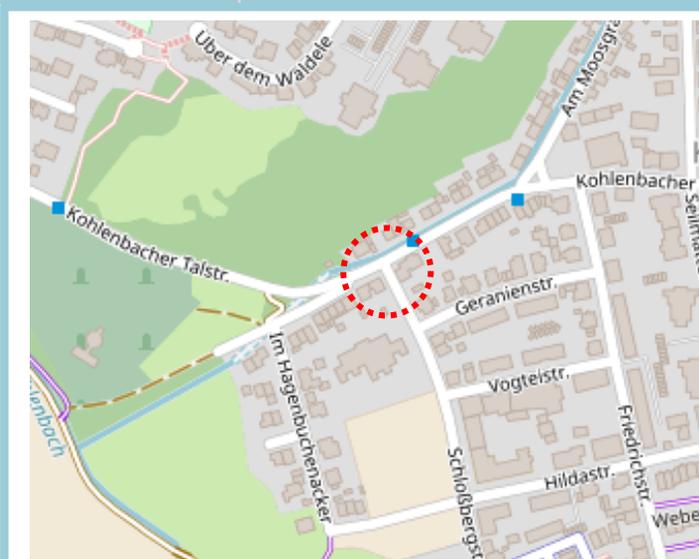
**Problematik:** Der Knoten Kohlenbacher Talstraße / Schloßbergstraße ist recht großzügig gestaltet, so dass sich für den Fußverkehr lange Querungsdistanzen ergeben. Von Westen mündet im Knotenzufahrtsbereich zudem die Kohlenbacher Straße in die Kohlenbacher Talstraße, was den Knotenpunkt unübersichtlich macht und auch die Sichtbarkeit negativ beeinträchtigt.

Auf der südlichen Knotenzufahrt wird das Längsparken über eine begrünte Fläche eingeleitet. Eine kombinierte Nutzung, um die Querungsdistanzen im Fußverkehr zu reduzieren, ist nicht vorhanden.

**Handlungsempfehlung:** Der Knoten ist umzugestalten. Mittels vorgezogener Seitenräume werden kürzere Querungsdistanzen geschaffen und die Sichtbarkeit des Fußverkehrs verbessert. Gleichfalls kann damit eine geschwindigkeits-dämpfende Wirkung, insbesondere für den talfahrenden Verkehr von der Kohlenbacher Talstraße, erzielt werden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Fuß- und Schülerverkehr</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>
<b>Profitierende</b> 	

<b>Zeitraumen</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Kurzfristig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Langfristig                 </div> </div>
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Kosten</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>1</b>                      Niedrig                 </div> <div style="text-align: center;">   <b>2</b> </div> <div style="text-align: center;">   <b>3</b>                      Hoch                 </div> </div>
<b>Baulast/ Zuständigkeit</b>	Kommune



# 103. Schulwege – Freie Schule Elztal (Bring- / Holbereich)

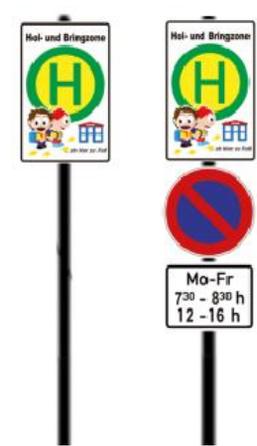
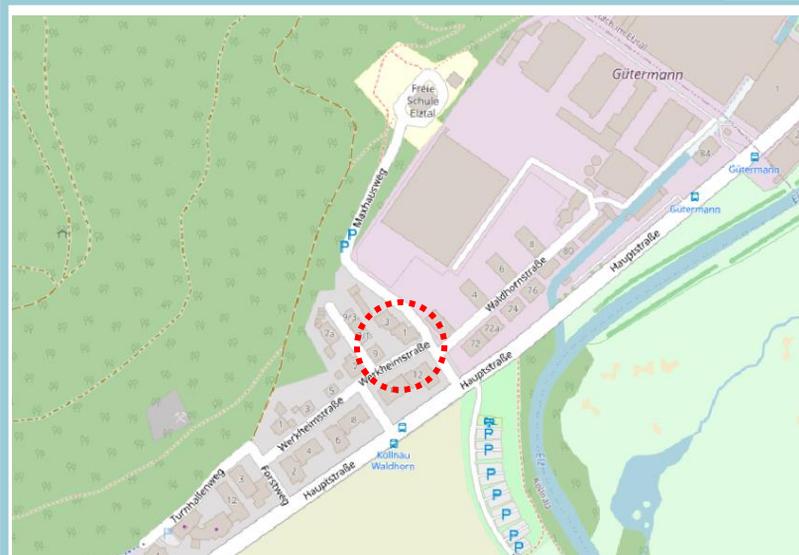
**Problematik:** Durch Bring- und Holverkehr ergeben sich im Bereich der Freien Schule Elztal regelmäßig kritische Situationen für den Schülerverkehr. Durch die Sackgasse wird die Sicherheit der Schüler zusätzlich durch manövrierende Fahrzeuge beeinträchtigt.

**Handlungsempfehlung:** Bring- / Holverkehr sollte nicht im Bereich der Sackgasse liegen. Stattdessen ist ein Bring- / Holbereich nördlich der Werkheimstraße (Abschnitt in Ost-West-Richtung) zu verorten. Dies ermöglicht einerseits, dass der Kfz-Verkehr via westliche Werkheimstraße direkt wieder auf die Hauptstraße abfahren kann. Andererseits kann der Schülerverkehr ohne Bedarf einer Fahrbahnquerung den Maxhausweg hochgehen.

Die jeweiligen Stellplätze sind explizit als Bring- / Holbereich auszuweisen. Es empfiehlt sich, im Zuge der Beschilderung der Sackgasse auch ein Hinweisschild / Wegweisung bzgl. Bring- / Holbereich anzubringen.

Die Elternschaft ist über den Standort sowie die Vorteile alternativer Mobilitätsformen zu informieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Schülerverkehr</li> <li>• Erhöhung der Sicherheit für weitere Verkehrsteilnehmer</li> <li>• Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>	1 (Kurzfristig)    2    3 (Langfristig)	1 (Niedrig)    2    3 (Hoch)	1 (Niedrig)    2    3 (Hoch)	Kommune
<b>Profitierende</b> 					

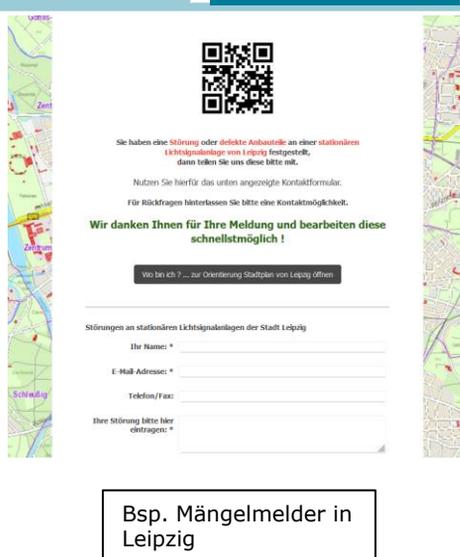
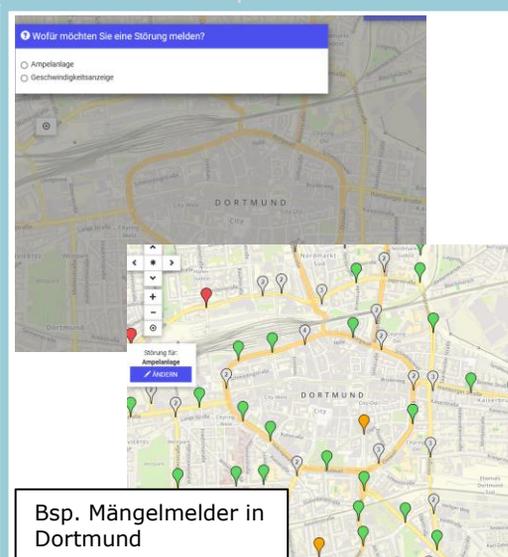


# 104. Allgemein – Funktionsfähigkeit von Fußgänger-Lichtsignalanlagen

**Problematik:** Fußgänger-Lichtsignalanlagen bieten eine sichere Möglichkeit zum Queren von Straßen. Je nach Ausgestaltung (Bedarfsampel, Dunkelampel) kommt sie nur dann zum Einsatz, wenn sich der die Fahrbahn querende Verkehrsteilnehmer unsicher fühlt. In jedem Falle ist jedoch sicherzustellen, dass sie funktionsfähig sind.

**Handlungsempfehlung:** Es gibt verschiedene Tools und Plattformen, über die Mängel gemeldet werden können (Meldoo, Mängelmelder, spezifische städtische Telefonnummer etc.). Es ist zu prüfen, welches dieser Verfahren sich für die Stadt Waldkirch am besten eignet und insbesondere am besten in die bestehenden Abläufe und Prozesse im Alltag integriert werden kann. Es ist wichtig, dass entsprechende Kanäle den Verkehrsteilnehmern bekannt sind. Es bietet sich, an den Ampelmasten zudem einen Kleber mit Möglichkeiten zur Meldung von Mängeln bzw. zur Kontaktaufnahme anzubringen. Ähnliche Vorgehen sind im Zusammenhang mit vollen Abfalleimern oder defekter Beleuchtung in zahlreichen Städten gängig.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Priorisierung	Kosten	Baulast/ Zuständigkeit
<b>Betroffene</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Sicherheit im Fuß- und Schülerverkehr</li> <li>Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz</li> </ul>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             1 Kurzfristig         </div> <div style="text-align: center;">             2         </div> <div style="text-align: center;">             3 Langfristig         </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             1 Niedrig         </div> <div style="text-align: center;">             2         </div> <div style="text-align: center;">             3 Hoch         </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">             1 Niedrig         </div> <div style="text-align: center;">             2         </div> <div style="text-align: center;">             3 Hoch         </div> </div>	Kommune
<b>Profitierende</b> 					



	Standort	Anzahl Schüler/ Nutzer/ Fläche	Art und Anzahl vorhandener Stellplätze		Richtwert [Stellplätze / Nutzer]	Soll-Anzahl Radabstellplätze	Mehrbedarf	Mehr- und Moderni- sierungsbedarf	Bemerkungen
			Vorderradbügel	Rahmenbügel					
Bildungseinrichtungen	Schwarzenbergschule (Grundschule)	320	unbekannt	unbekannt	0.33	106	unbekannt	unbekannt	
	Grundschule Buchholz	120		32	0.33	40	8	8	
	Grundschule am Kohlenbach	225	84		0.33	74	0	84	
	Kastelbergschule (Grundschule)	220		96	0.33	73	0	0	
	Kastelbergschule (weiterführende Schule)	310		96	0.33	102	6	6	
	Realschule Kollnau	490	320	10	0.33	162	0	320	
	Geschwister-Scholl-Gymnasium	940	22	220	0.33	310	68	90	
	Berufliches Schulzentrum	800	18	340	0.2	160	0	18	
	Freie Schule Elztal	133		0	0.33	44	44	44	Unterstand, aber ohne Abschließmöglichkeiten
	SBBZ St. Michael	20	0	0	0.2	4	4	4	Im Wesentlichen für Mitarbeiter relevant; Schüler werden mit Bus abgeholt
Öffentlicher Verkehr	S-Bahn Buchholz			35		62	27	27	
	S-Bahn Batzenhäusle			35		47	12	12	
	S-Bahn Waldkirch			214		521	307	307	
	S-Bahn Kollnau		16			133	117	133	
	Bus Post			8		6	0	0	
	Bus übrige				siehe Leitfaden "Bike & Ride BW"		0	0	

	Standort	Anzahl Schüler/ Nutzer/ Fläche	Art und Anzahl vorhandener Stellplätze		Richtwert [Stellplätze / Nutzer]	Soll-Anzahl Radabstellplätze	Mehrbedarf	Mehr- und Moderni- sierungsbedarf	Bemerkungen
			Vorderradbügel	Rahmenbügel					
Freizeit & Kultur	Baumkronenweg/ Stadtrainsee	1000	0	0	0.1	100	100	100	
	Musikschule	100	24		0.3	30	6	30	
	Schwarzwaldzoo	24800	12	6	0.01	248	230	242	
	Elztalstadion	5000	0	0	0.1	500	500	500	
	Elztalmuseum	1700	0	0	0.01	17	17	17	
	VHS	600	0	0	0.014	9	9	9	
	Marktplatz	2600		20	0.02	52	32	32	
	Mediathek	520	0	0	0.01	5	5	5	
	Tennisclub Waldkirch	10500	0	0	0.004	20	20	20	
	Campingplatz	40	6	0	0.1	4	0	6	
	Haus der Jugend	600	0	0	0.02	12	12	12	
	Tennis/ Fußball Kollnau	19500		42	0.004	78	36	36	
	's Bad	12400		160	0.01	124	0	0	
Theater am Kastelberg	75	unbekannt	unbekannt	0.1	8	unbekannt	unbekannt		
Gesundheit & Soziales	Stadtteiltreff / Mehrgenerationenhaus Batzenhäusle	170		14	0.1	17	3	3	
	BDH-Klinik	100	0	2	0.05	5	3	3	
	Haus St. Nikolai	139	0	0	0.05	7	7	7	
	Rettungszentrum	1100		10	0.004	5	0	0	
	DRK Wohnen	71	0	0	0.1	7	7	7	
	Pflegeklinik am Kandel		unbekannt	unbekannt		0	unbekannt	unbekannt	
	Sozialtherapeutische Lebens- & Arbeitsgemeinschaft, Am Bruckwald	106	0	6	0.5	53	47	47	

	Standort	Anzahl Schüler/ Nutzer/ Fläche	Art und Anzahl vorhandener Stellplätze		Richtwert [Stellplätze / Nutzer]	Soll-Anzahl Radabstellplätze	Mehrbedarf	Mehr- und Moderni- sierungsbedarf	Bemerkungen
			Vorderradbügel	Rahmenbügel					
Mehrzweckhalle	Sport- und Festhalle Buchholz	3100	53		0.02	62	9	62	
	Stadthalle Waldkirch	2700		24	0.02	54	30	30	
	Kastelberghalle	2500		48	0.02	50	2	2	
	Festhalle Kollnau	850	0	0	0.02	17	17	17	
	Georg-Schindler-Halle	3200	0	3	0.02	64	61	61	
	Sporthalle Kollnau	1000	8	27	0.02	20	0	8	
	Festhalle Siensbach	750	0	0	0.02	15	15	15	
	Silberberghalle Suggental	500		8	0.02	10	2	2	
Einkaufen	REWE Schneider	3400		28	0.02	68	40	40	
	Edeka Rees Frischemarkt Industriegebiet	2000	15		0.02	40	25	40	
	Edeka Rees Frischemarkt Innenstadt	760	0	10	0.02	15	5	5	
	Aldi Süd	1650	10		0.02	33	23	33	
	dm-drogerie Markt	500	10		0.02	10	0	10	
	Lidl	500		6	0.02	10	4	4	
	Norma	1200	0	0	0.02	24	24	24	
	Edeka Kollnau	1400	5	6	0.02	28	17	22	
	Netto Kollnau	350	6		0.02	7	1	7	

	Standort	Anzahl Schüler/ Nutzer/ Fläche	Art und Anzahl vorhandener Stellplätze		Richtwert [Stellplätze / Nutzer]	Soll-Anzahl Radabstellplätze	Mehrbedarf	Mehr- und Moderni- sierungsbedarf	Bemerkungen
			Vorderradbügel	Rahmenbügel					
Öffentliche Einrichtung	Stadtverwaltung Waldkirch	940			0.01	9	9	9	
	Touristinformation	280		12	0.02	6	0	0	
	Polizeirevier	700	0	14	0.01	7	0	0	
	Amtsgericht	1260	0	0	0.01	13	13	13	
	Agentur für Arbeit	990	0	0	0.01	10	10	10	
	Rathaus Buchholz	1950		16	0.01	20	4	4	
	Rathaus Suggental	450	0	0	0.01	5	5	5	
	Ortsverwaltung Siensbach	300	0	0	0.01	3	3	3	
	Rathaus/ Wochenmarkt Kollnau	660		11	0.01	7	0	0	
	Bürgertreff Kollnau	260	3		0.01	3	0	3	
	Stadtwerke	1280		6	0.004	6	0	0	
Unternehmen/ Arbeitgeber	SICK Distribution Center	9700		15	0.004	43	28	28	
	SICK AG (Industrie Gebäude)	15500	unbekannt	unbekannt	0.004	69	unbekannt	unbekannt	
	SICK AG (Büro)	10800	unbekannt	unbekannt	0.01	108	unbekannt	unbekannt	
	August Faller KG	11100	unbekannt	unbekannt	0.004	49	unbekannt	unbekannt	
	Faller Packaging	14000		34	0.004	62	28	28	
	Mack Rides GmbH & Co.KG	14000	unbekannt	unbekannt	0.004	62	unbekannt	unbekannt	
	Kautex Textron GmbH & Co.KG	17800	unbekannt	unbekannt	0.004	79	unbekannt	unbekannt	
	Laubholz-Sägewerk Blum GmbH	3500	unbekannt	unbekannt	0.004	16	unbekannt	unbekannt	
	Harry Roth Präzisionsdrehteile	6400		14	0.004	28	14	14	
	Gewerbegebiet Kollnau	40000	unbekannt	unbekannt	0.004	178	unbekannt	unbekannt	

	Standort	Anzahl Schüler/ Nutzer/ Fläche	Art und Anzahl vorhandener Stellplätze		Richtwert [Stellplätze / Nutzer]	Soll-Anzahl Radabstellplätze	Mehrbedarf	Mehr- und Moderni- sierungsbedarf	Bemerkungen
			Vorderradbügel	Rahmenbügel					
Sonstige Innenstadtnähe	Engelstraße	470		8	0.020	9	1	1	
	Ringstraße	460		4	0.020	9	5	5	
	Lange Straße 46	150		8	0.020	3	0	0	
	weitere Geschäfte / Innenstadt	100000	15	66	0.013	1333	1189	1204	