



Gemeinde Obersulm Radverkehrskonzept

A 6487

Auftraggeber: Gemeindeverwaltung Obersulm
Bernhardstraße 1
74182 Obersulm

Auftragnehmer: BS Ingenieure
Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
info@bsingenieure.de
www.bsingenieure.de

Projektleitung: Dipl.-Ing. Frank P. Schäfer

Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) Heike Merkle
M.Sc. Robin Oeden

Ludwigsburg, November 2023



BS INGENIEURE

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz

INHALT

1. EINLEITUNG UND ZIELSETZUNG	3
2. GRUNDLAGEN	5
2.1 Gesetzliche Grundlagen und Regelwerke	5
2.2 Ziele und Anforderungen Radverkehrsnetz	5
2.3 Netzkonzeption	6
2.4 Führungsformen	6
3. BESTANDSANALYSE	14
3.1 Örtliche Rahmenbedingungen	14
3.2 Geschwindigkeitsregelungen	16
3.3 Bestehendes Radverkehrsnetz	17
3.4 Radinfrastruktureinrichtungen	18
3.5 Verkehrsanalyse 2021	18
3.7 Stadtradeln	20
3.8 Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung im Raum Heilbronn/Neckarsulm	21
4. BETEILIGUNGSKONZEPT	23
4.1 Bürgerbeteiligung	23
4.2 Beteiligung Gemeinderat	25
5. KONFLIKTANALYSE	27
6. KONZEPTION RADVERKEHRSNETZ	31
7. MASSNAHMEN- UND HANDLUNGSKONZEPT	35
7.1 Zentrale Maßnahmen	36
7.2 Weitere Maßnahmen und Handlungsfelder	40
7.3 Priorisierung und Grobkostenschätzung	42
8. FAHRRADABSTELLANLAGEN	45
9. WIRKSAMKEITSÜBERPRÜFUNG	48
 LITERATUR	 51
PLANVERZEICHNIS	54
ANLAGENVERZEICHNIS	55
PLÄNE	01 – 15
ANLAGEN	01 – 06

1. EINLEITUNG UND ZIELSETZUNG

Der Radverkehr hat in den vergangenen Jahren im Alltagsverkehr, im Freizeitsport und im Tourismusverkehr eine stark gestiegene Bedeutung erlangt. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und neuer Antriebsformen wird das Radfahren auch für Zielgruppen attraktiver, die aus verschiedenen Gründen dazu vorher nicht zu motivieren waren. Besonders für ältere Personen bilden Pedelecs und E-Bikes eine willkommene Alternative, auf das Fahrrad umzusteigen.

In Baden-Württemberg hat sich die Landesregierung mit der im Jahr 2016 verabschiedeten Radstrategie zum Ziel gesetzt, das Land zur „Pionierregion für nachhaltige Mobilität“ zu entwickeln. Eine Schlüsselrolle soll dabei dem Radverkehr zukommen. Der Anteil des Radverkehrs soll bis 2030 auf 20 % am Gesamtverkehrsaufkommen gesteigert und damit im Vergleich zum Ausgangsjahr 2008 (8 %) mehr als verdoppelt werden. Zudem sollte bis zum Jahr 2020 ein landesweites und flächendeckendes Radverkehrsnetz mit definierten Qualitätsstandards geschaffen werden. Mit dem sogenannten RadNETZ Baden-Württemberg werden landesweit alle Ober- und Mittelzentren mit definierten Haupttrouten für den Alltagsradverkehr verbunden [1].

Vor dem Hintergrund der Herausforderungen des Klimawandels und den gesetzten Klimazielen von Europäischer Union (EU), Bund und Land beabsichtigt die Landesregierung, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren. Hierzu wird derzeit ein Landeskonzept Mobilität und Klima erarbeitet. Einen wesentlichen Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor bildet die Verlagerung hin zu einer klima-, menschen- und umweltfreundlichen Mobilität [2].

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, soll landesweit der Anteil des Radverkehrs auf allen Wegen auf 20 % gesteigert, der Kfz-Verkehr um ein Fünftel reduziert und die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr gegenüber dem Jahr 2010 verdoppelt werden [3].

Insbesondere auf kurzen und mittleren Distanzen bildet das Fahrrad eine klimafreundliche, platzsparende und günstige Alternative zum Pkw. Ein wesentlicher Anteil der Fahrten im motorisierten Individualverkehr (MIV) werden in der Distanzklasse unter 5 km zurückgelegt [4]. Durch die Substitution kurzer Pkw-Fahrten durch das Fahrrad können die gerade in diesem Distanzbereich hohen Kfz-Emissionen reduziert werden.

Auch die Gemeinde Obersulm möchte ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Hierzu soll ein Radverkehrskonzept erarbeitet werden.

Radverkehrsplanung ist als angebotsorientierte Planung zu verstehen. Dies bedeutet, dass durch die Schaffung eines Angebots eine Veränderung hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl erreicht werden soll. Je sicherer und attraktiver der Ausbaustandard der Radverkehrsinfrastruktur ist, umso mehr Verkehrsteilnehmer können zum Umstieg auf das Fahrrad bewegt werden. Die Verbesserung des Angebots erfolgt jedoch nicht ausschließlich auf dem Wege des Neubaus von Verkehrsanlagen, sondern auch durch Beseitigung von baulichen oder konzeptionellen Mängeln an den bestehenden Anlagen des Radverkehrs.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept soll die Grundlage für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren in Obersulm geschaffen werden. Im Fokus stehen dabei unter anderem die Behebung der Defizite im innerörtlichen Radverkehrsnetz, die sichere und attraktive Erschließung aller wichtigen Ziele innerhalb der Gemeinde und die Verknüpfung mit den bestehenden und geplanten regionalen sowie überregionalen Radverkehrsverbindungen.

Ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz, das flächendeckend und durchgängig alle wichtigen Ziele und Quellen miteinander verbindet, fördert wesentlich die nachhaltige Fortbewegung. Die Radverkehrsanlagen sollen dabei hinsichtlich ihrer Dimensionierung und dem Ausbaustandard nicht mehr nur den konventionellen Fahrrädern dienen, sondern auch den gewachsenen Ansprüchen durch die modernen und elektrisch betriebenen fahrradbasierten Mobilitätsangebote gerecht werden.

Künftig soll bei allen planerischen Aktivitäten in Obersulm der Radverkehr berücksichtigt werden. Hierzu ist es beispielsweise notwendig, dass bei Baumaßnahmen mögliche Verbesserungen für den Radverkehr geprüft werden.

Ludwigsburg, November 2023

BS INGENIEURE

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf die gleichzeitige Verwendung verschiedener Sprachformen verzichtet und das generische Maskulinum verwendet. Das generische Maskulinum wird als neutrale grammatikalische Ausdrucksweise verstanden, die ausdrücklich im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich alle Geschlechter umfasst. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

2. GRUNDLAGEN

2.1

Gesetzliche Grundlagen und Regelwerke

Als Planungsgrundlagen für die Bearbeitung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes wurden die folgenden gesetzlichen Grundlagen, Regelwerke und Musterlösungen zugrunde gelegt:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [5]
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) [6]
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) [7]
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) [8]
- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg [9]
- Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg [10]
- Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg [11]
- Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg [12]
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022) [13]

2.2

Ziele und Anforderungen Radverkehrsnetz

Primäres und übergeordnetes Planungsziel ist die Forderung eines geschlossenen, attraktiven, bevorrechtigten und sicheren Netzes von Radverkehrsverbindungen. Eine gute Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs ist ebenso sicherzustellen wie die Herstellung von Anschlüssen an benachbarte und überörtliche Netze. Zudem ist eine gute Verknüpfung mit dem ÖPNV wichtig. Hierfür sind nicht nur ausreichende und qualitätsvolle Abstellanlagen an den Haltestellen (Bike+Ride-Anlagen) von großer Bedeutung, sondern auch attraktive Angebote zur Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Ergänzend werden nachfolgend weitere Planungsziele und Anforderungen aufgestellt. Diese finden sowohl im Allgemeinen in der Planung von Radverkehrsnetzen Anwendung und können, so wie im vorliegenden Fall, auch auf die Gemeinde Obersulm übertragen werden.

- Möglichst direkte und attraktive Verbindungen zwischen wichtigen Quellen (z. B. Wohngebiete) und Zielen (z. B. Bahnhof, Schulzentrum, Sport- und Freizeitanlage etc.) für den Alltagsverkehr,
- Bevorzugung von Hauptverkehrsstraßen,
- Vermeidung von Führungen im Seitenraum,
- Vermeidung von gemeinsamen Führungen mit Fußgängern,
- barrierefreie Führungen und Vermeidung von starken Steigungsverhältnissen,
- Unterhaltung und Pflege der Radverkehrsinfrastruktur,
- Beleuchtung und Sicherung sozialer Sicherheit,
- landschaftlich attraktive Strecken für den Freizeitverkehr.

Die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die heutigen Anforderungen und Kriterien für die Radverkehrsplanung sind sehr umfangreich.

2.3 Netzkonzeption

Verkehrsnetze sind in Deutschland funktional gegliedert. Die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze hat zum Ziel, die Verkehrsnachfrage aufgabengerecht zu bündeln und die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu schaffen.

„Aufgabe der funktionalen Gliederung der Verkehrsnetze ist es, die für Planung, Entwurf und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur maßgebenden Verkehrswegekategorien festzulegen. Bei allen weiteren Schritten der Gestaltung der Netzelemente und Verknüpfungspunkte soll von der funktionalen Gliederung des Netzes ausgegangen werden. Sie ermöglicht es, einzelne Netzabschnitte abhängig von der Verbindungsfunktion sowie dem städtebaulichen und natürlichen Umfeld zu kategorisieren und dementsprechend funktionsgerecht zu gestalten“ [6].

Die Grundlage der Gliederung bilden gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) [6] die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Erreichbarkeit der zentralen Orte (System der zentralen Orte).

Nach ihrer raumordnerischen Bedeutung werden Städte und Gemeinden in zentrale Orte unterschiedlicher Stufen und in Städte und Gemeinden ohne zentralörtliche Aufgaben gegliedert. Zentrale Orte sind Städte und Gemeinden, die über den Bedarf ihrer Wohnbevölkerung hinaus Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung im Ausstrahlungsbereich wahrnehmen.

Zwischen den zentralen Orten werden in Form von Luft- bzw. Wunschlinien Verbindungen erstellt. Aus der raumordnerischen Bedeutung der Orte (Zentralität), die miteinander verbunden werden, ergibt sich die Bedeutung der Verbindung und damit die „Wichtigkeit“ des Netzelementes. Die Luftlinien spiegeln somit das Verbindungsbedürfnis zwischen Zielen und Quellen wider (Verbindungsfunktion). So entsteht eine Hierarchie im Verkehrsnetz. Die Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen werden auf konkrete Straßen und Wege umgelegt. Die RIN [6] machen hierbei in Abhängigkeit von der Lage des Ortes Vorgaben, welche Reisezeiten anzustreben sind.

Bei der Netzplanung für den Radverkehr sind die Verbindungen zwischen den zentralen Orten um die innergemeindlichen Belange zu erweitern. Diese spielen für den zielorientierten Alltagsradverkehr eine bedeutende Rolle. Die Netzplanung für den zielorientierten Alltagsradverkehr berücksichtigt dabei insbesondere den Bereich bis 10 Kilometer Länge.

Ziel dieses hierarchischen Netzes ist es, die Funktion einer Radverkehrsverbindung abzubilden und damit eine systematische Radverkehrsförderung zu ermöglichen. Aus dem hierarchischen Radverkehrsnetz können einzelne Netzelemente abgeleitet werden.

2.4 Führungsformen

In Bezug auf den Radverkehr wird zwischen einer Führung innerhalb geschlossener Ortschaften (innerorts) und einer Führung außerhalb geschlossener Ortschaften (außerorts) differenziert.

2.4.1 Führungsformen innerorts

Der Radverkehr kann innerorts grundsätzlich separiert vom Kfz-Verkehr oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welches Führungsprinzip anzuwenden ist, existiert nicht.

Die verschiedenen innerörtlichen Formen zur Führung des Radverkehrs hängen im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ab. Die nachfolgende Abbildung 01 aus der ERA dient als Orientierungshilfe und zeigt die Regeleinsatzbereiche der Führungsformen des Radverkehrs. Damit kann das Erfordernis der Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr ermittelt werden. Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind nicht als harte Grenzen zu definieren.

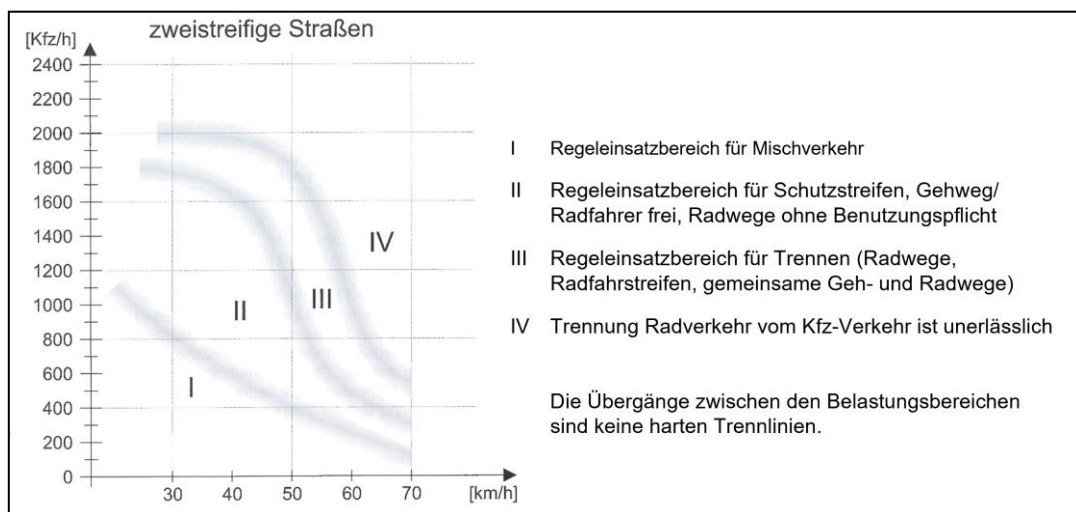


Abb. 01: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: Bild 7, ERA [8])

Nachfolgend werden die wesentlichen Formen zur Führung des Radverkehrs getrennt nach den Führungsprinzipien (Separation, Mischprinzip) aufgezeigt.

Bei einzelnen Führungsformen ist eine scharfe Trennung zwischen den beiden Prinzipien nicht möglich. So kann z. B. in der Fahrradstraße, die grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten ist, auch der Kfz-Verkehr durch entsprechende Zusatzzeichen zugelassen werden. Zudem ist der Schutzstreifen zwar ein Teil der Fahrbahn, darf vom Kfz-Verkehr jedoch nur im Begegnungsfall befahren werden. Diese Führungsprinzipien werden auch als Teilseparation bezeichnet.

Innerhalb von Tempo-30-Zonen sind gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) § 45 (1c) benutzungspflichtige Radwege unzulässig [5]. Innerhalb dieser Zonen sollte keine Separation zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr vorgenommen werden.

Dies trifft in der Regel auch auf Abschnitte zu, auf denen streckenbezogen „Tempo 30“ (Zeichen 274-30 StVO) angeordnet ist. Aufgrund der dort bestehenden geringen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen dem Kfz- und dem Radverkehr kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Demnach fahren Radfahrer an den Knotenpunkten und Grundstückszufahrten im direkten Sichtfeld der Kfz, sodass sich die Gefahr entschärft, übersehen zu werden.

Separation (Trennung vom Kfz-Verkehr):

Baulich getrennter Radweg (Zeichen 237 StVO)	Beschilderung/ Markierung
▪ Muss vom Radverkehr genutzt werden (Benutzungspflicht). Die Fahrbahn darf nicht genutzt werden. ▪ Wird selbstständig geführt oder fahrbahnbegleitend angelegt. ▪ Andere Verkehrsteilnehmer sind nicht zugelassen. ▪ Ist anderen Verkehrsteilnehmern durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radweges erlaubt, müssen diese Rücksicht nehmen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. ▪ Regelbreiten von Radwegen: ○ Einrichtungsradswege: 2,00 m, ○ einseitige Zweirichtungsradswege: 3,00 m, ○ beidseitige Zweirichtungsradswege: 2,50 m ▪ Zwischen Radweg und Fahrbahn ist immer ein Sicherheits-trennstreifen anzulegen. Die Regelbreite des Trennstreifens beträgt 0,50 m bei angrenzender Fahrbahn, 0,75 m bei angrenzendem Längsparken, 1,10 m bei Schräg- und Senkrechtparkständen und mindestens 1,50 m zum Fahrbahnrand, wenn Grünstreifen vorgesehen sind.	

Radfahrstreifen (Zeichen 237 + Zeichen 295 StVO)	Beschilderung/ Markierung
▪ Ist ein für den Radverkehr bestimmter, von der Fahrbahn nicht baulich, sondern mit Z 295 StVO („Fahrbahnbegrenzung“) abgetrennter und mit dem Z 237 StVO („Radweg“) gekennzeichnetter Teil der Straße. ▪ Regelbreite Radfahrstreifen inkl. der Fahrstreifenbegrenzungen (Breitstrichmarkierung): ○ bei Kfz-Geschwindigkeit ≤ 50 km/h: 1,85 m. (Bei höheren Radverkehrsbelastungen oder häufigem Auftreten von Fahrrädern mit Anhänger sollte die Breite mindestens 2,00 m betragen.) ○ bei Kfz-Geschwindigkeit > 50 km/h: mind. 2,00 m ▪ Die an den Radfahrstreifen angrenzende Fahrbahn des Kraftfahrzeugverkehrs soll mindestens 5,50 m breit sein. Eine Breite von 6,50 m wird empfohlen.	  295

Getrennter Rad- und Gehweg (Zeichen 241 StVO)	Beschilderung/ Markierung
▪ Radfahrer müssen den Radweg des getrennten Geh- und Radwegs benutzen (Benutzungspflicht). ▪ Andere Verkehrsteilnehmer sind nicht zugelassen. ▪ Ist anderen Verkehrsteilnehmern durch Zusatzzeichen die Benutzung eines getrennten Geh- und Radweges erlaubt, müssen Fahrzeugführer auf Fußgänger und Radfahrer Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls müssen alle die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen. ▪ Die Regelbreite für den Radweg beträgt 2,00 m	

Fahrradstraße (Zeichen 244.1, Zeichen 244.2 StVO)	Beschilderung/ Markierung
▪ Die Anordnung kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Dies setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. ▪ Sind grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten. ▪ Andere Verkehrsteilnehmer sind nicht zugelassen. ▪ Ist anderen Verkehrsteilnehmern durch Zusatzzeichen die Benutzung der Fahrradstraße erlaubt, müssen Fahrzeugführer auf Radfahrer Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls müssen alle die Geschwindigkeit an den Radverkehr angepasst werden. ▪ Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Verkehrsteilnehmer 30 km/h. ▪ Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.	

Fahrradzone (Zeichen 244.3, Zeichen 244.4 StVO)	Beschilderung/ Markierung
- Die Anordnung kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Dies setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. - Die Anordnung einer Fahrradzone darf sich nicht mit der Anordnung einer Tempo-30-Zone überschneiden. - Sind grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten. - Andere Verkehrsteilnehmer sind nicht zugelassen. - Ist anderen Verkehrsteilnehmern durch Zusatzzeichen die Benutzung der Fahrradstraße erlaubt, müssen Fahrzeugführer auf Radfahrer Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls müssen alle die Geschwindigkeit an den Radverkehr angepasst werden. - Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Verkehrsteilnehmer 30 km/h. - Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.	

Mischprinzip:

Radverkehr auf der Fahrbahn	Beschilderung/ Markierung
- Die Radfahrer werden im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. - Die wesentlichen Kriterien zur Bestimmung der Führung im Mischverkehr stellen die Verkehrsbelastungen (im Kfz- und Schwerverkehr). - Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen.	keine

Schutzstreifen (Zeichen 340 StVO)	Beschilderung/ Markierung
- Durch Markierung (Z 340 StVO) hervorgehobener Seitenbereich der Fahrbahn, der den Radfahrern vorbehalten sein soll, aber auch vom Kraftfahrzeugverkehr im Begegnungsfall befahren werden darf. - Durch regelmäßige Piktogramme mit Sinnbild „Fahrrad“ soll Zweckbestimmung verdeutlicht werden. - Dürfen im Unterschied zum Radfahrstreifen nicht als Sonderweg für Radfahrer (Z 237 StVO) ausgewiesen werden und sind somit nicht benutzungspflichtig. - Schutzstreifen sollen nur eingerichtet werden, wenn der Raum für die Anlage von Radfahrstreifen nicht ausreichend ist. - Schutzstreifen dürfen nur angewendet werden, wenn das Verkehrsaufkommen von Lkw und Bussen gering ist. Als Anhaltswert sollte der Schwerverkehrsanteil weniger als 5 % des Gesamtverkehrs bzw. weniger als 1.000 Kfz/24 h betragen.	

Gehweg, Radfahrer frei (Zeichen 239 StVO + Zusatzzeichen 1022-10)	Beschilderung/ Markierung
▪ Andere Verkehrsteilnehmer dürfen den Gehweg nur benutzen, soweit dies durch Zusatzzeichen (Radfahrer frei) angezeigt ist. ▪ Die gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. ▪ Der Radverkehr kann zwischen Gehweg- und Fahrbahn-nutzung wählen. ▪ Der Radverkehr muss auf den Fußgängerverkehr besonders Rücksicht nehmen. Die Geschwindigkeit ist an den Fußgängerverkehr anzupassen.	

In Bezug auf die Benutzung des Gehwegs für den Radverkehr gilt grundsätzlich, dass Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr den Gehweg benutzen müssen. Ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit dem Fahrrad den Gehweg benutzen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder absteigen.

Erwachsene (mind. 16 Jahre) dürfen als Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung von radfahrenden Kindern bis zum vollendeten 8. Lebensjahr ebenfalls mit dem Rad den Gehweg benutzen.

Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO)	Beschilderung/ Markierung
▪ Der Radverkehr muss auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg fahren (Benutzungspflicht). ▪ Andere Verkehrsteilnehmer dürfen den Gehweg nur benutzen, soweit dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. ▪ Die gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. ▪ Der Radverkehr muss auf den Fußgängerverkehr besonders Rücksicht nehmen. Die Geschwindigkeit ist an den Fußgängerverkehr anzupassen.	

Weitere Formen zur Führung des Radverkehrs sind Radwege ohne Benutzungspflicht, Bussonderfahrstreifen mit Zusatz „Radverkehr frei“, durchlässige Sackgassen für den Radverkehr, Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung.

Ein recht neues Instrument in der Radverkehrsplanung, welches das Nutzungsrecht der Fahrbahn für den Radverkehr visualisieren und die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöhen soll, ist die Piktogrammreihe. Hierbei handelt es sich um alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder, die am rechten Fahrbahnrand aufgebracht werden. Eine bundeseinheitliche straßenverkehrsrechtliche Anordnungsgrundlage für die Markierung von Piktogrammreihen auf öffentlichen Straßen gibt es bislang allerdings nicht. Das Instrument der Piktogrammreihe wird in Kapitel 7.1 ausführlich erläutert.

Die erforderlichen Breiten von Radverkehrsanlagen ergeben sich aus den planerischen Grundmaßen für die Verkehrsräume des Radverkehrs inkl. Bewegungsspielräume und Sicherheitsräume. Die Breitemaße von Radverkehrsanlagen sind in nachfolgender Abbildung 02 aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zusammenfassend dargestellt [8].

Die enthaltenen Klammerwerte sind nicht mehr anzuwenden. Aus Verkehrssicherheitsgründen sind zwischen dem ruhenden Verkehr und aller Arten der Radverkehrsführung Sicherheits-trennstreifen mit einer Breite von 0,75 m vorzusehen [13].

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)	
	Regelmaß	1,50 m
Schutzstreifen	Mindestmaß	1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß	2,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(1,60 m)
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	2,50 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,00 m)
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	3,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,50 m)
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m

Abb. 02: Breitemaße von Radverkehrsanlagen (Quelle: Tabelle 5 (Auszug), ERA [8])

2.4.2 Führungsformen außerorts

Außerhalb geschlossener Ortschaften ergibt sich die Führung des Radverkehrs gemäß den entsprechenden Entwurfsklassen (EKL) nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) [8].

Bei Straßen der Entwurfsklassen EKL 1 und EKL 2 soll der Radverkehr grundsätzlich nicht auf der Fahrbahn geführt werden. Stattdessen ist eine straßenunabhängige oder fahrbahnbegleitende Führung (EKL 2) anzustreben.

Bei Straßen der EKL 3 wird die Wahl der Führungsform in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und der Verkehrsbelastung bestimmt. Bei Verkehrsbelastungen von > 2.500 Kfz/24 h (DTV) und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit $V_{zul} = 100$ km/h sowie bei Verkehrsbelastungen von > 4.000 Kfz/24 h (DTV) und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit $V_{zul} = 70$ km/h wird die Anlage eines fahrbahnbegleitenden Radwegs empfohlen. Ansonsten wird eine Führung auf der Fahrbahn für vertretbar erachtet.

Bei einer besonderen Netzbedeutung (z. B. Schülerverkehr, starkem Freizeitverkehr) oder ungünstigen Randbedingungen (unübersichtliche Linienführung, Steigungen > 4 %, ungünstigen Fahrbahnbreiten, hohe Schwerverkehrsmengen) können auch unterhalb der o. g. Anhaltswerte bauliche Radwege angelegt werden.

Bei Straßen der EKL 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer besonderen Netzbedeutung können jedoch auch fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll sein.

Eine Beleuchtung der Radwege außerorts ist in der Regel nicht vorgesehen. Wenn aus Gründen der Verkehrs- oder sozialen Sicherheit auf Hauptverbindungen des Radverkehrsnetzes erforderlich, kann jedoch auch dort eine Beleuchtung zielführend sein [14].

Um den Wegverlauf bei Dunkelheit zu verdeutlichen und ein Abkommen von der Fahrbahn zu verhindern, wird insbesondere bei unbeleuchteten Wegen die Markierung der Fahrbahnränder mittels durchgehendem Schmalstrich empfohlen.

Seit Januar 2023 ermöglicht das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg auch die Markierung von Schutzstreifen außerorts. Insbesondere bis zur Umsetzung einer geeigneteren Radverkehrsführung (i. d. R. eine baulich getrennte Radverkehrsführung) können Schutzstreifen eine temporäre Lösung darstellen, um wichtige Lücken im Radverkehrsnetz kurzfristig zu schließen [15].

Die Anordnung von Schutzstreifen ist an verschiedene Voraussetzungen geknüpft. Anhand des Zusammenspiels von Fahrbahnbreite, gefahrener Geschwindigkeit, der Verkehrsbelastungen (Kfz inkl. Schwerverkehrsanteil, Rad) und der Überholsichtwerte ist die Anordnung jeweils im Einzelfall zu prüfen. Einseitige Schutzstreifen erfordern eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,10 m. Beidseitige Schutzstreifen können ab einer Fahrbahnbreite von mindestens 6,95 m markiert werden [15].

3. BESTANDSANALYSE

3.1

Örtliche Rahmenbedingungen

Die Gemeinde Obersulm liegt, ca. 15 Kilometer östlich von Heilbronn im Südosten des Landkreises Heilbronn. Die Gemeinde zählt rd. 14.000 Einwohner und umfasst eine Fläche von insgesamt rd. 31 Kilometern [16].

Zum Gemeindegebiet gehören die Ortsteile Sülzbach, Willsbach, Affaltrach, Eschenau, Weiler und Eichelberg sowie der Weiler Wieslensdorf [17]. Umschlossen wird die Gemeinde von den Nachbarkommunen Ellhofen, Weinsberg, Bretzfeld, Löwenstein und Lehensteinsfeld.

Die Ortsteile Sülzbach, Willsbach, Affaltrach und Eschenau und der Weiler Wieslensdorf sind in Bezug auf den ÖPNV an das Stadtbahnliniennetz zwischen Karlsruhe und Öhringen angebunden. Die Linie S 4 bietet dabei auch einen direkten Anschluss nach Heilbronn. Weiterhin ist die Gemeinde über den Bahnhof Willsbach an die regionale Bahnstrecke zwischen Heilbronn und Crailsheim angebunden.

Die Gemeinde Obersulm weist einen deutlichen Überschuss an Berufsauspendlern auf. Im Jahr 2021 standen rd. 3.000 Einpendlern rd. 5.700 Auspendler in Nachbarkommunen gegenüber. Hinzu kommen rd. 2.000 innerörtliche Pendler [18].

Ein Großteil der Pendlerbeziehungen findet innerhalb eines Radius von ca. 15 km um Obersulm statt. Rund drei Viertel der Ein- und Auspendlerströme bewegen sich innerhalb dieses Radius [18]. Die größte Pendlerbeziehung besteht mit der Stadt Heilbronn.

Der Hauptteil der Pendlerwege liegt damit in einem Entfernungsbereich, der sich hervorragend mit dem Fahrrad zurücklegen lässt, insbesondere bei zunehmender Nutzung des Pedelecs.

Das Fahrrad gilt in der Regel auf Kurzstrecken von unter 5 Kilometern als das schnellste Verkehrsmittel. Wird die Nutzung von Pedelecs hinzugezogen, trifft dies sogar auf Strecken von bis zu knapp 10 Kilometern zu [19].

Die Abbildungen 03 und 04 auf der folgenden Seite zeigen die Verteilung der wesentlichen Ein- und Auspendlerströme im direkten Umfeld von Obersulm. Dargestellt sind die Pendlerströme $\geq 3 \%$.

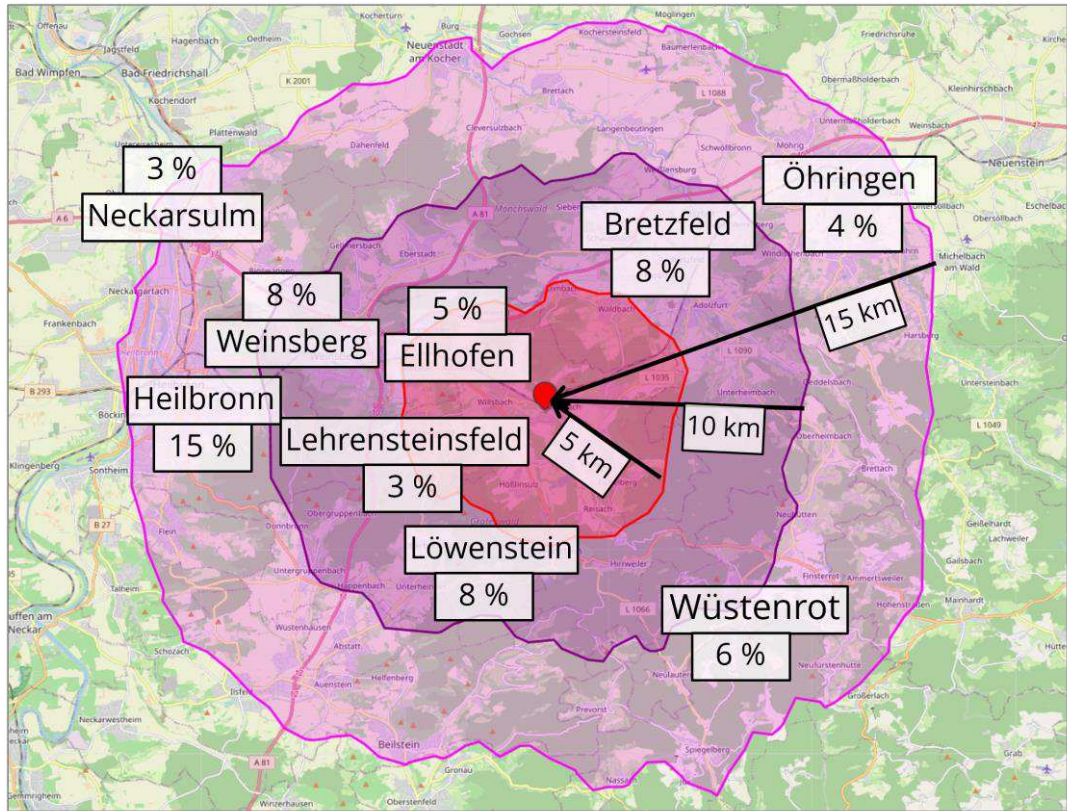


Abb. 03: **Berufseinpendler** Gemeinde Obersulm (Eigene Darstellung, Datengrundlage: Statistische Ämter der Länder; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

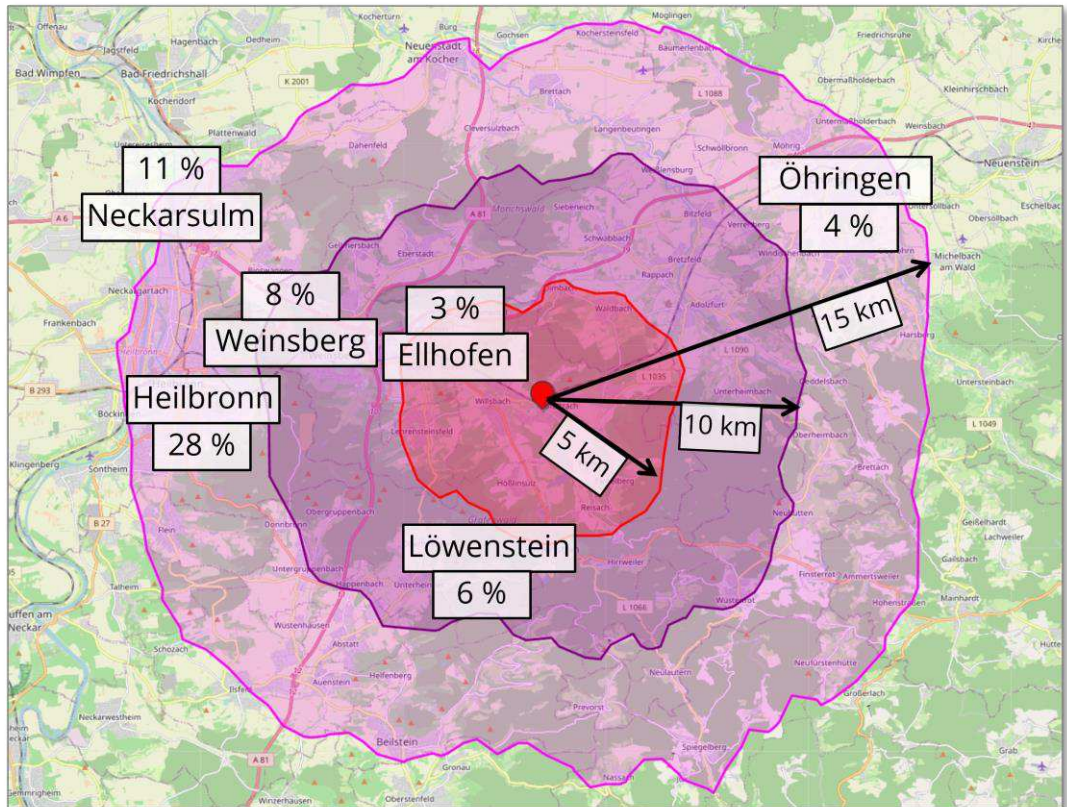


Abb. 04: **Berufsauspendler** Gemeinde Obersulm (Eigene Darstellung, Datengrundlage: Statistische Ämter der Länder; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

Aufgrund der topografischen Lage Obersulms weist die Gemeinde, insbesondere in der West-Ost-Relation, gute Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrads auf. Zudem ist Obersulm in Bezug auf die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, Schulen, Kindergärten sowie der ärztlichen Versorgung gut ausgestattet.

Für die Gemeinde Obersulm kann damit grundsätzlich ein gutes Potenzial konstatiert werden, die täglichen Wege statt mit dem Pkw mit dem Fahrrad zurückzulegen.

3.2 Geschwindigkeitsregelungen

Die Führung des Radverkehrs wird maßgeblich von der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bestimmt (vgl. Kapitel 2.4). In einem ersten Arbeitsschritt wurden daher die bestehenden Geschwindigkeitsregelungen im Gemeindegebiet von Obersulm kartiert.

Folgende unterschiedliche Geschwindigkeitsregelungen wurden dabei erfasst:

- Verkehrsberuhigter Bereich 
- Tempo-30-Zone  bzw. 30 km/h 
- 30 km/h Zeitbereich 22 - 6 h 
- 40 km/h 
- 50 km/h 
- 70 km/h 
- ≥ 70 km/h

Auf den Hauptverkehrsstraßen gilt innerörtlich grundsätzlich eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h. Eine Ausnahme bildet der Abschnitt der Bundesstraße B 39 im Zuge der Ortsdurchfahrt Willsbach. Aus Lärmschutzgründen ist dort die Geschwindigkeit ganztägig auf 30 km/h reduziert. Des Weiteren ist im Ortsteil Willsbach in der Brücken- und Marktstraße sowie auf einem Teil der Affaltracher Straße die Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h in der Nacht (Zeitraum 22 bis 06 Uhr) reduziert.

In den Wohngebieten sind im Wesentlichen Tempo-30-Zonen angeordnet. Innerhalb dieser Zonen soll grundsätzlich keine Separation zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr vorgenommen werden [5].

PLAN 01 Die Geschwindigkeitsregelungen im Gemeindegebiet Obersulm können dem Plan 01 entnommen werden.

3.3

Bestehendes Radverkehrsnetz

Eines der Schlüsselprojekte zur Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg ist das RadNETZ Baden-Württemberg. Mit dem RadNETZ Baden-Württemberg soll ein flächendeckendes und durchgängiges Radverkehrsnetz zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen mit alltagstauglichen Routen („RadNETZ Alltag“) abgebildet und einheitlich beschildert werden. Das Alltagsnetz wird durch insgesamt 21 Landesradfernwege („RadNETZ Freizeit“) ergänzt [1].

Durch das Gemeindegebiet von Obersulm verläuft mit dem Landesradfernweg (Kraichgau-Hohenlohe-Radweg) eine überregionale und regionale Radverkehrsverbindung, die vornehmlich dem Freizeitverkehr gewidmet ist. Der Kraichgau-Hohenlohe-Radweg führt vom Kurort Bad Schönborn über Heilbronn und Obersulm bis nach Rothenburg ob der Tauber und stellt damit eine wichtige West-Ost Verbindungen dar.

Der ebenfalls in West-Ost-Richtung durch die Gemeinde führende Landesradfernweg deckt sich in wesentlichen Teilen mit dem RadNETZ Alltag, das dem örtlichen und überörtlichen Alltagsradverkehr dient.

Eine Abweichung der beiden Routen ergibt sich auf dem Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr Raiffeisenstraße/Affaltracher Straße/Brückenstraße in Willsbach und dem Knotenpunkt Willsbacher Straße/Michelbachstraße/Am Ordensschloß in Affaltrach. Während die RadNETZ Alltagsstrecke auf diesem Abschnitt der Landesstraße L 1035 folgt, führt die Freizeitstrecke (Landesradfernweg) über die Schafwiesenstraße, die Mühlrainstraße und die Weiler Straße. Die Alltagsstrecke stellt damit die kurze Verbindung zwischen den Ortsteilen Willsbach und Affaltrach dar. Die Zusammenführung der beiden Abschnitte erfolgt am Knotenpunkt Willsbacher Straße/Michelbachstraße/Am Ordensschloß in Affaltrach.

In Ergänzung zum RadNETZ Baden-Württemberg wurden auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Heilbronn [20], den Ergebnissen aus dem Stadtradeln 2021 [21] sowie in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung die bestehenden Haupt- und Nebenstrecken für den Radverkehr in Obersulm identifiziert. Diese Strecken dienen sowohl dem örtlichen und überörtlichen Alltagsverkehr als auch dem Freizeitverkehr.

Neben den überregionalen, regionalen und nahräumlichen Verbindungen sind auch mehrere touristische Routen im Gemeindegebiet zu finden.

PLAN 02

Der Linienverlauf der bestehenden Radrouten bezogen auf das Gemeindegebiet von Obersulm ist auf Plan 02 dargestellt. Das im Plan dargestellte Radverkehrsnetz wird untergliedert in den Landesradfernweg (Kraichgau-Hohenlohe-Radweg) in blau, das Netz des RadNETZ Alltag in rot, die Hauptstrecken in magenta, die Nebenstrecken in grün und die touristischen Routen in orange-gestrichelt. Teilweise kommt es zu Überlagerungen von verschiedenen Routen. Dann werden jeweils die hierarchisch höheren Routen dargestellt. Die touristischen Routen bilden die nachrangigste Kategorie und werden gebündelt dargestellt.

3.4 Radinfrastruktureinrichtungen

Die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen in Bezug auf den Radverkehr im Gemeindegebiet von Obersulm wurden im Rahmen einer Bestandsaufnahme vor Ort erfasst.

Hierzu zählen die Führungsform des Radverkehrs, die Art und Gestaltung von Querungsstellen für den Radverkehr, die wegweisende/richtungsbezogene Radwegbeschilderung sowie die Standorte der Radabstellanlagen.

PLAN 03 Auf Plan 03 sind die bestehenden Radinfrastruktureinrichtungen in Obersulm dargestellt.

3.5 Verkehrsanalyse 2021

Zur Ermittlung der heutigen Verkehrsverhältnisse und als Grundlage für die weitere Planung wurden Verkehrserhebungen im Gemeindegebiet von Obersulm durchgeführt.

Hierzu wurden an folgenden zentralen Knotenpunkten im Gemeindegebiet Verkehrszählungen durchgeführt:

- KP 01: Friedhofstraße/Eberstädter Straße/Oberer Weg
- KP 02: Raiffeisenstraße/Affaltracher Straße/Brückenstraße
- KP 03: Willsbacher Straße/Michelbachstraße/Am Ordensschloß
- KP 04: Weiler Straße/Breitenauer Weg
- KP 05: Bahnhofstraße/Wieslensdorfer Straße/Wilhelm-Busch-Weg

Die Verkehrszählungen fanden am Donnerstag, den 30. September 2021 jeweils im Zeitraum von 06.00 bis 10.00 Uhr sowie von 15.00 und 19.00 Uhr statt. Bei der Erhebung wurden Videokameras eingesetzt. Die am Erhebungstag herrschenden Wetterbedingungen weisen keine signifikant verkehrsbeeinflussenden Auffälligkeiten auf. Nach unserem Kenntnisstand bestanden keine Verkehrsstörungen.

Bei den Erhebungen wurden die Verkehrsmengen nach Fahrtrichtung und Kfz-Arten in 15-Minuten-Intervallen erfasst.

Kfz-Verkehr

PLÄNE
04 + 05 Aus den Ergebnissen der Verkehrserhebungen wurden für die untersuchten Knotenpunkte die Belastungen [Kfz/4 h] für den morgendlichen und nachmittäglichen Zeitbereich für die Analyse 2021 ermittelt. Die Verkehrsbelastungen der einzelnen Knotenpunkte für die Zeitbereiche morgens und nachmittags sind auf dem Plan 04 und 05 dargestellt.

In der Tabelle 01 auf der folgenden Seite sind die Knotenpunktbelastungen [Kfz/4 h] der Analyse 2021 dokumentiert.

Tab. 01: Summe und Vergleich der Knotenpunktbelastungen Analyse 2021, morgens (06 - 10 Uhr) und nachmittags (15 - 19 Uhr) [Kfz/4 h]

Knotenpunkt		Analyse 2021 [Kfz/4 h]	
		morgens (06 - 10 Uhr)	nachmittags (15 - 19 Uhr)
KP 01	Friedhofstraße/Eberstädter Straße/ Oberer Weg	87 (100 %)	143 (164 %)
KP 02	Raiffeisenstraße/Affaltracher Straße/ Brückenstraße	3.768 (100 %)	5.270 (140 %)
KP 03	Willsbacher Straße/Michelbachstraße/ Am Ordensschloß	2.334 (100 %)	3.176 (136 %)
KP 04	Weiler Straße Straße/Breitenauer Weg	1.278 (100 %)	1.333 (104 %)
KP 05	Bahnhofstraße/Wieslensdorfer Straße/ Wilhelm-Busch-Weg	911 (100 %)	2.111 (232 %)

Radverkehr

PLÄNE
06 + 07

Die Analyseverkehrsbelastungen 2021 der morgendlichen und nachmittäglichen Zeitbereiche des Radverkehrs [Rad/4 h] können den Querschnitt- und Strombelastungsabbildungen im Plan 06 und 07 entnommen werden.

In der nachfolgenden Tabelle 02 sind die Radverkehrsbelastungen [Rad/4 h] der Analyse 2021 dokumentiert.

Tab. 02: Summe und Vergleich der Knotenpunktbelastungen Analyse 2021, morgens (06 - 10 Uhr) und nachmittags (15 - 19 Uhr) [Rad/4 h]

Knotenpunkt		Analyse 2021 [Rad/4 h]	
		morgens (06 - 10 Uhr)	nachmittags (15 - 19 Uhr)
KP 01	Friedhofstraße/Eberstädter Straße/ Oberer Weg	101 (100 %)	196 (194 %)
KP 02	Raiffeisenstraße/Affaltracher Straße/ Brückenstraße	142* (100 %)	231* (163 %)
KP 03	Willsbacher Straße/Michelbachstraße/ Am Ordensschloß	63 (100 %)	165 (262 %)
KP 04	Weiler Straße Straße/Breitenauer Weg	34 (100 %)	65 (191 %)
KP 05	Bahnhofstraße/Wieslensdorfer Straße/ Wilhelm-Busch-Weg	30 (100 %)	119 (397 %)

*inklusive Radfahrer auf Gehweg

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Verkehrsbelastungen sowohl im Kfz- als auch im Radverkehr am Nachmittag höher sind als am Vormittag.

3.6 Unfallanalyse

Die polizeilich aufgenommenen Unfälle der Jahre 2018 bis 2021 wurden für das Gemeindegebiet von Obersulm im Hinblick auf Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern analysiert. Ein gehäuftes Auftreten von Unfällen kann Hinweise auf Mängel im bestehenden Radverkehrsnetz liefern.

Insgesamt kam es im Betrachtungszeitraum von 2018 bis 2021 zu 42 Unfällen mit Fahrradbeteiligung in Obersulm. In den zwei Jahren 2020 und 2021 kam es zu einer Verdoppelung der Unfälle. Die häufigste Unfallkategorie waren Unfälle mit Leichtverletzten (62 %) gefolgt von Unfällen mit Schwerverletzten (26 %). Unfälle mit getöteten Personen gab es keine.

Die häufigsten Unfalltypen in Obersulm im Betrachtungszeitraum waren Fahrurfälle und sonstige Unfälle. Bei einem Fahrurfall wird der Unfall durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustands o. ä.) ausgelöst, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.

Bei sonstigen Unfällen kann der Unfall keinem der Unfalltypen zugeordnet werden. Beispiele hierfür sind Unfälle infolge von Wenden, Hindernisse oder Tiere auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden oder Sturz z. B. infolge von Alkoholkonsum.

PLAN 08 Auf Plan 08 sind die Unfälle eingeteilt nach der Unfallbeteiligung mit Radfahrern im Gemeindegebiet von Obersulm dargestellt. Es wird unterschieden in Fahrradunfälle ohne Fremdeinwirkung, Unfälle zwischen Fahrrad/Fahrrad, Unfälle zwischen Fahrrad/Kfz und Unfälle zwischen Fahrrad/Fußgänger.

Insgesamt ist festzustellen, dass die zur Verfügung stehenden Unfalldaten keine Unfallhäufungspunkte erkennen lassen. Ein Großteil der Unfälle mit Fahrradbeteiligung geschah ohne Fremdeinwirkung. Die häufigsten Konflikte fanden zwischen Radfahrern und Kfz-Fahrern statt.

ANLAGE 01 Die Auflistung der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern nach Unfalltyp, Unfallbeteiligung und Unfallkategorie ist in Anlage 01 dargestellt.

3.7 Stadtradeln

Die Aktion STADTRADELN ist eine internationale Aktion des Klima-Bündnisses. Privatpersonen sowie Vertreter von Firmen, Vereinen oder öffentlichen Einrichtungen schließen sich zu Teams zusammen, um 21 Tage lang Kilometer mit dem Fahrrad und Pedelec zu sammeln. Ziel der Aktion ist es, auf Bedürfnisse der Radfahrer aufmerksam zu machen. Kommunalverwaltungen stehen die Ergebnisse des STADTRADELNS zur Verfügung, um gezielt die Radinfrastruktur verbessern zu können.

Die Gemeinde Obersulm nahm vom 26.06.2021 bis zum 16.07.2021 an der Aktion teil. Insgesamt wurden 453 Personen erfasst. Es wurden 3.417 Fahrten aufgezeichnet. Dabei wurde eine Strecke von insgesamt 32.239 km zurückgelegt.

Die gesammelten Datensätze, die auf Grundlage der aufgezeichneten und eingetragenen Fahrten erstellt wurden, wurden mittels dem Portal RiDE - Radverkehr in Deutschland den Kommunen für ihre kommunale Radverkehrsplanung zur Verfügung gestellt [21].

- PLAN 09 Auf Plan 09 sind die aufgezeichneten Verkehrsmengen während des Aktionszeitraums im Gemeindegebiet von Obersulm dargestellt. Die Abbildung zeigt die Anzahl der zurückgelegten Fahrten. Am stärksten genutzt wurde während des Zeitraums vor allem der Landesradfernweg. Das Maximum mit 1.004 Fahrten liegt im Bereich der Kümmelstraße an der Michael-Beheim-Schule.
- PLAN 10 Auf Plan 10 sind die Geschwindigkeiten der Teilnehmer abgebildet. Die Fahrgeschwindigkeit der Teilnehmer lag durchschnittlich zwischen 10 - 29 km/h. Schnellere und langsamere Geschwindigkeit kamen aufgrund der vorhandenen Topografie zustande. Insgesamt sind in Obersulm keine auffälligen Wartestellen für Radfahrer zu finden.
- PLAN 11 Auf Plan 11 sind die aufgezeichneten Fahrten der Teilnehmer als sog. Heatmap dargestellt. Heatmaps zeigen die überlagerten GPS-Punkte der aufgezeichneten Fahrten. Somit zeigen sie die Rohdaten aus den Erhebungen der Aktion. Eine Anpassung der Daten auf das Verkehrsnetz ist noch nicht erfolgt. Hierdurch können genutzte Schleichwege erkennbar gemacht werden. In Obersulm sind solche Schleichwege nicht vorzufinden.

Je dunkler eine Stelle in der Heatmap eingefärbt ist, desto mehr GPS-Punkte wurden übermittelt. Folgende Gründe können für eine hohe Anzahl an GPS-Punkten sorgen:

- Besonders viele Radfahrer benutzten eine Strecke
- Radfahrer verweilen besonders lange an einer bestimmten Stelle (z. B. an einer Lichtsignalanlage)

Die Auswertung aus der Aktion STADTRADELN bestätigte die vorangegangenen Punkte der Bestandsanalyse.

3.8

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung im Raum Heilbronn/Neckarsulm

Die Stadt Heilbronn, die Stadt Neckarsulm und der Landkreis Heilbronn haben von BIT Ingenieure in den Jahren 2018 bis 2020 in einer Machbarkeitsstudie die Realisierbarkeit von Radschnellverbindungen im Raum Heilbronn und Neckarsulm prüfen lassen [22].

„Radschnellverbindungen sind Radschnellwege und weitere geeignete Führungsformen des Radverkehrs, die aufgrund baulicher Anforderungen für den schnellen, möglichst störungsfreien Radverkehr (möglichst bevorrechtigte oder kreuzungsfreie Führung) bestimmt sind und eine für große Radverkehrsmengen ausgelegte Breite aufweisen (vgl. Gesetzesbegründung in der Drucksache 16/5279 des Landtags von Baden-Württemberg)“ [11].

Radschnellverbindungen bilden keine eigenständige Führungsform des Radverkehrs. Sie setzen sich abhängig von den jeweiligen örtlichen Randbedingungen aus verschiedenen Führungsformen zusammen [11].

Die folgenden Eigenschaften und Anforderungen definieren eine Radschnellverbindung [11]:

- Streckenlänge von mindestens 5 Kilometern
- Bedeutende Verbindung für den Alltagsradverkehr (Potenzial von mindestens 2.000 Radfahrten/24 h)
- Mindestbreiten von 3,00 m im Einrichtungsverkehr und von 4,00 m im Zweirichtungsverkehr
- Die Routen sind möglichst kreuzungsfrei oder mit geringen Verlustzeiten an Knotenpunkten zu gestalten
- Der Radverkehr wird in der Regel von anderen Verkehrsarten getrennt geführt

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Trassen in West-Ost und in Nord-Süd-Richtung auf ihre Eignung zur Herstellung einer Radschnellverbindung geprüft und potenzielle Vorzugstrassen abgeleitet [22].

Als Korridore für mögliche Radschnellverbindungen wurden u. a. die Abschnitte „Heilbronn – Weinsberg – Obersulm“ (Korridor B) und „Neckarsulm – Weinsberg – Obersulm“ (Korridor C) festgelegt. Für diese Abschnitte wurden bevorzugte Streckenverläufe herausgearbeitet [22].

In Obersulm laufen die Vorzugstrassen der Korridore B und C deckungsgleich zwischen der Gemarkungsgrenze Ellhofen und der Raiffeisenstraße in Willsbach [22]. Folgender Trassenverlauf wird in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagen: Friedhofstraße – Eberstädter Straße – Hauptstraße – Staufstraße – Kümmelstraße – Geh-/ Radweg südlich Sülzbacher Weg – Wiesental.

Die Führung in Obersulm ist im Wesentlichen über Fahrradstraßen vorgesehen. Im Bereich des Abschnitts südlich des Sülzbacher Wegs in Affaltrach ist die Entflechtung von Fußgängern und Radverkehr geplant. Hierzu soll der bestehende Abschnitt für den Radverkehr auf 4,00 m verbreitert und im Zweirichtungsverkehr betrieben werden. Für die Fußgänger ist der Neubau eines Gehwegs südlich der bestehenden Baumreihe beabsichtigt [22].

4. BETEILIGUNGSKONZEPT

Das Land Baden-Württemberg hat mit der im Jahr 2014 erlassenen Verwaltungsvorschrift zur Intensivierung in Planungs- und Zulassungsverfahren zum ersten Mal Begriffe und Inhalte einer Bürgerbeteiligung formuliert und definiert [23].

Das Ziel der Verwaltungsvorschrift „Öffentlichkeitsbeteiligung“ ist, die Beteiligungskultur zu fördern und diese aufgrund der langjährigen Erfahrungen in der Landesverwaltung mit der Öffentlichkeitsbeteiligung weiterzuentwickeln. Augenhöhe, Transparenz und die Einbeziehung von Bürgerideen sind das Bestreben einer stärkeren Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Öffentlichkeitsbeteiligung bei Planungs- und Zulassungsverfahren soll die Qualität der Planungen und ihrer Durchführung weiter verbessern sowie Lösungswege und Alternativen bei Konflikten aufzeigen [23].

Das Ziel des gesamten Prozesses der Bürgerbeteiligung ist es, die Anforderungen der Bevölkerung an deren heutige und künftige Mobilität abzufragen und dabei einen möglichst transparenten Prozess der Ergebnisfindung zu gestalten. Der Bürgerschaft sollen dabei auch Einblicke in die Rahmenbedingungen von Planungsprozessen und die dabei erforderlichen Abwägungen verschafft werden.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Obersulm wurde dieser Grundgedanke der Öffentlichkeitsbeteiligung umgesetzt. Ziel war es, eine möglichst große Zustimmung zum Radverkehrskonzept zu erhalten, eine Rückkopplung mit den fahrradfahrenden Alltagsexperten in Obersulm zu erreichen und das Thema Radverkehr in der öffentlichen Diskussion in Obersulm zu verankern.

Die Beteiligungsformate fanden prozessbegleitend zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes statt.

4.1 Bürgerbeteiligung

Am 06. Juli 2022 wurden die Bürger der Gemeinde Obersulm zur einer Bürgerbeteiligungsveranstaltung eingeladen, um ihre Ideen, Anregungen und Bedenken zum Radverkehr in Obersulm einzubringen. Zudem wurden der Stand der bis dahin vorliegenden Analyseergebnisse präsentiert sowie die weitere Entwicklung des Radverkehrskonzeptes aufgezeigt. Insgesamt haben an der Bürgerbeteiligungsveranstaltung ca. 25 Personen teilgenommen, darunter Vertreter aus der Politik und aus dem Landratsamt Heilbronn. Hinzu kommen Mitarbeiter der Gemeindeverwaltung und von BS Ingenieure.

Die Bürger wurden in der Veranstaltung aufgefordert, ihre Ideen, Bedenken und Anregungen zu den jeweiligen Themenbereichen Sicherheitsmängel/Gefahrenstellen und Radverkehrsnetz auf Karten niederzuschreiben und den folgenden Kategorien zuzuordnen:

Sicherheitsmängel / Gefahrenstellen:

- Engstelle, zu geringe Breite
- Schlechte Wegequalität
- Ungesicherte Querung
- Konflikt Rad - fließender/ ruhender MIV
- Konflikt Rad - Fußgänger
- Sonstiges

Radverkehrsnetz:

- Unklare/umwegige Führung
- Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt
- Fehlende Beschilderung
- Fehlende, unzureichende Abstellanlagen
- Sonstiges

Die im Rahmen der Bürgerbeteiligung vorgebrachten Kritikpunkte und Anregungen sind im Nachgang geprüft und in die Planungen mitaufgenommen worden.



Abb. 05: Einladungsflyer Bürgerbeteiligungsveranstaltung
(Quelle: Gemeinde Obersulm)



Abb. 06 + 07: Bürgerbeteiligungsveranstaltung
(Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)

ANLAGE 02 Die Dokumentation der Veranstaltung sowie die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung sind in Anlage 02 hinterlegt.

Des Weiteren hatten die Bürger während der Bearbeitungszeit des Radverkehrskonzeptes über eine hierfür eingerichtete E-Mail-Adresse (radverkehr@obersulm.de) die Gelegenheit, Anregungen, Wünsche und Kritik zum Radverkehr in Obersulm einzubringen.

4.2

Beteiligung Gemeinderat

Radverkehrsbefahrung

Mit Vertretern des Gemeinderats Obersulm fand am 31. Mai 2023 eine Radverkehrsbefahrung statt. Diese erfolgte auf der geplanten überregionalen Radverkehrsverbindung (vgl. Kapitel 6) auf dem Abschnitt zwischen der Friedhofstraße in Sülzbach und dem Freibad in Affaltrach.

Ziel der Befahrung war es, den Gemeinderäten den konzipierten Routenverlauf der überregionalen Radverkehrsverbindung und die entwickelten Maßnahmen vorzustellen und darüber zu diskutieren. Zudem wurde der Verlauf der geplanten Radroute entlang der Sulm (Zukunftsvision) erörtert. An mehreren Stationen wurden hierzu Zwischenstopps eingelegt (vgl. Abbildung 08). Der Abschluss fand am Freibad in Affaltrach statt.

Insgesamt haben an der Befahrung ca. 15 bis 20 Personen teilgenommen.

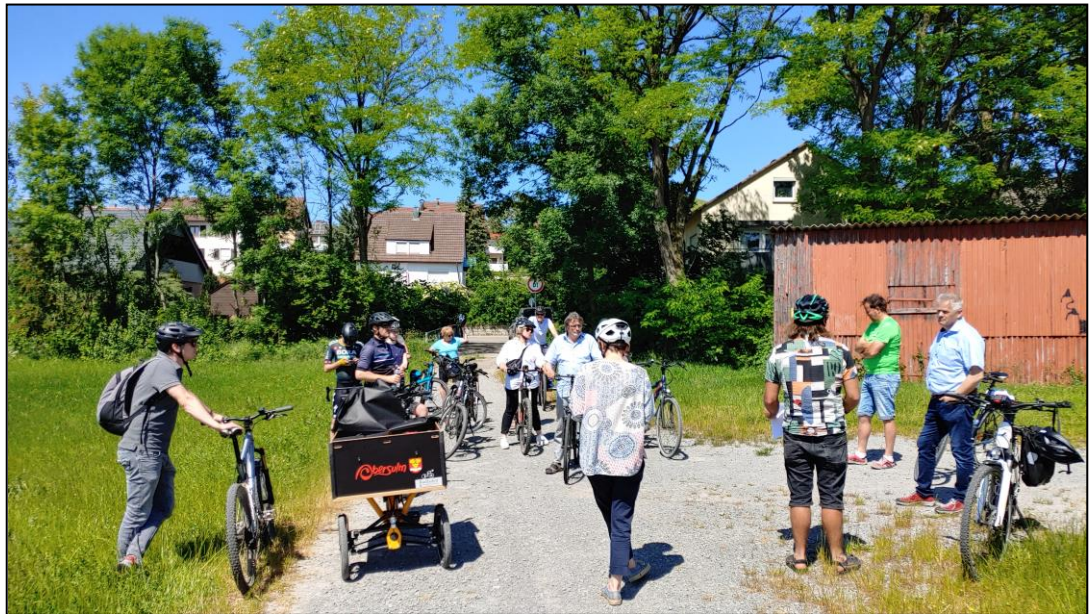


Abb. 08: Radverkehrsbefahrung mit dem Gemeinderat am 31. Mai 2023
(Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)

Workshop

Am 20. Juli 2023 fand mit Vertretern des Gemeinderats ein Workshop im Ratssaal der Gemeinde statt. Im Workshop wurden zunächst die Analyseergebnisse präsentiert. Anschließend wurden das konzipierte Zielnetz und die entwickelten Maßnahmen sowie deren Priorisierung vorgestellt und erläutert. Es schloss sich eine angeregte Diskussion über die Vorschläge an.

Grundsätzlich begrüßten die teilnehmenden Gemeinderatsmitglieder das vorgestellte Zielnetz und die Maßnahmen. Die folgenden Punkte wurden angemerkt:

- In der Kümmelstraße müsste für die Einrichtung einer Fahrradstraße nach Radschnellverbindungsstandard künftig das derzeit auf der Fahrbahn mögliche Parken entfallen [22]. Es herrscht dort jedoch ein mutmaßlich geringes Stellplatzangebot auf privatem Grund. Von den Teilnehmern wird daher die Einrichtung einer Fahrradstraße unter Beibehaltung von Parkierungsmöglichkeiten auf der Fahrbahn für zielführend erachtet. Zur Ordnung des ruhenden Verkehrs soll ein Parkierungskonzept erstellt werden.
- Für den Abschnitt südlich des Sülzbacher Wegs zwischen der Kümmelstraße und der Straße Wiesental ist entsprechend der Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen eine Entflechtung von Fußgängern und Radfahrern vorgesehen. Die erforderlichen Regelbreiten werden dort nicht eingehalten. Der Bau einer neuen Trasse südlich der dort bestehenden Baumreihe wurde angedacht [22]. Von den Teilnehmern wird die Neuversiegelung von Flächen für den Neubau von Rad- und Fußwegen kritisch bewertet. Es wird vorgeschlagen, den heute als getrennten Geh- und Radweg markierten Abschnitt künftig als reinen Gehweg umzuwidmen. Für den Radverkehr wird die Einrichtung einer Fahrradstraße im Sülzbacher Weg vorgeschlagen. Es sollen dort dieselben Bedingungen wie in der Kümmelstraße herrschen. Um eine Anbindung in Richtung Hofwiesenhalle herzustellen, ist die bestehende Querverbindung (Gehweg) einzubeziehen.
- Grundsätzlich wird die Neuversiegelung von Flächen für den Neubau von Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr kritisch gesehen.
- Um die Sicherheit zu erhöhen, sollen auf Schulwegrouten die vorgeschlagenen Maßnahmen die Prioritätsstufe „A“ erhalten. Im Konkreten handelt es sich um die Abschnitte 17 und 19 der Radhauptverbindungen.
- Die Zukunftsvision Radweg entlang der Sulm soll in Verbindung mit dem Thema Radschnellverbindung gedacht werden.
- Zwischen Sülzbach und Lehrensteinsfeld soll die Aufnahme einer Radverbindung ins Zielnetz geprüft werden.

Die diskutierten Vorschläge und Anregungen der Teilnehmer wurden im Nachgang geprüft und in die Planungen aufgenommen.

5. KONFLIKTANALYSE

PLAN 12 Auf der Grundlage der Ergebnisse der umfangreichen Bestandsanalyse, der im Zuge der Bürgerbeteiligung angeregten Kritikpunkte, nach entsprechender Prüfung und den Informationen aus bestehenden Konzeptionen (RadNETZ Baden-Württemberg, Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn) wurde eine Konfliktanalyse für das Gemeindegebiet von Obersulm erstellt. Die Ergebnisse der Konfliktanalyse sind auf Plan 12 dargestellt. Es wird zwischen folgenden Konflikten unterschieden:

- ungesicherte/mangelhafte Querung
- Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt
- unzureichender Radweg
- Konflikt Rad – MIV
- fehlender Radweg/Radverbindung
- unklare/umwegig Führung
- mangelhafte Beschilderung/Markierung

ANLAGE 03 Die vollständige Auflistung und Beschreibung aller Konfliktpunkte befindet sich in Anlage 03.

Ergänzend zur Plandarstellung werden nachfolgend exemplarisch einzelne Konflikte in Obersulm dargestellt. Die aufgeführten Beispiele sollen zudem die Vielzahl der unterschiedlichen Konflikte / Mängel aufzeigen.

Unzureichender Radweg



Abb. 09: *getrennter Geh- und Radweg südlich Vaterunser-Kirche (Willsbach)*
(Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)

Der bestehende, als getrennter Geh- und Radweg markierte Abschnitt zwischen der Vaterunser-Kirche und der Straße Wiesental in Willsbach weist nicht richtlinienkonforme Breiten auf. Sowohl der Radweg (ca. 1,90 m) als auch der Gehweg (ca. 1,60 m) ist zu schmal und entspricht nicht den heutigen Mindestanforderungen.

Hinzu kommen teilweise erhebliche Belags- und Markierungsschäden sowie unübersichtliche Knotenpunkte. Die verkehrsrechtliche Beschilderung mit Zeichen 260 StVO ist nicht im Einklang mit der bestehenden Markierung als getrennter Geh- und Radweg.

Konflikt Rad – fließender Kfz-Verkehr



*Abb. 10: L 1035 zw. Willsbach und Affaltrach
(Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)*

Auf dem Abschnitt der L 1035 zwischen Willsbach und Affaltrach wird der Radverkehr außerorts im Mischverkehr bei 50 km/h bzw. 70 km/h ohne Radverkehrsanlage geführt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der bestehenden Fahrbahnbreite von ca. 6,50 m kommt es zu Konflikten zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr.

Konflikt Rad – ruhender Kfz-Verkehr



*Abb. 11: Kümmelstraße (Sülzbach)
(Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)*

In der Kümmelstraße in Sülzbach kommt es aufgrund von ungeordnet auf der Fahrbahn parkenden Kfz zu Konflikten zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr. Die auf der Fahrbahn parkenden Kfz sorgen zwar für eine Verkehrsberuhigung, der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit für den Radverkehr werden jedoch insbesondere bei entgegengerichtendem Kfz-Verkehr erheblich beeinträchtigt. Die Kümmelstraße stellt eine zentrale Wegverbindung für den Schülerverkehr zur Michael-Beheim-Schule dar.

Ungesicherte Querung



*Abb. 12: Knotenpunkt K 2123/K 2122
(Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)*

Fehlende gesicherte Quermöglichkeit der Kreisstraße K 2123 im Bereich der Einmündung der K 2122 zwischen der K 2108 und Eschenau. Aufgrund des hohen Geschwindigkeitsniveaus (100 km/h) und eingeschränkter Sichtverhältnisse ergibt sich ein Gefahrenpunkt für den querenden Radverkehr.

Unklare, umwegige Führung



*Abb. 13: Einmündung Staffelweg in Willsbacher Str. (Affaltrach)
(Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)*

Auf dem Staffelweg in Affaltrach endet der gemeinsame Geh- und Radweg ohne Weiterführung im Bereich der Einmündung in die Willsbacher Straße (Höhe dm-Markt und ALDI). Der Radverkehr wird zum Absteigen aufgefordert. Hinzu kommen Konflikte mit dem zu- und ausfahrenden Verkehr zu bzw. von den Einkaufsmöglichkeiten, insbesondere aufgrund unzureichender Sichtverhältnisse.

Ergänzend zu den konkreten, räumlich zu verortenden Konfliktpunkten im Gemeindegebiet wurden Konflikte mit allgemeinerem Charakter identifiziert.

Nahezu im gesamten Gemeindegebiet sind Defizite in Bezug auf die Ausstattung (Diebstahlschutz, Witterungsschutz etc.) der Abstellanlagen für Fahrräder jeglicher Art festzustellen. An den öffentlichen Einrichtungen in Obersulm stehen in der Regel lediglich Vorderadhalter (sog. „Felgenklemmer“) zur Verfügung. Vorderradhalter ermöglichen kein sicheres Anschließen des Fahrrads, bieten keine Standfestigkeit und führen beim Umfallen des Fahrrads zu Schäden an den Laufrädern. Im Hinblick auf die steigende Anzahl von Pedelecs/E-Bikes sowie Lastenrädern fehlen außerdem flächendeckend Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder. Erfahrungsgemäß nimmt die Bereitschaft zur Nutzung höherwertiger Fahrräder ab, wenn keine sicheren und witterungsgeschützten Abstellanlagen an Quelle und Ziel vorhanden sind (vgl. Kapitel 8).

An Verknüpfungspunkten des Radverkehrs mit dem schienengebundenen ÖPNV befinden sich des Weiteren teilweise keine Abstellanlagen (z. B. Stadtbahn-Haltestellen Michael-Beheim-Schule in Sülzbach und Wieslensdorf).

Neben der Barrierefreiheit spielt auch die Wegweisung zur Orientierung und zum umwegfreien Auffinden eines Zieles eine wichtige Rolle in Bezug auf die Qualität des Radwegenetzes. Im gesamten Gemeindegebiet sollte darauf geachtet werden, dass die Beschilderung von Bäumen/Bewuchs, Langzeitparkern oder anderen Hindernissen freigehalten wird. Die Wegweiser sollten zudem im Blickfeld der Radfahrer angebracht werden. Neben der Sichtbarkeit der Beschilderung ist auch auf eine einheitliche Darstellung zu achten.

6. KONZEPTION RADVERKEHRSNETZ

Ein Radverkehrsnetz muss aus attraktiven, sicheren und zusammenhängenden Wegeverbindungen bestehen. Ein wesentlicher Baustein eines Radverkehrskonzeptes ist daher die Erarbeitung eines klassifizierten Radverkehrsnetzes. Dieses bildet die Grundlage einer effektiven und systematischen Radverkehrsförderung.

In Obersulm gibt es bislang kein hierarchisch gegliedertes und durchgängiges Radnetz. Unter Berücksichtigung der Methodik der Zielnetzplanung wurde daher für Obersulm ein Zielnetz im Radverkehr erarbeitet, das als Grundlage zur Förderung des Radverkehrs in der Gemeinde dienen soll. Mit dem Radverkehrsnetz werden für den Radverkehr besonders wichtige Radverbindungen abgebildet.

Verkehrsplanung für den Radverkehr ist nicht zuletzt eine Angebotsplanung, die eine Nachfrage erzeugen kann, wo bisher noch wenig Rad gefahren wird. Die Zielnetzplanung soll sich daher nicht nur auf das derzeitige Radverkehrsaufkommen und die heutigen Hauptströme des Radverkehrs beschränken und den vorhandenen Radverkehr durch ein geeignetes Wegeangebot sichern, sondern auch zukünftige und potenzielle Radverkehre berücksichtigen und somit grundsätzlich die Nutzung des Radverkehrs fördern.

Aufgabe der Zielnetzplanung ist die Zuordnung der Strecken zu Netzkategorien und damit verbundenen Qualitätsstandards, die Identifikation von Netzlücken, um Verbindungen zu schließen und die Priorisierung von Maßnahmen, um die angestrebten Qualitäten zu erreichen [8].

Ziel ist ein flächendeckendes und hierarchisch gegliedertes Netz von Radverkehrsverbindungen. Innerhalb von Obersulm stehen die Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen und die Erreichbarkeiten der Ziele des täglichen Bedarfs im Mittelpunkt. Überörtlich liegt der Fokus auf der Verknüpfung Obersulms mit den Nachbarkommunen sowie den bestehenden bzw. geplanten regionalen und überregionalen Radverkehrsverbindungen des Landkreises Heilbronn und des RadNETZ Baden-Württemberg (vgl. Kapitel 2.2).

Als Grundlage für die Konzeption des Zielnetzes zum Radverkehr in Obersulm wurden nachfolgende Konzeptionen herangezogen:

- RadNETZ Baden-Württemberg
- Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn [20]
- Bestehende Radrouten mit Wegweisung

Des Weiteren orientieren sich die Planungen des Radverkehrsnetzes an bestehenden und künftigen Quell- und Zielbeziehungen.

Um den Bedarf an Radverkehrsverbindungen im Gemeindegebiet von Obersulm zu ermitteln, wurden daher die maßgeblichen Quellen und Ziele des Radverkehrs kartiert. Berücksichtigung finden Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte, öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Geschäftsstellen etc.), Einkauf- und Nahversorgungsmöglichkeiten, Schulen, Kindertageseinrichtungen sowie Freizeit- und Sportanlagen. Zudem wurden die Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs berücksichtigt.

Die sich zwischen den Quellen und Zielen ergebenden Wunsch- bzw. Luftlinien stellen für den Radverkehr ideale, geradlinige Verbindungen dar. Sie werden in einem weiteren Schritt auf konkrete Straßen und Wege umgelegt, Netzlücken werden identifiziert.

Ausgehend vom Luftliniennetz und in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) [6] wurde ein hierarchisch gestuftes Radverkehrsnetz abgeleitet. In der weiteren Bearbeitung wurden den Hierarchiestufen unterschiedliche Anforderungen zugeordnet. An die Kategorie I wurden die höchsten Anforderungen in Bezug auf die Qualitätsstandards, an die Kategorie III die geringsten Anforderungen gestellt. Zudem wurden die Hierarchiestufen bei der Priorisierung der Maßnahmen berücksichtigt.

▪ **Kategorie I: Überregionale Radverkehrsverbindung**

Die Kategorie I umfasst die Verbindung des RadNETZ Baden-Württemberg bzw. des Landesradfernweges (Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Öhringen und dem Oberzentrum Heilbronn). Die Routen bilden mit einer möglichst direkten und schnellen Verbindung die Basis des überörtlichen Radverkehrs. Es wird ein hoher Qualitätsstandard angestrebt. Die heute bestehende Führung des RadNETZ Baden-Württemberg ist in Teilabschnitten modifiziert.

Im Bereich des Kreisverkehrs in Willsbach teilt sich die überregionale Radverkehrsverbindung in einen südlich und einen nördlich verlaufenden Abschnitt auf. Während der nördliche Abschnitt über die Hauptverkehrsstraße L 1035 führt und der Fokus auf einem direkten, zügigen Vorankommen liegt, wird der südliche Abschnitt über eine ruhigere und landschaftlich attraktivere Umgebung entlang der Sulm geführt. Die Zusammenführung der beiden Abschnitte erfolgt am Knotenpunkt Michelbachstraße/Poststraße in Affaltrach.

Die Unterteilung in zwei parallel verlaufende Abschnitte entspricht auch dem heutigen Verlauf des RadNETZ Baden-Württemberg in einen nördlichen (Alltagsverkehr) und einen südlichen Abschnitt (Freizeitverkehr).

In Teilabschnitten weicht die konzipierte überregionale Radverkehrsverbindung von der heutigen Führung des RadNETZ Baden-Württemberg ab und enthält folgende vorgeschlagene Modifizierungen:

In Sülzbach sieht das RadNETZ Baden-Württemberg auf dem Abschnitt zwischen Friedhofstraße und Kümmelstraße eine Führung über die Eberstädter Straße, die Hauptstraße und die Staufensteinstraße vor (vgl. Plan 02). Im vorliegenden Radverkehrskonzept wird eine Führung über die Talstraße und die Straße In den Mühlwiesen empfohlen, da dort weniger Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr (insbesondere dem ruhenden Verkehr) zu erwarten sind und daher ein zügigeres und sichereres Befahren zu erwarten ist. Die vorgeschlagene Route ist mit rd. 750 m im Vergleich zum RadNETZ (rd. 690 m) nur geringfügig länger.

In Affaltrach verknüpft das RadNETZ Baden-Württemberg die Alltagsroute und die Freizeitroute am Knotenpunkt Willsbacher Straße/Am Ordensschloß/Michelbachstraße (vgl. Plan 02). Im Radverkehrskonzept Obersulm ist eine Verknüpfung der beiden parallelen Abschnitte der überregionalen Radverkehrsverbindung (Nord und Süd) am Knotenpunkt Michelbachstraße/Poststraße vorgesehen. Der Radverkehr wird über die Silbergrubenstraße geführt, die Teil einer Tempo-30-Zone ist. Die vorgeschlagene Strecke ist rd. 50 m kürzer im Vergleich zum RadNETZ.

Das RadNETZ Baden-Württemberg sieht zwischen Eschenau und Wieslensdorf eine Führung über die Wieslensdorfer Straße und Scheppacher Straße vor (vgl. Plan 02). Der Radverkehr wird außerorts im Mischverkehr geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist nur auf einem kurzen Abschnitt reduziert. Die Fahrbahnbreite von ca. 3,80 m reicht nicht aus, dass ein Radfahrer mit einem erforderlichen Sicherheitsabstand (2,00 m) überholt werden kann. Dies wurde im Rahmen einer Verkehrsschau bestätigt.

Im Radverkehrskonzept Obersulm wird die Führung über einen Wirtschaftsweg, der südlich der Bahntrasse verläuft, vorgeschlagen. Der Wirtschaftsweg muss hierzu ertüchtigt werden. Mit dieser Routenführung kann auch eine Anbindung an den aus Richtung Waldbach kommenden Radweg geschaffen werden. Im Radverkehrskonzept des Landkreises wird dort der Neubau eines Brückenbauwerks zur Überquerung der Bahntrasse vorgeschlagen [20]. Zur Weiterführung der Route auf dem Abschnitt zwischen Wieslensdorf und Scheppach sind Abstimmungen mit der Gemeinde Bretzfeld erforderlich. Die vorgeschlagene Route im Radverkehrskonzept Obersulm ist auf dem Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Bahnhofstraße/Frankenstraße in Eschenau und Scheppacher Straße/Eisenbahnweg in Wieslensdorf mit ca. 1,9 km rd. 200 m kürzer als der Routenverlauf des RadNETZ Baden-Württemberg.

- **Kategorie II: Radhauptverbindungen**

Die Kategorie II umfasst insbesondere die überörtlichen Verbindungen des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Heilbronn sowie innergemeindlich die direkten Verbindungen zwischen den Ortsteilen. Die Radhauptverbindungen ergänzen die überregionale Radverkehrsverbindung um schnelle Verbindungen innerhalb des Gemeindegebietes und dienen als direkte Zubringer zur überregionalen Verbindung.

Da die Konzeption gezielt auf Hauptverkehrsstraßen ausgelegt wurde, werden die wesentlichen Ziele des Alltags unmittelbar über das Haupttroutennetz erschlossen. Weitere wesentliche Ziele, die nicht direkt über die Hauptverkehrsstraßen erschlossen werden (Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs) werden ebenfalls ins Hauptnetz eingebunden.

- **Kategorie III: innerörtliches Ergänzungsnetz/Verdichtungsnetz**

Die Kategorie III dient der Netzverdichtung bzw. der Ergänzung des Netzes der Kategorien I und II und ist von nachgeordneter Bedeutung. Die wesentlichen Ziele, die nicht über die Verbindungen der Kategorien I und II erschlossen werden, werden ins Radnetz eingebunden. Die Routen haben weiterhin die Funktion, den Radverkehr innerhalb der Wohnquartiere zu sammeln und zielgerichtet auf das Haupttroutennetz zu führen. Außerdem stellen die Routen, sofern möglich, eine etwas umwegigere Alternative für den Alltagsverkehr dar, der Wert auf weniger Interaktion mit dem Kfz-Verkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen legt.

Die Netzkonzeption enthält ergänzend den Verlauf des von der Gemeindeverwaltung angestrebten Radwegs entlang der Sulm. Der Verlauf ist schematisch dargestellt und muss in der weiteren Planung vertieft werden. Dieser als Zukunftsvision zu verstehende Radweg soll südlich der Ortslage von Sülzbach entlang der Sulm führen. Im Bereich Willsbach und Affaltrach überschneidet sich der angedachte Verlauf im Wesentlichen mit dem Verlauf der überregionalen Radverkehrsverbindung (südlicher Abschnitt). Um ein zügiges und möglichst konfliktfreies Vorankommen zu ermöglichen, soll der Radweg entlang der Sulm im Wesentlichen außerhalb bebauter Bereiche verlaufen. Als Zubringerrou-ten aus den bebauten Gebieten zum Radweg sind ergänzende Querverbindungen ge-plant.

PLAN 13 Das entwickelte Zielnetz unterteilt in die drei Kategorien ist auf Plan 13 dargestellt. Zudem sind die touristischen Routen sowie die Zukunftsvision Radweg entlang der Sulm enthalten.

7. MASSNAHMEN- UND HANDLUNGSKONZEPT

Auf Grundlage des definierten Radverkehrsnetzes und den zugrunde gelegten Anforderungen wurden Maßnahmen entwickelt, um die Radverkehrssituation in Obersulm attraktiver, sicherer und komfortabler sowie möglichst durchgängig zu machen. Ziel ist es, eine Änderung des Modal Split (Verkehrsmittelwahl) zugunsten des Radverkehrs zu erreichen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Die Maßnahmenkonzeption bildet damit den wesentlichen Teil des Radverkehrskonzeptes.

PLAN 14 Zunächst wurden hierzu die definierten Radverkehrsverbindungen der Kategorien I und II in sinnvolle Abschnitte unterteilt. Der Übersichtsplan 14 zeigt die gebildeten Abschnitte sowie die dazugehörige Abschnittsnummern. Auf dieser Grundlage wurde der Ist-Zustand der Abschnitte detailliert erfasst und bewertet. Für jeden Abschnitt wurden hierzu die folgenden Angaben in einer Übersichtstabelle dokumentiert:

- | | |
|---------------------------------|------------------------|
| ▪ Abschnittsnummer | ▪ Querschnittbreite |
| ▪ Ortsteil | ▪ Führungsform Bestand |
| ▪ Straße | ▪ Maßnahmenvorschlag |
| ▪ Streckenabschnitt (von) (bis) | ▪ Priorität |
| ▪ Länge | ▪ Verantwortlichkeit |

Dort, wo der bestehende Zustand vom angestrebten Zustand für eine sichere, attraktive und komfortable Radverkehrsführung abweicht bzw. Lücken im Netz bestehen, wurden Maßnahmenvorschläge auf Grundlage der einschlägigen und zum Zeitpunkt der Bearbeitung geltenden Regelwerke und Musterlösungen erarbeitet (vgl. Kapitel 2.1). Die in der Konfliktanalyse identifizierten Mängel wurden als Teil der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt. Zudem sind die Vorschläge aus der Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen im Raum Heilbronn/Neckarsulm [22] sowie aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Heilbronn [20] einbezogen worden.

PLAN 15 Die im Rahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind auf dem Maßnahmenplan 15 zusammengefasst und konzeptionell dargestellt. Die Maßnahmen wurden auf Grundlage einheitlicher Standards erarbeitet.

ANLAGE 04 Die Gesamtheit der Maßnahmen entlang des Radverkehrsnetzes wird in einer Maßnahmenliste (Anlage 04) zusammengefasst und im Detail erläutert. Die Tabelle mit der Dokumentation der Abschnitte wurde hierzu um Maßnahmenvorschläge ergänzt.

ANLAGE 05 Für bedeutende Verbesserungsvorschläge wurden Maßnahmendatenblätter erstellt (Anlage 05). Diese enthalten neben einer Beschreibung der Bestandssituation eine ausführliche Erläuterung der Maßnahmen inkl. konzeptioneller Darstellung der Verbesserungsvorschläge und Priorisierung.

Einige der Maßnahmen stehen untereinander im Zusammenhang und bedingen sich gegenseitig. Daher muss hier eine gemeinsame Umsetzung erfolgen.

In der Gesamtbetrachtung der Maßnahmen lassen sich wiederkehrende Maßnahmentypen im Radverkehrskonzept identifizieren, d. h. Maßnahmen, die wiederholt an verschiedenen Standorten in Obersulm erforderlich werden. Diese wichtigsten wiederkehrenden Maßnahmen werden nachfolgend erläutert.

7.1

Zentrale Maßnahmen

Einrichtung Fahrradstraßen

Um den Radverkehr zu bündeln und zu priorisieren, wird für Obersulm auf einigen Streckenabschnitten die Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen. Dies betrifft die Abschnitte der überregionalen Radverkehrsverbindung 1 bis 3 sowie 4a in Sülzbach und Willsbach. Hinzu kommen die Abschnitte 18 bis 21 in Affaltrach.

Die Maßnahme 4a wird in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung als kurzfristig umsetzbare Maßnahme vorgeschlagen. Die Einrichtung des Sülzbacher Wegs ist zunächst als Übergangslösung zu sehen, bis ein neuer Radweg im Bereich der Abschnitte 4 bis 6 (Vaterunser-Kirche bis Brückenstraße) gebaut ist.

Fahrradstraßen sind grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten und kommen auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Dies bedeutet nicht, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss [5].

Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden. Ist dies der Fall, müssen Fahrzeugführer auf Radfahrer Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls müssen alle die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. Im vorliegenden Fall sind, um die verkehrliche Erschließung der Anlieger in den betroffenen Straßen zu sichern, die Fahrradstraßen mit entsprechendem Zusatzzeichen für den Kfz-Verkehr freizugeben.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen beträgt 30 km/h.

Aufgrund des mutmaßlich beschränkten Stellplatzangebotes auf privatem Grund soll in den betroffenen Straßen auch künftig auf der Fahrbahn geparkt werden können. Der ruhende Verkehr muss hierzu entsprechend neu geordnet werden (Parkierungskonzept). Dies soll durch eine Markierung und Beschilderung der Parkstände/Parkstreifen erfolgen. Es ist zu erwarten, dass die Parkstände im Wesentlichen von den Anwohnern genutzt werden und es daher nur zu wenigen Parkwechselforgängen kommt.

Das Regellaß für Fahrradstraßen beträgt 4,00 m. Als Mindestmaß sind 3,50 m erforderlich. An punktuellen Engstellen ist eine Fahrbahnbreite von 3,00 m möglich. Die Regellaßbreite von 4,00 m ergibt sich aus dem Begegnungsfall eines Kfz (max. 2,55 m Breite) mit einem Radfahrer (1,00 m) inkl. Begegnungsabstand (0,75 m) [9].

Die Fahrbahnbreiten in den betroffenen Straßen betragen 6,00 bis 6,50 m. Die Parkstandbreite für Pkw beträgt 2,00 m. Zwischen ruhendem und fließendem Verkehr muss grundsätzlich ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen markiert werden (vgl. Abbildung 14). Für die Fahrradstraßen verbleiben im vorliegenden Fall somit Restfahrbahnbreiten von 3,25 bis 3,75 m. Die erforderlichen Mindestbreiten für Fahrradstraßen werden nicht unterschritten [9].

Um eine zügige Befahrbarkeit und einen gleichmäßigen Verkehrsfluss auf den Fahrradstraßen gewährleisten zu können, wird empfohlen, die Fahrradstraßen an Einmündungen und Kreuzungen den Radverkehr bevorrechtigt zu führen. Die Führung innerhalb einer Fahrradstraße ist durch Fahrbahnmarkierungen (z. B. Piktogramme, Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr) hervorzuheben (vgl. Abbildung 14).



Abb. 14: Beispiel Fahrradstraße mit Freigabe für Kfz-Verkehr und Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr (Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)

Neubau und Ausbau Radwege

Auf dem Abschnitt nördlich des Sportplatzes und der Hofwiesenhalle in Willsbach wird der Neubau eines Radwegs empfohlen. Dies umfasst die Abschnitte 4 bis 6 der überregionalen Radverkehrsverbindung. Der heute dort verlaufende getrennte Geh- und Radweg weist keine richtlinienkonformen Mindestbreiten sowie Belags- und Markierungsschäden auf.

Die Empfehlung sieht den Neubau eines Radwegs südlich der bestehenden Baumreihe vor. Gemäß den ERA beträgt die Breite für einen eigenständig geführten Zweirichtungsradweg 3,00 m [8]. Der heute als getrennter Geh- und Radweg genutzte Abschnitt soll künftig zu einem reinen Gehweg umgewidmet werden. Langfristig ist ein Rückbau des Gehwegs auf ein Regellaß von 2,50 m denkbar.

Des Weiteren wird an mehreren Stellen der Ausbau (Verbreiterung) bzw. die Ertüchtigung der bestehenden Wege für den Radverkehr empfohlen. Hierbei handelt es sich in der Regel um Wirtschaftswege, die vom Radverkehr genutzt werden.

Dies umfasst die Abschnitte 09, 11, 21 und 24 der überregionalen Radverkehrsverbindung. Aufgrund der teilweise bereits bestehenden bzw. künftig angestrebten Aufnahme der Abschnitte als Teil des RadNETZ Baden-Württemberg wird gemäß den Qualitätsstandards der Ausbau auf eine Breite von 3,50 m empfohlen [10].

Für den zu ertüchtigenden Abschnitt 32 der Radhauptverbindung (straßenbegleitender Wirtschaftsweg entlang der K 2122) ist ein Ausbau auf $\geq 3,00$ m anzustreben.

Markierung Schutzstreifen

Die Hauptverkehrsstraßen in Obersulm weisen häufig Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 m und 7,00 m auf. Hinzu kommen schmale Seitenräume. Der Radverkehr wird daher derzeit in der Regel im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Die Führung im Mischverkehr bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 m und 7,00 m und Verkehrsstärken von über 400 Kfz/h ist jedoch problematisch, da der Radverkehr häufig auch im Begegnungsfall Pkw-Pkw überholt wird [8]. Eine Umgestaltung des Straßenraums (Fahrbahn und Seitenraum) und die Errichtung baulicher Radwege oder die Markierung von Radfahrstreifen scheidet aufgrund der geringen Straßenraumbreiten aus. Daher verbleibt die Anlage von Schutzstreifen auf der Fahrbahn.

Der Gemeinde Obersulm wird die Markierung von Schutzstreifen auf mehreren Streckenabschnitten des definierten Radverkehrsnetzes empfohlen.

Ein Schutzstreifen ist mindestens 1,50 m breit. Die Kernfahrbahnbreite (Breite der Fahrbahn zwischen den Schutzstreifen) beträgt mindestens 4,50 m. Beidseitige Schutzstreifen sind ab einer Fahrbahnbreite von 7,50 m möglich. In Obersulm sind im Radverkehrskonzept aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten nur auf der Brückenstraße in Willsbach (Abschnitt 10 der Radhauptverbindung) beidseitige Schutzstreifen vorgesehen.

Den Regelfall in Obersulm bildet stattdessen die Kombination aus einem einseitigen Schutzstreifen und einer Piktogrammreihe. Die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens ist ab einer Fahrbahnbreite von 6,00 m möglich. Das Instrument der Piktogrammreihe wird im nachfolgenden Kapitel ausführlich erläutert.

In Obersulm ist die Anlage eines einseitigen Schutzstreifen in Kombination mit einer Piktogrammreihe auf den Abschnitten 15 (Affaltracher Straße), 17 (Willsbacher Straße) und 17 (Am Ordensschloß) der überregionalen Radverkehrsverbindung vorgesehen. Zudem erscheint diese Kombination als eine gute Lösung für die Abschnitte 02, 09 und 36 der Radhauptverbindung, um die dortigen Netzlücken zu schließen. Bei der Seitenwahl der vorgeschlagenen Schutzstreifen wurde auf eine Durchgängigkeit der Verbindung und auf die Topografie geachtet.

Auf Schutzstreifen gilt ein grundsätzliches Halt- und Parkverbot. Bei der Einrichtung von Schutzstreifen neben parallel angrenzenden Parkflächen ist ein Sicherheitstrennstreifen (0,75 m) anzulegen. Damit sollen Radfahrer von sich öffnenden Fahrzeughüren (sog. Door-Opening-Unfälle) geschützt werden.

Aus Sicherheitsgründen sind die Schutzstreifen an besonderen Konfliktbereichen (z. B. in den Knotenpunkten) rot einzufärben.

Markierung Piktogrammreihen

Das definierte Radverkehrsnetz führt in Obersulm über einige Hauptverkehrsstraßen und Nebenstraßen, auf denen weder Platz für den Neubau einer Nebenverkehrsanlage (z. B. Radweg) noch für die Markierung von beidseitigen Radfahr- und/oder Schutzstreifen zur Verfügung steht. Um den Radverkehr auf diesen Abschnitten sicherer zu machen, wird dort die Markierung von Piktogrammreihen empfohlen.

Bei Piktogrammreihen handelt es sich um ein recht neues Instrument in der Radverkehrsplanung, welches das Nutzungsrecht der Fahrbahn für den Radverkehr visualisieren und die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöhen soll. Piktogrammreihen heben zudem die Netzrelevanz des Abschnitts hervor und ermöglichen die Schließung von Netzlücken. Ein weiterer positiver Effekt der Markierung von Piktogrammreihen ist die Verlage-

nung von Radverkehr aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn bzw. vom rechten Fahrbahnrand in Richtung Fahrbahnmitte.

Die Markierung erfolgt mittels Fahrradpiktogrammen (Radverkehr-Sinnbilder nach § 39 Abs. 7 StVO [5]) in gleichmäßigen Abständen im Bereich des rechten Fahrbahnrandes. Der Abstand der Piktogramme zueinander beträgt in der Regel 25 bis 50 m [24]. Bei angrenzenden Parkständen ist das Fahrradpiktogramm in ausreichendem Abstand zum ruhenden Verkehr zu markieren, um Kollisionen mit geöffneten Fahrzeugtüren zu verhindern. Die Markierung von Piktogrammketten ist damit eine einfach und schnell umsetzbare Maßnahme zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr.

Eine bundeseinheitliche straßenverkehrsrechtliche Anordnungsgrundlage für die Markierung von Piktogrammketten auf öffentlichen Straßen existiert bislang nicht. Es gibt jedoch Bundesländer (z. B. Nordrhein-Westfalen), die über einen Erlass die Verwendung von Piktogrammketten geregelt haben [24]. In Baden-Württemberg entscheiden die zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Einzelfall über die Anordnung.

In Obersulm wird die Markierung einer Piktogrammkette in der Regel in Kombination mit einseitigen Schutzstreifen empfohlen. Dies betrifft z. B. die Abschnitte 15 und 17 der überregionalen Radverkehrsverbindung.

Einen Sonderfall stellt der rd. 500 m lange Außerortsabschnitt der L 1035 zwischen den Ortstafeln in Willsbach und Affaltrach dar. Hier stehen bislang keine separaten Verkehrsanlagen für den Radverkehr zur Verfügung, der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist aus Lärmschutzgründen abschnittsweise auf 50 km/h reduziert. Auf einer Länge von rd. 250 m, zwischen der Meisenbergstraße und der Ortstafel Affaltrach, gilt 70 km/h.

Im Maßnahmenkataster des RadNETZ Baden-Württemberg wird zwischen den Ortstafeln (rd. 500 m) der Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungsradwegs empfohlen. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurde über diesen Maßnahmenvorschlag intensiv diskutiert. Der Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungsradwegs würde bedeuten, dass der Radverkehr jeweils am Anfang bzw. Ende des Radwegs innerorts in eine Richtungsführung auf der Fahrbahn überführt werden müsste. Diese Schnittstellen zwischen Radweg und Fahrbahn bilden häufig Konfliktpunkte mit Unfallgefahr. Daher werden in der Regel bauliche Querungshilfen am Anfang und Ende des Radwegs erforderlich.

Aus Verkehrssicherheitsgründen und aufgrund des verhältnismäßig kurzen Abschnitts zwischen den Ortstafeln wird im Radverkehrskonzept außerorts die Markierung von beidseitigen Piktogrammketten auf der Fahrbahn empfohlen. Der Radverkehr kann weiterhin im Richtungsverkehr geführt werden. Es entstehen keine konfliktträchtigen Querungen am Anfang und Ende eines straßenbegleitenden Radwegs. Für Radfahrer, die Wert auf weniger Interaktion mit dem Kfz-Verkehr außerorts legen, wird mit der parallel zur L 1035 verlaufenden Radroute entlang der Sulm eine sichere Radverkehrsbindung geschaffen.

Um die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu erhöhen, wird ergänzend die Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h auf dem kompletten Abschnitt außerorts angeregt.



Abb. 15: Beispiel Piktogrammkette auf der Fahrbahn
(Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)

Auf den Abschnitten 16 und 19 der Radhauptverbindung (Robert-Bosch-Straße und Mühlrainstraße) wird die Markierung beidseitiger Piktogrammketten vorgeschlagen, um die Bedeutung des Streckenabschnitts für den Schülerverkehr von bzw. in Richtung Ev. Paul-Distelbarth-Gymnasium hervorzuheben und die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen.

Auf den Abschnitten 04 (Staufenstraße in Sülzbach) und 38 (Bahnhofstraße in Eschenau) der Radhauptverbindung sind die bestehenden Fahrbahnen mit Breiten von unter 6,00 m zu schmal, um einseitig Schutzstreifen anzulegen. Daher wird dort die Markierung beidseitiger Piktogrammketten empfohlen.

Um Radfahrer vor sich öffnenden Fahrzeugsüren zu schützen (sog. Doorings-Unfälle), wird auf Abschnitten mit Piktogrammketten die Markierung von Sicherheitstrennstreifen empfohlen.

7.2

Weitere Maßnahmen und Handlungsfelder

Um den Radverkehr in Obersulm attraktiver zu gestalten und zu fördern, werden nachfolgend noch einige weitere allgemeinere Handlungsfelder aufgezeigt und erläutert. Diese sollen auch abseits des konzipierten Radverkehrsnetzes berücksichtigt und umgesetzt werden.

Freigabe von Einbahnstraßen

In Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h soll der Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn zugelassen werden, sofern keine Sicherheitsgründe dagegensprechen [5] + [8]. Für eine sichere Begegnung zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr ist in der Regel eine Fahrbahnbreite von 3,00 m ausreichend. Bei erhöhtem Schwerverkehrsaufkommen sollte die Fahrbahnbreite mindestens 3,50 m betragen [8]. Die Zulassung des Radverkehrs erfolgt durch Zusatzzeichen 1000-32 StVO bzw. 1022-10 StVO.

An unübersichtlichen Knotenpunkten innerhalb von Tempo-30-Zonen kann die Markierung von Fahrradpforten für den gegengerichteten Radverkehr die Situation verdeutlichen [8]. Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung stellt eine einfache und kostengünstige Maßnahme dar, den Radverkehr zu fördern.

Als Beispiel für die Freigabe einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung kann in Obersulm exemplarisch der Kreuzweg in Affaltrach aufgeführt werden.



Abb. 16: Beispiel Freigabe einer Einbahnstraße in Gegenrichtung
(Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)



Abb. 17: Beispiel Freigabe einer Einbahnstraße in Gegenrichtung
(Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)

Kennzeichnung Durchlässigkeit von Sackgassen

Das Erschließungsstraßennetz besitzt für den Radverkehr in der Regel nicht nur Erschließungsfunktion, sondern hat auch eine Verbindungsbedeutung. Um die Durchlässigkeit des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr zu erhöhen, sollten dort, wo möglich, Sackgassen für den Radverkehr durchlässig gestaltet und beschildert (Zeichen 357-50 StVO) werden (vgl. Abbildung 18).

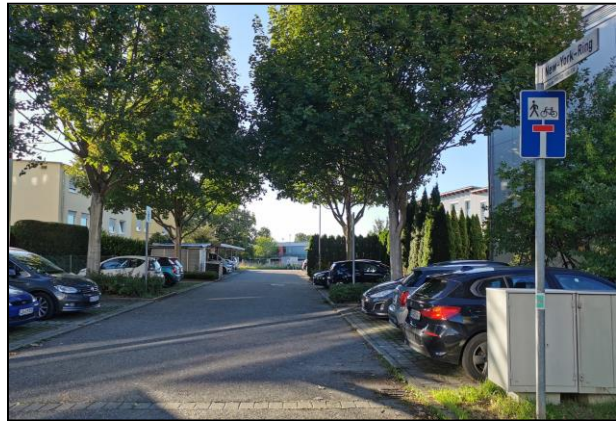


Abb. 18: Beispiel einer durchlässigen Sackgasse
(Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)

Für Obersulm wird exemplarisch der Wilhelm-Busch-Weg in Eschenau genannt, der künftig als durchlässige Sackgasse beschildert werden sollte.

Verkehrseinrichtungen (Sperrpfosten, Umlaufsperrn etc.)

Das Einbringen von Verkehrseinrichtungen wie Sperrpfosten und Umlaufsperrn („Drängelgitter“) ist nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreicht werden kann. Die Folgen eines Verzichtes auf die Verkehrseinrichtungen muss dabei die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen [8]. Bei der Einbringung von Umlaufsperrn müssen folgende Aspekte berücksichtigt werden, um auch eine Befahrbarkeit für Räder mit Anhänger bzw. Lastenfahrräder gewährleisten zu können: der Abstand der Gitter zueinander darf sich nicht überlappen, zwischen den Gittern ist ein Abstand von mindestens 1,50 m erforderlich und zwischen der Umlaufsperrn und dem zu querenden Verkehrsweg ist eine Aufstellfläche von mindestens 3,00 m Länge erforderlich [8].

Für Obersulm wird exemplarisch die Umlaufsperrn im Brühlwiesenweg in Bezug auf die Querung der Weiler Straße (K 2108) in Affaltrach aufgeführt.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Kommunikation bildet einen der Schlüsselfaktoren hin zu einer Einstellungs- und Verhaltensänderung der Bürger und zu einer erhöhten Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Eine aktive Öffentlichkeitsarbeit kann zudem ein rücksichtsvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer fördern.

Die Umsetzung zentraler Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept (z. B. die Einrichtung von Fahrradstraßen) sollte daher öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Weiterhin sollten die Bürger regelmäßig mithilfe verschiedener Medien (z. B. Homepage, Amtsblatt) alters- und zielgruppenspezifisch über die Umsetzung von Maßnahmen informiert werden.

Die Teilnahme an der Kampagne Stadtradeln sollte künftig ebenso fortgeführt werden wie die Durchführung begleitender Aktionen.

Wegweisung

Infolge der vorgeschlagenen Routen und Maßnahmen werden sich Änderungen an der aktuell wegweisenden Beschilderung ergeben. Die Anpassung der Wegweisung ist bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen und nach Umsetzung der Vorschläge in Abstimmung mit dem Landkreis durchzuführen.

Weitere Maßnahmen

Stichwortartig werden nachfolgend noch weitere Maßnahmen und Handlungsfelder aufgelistet, die zur Förderung des Radverkehrs beitragen können:

- Förderung E-Mobilität (Aus- und Neubau Lademöglichkeiten)
- Förderung Lastenfahrräder
- Einrichtung Bike-Sharing-Angebot
- Gestaltung Übergänge zwischen Fahrbahn und Seitenraum (Nullabsenkung Bordstein)
- Erhöhung Aufenthaltsqualität an den Radrouten
- Einrichtung Servicestationen entlang der Radrouten (Reparatur, Luftpumpe etc.)
- Unterhaltung und Pflege der Radverkehrsinfrastruktur (Reinigung, Winterdienst, Grünschnitt etc.)
- Einrichtung Portal zur Meldung von Problemen/Mängeln (Scherben, Grünbewuchs, Schlaglöcher, Beleuchtung etc.)
- Förderung Betriebliches Mobilitätsmanagement

7.3

Priorisierung und Grobkostenschätzung

Grundsätzlich sollte angestrebt werden, alle entwickelten Maßnahmen umzusetzen, um die erfassten Konflikte und Mängel zu beheben und damit eine Verbesserung und Attraktivierung des Radverkehrs in Obersulm erreichen zu können. Die vorgeschlagenen Maßnahmen unterscheiden sich allerdings hinsichtlich des zur Umsetzung erforderlichen Aufwands und dem damit einhergehenden Nutzen sehr. Von einzelnen Maßnahmen kann eine höhere Wirkung erwartet werden, Maßnahmen können aufgrund ihrer Netzrelevanz eine höhere Bedeutung einnehmen und Maßnahmen können eine deutliche Verbesserung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bewirken.

Um die Förderung des Radverkehrs in Obersulm entsprechend den Zielsetzungen erreichen zu können, ist es erforderlich, die Maßnahmen zu priorisieren und eine Umsetzungsreihenfolge zu empfehlen.

Insgesamt wurden drei Prioritätsstufen von A bis C vergeben. Stufe A bildet die höchste und C die niedrigste Stufe. Die Priorisierung stellt eine qualitative fachliche Beurteilung aus Sicht des Radverkehrs dar. Die Priorisierung erfolgte in enger Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung.

Die Priorisierung gibt keine Reihenfolge zur Umsetzung der Maßnahmen wieder. Die Reihenfolge der Umsetzung wird durch unterschiedliche Faktoren (z. B. Finanzierung, Abstimmungen mit Baulastträger, Naturschutz) bestimmt.

Für die Priorisierung der Maßnahmen wurden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- **Verkehrssicherheit**
(z. B. Hinweise aus Unfallanalyse, Abweichung vom ERA-Standard (Führungsform, Ausbaubreite))
- **Netzbedeutung**
(stellt Bedeutung der Verbindung dar und erlaubt Rückschlüsse auf Radverkehrspotenzial)
- **Schulwegrelevanz**
(Verbesserung Schulverbindung, positiven Einfluss auf Priorität)
- **Verknüpfung ÖPNV**
(Erschließung Haltepunkte ÖPNV, Verknüpfung Verkehrsmittel)

Um eine konkrete Umsetzung und Budgetplanung zu ermöglichen sowie weitere Fördermittel beantragen zu können, wurde eine Grobkostenschätzung für die Maßnahmen der überregionalen Radverkehrsverbindung (rote Route) und der Radhauptverbindungen (grüne Route) erstellt. Das vorliegende Radverkehrskonzept betrachtet eine konzeptionelle Planungsebene, sodass es sich um überschlägige Kostenannahmen handelt. Die Grobkosten sollen als Anhaltspunkt für den Entscheidungsprozess im weiteren Verlauf dienen. Eine detaillierte Kostenermittlung erfolgt in den weiteren Planungsphasen.

Für die überschlägige Kostenermittlung wurden pauschale längen- bzw. flächenbezogene Kostensätze bzw. Einheitspreise (netto) in Ansatz gebracht, die auf der Grundlage von Kostenschätzungen aus anderen Projekten bzw. Erfahrungswerten ermittelt wurden. Die angesetzten Kosten geben somit Durchschnittswerte wieder. Die Berücksichtigung örtlicher Besonderheiten ist daher nur bedingt möglich.

Die Grobkosten bei Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen (ohne Alternativen) der überregionalen Radverkehrsverbindung (rote Route) und der Radhauptverbindungen (grüne Route) betragen rd. 4,6 Mio. € netto. Davon nehmen die Maßnahmen im Zuge der überregionalen Radverkehrsverbindung ein Volumen von rd. 3,0 Mio. € netto ein. Für die Maßnahmen im Zuge der Radhauptverbindungen ergeben sich rd. 1,6 Mio. € netto. Für den Neubau eines Brückenbauwerks über die Bahntrasse in Eschenau (Abschnitt 40 Radhauptverbindungen) ist aufgrund der Komplexität (Ingenieurbauwerk) keine überschlägige Kostenermittlung im vorliegenden Radverkehrskonzept möglich. Diese Kosten müssen noch hinzugerechnet werden.

Für den geplanten Fuß- und Radweg entlang der Sulmaue von Willsbach nach Affaltrach (Abschnitt 08 und 09 überregionale Radverkehrsverbindung) wurde eine Kostenschätzung von BIT Ingenieure erstellt. Die Kosten wurden ins Radverkehrskonzept übernommen.

Weiterhin nicht in der Kostenschätzung enthalten sind: Kosten für Wasser/Abwasser, Grunderwerbskosten, Planungskosten, Verwaltungskosten, Gebühren und Ablösekosten, Kosten für die Beseitigung von kontaminiertem Material, Kosten für die Entschädigung für vorübergehende Maßnahmen, Kosten für Leitungs- und Kabelsicherung/-verlegung, umfangreiche Deckenerneuerungen, Kosten für taktile Leitsysteme, Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Kosten für Hochwasserschutzmaßnahmen, sonstige Baunebenkosten, Kosten für die Beschilderung entsprechend einem Gestaltungskonzept bzw. Wegweisung, Kosten für umfangreiche Bodenbewegungen und Rodungsarbeiten, Preissteigerungen etc.

Des Weiteren wurden die Maßnahmen den folgenden Baulastträgern zugeordnet:

- | | |
|------------|---------|
| ▪ Gemeinde | ▪ Kreis |
| ▪ Land | ▪ Bund |

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde die Klassifizierung der Straßen mit aufgenommen. Daraus wurde die Baulastträgerschaft für die Maßnahmen abgeleitet. Bei einzelnen Maßnahmen ist eine eindeutige Zuständigkeit nicht möglich, sodass mehrere Baulastträger benannt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Verantwortlichkeit im Einzelfall abweichen kann. Um die Baulastträgerschaft und die Kostenaufteilung abschließend zu klären, sind in der weiteren Planung Abstimmungen zwischen den verschiedenen Akteuren nötig.

ANLAGE 04 Die Prioritäten und die Zuordnung der Maßnahmen den Baulastträgern können der Maßnahmentabelle (Anlage 04) entnommen werden.

8. FAHRRADABSTELLANLAGEN

Jede Fahrt mit dem Fahrrad beginnt und endet mit einem Parkvorgang. Fehlende Abstellmöglichkeiten stellen insbesondere im Hinblick auf die immer höherwertigen Fahrräder und Pedelecs ein zentrales Hindernis für die Nutzung des Fahrrads dar. Das Fahrradparken bildet damit einen elementaren Baustein der Förderung des Radverkehrs und der nachhaltigen Mobilität der Zukunft.

Grundsätzlich sind an allen wesentlichen Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität notwendig. Hierzu zählen z. B. Schulen, Arbeitsplätze, Freizeiteinrichtungen, Einzelhandelseinrichtungen. Zudem sollten flächendeckend im öffentlichen Raum Abstellanlagen geschaffen werden.

Eine besondere Bedeutung nehmen Fahrradabstellanlagen bei der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV ein (Bike+Ride-Anlagen). Durch die Möglichkeit, die sog. „erste und letzte Meile“ von bzw. zu Haltestellen mit dem Fahrrad zurückzulegen, können Einzugsbereiche von Haltestellen und Bahnhöfen des ÖPNV deutlich vergrößert werden. Damit kann das Bike+Ride-System eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw werden. Bike+Ride ist jedoch nur attraktiv, wenn sichere, überdachte und komfortable Abstellanlagen an den Haltestellen vorhanden sind [25].

ANLAGE 06 Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurden die Radabstellanlagen an zentralen öffentlichen Einrichtungen in Obersulm und den Haltestellen der Stadtbahn erfasst. Die Anlage 06 enthält eine fotografische Dokumentation der Radabstellanlagen inkl. der Anzahl an Stellplätzen.

An den Stadtbahn-Haltestellen Sülzbach, Willsbach, Affaltrach und Eschenau stehen überdachte und geeignete Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Möglichkeiten zur Unterbringung höherwertiger Fahrräder (Fahrradboxen) gibt es an den Haltestellen nicht. Die Stadtbahn-Haltestellen Michael-Beheim-Schule in Sülzbach und Wieslensdorf verfügen über keine Fahrradabstellanlagen. Dies wurde bereits im Rahmen des Radverkehrskonzeptes des Landkreises aus dem Jahr 2018 festgestellt [20].

An den betrachteten öffentlichen Einrichtungen in Obersulm stehen zwar Abstellanlagen zur Verfügung, diese sind jedoch in Form von Vorderradhaltern (sog. „Felgenklemmer“) ausgestaltet und nicht mehr zeitgemäß. Vorderradhalter ermöglichen kein sicheres Anschließen des Fahrrads, bieten keine Standfestigkeit und führen beim Umfallen des Fahrrads zu Schäden an den Laufrädern. Die Abbildungen 19 und 20 auf der folgenden Seite zeigen exemplarisch die weitverbreiteten Vorderradhalter in Obersulm.

Ausnahmen bilden die Geschäftsstelle der Gemeinde in Sülzbach sowie das SportCenter in Affaltrach. Dort befinden sich Anlehnbügel (vgl. Abbildung 21). Anlehnbügel bilden die einfachste Form einer Abstellanlage. Sie bieten sowohl eine gute Standfestigkeit als auch ein komfortables und sicheres Anschließen des Fahrrads und entsprechen dem modernen Standard [25].



Abbildung 19: Vorderradhalter am Freibad Affaltrach (Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)



Abbildung 20: Vorderradhalter am Rathaus Affaltrach (Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)



Abbildung 21: Anlehnbügel an der Geschäftsstelle Sülzbach (Quelle: Aufnahme BS Ingenieure)

Insgesamt zeigt sich in Obersulm, dass an öffentlichen Einrichtungen verbreitet Abstellanlagen vorhanden sind. Diese entsprechen jedoch nicht (mehr) den aktuellen Anforderungen. Es wird daher empfohlen, die Vorderradhalter kontinuierlich durch moderne Abstellanlagen (z. B. Anlehnbügel), wie sie bereits an der Geschäftsstelle in Sülzbach und am SportCentrum in Affaltrach vorhanden sind, auszutauschen.

Die Stadtbahn-Haltestellen Michael-Beheim-Schule (Sülzbach) und Wieslensdorf verfügen über keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Sie sind mit modernen, sicheren und witterungsgeschützten Abstellanlagen auszustatten. Dies trifft auch auf alle Schulen im Gemeindegebiet, sämtliche öffentliche Einrichtungen und Plätze, Arbeitsplatzschwerpunkte sowie Standorte des Einzelhandels, der Gastronomie und z. B. Arztpraxen, an denen bislang keine Abstellanlagen vorhanden sind, zu.

An den Stadtbahn-Haltestellen Sülzbach, Willsbach, Affaltrach und Eschenau sind ergänzend zu den bereits bestehenden Abstellanlagen auch bedarfsgerechte Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder einzurichten (Fahrradboxen). Durch eine ausgebaute Ladeinfrastruktur an Radabstellanlagen mit längerer Aufenthaltsdauer kann die Nutzung von Pedelecs gefördert werden. Hierbei bietet sich auch die Kombination mit entsprechenden Schließfächern zur Gepäckaufbewahrung an.

Es wird empfohlen, den Ausbau der Fahrradabstellanlagen zunächst auf die definierten Hauptradrouten (Kategorie I und II) zu konzentrieren. Danach ist ein flächendeckender Ausbau anzustreben.

Des Weiteren wird die Anschaffung mobiler Radabstellanlagen vorgeschlagen, die z. B. für öffentliche Veranstaltungen, Straßenfeste und sonstige Events genutzt werden können.

Der Leitfaden Bike+Ride des Ministeriums des Verkehrs enthält Richtwerte zur Abschätzung des Bedarfs an Abstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs [25].

9. WIRKSAMKEITSÜBERPRÜFUNG

Um die Entwicklung der Radverkehrsförderung in Obersulm analysieren und bewerten zu können, soll die Wirksamkeit des Radverkehrskonzeptes bzw. dessen Umsetzung regelmäßig evaluiert werden. Eine regelmäßige Überprüfung ermöglicht frühzeitige Eingriffsmöglichkeiten, um im Bedarfsfall nachsteuern und Optimierungen vornehmen zu können. Zudem können die zur Verfügung stehenden Ressourcen und Mittel gezielter eingesetzt werden. Nach Abschluss der Maßnahmen kann die Wirkungskontrolle der Überprüfung dienen, ob die durch die Planung angestrebte Wirkung tatsächlich erreicht wurde.

Nachfolgend werden sowohl anhand von ganzheitlichen und maßnahmenübergreifenden als auch von themenspezifischen Zielen Messgrößen (Indikatoren) und Instrumente aufgelistet, die eine Wirksamkeitsüberprüfung der Radverkehrsförderung auf kommunaler Ebene ermöglichen können (vgl. Tabelle 03).

Neben klar messbaren Zielen (z. B. quantitativer Ausbau von Radabstellanlagen) gibt es auch „weiche“ Zielsetzungen, die nur qualitativ bewertbar oder indirekt messbar (z. B. die Verbesserung der Verkehrssicherheit) sind. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Indikatoren (Messgrößen) zwar teilweise gut messbar sind, der tatsächliche Wirkungszusammenhang zwischen der Maßnahme und der eingetroffenen Entwicklung jedoch nur schwer nachweisbar sein kann. Veränderungen können von vielfältigen und überregionalen Entwicklungen abhängig sein. Eine signifikante Aussage, dass isoliert eine einzelne Maßnahme zur Zielerreichung geführt hat, ist daher schwer möglich. Festgestellte Veränderungen können stattdessen eher als Indiz bewertet werden.

Als Instrumente zur Überprüfung der Wirksamkeit kommen insbesondere Zählungen und Befragungen in Betracht. Vorher-Nachher-Erhebungen bzw. in regelmäßigen Abständen durchgeführte Erhebungen (Monitoring) können Hinweise zu Entwicklungen und Trends zum Radverkehr liefern. Verkehrszählungen des Radverkehrs an signifikanten Stellen (z. B. Hauptradrouten, bedeutende Knotenpunkte, Verbindungen zwischen Ortsteilen) können einen Überblick über das Verkehrsaufkommen im Radverkehrsnetz geben. Bei regelmäßiger Durchführung können Verkehrszählungen auch die Entwicklung im Zeitverlauf verdeutlichen. Kriterien wie das Wetter, die Jahreszeit und der Wochentag sollten berücksichtigt werden. Die Einrichtung einer Dauerzählstation für Radfahrer in signifikanter Lage in Obersulm ist zu prüfen.

Befragungen von Bürgern können auf verschiedene Art und Weise durchgeführt werden. Um die Kosten für Befragungen zum Radverkehr zu minimieren, können diese beispielsweise mit anderen kommunalen Bürgerumfragen kombiniert und als Online-Befragungen durchgeführt werden.

Eine einfache und kostengünstige Möglichkeit, um die Einstellungen und Entwicklungen zum Radverkehr in Obersulm feststellen zu können, ist der vom ADFC durchgeführte ADFC-Fahrradklima-Test. Dieser wird alle zwei Jahre durchgeführt und wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert. Voraussetzung für die Auswertung und Veröffentlichung der Ergebnisse ist, dass bei Städten und Gemeinden bis 100.000 Einwohner die Mindestteilnehmeranzahl von 50 Teilnehmern erreicht wird [26]. Die Ergebnisse setzen sich aus einer Einzel- und einer Gesamtbewertung zusammen. Die Bewertung erfolgt nach dem Schulnotensystem, wobei 1 = fahrradfreundlich und 6 = nicht fahrradfreundlich entspricht.

Für Obersulm liegen aus dem ADFC-Fahrradklima-Test aus den vergangenen Jahren Ergebnisse für die Jahre 2020 und 2022 vor. Für das Jahr 2022 ergibt sich dabei eine

Gesamtbewertung von 3,8. Obersulm liegt damit leicht über dem deutschlandweiten Durchschnitt von 3,9 für Kommunen unter 20.000 Einwohner. Im Vergleich zum Jahr 2020 (Gesamtbewertung: 4,2) ist zudem eine deutliche Verbesserung festzustellen [27].

Tab. 03: Ziele, Messgrößen und Instrumente zur Wirksamkeitsüberprüfung

Ziel / Maßnahme	Messgröße	Instrument
Förderung des Radverkehrs	Steigerung des Radverkehrsanteils	- Erhebungen des Modal Splits - Verkehrszählungen
Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	Anzahl der Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeeteiligung	- Analyse der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (Lage, Schwere, Anzahl) - Befragungen (qualitativ)
Radverkehrsanlagen entsprechen gängigen Standards und Regelwerken	Anzahl und Länge der umgesetzten Maßnahmen	- Netzüberprüfungen - Eingesetzte Haushaltsmittel - Eingesetzte personelle Ressourcen
Schließung von Netzlücken	- Anzahl und Länge der Netzlücken - Begonnene oder bereits umgesetzte Planungen	- Netzüberprüfungen - Eingesetzte Haushaltsmittel - Eingesetzte personelle Ressourcen
Beseitigung von Mängeln	- Anzahl und Lage der Mängel - Begonnene oder bereits umgesetzte Planungen	- Netzüberprüfungen - Eingesetzte Haushaltsmittel - Eingesetzte personelle Ressourcen
Quantitativer und qualitativer Ausbau von Radabstellanlagen	- Anzahl und Auslastung Abstellanlagen - Anzahl und Angebot höherwertiger Radabstellanlagen, Witterungsschutz etc.	- Zählungen - Befragungen (qualitativ)
Ausbau Bike-Sharing-Angebote	Angebot und Auslastung	- Zählungen - Befragungen (qualitativ)
Ausbau Verknüpfung Fahrrad – ÖPNV	- Entwicklung Nutzerzahlen - Ausstattungsgrad Abstellanlagen - Fahrradmitnahmemöglichkeiten	- Zählungen - Befragungen (qualitativ)
Mobilitätsinformationen/ Öffentlichkeitsarbeit	- Bekanntheit, Nutzung und Beurteilung Angebot - Positive Wahrnehmung des Radfahrens	Befragungen (qualitativ)

Im vorliegenden Fall wurde festgelegt, dass mittels unterschiedlicher Messgrößen die Wirksamkeit des Radverkehrskonzeptes bzw. dessen Umsetzung in Obersulm überprüft werden soll.

Die allgemeine Prüfung der Mobilitätsveränderung in Obersulm soll mittels dem Indikator Verkehrsaufkommen erfolgen. Hierzu sollen Vorher-Nachher-Verkehrszählungen an maßgebenden Knotenpunkten im Gemeindegebiet durchgeführt und deren Ergebnisse analysiert und bewertet werden. Die Vorher-Erhebungen fanden im Jahr 2021 statt (vgl. Kapitel 3.5). Die Nachher-Erhebungen sollten an exakt den gleichen Erhebungsstellen durchgeführt werden. Um möglichst vergleichbare Zahlen zu generieren, ist bei der Nacherhebung auf Kriterien wie das Wetter, die Jahreszeit und der Wochentag zu achten. Zudem ist den Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept ausreichend Zeit für die Wirkungsentfaltung einzuräumen.

Zur Überprüfung der Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr sollen regelmäßig die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung analysiert und bewertet werden. Der Aus- und Neubau der Infrastruktur (Radverkehrsanlagen entsprechend gängigen Standards und Regelwerken, Schließung von Netzlücken, Beseitigung von Mängeln) soll mittels der angelaufenen, laufenden und umgesetzten Planungen überprüft und bewertet werden.

In Bezug auf den quantitativen und qualitativen Ausbau der Radabstellanlagen sollen regelmäßig Anzahl und Auslastung der Abstellanlagen erhoben und deren Ausstattung bewertet werden.

LITERATUR

- [1] Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (Hrsg.)
Radstrategie Baden-Württemberg
Wege zu einer neuen Radkultur für Baden-Württemberg
Stuttgart, Februar 2016
- [2] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.)
Eckpunkte der Landesregierung zum Landeskonzzept Mobilität und Klima (LMK)
beschlossen im November 2022
- [3] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.)
Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg
Unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/rahmenbedingungen-und-ziele> (abgerufen im Januar 2023)
- [4] Nobis, Claudia. Kuhnimhof, Tobias. Follmer, Robert. Bäumer, Marcus
Mobilität in Deutschland – MiD-Abschlussveranstaltung: Vorstellung der zentralen Kennwerte Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur 14. November 2018
- [5] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
Unter: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html (abgerufen im September 2023)
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Arbeitsgruppe Verkehrsplanung
Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)
Köln 2008
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
Köln 2006
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
Köln 2010
- [9] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.)
Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
Stand: November 2017
- [10] Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (Hrsg.)
Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg
Stand: April 2016
- [11] Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (Hrsg.)
Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg
Stand: November 2022

- [12] Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (Hrsg.)
Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg
Stand: März 2018
- [13] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-
Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen
(E Klima 2022)
Köln 2022
- [14] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)
Köln 2012
- [15] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.)
Erlass Schutzstreifen für den Radverkehr auf Außerorts-Straßen
Stuttgart, 26.01.2023
- [16] Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Bevölkerung, Gebiet und Bevölkerungsdichte
Unter: <https://www.statistik-bw.de/> (abgerufen im September 2023)
- [17] Gemeinde Obersulm
Die Gemeinde Obersulm stellt sich vor
Unter: <https://www.obersulm.de/de/gemeinde-obersulm> (abgerufen im Januar 2023)
- [18] Statistische Ämter der Länder (Hrsg.)
Pendleratlas Deutschland
Unter: <https://pendleratlas.statistikportal.de/> (abgerufen im September 2023)
- [19] Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (Hrsg.)
Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0.
Januar 2022
- [20] Planungsbüro Radverkehr-Konzept im Auftrag des Landratsamtes Heilbronn
Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn
November 2018
- [21] flow.d GmbH
RiDE – Radverkehr in Deutschland
Ergebnisse Stadtradeln 2021 in Obersulm
- [22] BIT Ingenieure
im Auftrag des Landratsamtes Heilbronn, der Stadt Heilbronn,
der Stadt Neckarsulm
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung im Raum Heilbronn / Neckarsulm West-
Ost- und Teile Nord-Süd-Achse
Januar 2020

- [23] Staatsministerium Baden-Württemberg
Verwaltungsvorschrift der Landesregierung zur Intensivierung der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planungs- und Zulassungsverfahren (VwV Öffentlichkeitsbeteiligung)
Unter: <https://www.landesrecht-bw.de/jportal/jsessionid=649B75F2EB428352F60B977751634D7C.jp81?quelle=jlink&query=VVBW-LReg-20131217-02-SF&psml=bsbawueprod.psml&max=true#ivz2> (abgerufen im August 2023)
- [24] Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.)
Erlass Piktogrammketten auf Fahrbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 25. Januar 2023
- [25] Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (Hrsg.)
Leitfaden Bike+Ride
Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad
November 2019
- [26] ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club)
Dossier ADFC-Fahrradklima-Test
Unter: <https://www.adfc.de/artikel/dossier-adfc-fahrradklima-test>
(abgerufen im September 2023)
- [27] ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club)
ADFC-Fahrradklima-Test 2022 | Auswertung Obersulm
Unter: https://fkt.object-manager.com/data/2022/Obersulm_8125110_FKT2022.pdf
(abgerufen im September 2023)

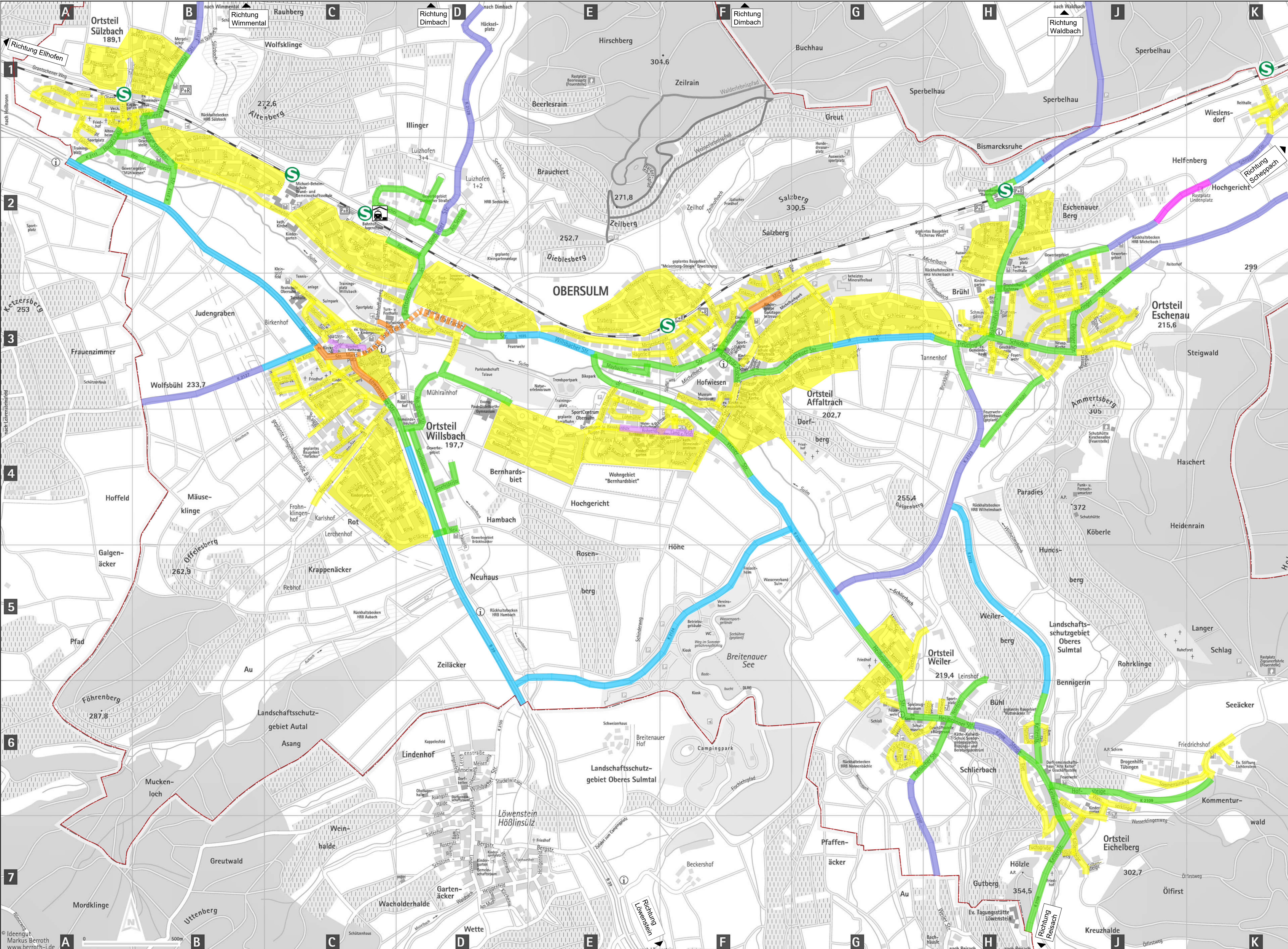
PLANVERZEICHNIS

PLAN 01	Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr Bestand
PLAN 02	Radroutennetz Bestand
PLAN 03	Radverkehrsinfrastruktureinrichtungen Bestand
PLAN 04	Analyse 2021 Kfz-Verkehr (06.00 – 10.00 Uhr)
PLAN 05	Analyse 2021 Kfz-Verkehr (15.00 – 19.00 Uhr)
PLAN 06	Analyse 2021 Radverkehr (06.00 – 10.00 Uhr)
PLAN 07	Analyse 2021 Radverkehr (15.00 – 19.00 Uhr)
PLAN 08	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung Jahr 2018 bis 2021
PLAN 09	STADTRADELN 2021 Verkehrsmengen
PLAN 10	STADTRADELN 2021 Geschwindigkeiten
PLAN 11	STADTRADELN 2021 Heatmap
PLAN 12	Konfliktplan
PLAN 13	Konzeption Zielnetz
PLAN 14	Konzeption Zielnetz Übersichtsplan mit Abschnittsnummern
PLAN 15	Maßnahmenplan

ANLAGENVERZEICHNIS

ANLAGE 01	Übersicht Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern 2018 bis 2021
ANLAGE 02	Dokumentation Bürgerbeteiligungsveranstaltung 06. Juli 2022
ANLAGE 03	Konfliktliste
ANLAGE 04	Maßnahmenliste
ANLAGE 05	Maßnahmendatenblätter
ANLAGE 06	Dokumentation Radabstellanlagen

PLÄNE



Legende

- verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30-Zone
- 30 km/h
- 30 km/h, Zeitbereich 22 - 6 Uhr
- 40 km/h
- 50 km/h
- 70 km/h
- > 70 km/h

Gemeindegrenze

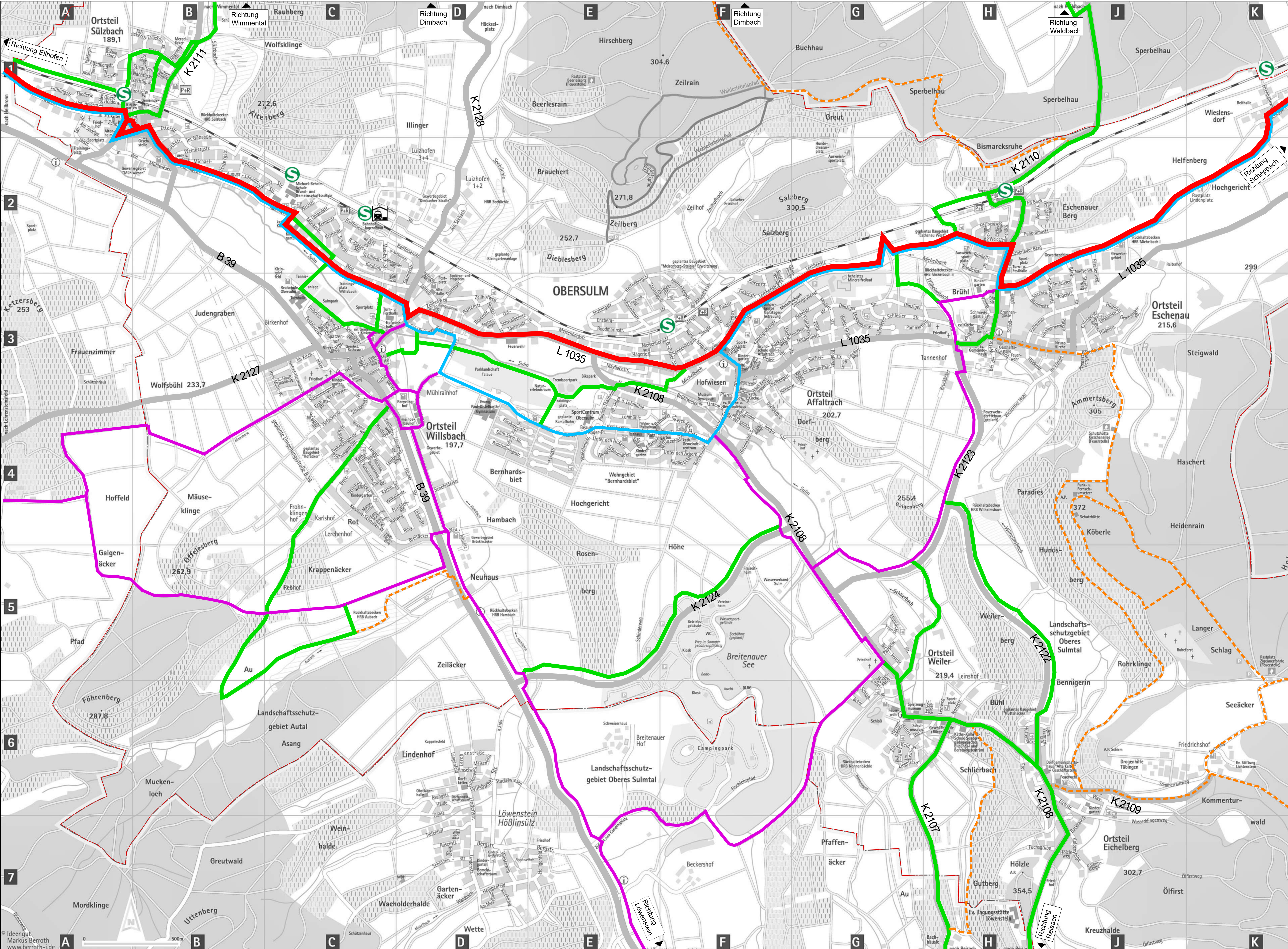
Index	Änderung	Datum	gez.
1			
h			
g			
f			
e			
d			
c			
b			
a			

BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionschutz
www.bsingeniure.de

Straßen- und Verkehrsplanung
Wettermarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

71640 Ludwigsburg
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

Plan-Nr.		Index
01		-
Radverkehrskonzept		
Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr [km/h] Bestand		
Lageplan		
Auftragsnummer: A 6467		PDF-Datei :
Plangröße: 1189 x 732		



Legende

- Haltepunkt Stadtbahnlinie S4
- Bahnhof (Regionalverkehr)
- Landestrassen (RadNETZ Freizeit)
- RadNETZ Alltag
- Hauptstrecken
- Nebenstrecken
- Touristische Routen

In Anlehnung an Radverkehrskonzept LK Heilbronn das RadNETZ BW und die Ergebnisse des Stadtradrads 2021

Klassifiziertes Straßennetz

Gemeindegrenze

l			
h			
g			
f			
e			
d			
c			
b			
a			
Index	Änderung	Datum	gez.

BS INGENIEURE

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermark 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

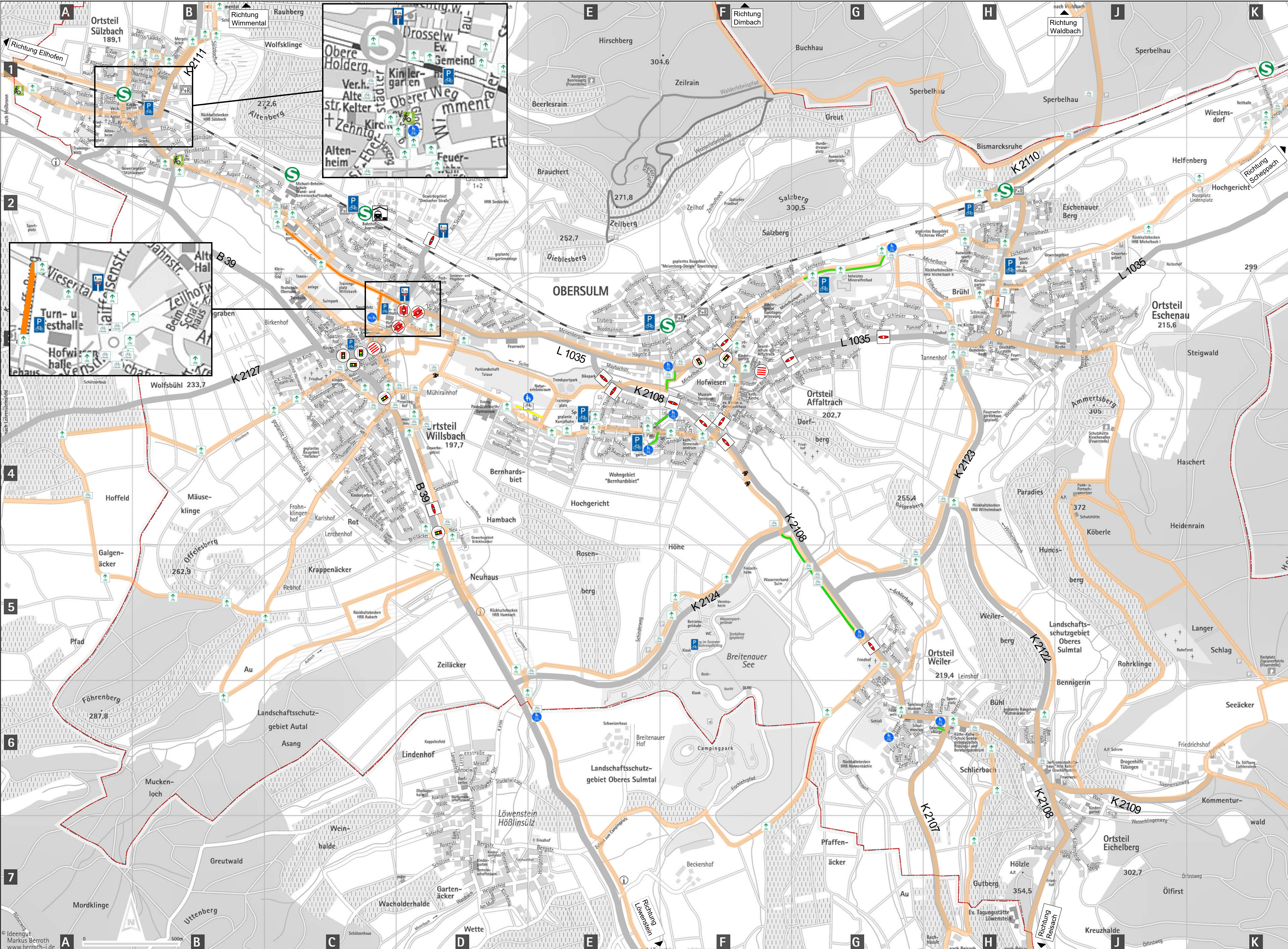
Gemeinde Obersulm

Plan-Nr.
02

Index
-

Radverkehrskonzept
Radroutennetz
Bestand

bearbeitet	Datum	Zeichen
gezeichnet	08.11.2023	ro
	08.11.2023	pl
Lageplan		
Auftragsnummer: A 6467	PDF-Datei :	
Plangröße: 1189 x 732		



Legende

- gemeinsamer Geh- und Radweg
- getrennter Geh- und Radweg
- Gehweg, Rad frei
- Fußgängerüberweg
- Fußgänger-/Radfahrerfurt
- Mittelinsel mit Querungshilfe
- Radabstellanlagen
- "durchlässige" Sackgasse
- wegweisende Radwegbeschilderung
- richtungsbezogene Radwegbeschilderung
- Radwegekirchebeschilderung
- Piktogramm
- Haltepunkt Stadtbahnlinie S4
- Bahnhof (Regionalverkehr)

- Radnetz (Bestand)
- klassifiziertes Straßennetz
- Gemeindegrenze

I			
h			
g			
f			
e			
d			
c			
b			
a			
Index / Änderung		Datum	gez.

BS INGENIEURE

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermark 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

Gemeinde Obersulm	Plan-Nr.	Index
	03	-
	Lageplan	
	Auftragsnummer: A 6467 Plangröße: 1189 x 732	

Radverkehrskonzept
Radverkehrsinfrastruktureinrichtungen
Bestand

bearbeitet	Datum	Zeichen
gezeichnet	08.11.2023	ro
	08.11.2023	pl



Legende

01 Knotenpunktzählstelle Kfz/4h
(06.00-10.00 Uhr)

Grundlage: Eigene Verkehrserhebung vom
Donnerstag, 30.09.2021

- Radnetz (Bestand)
- klassifiziertes Straßennetz
- Gemeindegrenze

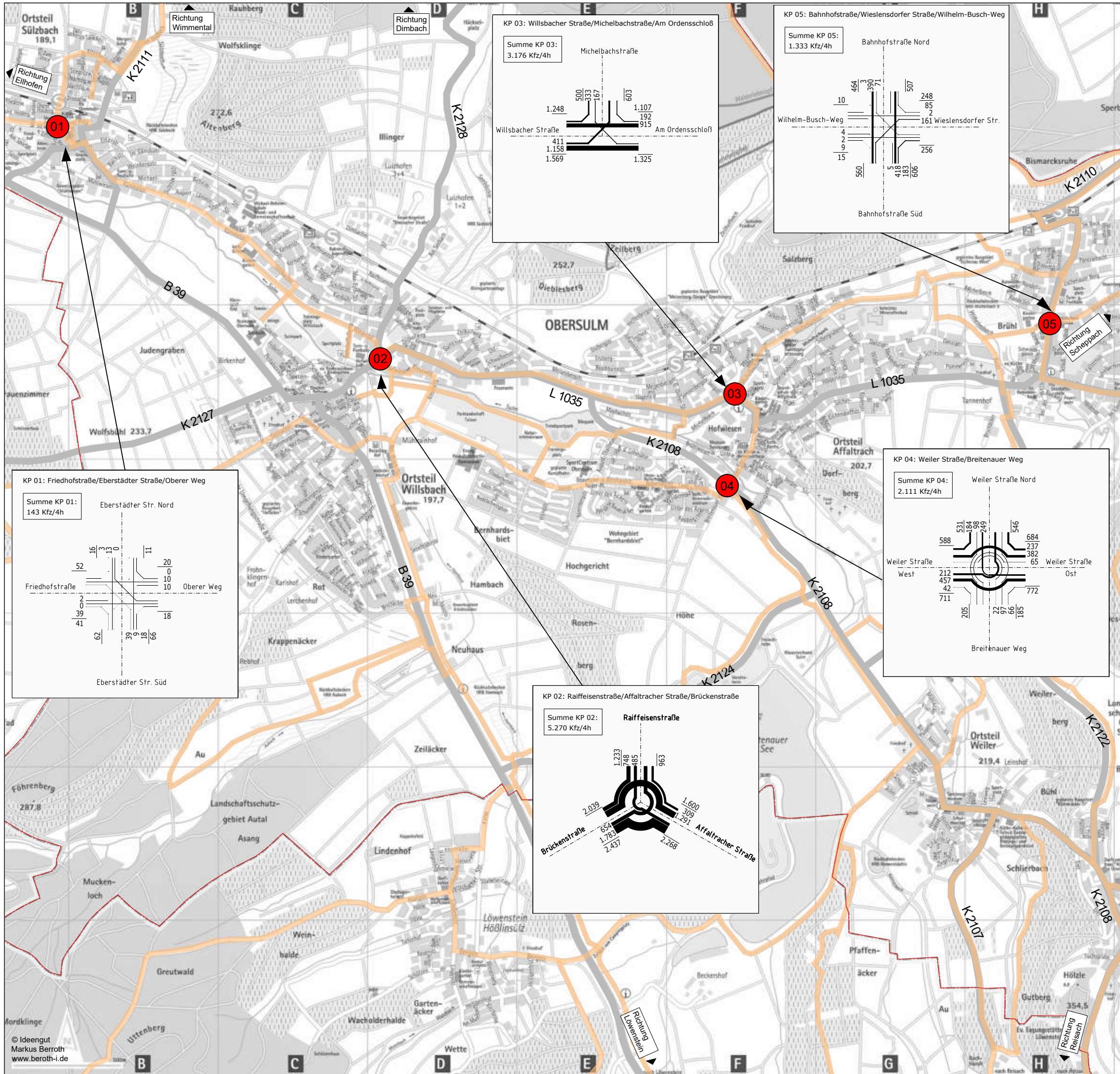


Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

	Plan-Nr. 04		Index
	Datum		Zeichen
	bearbeitet	08.11.2023	ro
	gezeichnet	08.11.2023	pl
	Querschnitt- und Strombelastungsplan		
Auftragsnummer: A 6487		PDF-Datei :	
Plangröße: DIN A3			

Radverkehrskonzept
Analyse 2021
Normalwerktag [Kfz/4h]
(6.00-10.00 Uhr)



Legende

01 Knotenpunktzählstelle Kfz/4h
(15.00-19.00 Uhr)

Grundlage: Eigene Verkehrserhebung vom
Donnerstag, 30.09.2021

- Radnetz (Bestand)
- klassifiziertes Straßennetz
- Gemeindegrenze

1.500 1.000 500 250 Kfz/4h

BS INGENIEURE Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de 71640 Ludwigsburg
Wettermarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

	Gemeinde Obersulm		Plan-Nr.		Index
			05		
Radverkehrskonzept Analyse 2021 Normalwerktag [Kfz/4h] (15.00-19.00 Uhr)		Datum	Zeichen		
	bearbeitet	08.11.2023	ro		
	gezeichnet	08.11.2023	pl		
	Querschnitt- und Strombelastungsplan				
	Auftragsnummer: A 6487		PDF-Datei :		
	Plangröße: DIN A3				



Legende

01 Knotenpunktzählstelle Radverkehr/4h
(06.00-10.00 Uhr)

Grundlage: Eigene Verkehrserhebung vom
Donnerstag, 30.09.2021

- Radnetz (Bestand)
- klassifiziertes Straßennetz
- Gemeindegrenze

100 50 25 10 Rad/4h

BS INGENIEURE Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

 Gemeinde Obersulm	Plan-Nr. 06		Index
	Radverkehrskonzept		
	Analyse 2021		
	Normalwerktag [Radverkehr/4h] (6.00-10.00 Uhr)		
Datum		Zeichen	
bearbeitet		08.11.2023	ro
gezeichnet		08.11.2023	pl
Querschnitt- und Strombelastungsplan			
Auftragsnummer: A 6487		PDF-Datei :	
Plangröße: DIN A3			

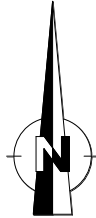
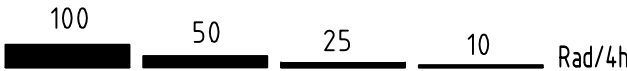


Legende

01 Knotenpunktzählstelle Radverkehr/4h (15.00-19.00 Uhr)

Grundlage: Eigene Verkehrserhebung vom Donnerstag, 30.09.2021

- Radnetz (Bestand)
- klassifiziertes Straßennetz
- Gemeindegrenze

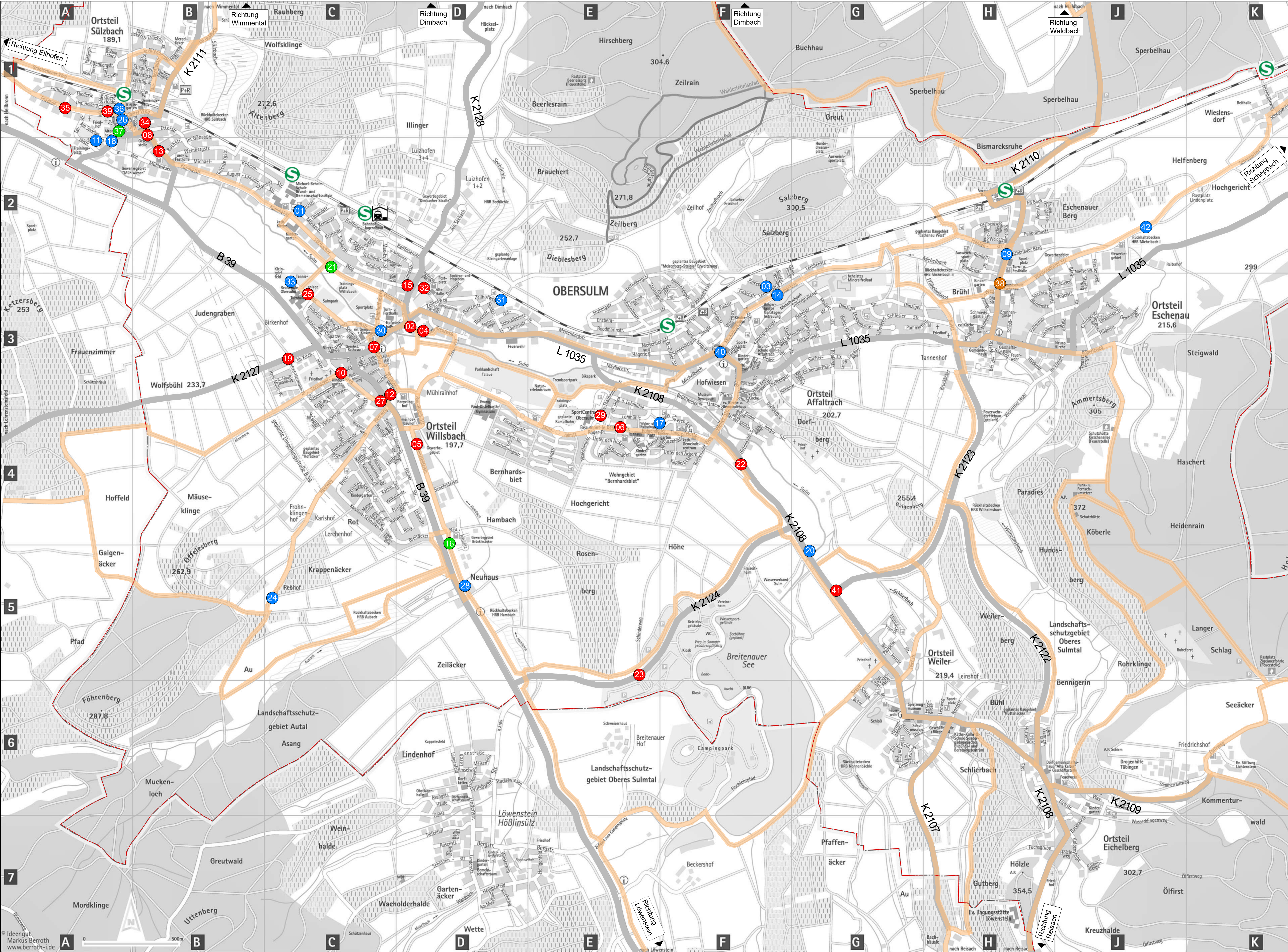




BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

 Gemeinde Obersulm	Plan-Nr. 07		Index
	Radverkehrskonzept		
	Analyse 2021		
	Normalwerktag [Radverkehr/4h] (15.00-19.00 Uhr)		
		Datum	Zeichen
	bearbeitet	08.11.2023	ro
	gezeichnet	08.11.2023	pl
	Querschnitt- und Strombelastungsplan		
	Auftragsnummer: A 6487		PDF-Datei :
	Plangröße: DIN A3		



Legende

Haltepunkt Stadtbahnlinie S4

Bahnhof (Regionalverkehr)

Unfallbeteiligung

Alleinbeteiligung / ohne Fremdeinwirkung

Fahrrad/Fahrrad

Fahrrad/Kfz

Fahrrad/Fußgänger

Quelle: Polizeirevier Weinsberg
Unfalldaten 2018 bis 2021 (Stand 14.09.2021)

Radnetz (Bestand)

Klassifiziertes Straßennetz

Gemeindegrenze

l			
h			
g			
f			
e			
d			
c			
b			
a			
Index	Änderung	Datum	gez.

BS INGENIEURE

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

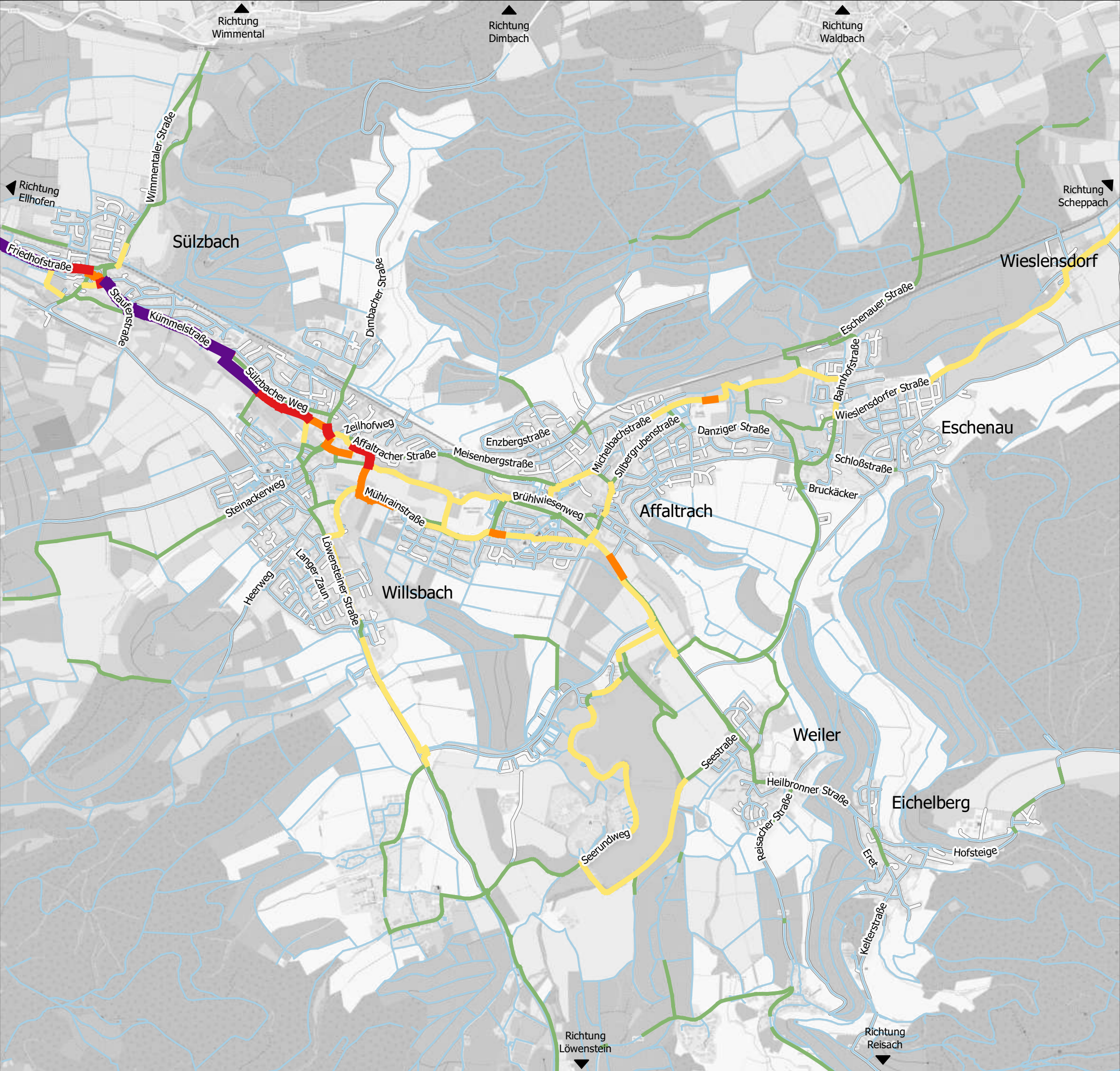
Gemeinde Obersulm

Plan-Nr.
08

Index
-

Radverkehrs-konzept
Bestand
Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
(Jahr 2018 bis 2021)

Datum	Zeichen
bearbeitet 08.11.2023	ro
gezeichnet 08.11.2023	pl
Lageplan	
Auftragsnummer: A 6467	PDF-Datei :
Plangröße: 1189 x 732	



Legende

- < 50 Fahrten in 21 Tagen
- 51 bis 200 Fahrten in 21 Tagen
- 201 bis 400 Fahrten in 21 Tagen
- 401 bis 600 Fahrten in 21 Tagen
- 601 bis 800 Fahrten in 21 Tagen
- > 800 Fahrten in 21 Tagen

Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Quelle: RiDE - Radverkehr in Deutschland

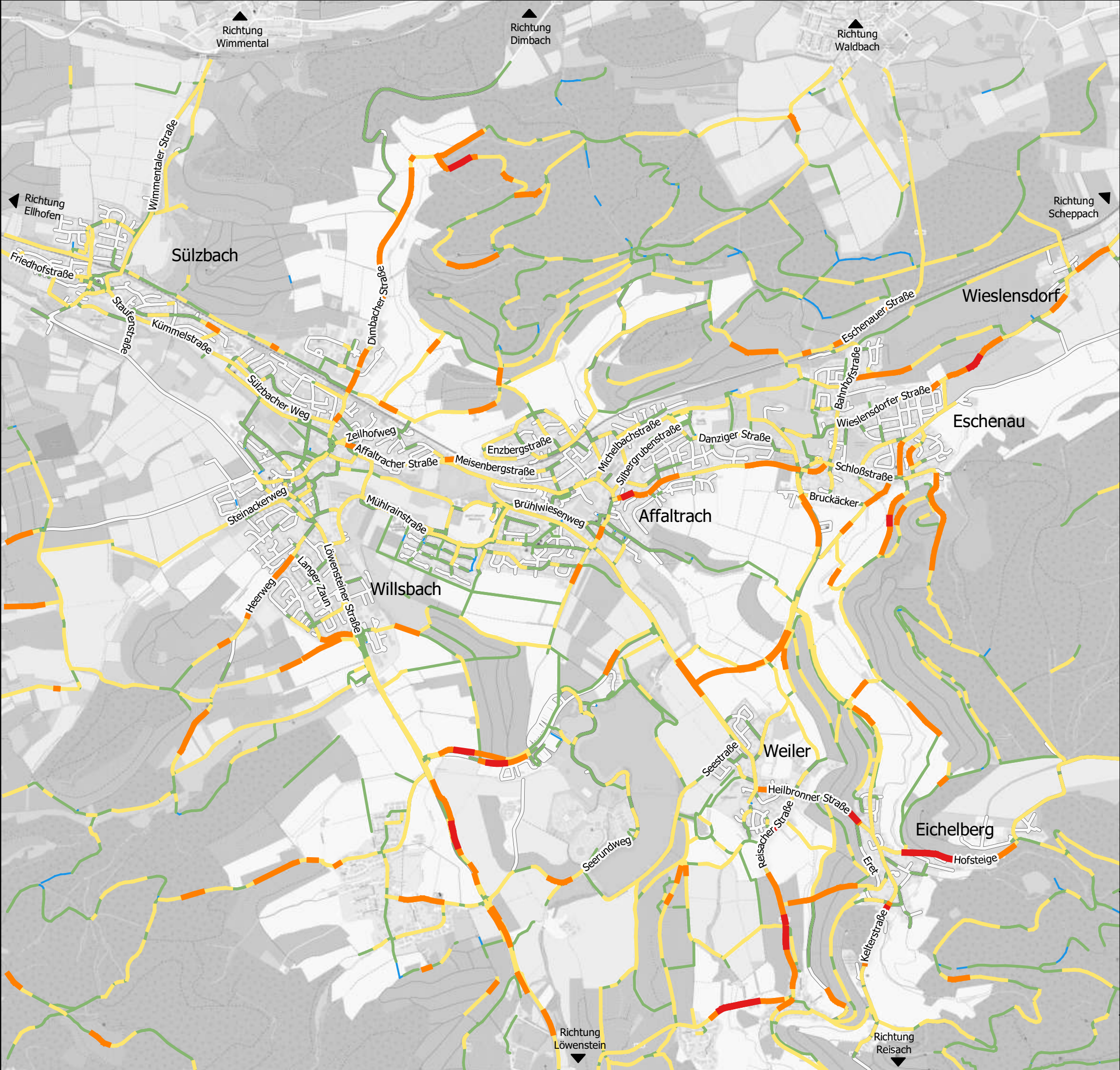


BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermark 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

 Gemeinde Obersulm	Plan-Nr. 09		Index
		Datum	Zeichen
	bearbeitet	28.06.2023	ro/mp
Radverkehrskonzept	gezeichnet	28.06.2023	mp
	Lageplan		
	Auftragsnummer: A 6487	PDF-Datei:	
Verkehrsmengen Stadtradeln 2021		Plangröße: DIN A3	
vom 26.06.2021 bis 16.07.2021			

--	--



Legende

- < 10 km/h
- 10 bis 19 km/h
- 20 bis 29 km/h
- 30 bis 39 km/h
- > 40 km/h

Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Quelle: RiDE - Radverkehr in Deutschland

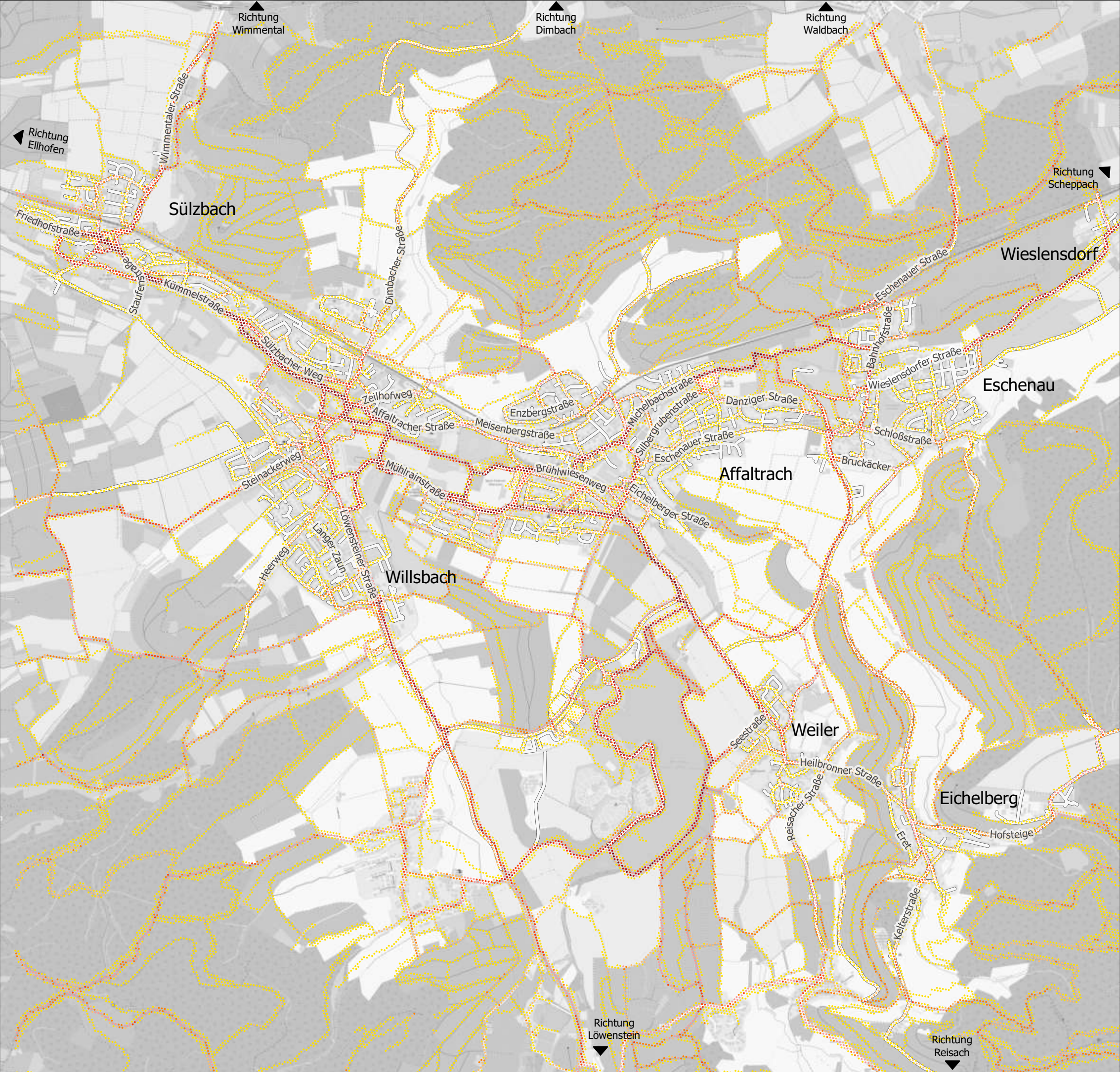


BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermark 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

 Gemeinde Obersulm	Plan-Nr. 10		Index
		Datum	Zeichen
	bearbeitet	28.06.2023	ro/mp
Radverkehrskonzept	gezeichnet	28.06.2023	mp
	Lageplan		
	Auftragsnummer: A 6487		PDF-Datei:
Geschwindigkeiten Stadtradeln 2021		Plangröße: DIN A3	
vom 26.06.2021 bis 16.07.2021			

--	--



Legende

weniger als 20 GPS-Punkte

20 bis 50 GPS-Punkte

51 bis 100 GPS-Punkte

101 bis 200 GPS-Punkte

201 bis 500 GPS-Punkte

501 bis 1000 GPS-Punkte

mehr als 1000 GPS-Punkte

Heatmaps stellen überlagerte GPS-Punkte der von Nutzer/-innen aufgezeichnete Fahrten dar.

Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Quelle: RiDE - Radverkehr in Deutschland

BS INGENIEURE

Straßen- und Verkehrsplanung

Objektplanung

Schallimmissionsschutz

www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg

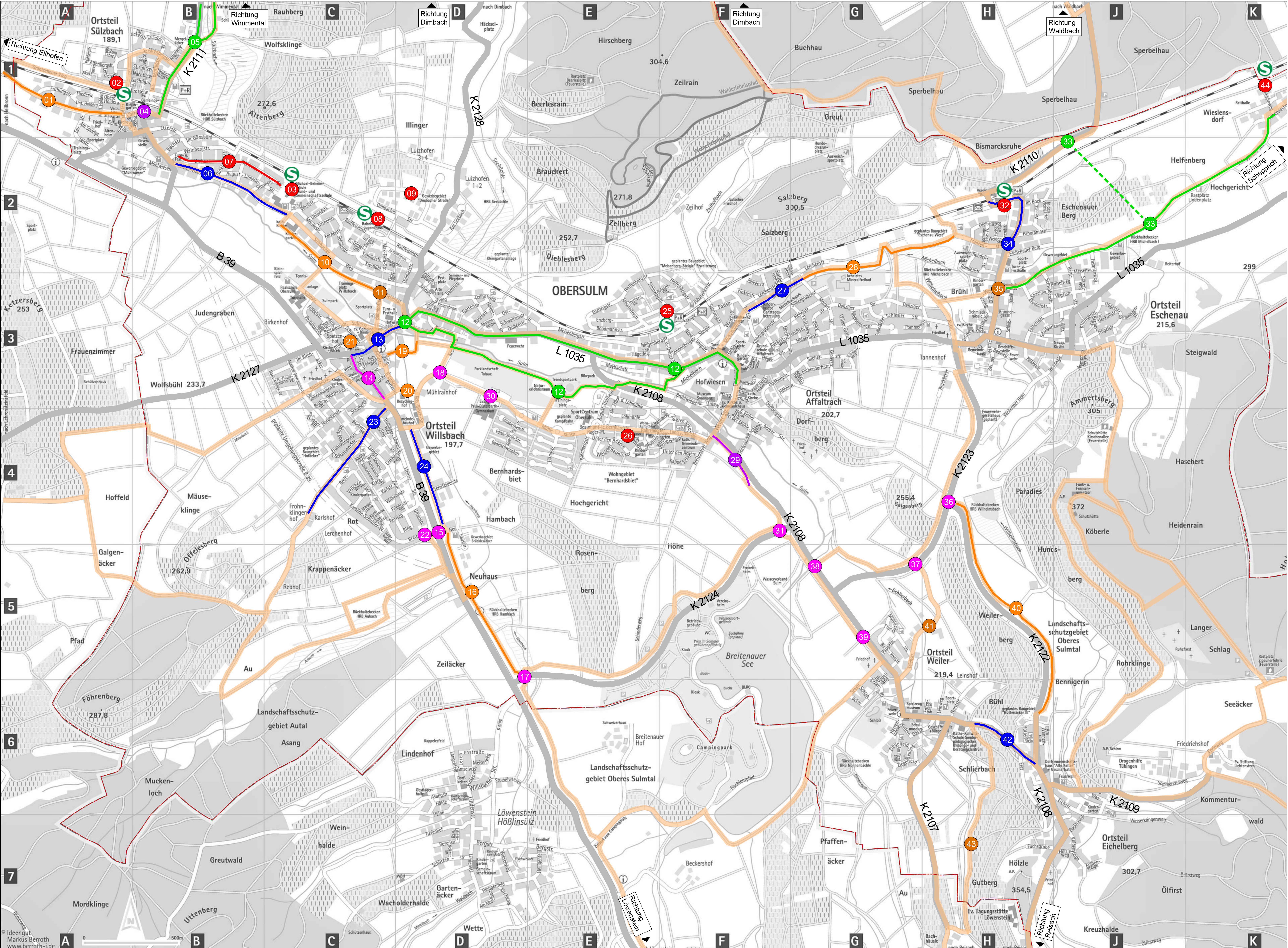
Wettermarkt 5

Telefon: 07141/8696-0

Telefax: 07141/8696-33

Gemeinde Obersulm	Plan-Nr.		Index
	11		-
Radverkehrskonzept	bearbeitet	28.06.2023	ro/mp
	gezeichnet	28.06.2023	mp
	Lageplan		
Heatmap Stadtradeln 2021 vom 26.06.2021 bis 16.07.2021	Auftragsnummer:		PDF-Datei:
	A 6487		
	Plangröße:		DIN A3

--	--



Legende

 Haltepunkt Stadtbahnlinie S4

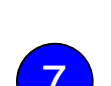
 Bahnhof (Regionalverkehr)

Konflikte

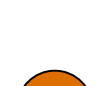
 ungesicherte/mangelhafte Querung

 Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt

 unzureichender Radweg

 Konflikt Rad - MIV

 fehlender Radweg/Radverbindung (Neugestaltung notwendig, Alternativführung)

 mangelhafte Beschilderung/Markierung

 unklare/umwegige Führung

 Radnetz (Bestand)

 Klassifiziertes Straßennetz

 Gemeindegrenze

l			
h			
g			
f			
e			
d			
c			
b			
a			
Index	Änderung	Datum	gez.

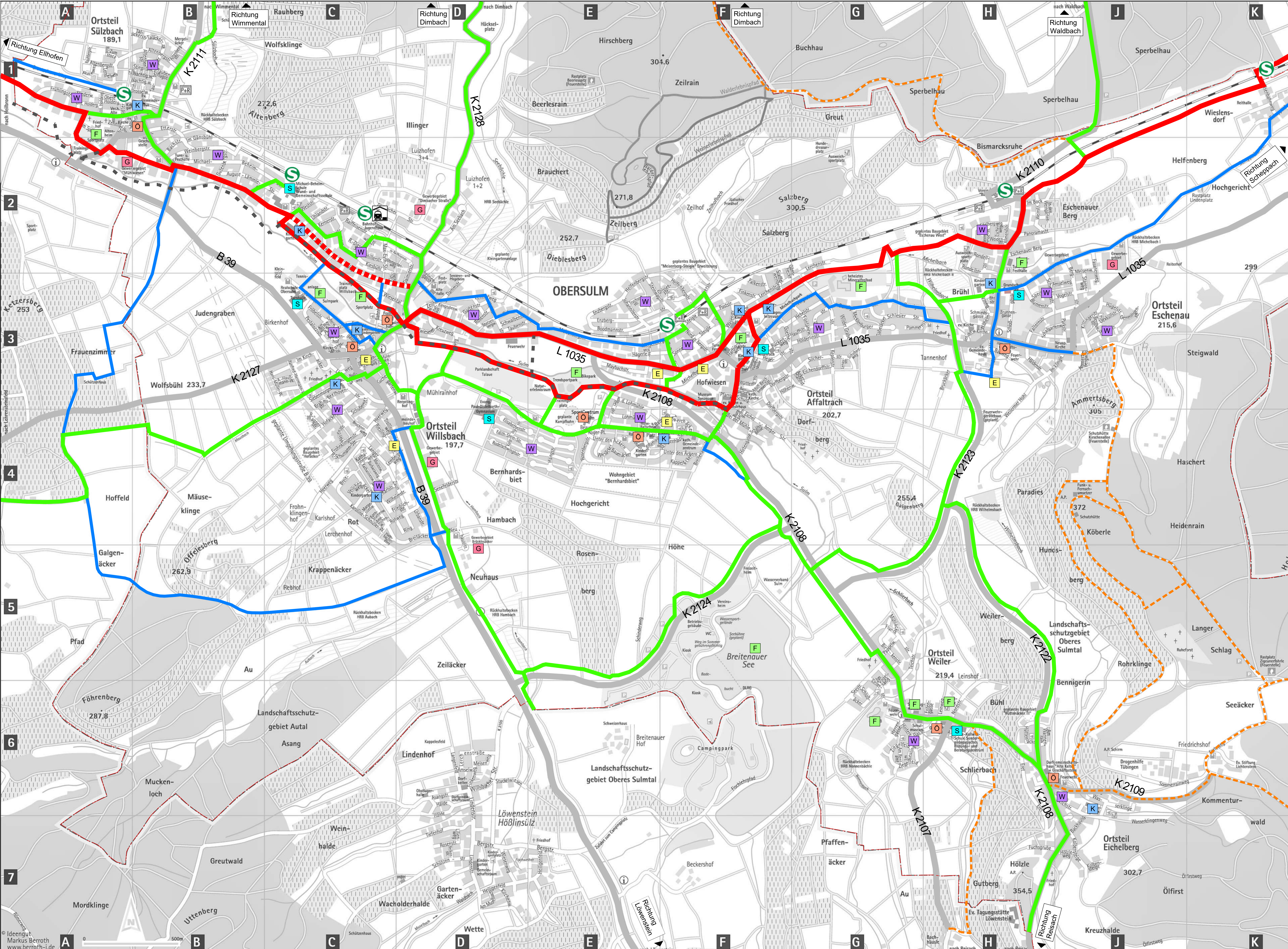
 **BS INGENIEURE**

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermark 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

 Gemeinde Obersulm	Plan-Nr. 12	Index -
Radverkehrs-konzept	bearbeitet	Datum
	gezeichnet	ro
	Lageplan	
	Konfliktplan	
	Auftragsnummer:	PDF-Datei :
	A 6467	
	Plangröße:	1189 x 732

© Ideengut
Markus Berroth
www.berroth-i.de



Legende

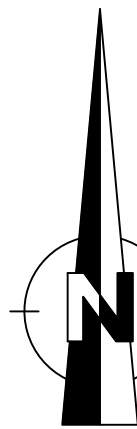
- überregionale Radverkehrsverbindung (Kategorie I)
- überregionale Radverkehrsverbindung (Kategorie I) (Übergangslösung)
- Radhauptverbindung (Kategorie II)
- Ergänzungsverbindung (Kategorie III)
- Zukunftsvision Radweg entlang der Sulm
- Touristische Routen

In Anlehnung an Radverkehrskonzept LK Heilbronn das RadNETZ BW und die Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung

Quellen & Ziele

- Ö Öffentliche Einrichtungen (z. B. Rathaus, Geschäftsstelle)
- E Einkauf/Nahversorgung
- F Freizeit / Sport
- S Schulen
- K Kindertageseinrichtungen
- W Wohnen
- G Gewerbe
- S Haltepunkt Stadtbahnlinie S4
- Bahnhof (Regionalverkehr)

- klassifiziertes Straßennetz
- Gemeindegrenze



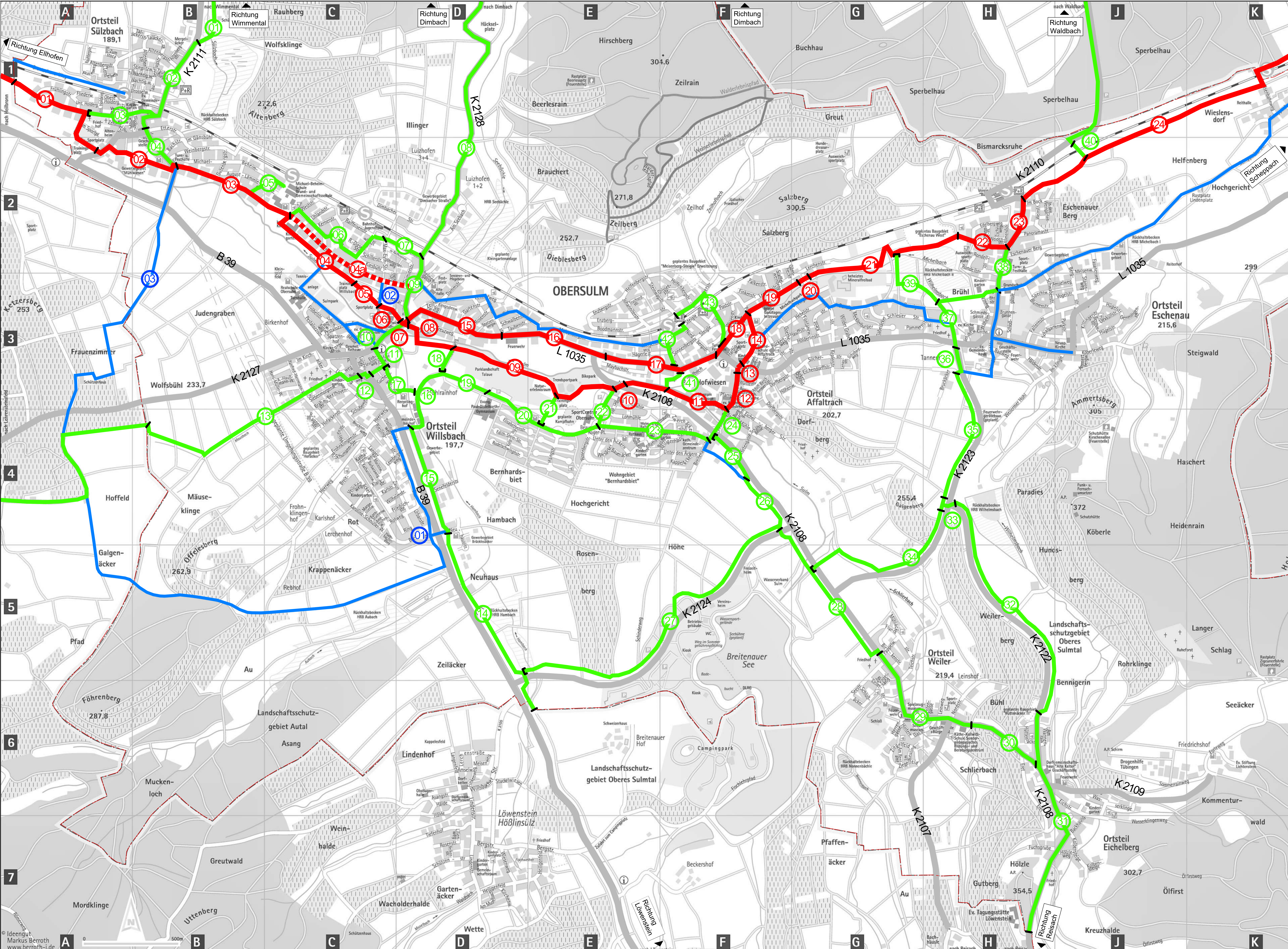
l			
h			
g			
f			
e			
d			
c			
b			
a			
Index	Änderung	Datum	gez.

**BS INGENIEURE**

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionschutz
www.bsingeniure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermark 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

 Gemeinde Obersulm	Plan-Nr. 13		Index -
		Datum	Zeichen
	bearbeitet	08.11.2023	ro
	gezeichnet	08.11.2023	pl
	Lageplan		
Radverkehrskonzept			
Konzeption			
Zielnetz			
Auftragsnummer: A 6467		PDF-Datei :	
Plangröße: 1189 x 732			



überregionale Radverkehrsverbindung (Kategorie I)

überregionale Radverkehrsverbindung (Kategorie I) (Übergangslösung)

Radhauptverbindung (Kategorie II)

Ergänzungsverbindung (Kategorie III)

Abschnittsnummer

Klassifiziertes Straßennetz

Gemeindegrenze

I			
h			
g			
f			
e			
d			
c			
b			
a			
Index / Änderung		Datum	gez.

BS INGENIEURE

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionschutz
www.bsingenieur.de

71640 Ludwigsburg
Wettermark 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

Gemeinde Obersulm

Plan-Nr.
14

Index
-

Radverkehrskonzept

Konzeption Zielnetz

Übersichtsplan mit Abschnittsnummern

Datum
08.11.2023

ro

gezeichnet
08.11.2023

pl

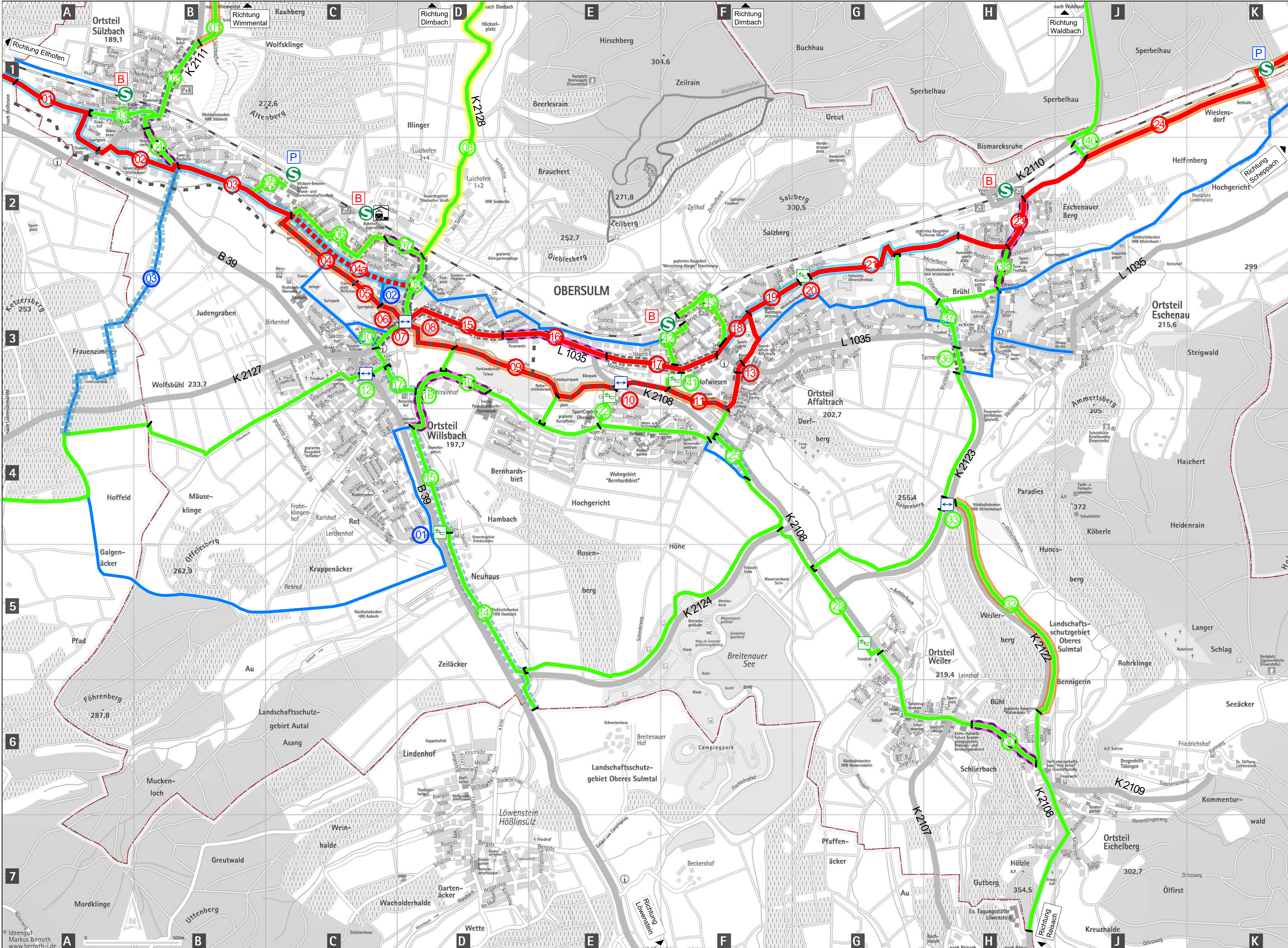
Lageplan

Auftragsnummer:
A 6467

PDF-Datei :

Plangröße:
1189 x 732

© Ideengut
Markus Berroth
www.berroth-idee



Legende

- überregionale Radverkehrsverbindung (Kategorie I)
- überregionale Radverkehrsverbindung (Kategorie I) (Übergangslösung)
- Radhauptverbindung (Kategorie II)
- Ergänzungsverbindung (Kategorie III)
- Zukunftsvision Radweg entlang der Sulm
- Abschnittsnummer
- Haltepunkt Stadtbahnlinie S4
- Bahnhof (Regionalverkehr)

Maßnahmen

- Einrichtung Fahrradstraße
- Ausbau / Neubau Radweg
- Markierung Schutzstreifen (einseitig / beidseitig)
- Markierung Piktogrammreihe (einseitig / beidseitig)
- Reduzierung Geschwindigkeit Kfz-Verkehr
- Einbindung Radnetz
- Sonstiges
- Verbesserung Übergang Fahrbahn / Radweg
- Verbesserung Überquerungsstelle
- Radabstellanlagen herstellen
- Fahrradboxen einrichten

— klassifiziertes Straßennetz

--- Gemeindegrenze

I			
h			
g			
f			
e			
d			
c			
b			
a			
Index	Änderung	Datum	gez.

BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermark 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

	Plan-Nr.	Index
	15	-
	Radverkehrskonzept Maßnahmenplan	
	Auftragsnummer: A 6467 Plangröße: 1189 x 732	

bearbeitet	Datum	Zeichen
08.11.2023	ro	
gezeichnet	08.11.2023	pl
Lageplan		

ANLAGE

- ANLAGE 01 Übersicht Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern
 2018 bis 2021
- ANLAGE 02 Dokumentation Bürgerbeteiligungsveranstaltung
 06. Juli 2022
- ANLAGE 03 Konfliktliste
- ANLAGE 04 Maßnahmenliste
- ANLAGE 05 Maßnahmendatenblätter
- ANLAGE 06 Dokumentation Radabstellanlagen

**Obersulm Radverkehrskonzept - Unfälle 2018 bis 2021 (Stand 14.09.2021)**

Nr.	Ortsteil	Straße	Unfallbeteiligung	Unfallkategorie	Unfalltyp	Jahr	Beschreibung
1	Willsbach	Mörikestraße	allein	schwer	Fahrunfall	2018	Sturz Pedelec-Fahrer
2	Willsbach	Brückenstraße	Fahrrad/Kfz	leicht	Abbiege-Unfall	2018	Radfahrer (Kind) fuhr auf die Fahrbahn ohne Verkehr zu beachten
3	Affaltrach	Lerchenstraße	allein	schwer	sonstiger Unfall	2018	Sturz Radfahrer
4	Willsbach	Schafwiesenstraße	Fahrrad/Kfz	leicht	Abbiege-Unfall	2018	Pkw-Lenker übersieht Radfahrer
5	Willsbach	Senefelder Straße	Fahrrad/Kfz	leicht	Unfall im Längsverkehr	2018	Radfahrer wich nach rechts aus und fuhr gegen geparkten Pkw
6	Affaltrach	Bernhardstraße	Fahrrad/Kfz	leicht	Fahrunfall	2018	Pkw-Lenker parkt rückwärts aus. Radfahrer stößt dagegen
7	Willsbach	Brückenstraße	Fahrrad/Kfz	schwer	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2019	Radfahrer fuhr über Zebrastreifen und kollidiert mit Pkw
8	Sülzbach	Staufenstraße/ Wimmentaler Str.	Fahrrad/Kfz	leicht	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2019	Pkw-Lenker übersieht beim Abbiegen Radfahrer
9	Eschenau	Bahnhofstraße/ Eschenauer Berg	allein	leicht	Fahrunfall	2019	Sturz Pedelec-Fahrer
10	Willsbach	Lindenweg/ Steinackerweg	Fahrrad/Kfz	keine Verletzten	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2019	Pedelec-Fahrer missachtet Vorfahrt im Kreuzungsbereich
11	Sülzbach	Talstraße	allein	leicht	Fahrunfall - Alkohol	2019	Sturz von Radfahrer durch Alkohol
12	Willsbach	Robert-Bosch-Straße/ Löwensteiner Straße	Fahrrad/Kfz	leicht	Unfall im Längsverkehr	2020	Pkw-Lenker fährt auf verkehrsbedingt wartenden Radfahrer auf
13	Sülzbach	Staufenstraße	Fahrrad/Kfz	leicht	Abbiege-Unfall	2020	Pkw-Lenker bog links ab und übersah den entgegengesetzt fahrenden Pedelec-Fahrer
14	Affaltrach	Michelbachstraße	allein	leicht	sonstiger Unfall	2020	Sturz Pedelec-Fahrer
15	Willsbach	Sülzbacher Weg/ Raiffeisenstraße	Fahrrad/Kfz	leicht	Unfall im Längsverkehr	2020	Pkw-Lenker fuhr auf verkehrsbedingt wartenden Radfahrer auf
16	Willsbach	Radweg entlang B39	Fahrrad/Fahrrad	leicht	Unfall im Längsverkehr	2020	3 Radfahrer kollidierten miteinander
17	Affaltrach	Rathausgasse	allein	schwer	Fahrunfall - Alkohol	2020	Sturz Pedelec-Fahrer in Folge von Alkohol
18	Sülzbach	Hauptstraße	allein	keine Verletzten	sonstiger Unfall	2020	Sturz Radfahrer
19	Willsbach	Steinackerweg/ Manfred-Hermann-Weg	Fahrrad/Kfz	leicht	Fahrunfall	2020	Kind fuhr mit dem Fahrrad gegen wartenden Pkw

**Obersulm Radverkehrskonzept - Unfälle 2018 bis 2021 (Stand 14.09.2021)**

Nr.	Ortsteil	Straße	Unfallbeteiligung	Unfallkategorie	Unfalltyp	Jahr	Beschreibung
20	Affaltrach/ Weiler	K 2108	allein	schwer	sonstiger Unfall	2020	Sturz Radfahrer (über Holzteil)
21	Willsbach	Radweg parallel zum Sülzbacher Weg	Fahrrad/Fahrrad	leicht	Fahrerunfall	2020	Pedelec-Fahrer fuhr auf vorausfahrenden Pedelec-Fahrer auf
22	Affaltrach	Weiler Straße	Fahrrad/Kfz	leicht	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2020	Pkw-Lenker fuhr in die übergeordnete Straße und übersah den Radfahrer auf dem Radweg
23	Breitenauer See	K 2124	Fahrrad/Kfz	leicht	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2020	Pkw-Lenker übersah am Parkplatz den bevorrechtigten Radfahrer
24	Willsbach	Rebhof	allein	leicht	Fahrerunfall	2020	Sturz Radfahrer
25	Willsbach	Sulmstraße	Fahrrad/Kfz	leicht	Unfall durch ruhenden Verkehr	2020	Pkw-Lenker übersah beim Anfahren den Radfahrer (Kind)
26	Sülzbach	Eberstädter Straße/ Kirchgasse	allein	schwer	sonstiger Unfall	2021	Sturz Radfahrer bei Glätte
27	Willsbach	Lindenweg	Fahrrad/Kfz	leicht	Unfall durch ruhenden Verkehr	2021	Pkw-Lenker streift beim Anfahren den daneben stehenden Pedelec-Fahrer
28	Willsbach	Neuhaus	allein	leicht	Fahrerunfall	2021	Sturz Pedelec-Fahrer
29	Affaltrach	August-Thalheimer-Straße	Fahrrad/Kfz	schwer	Unfall durch ruhenden Verkehr	2021	Radfahrer fuhr gegen offen stehende Pkw-Türe des geparkten Pkw
30	Willsbach	Sulmstraße	allein	schwer	sonstiger Unfall	2021	Sturz Pedelec-Fahrer in Folge von Alkohol
31	Willsbach	Zeilhofweg	allein	schwer	sonstiger Unfall	2021	Sturz Pedelec-Fahrer in Folge von Alkohol
32	Willsbach	Jahnstraße	Fahrrad/Kfz	keine Verletzten	Unfall im Längsverkehr	2021	Fahrradfahrer fuhr auf den haltenden Pkw auf
33	Willsbach	Sulmstraße	allein	leicht	sonstiger Unfall	2021	Sturz Radfahrer
34	Sülzbach	Wimmentaler Straße/ Etterstraße	Fahrrad/Kfz	keine Verletzten	Abbiege-Unfall	2021	Zusammenstoß zwischen Pkw und vorschriftswidrig über Gehweg fahrenden Radfahrer im Einmüdbereich
35	Sülzbach	Friedhofstraße	Fahrrad/Kfz	keine Verletzten	Unfall durch ruhenden Verkehr	2021	Kind streift mit dem Fahrrad einen geparkten Pkw
36	Sülzbach	Eberstädter Straße/ Friedhofstraße	allein	leicht	sonstiger Unfall	2021	Sturz Pedelec-Fahrer
37	Sülzbach	Eberstädter Straße	Fahrrad/Fahrrad	schwer	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2021	Kind fuhr mit dem Fahrrad vom Grundstück auf die Straße und übersah den bevorrechtigten Radfahrer

**Obersulm Radverkehrskonzept - Unfälle 2018 bis 2021 (Stand 14.09.2021)**

Nr.	Ortsteil	Straße	Unfallbeteiligung	Unfallkategorie	Unfalltyp	Jahr	Beschreibung
38	Eschenau	Bahnhofstraße	Fahrrad/Fußgänger	leicht	Überschreiten-Unfall	2021	Kind lief unvermittelt auf die Fahrbahn und kollidierte mit Pedelec-Fahrer
39	Sülzbach	Friedhofstraße	Fahrrad/Kfz	leicht	Unfall durch ruhenden Verkehr	2021	Fahrradfahrer fuhr auf geparkten Pkw auf
40	Affaltrach	Am Ordensschlos/ Michelbachstraße	allein	leicht	sonstiger Unfall	2021	Radfahrer stürzte alleinbeteiligt beim Abbiegen
41	Weiler	K 2108/ K2123	Fahrrad/Kfz	leicht	Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2021	Pkw-Lenker fuhr von OSU-Eschenau kommend Ri. Breitenauer See. An der Einmündung zur K 2108 bog dieser nach rechts ab und übersah den vorfahrtberechtigten Radfahrer
42	Eschenau	Wieslensdorfer Straße	allein	schwer	sonstiger Unfall	2021	Sturz Radfahrer

Unfallkategorie

Getötet: Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben
 Schwerverletzte: Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mind. 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden
 Leichtverletzte: alle übrigen Verletzten

Unfalltyp

Fahrunfall: Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustands o. ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.

Abbiege-Unfall: Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.

Einbiegen/Kreuzen-Unfall: Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

Überschreiten-Unfall: Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.

Unfall durch ruhenden Verkehr: Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.

Unfall im Längsverkehr: Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

Sonstiger Unfall: Unfall, der sich nicht den anderen Typen zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Hindernis oder Tier auf Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden.



Radverkehrskonzept Obersulm Bürgerbeteiligungsveranstaltung

06. Juli 2022

Kultursaal

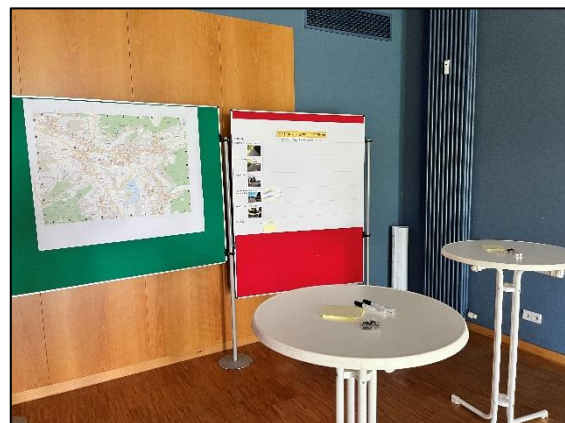
Dokumentation

ANLAGE 02

Inhalte

Impressionen aus der Veranstaltung	1
Dokumentation der Kartenabfrage	4

Impressionen aus der Veranstaltung





Nach der Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Steinbach stellten Frau Merkle und Herr Oeden von BS Ingenieure den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern (ca. 25 Personen) die Inhalte der Veranstaltung vor.

Radverkehrskonzept Obersulm – Inhalt der Veranstaltung



- Projektvorstellung
 - Arbeitsschritte und Ablauf des Verfahrens zur Erstellung des Radverkehrskonzepts
 - Aktueller Sachstand / Vorstellung erster Untersuchungsergebnisse
 - Pull-Faktoren Radverkehr
- Ideen, Anregungen und Bedenken der Bürger und Bürgerinnen
 - Arbeit an den Stellwänden
- Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick



BS INGENIEURE

Bürgerbeteiligungsveranstaltung Radverkehrskonzept Obersulm / 06. Juli 2022

Danach erfolgte die Information über das Radverkehrskonzept und den aktuellen Sachstand der Untersuchungen.

Im Anschluss wurden zunächst Verständnisfragen zum Fachvortrag beantwortet, um dann in die Phase der Erarbeitung von Ideen, Anregungen und Bedenken einzutreten.

Ideen, Anregungen und Bedenken aus der Bürgerschaft – Kartenarbeit:

Die Bürgerinnen und Bürger wurden aufgefordert, deren Aspekte zu den jeweiligen Themenbereichen Sicherheitsmängel / Gefahrenstellen und Radverkehrsnetz auf Karten niederzuschreiben und zuzuordnen.





Radverkehrskonzept - Bürgerbeteiligung



Welche Anregungen, Ideen, Bedenken haben Sie zum Radverkehrskonzept Obersulm?

Themenbereich

Sicherheitsmängel / Gefahrenstellen:

- Engstelle, zu geringe Breite
- Schlechte Wegequalität
- Ungesicherte Querung
- Konflikt Rad – fließender/ruhender MIV
- Konflikt Rad - Fußgänger
- Sonstiges

Themenbereich

Radverkehrsnetz:

- Unklare / umwegige Führung
- Einbindung in Radverkehrsnetz fehlt
- Fehlende Beschilderung
- Fehlende, unzureichende Abstellanlagen
- Sonstiges



BS INGENIEURE

Bürgerbeteiligungsveranstaltung Radverkehrskonzept Obersulm / 06. Juli 2022



Nach der Bearbeitung der Ideen, Anregungen und Bedenken durch die Bürgerinnen und Bürger wurden diese zusammenfassend von Frau Merkle und Herrn Oeden im Plenum nochmals vorgestellt.

Dokumentation der Kartenabfrage

Bürgeranregungen zu den zwei Themenbereichen

Vorbemerkung: Die Bürgermeinungen sind im Originallaut wiedergegeben. Einige Nennungen wurden wegen besserer Zugehörigkeit zu anderen Handlungsfeldern verschoben. Die im Vorfeld und Nachgang der Veranstaltung übersendeten Anmerkungen wurden ebenfalls den Handlungsfeldern zugeordnet und in die Tabellen mit aufgenommen.

Im Detail siehe hierzu die Tabellen am Ende des jeweiligen Themenbereichs.

Sicherheitsmängel / Gefahrenstellen

Sicherheitsmängel/Gefahrenstellen

Konflikte	Ihre Vorschläge, Bemerkungen (Karten)
Engstelle, zu geringe Breite 	Brücke Region West-Süd Verbreitern Sie Leitplanke machen den Weg sehr schmal Kein Radweg vorhanden entwerfen in Abhängigkeit Bürgerinnen u. Kinder für radfahrende Kinder ④ Ordnungsbildung sehr schmale Bürger- steige für radfahrende Kinder ⑧
schlechte Wegequalität 	Schüttung an der Sulm zwischen Luisenpark u. Altkirch testieren
ungesicherte Querung 	1. rechts vor links für Radfahrer nicht gesichert Beschilderung Achtung Rad Giffl Radweg nach NSU: Querungen von 3 Landstraßen sind sehr gefähr- lich und ungesicher- t 4. ungesicherte Querung an der Straße 3. ungesicherte Querung Coblenzstraße/Föhl Querung am Parkplatz PDG ⑤ Gefährliche Querung von 3 Fahrspuren/Fuß- gängerüberweg (2.2113/1.2113) → mögliche Querung Wiese vor Altkirchplatz 7. Querung nach Hörsingstr. (3 Sprung 100km/h)
Konflikt Rad - fließender/ ruhender MIV 	2. Robert Bosch-Str. über die Mülleimer keine klare Markierung → kein → Auto fahren zu sicher 3. Gefährliche Überquerung von fließendem Radverkehr auf fließendem Radverkehr 6. fähr/über Ecke Steinackerstr. → Ampel 833 Pfeilgrün (Wilmann) 9. Fahrrad und Kfz teilen Sich unterfahren Radweg nach Altkirch → bei Einfahrt - und dann? Stm. Waldbach → Bf. Eschenau Radweg führt zuerst auf → Straße
Konflikt Rad - Fußgänger 	10. ungesicherte Querung von Rad- verkehr auf Fußgängerweg Beschilderung PDG direkt am Radweg → mögliche keine Konfliktsituation
Sonstiges	11. Fest montierte Ständer mit hohen Bügeln sind für die Radverkehrsführung erforderlich → durch Garagen aufstellen Radwege müssen von allen Ausfahrgassen geklärt werden Abbau der Schranken, die die Zufahrt für Autos zu Hindernis verändern sollen



Konflikte	Vorschläge, Bemerkungen
Engstelle, zu geringe Breite	
	Brücke Beginn Weiler Straße/Willsbacher Straße, Leitplanken machen den Weg sehr schmal, kein Radweg vorhanden
	Ortsmitte Willsbach: sehr schmaler Bürgersteig für Rad fahrende Kinder (Markstraße, Löwensteiner Straße, Weinsberger Straße)
	Ortsmitte in Affaltrach: Bürgersteig zu schmal für Rad fahrende Kinder (Am Ordensschloß, Michelbachstraße, Willsbacher Straße)
Schlechte Wegequalität	
	Schotterweg an der Sulm zwischen Willsbach und Affaltrach teeren
Ungesicherte Querung	
	Breitacker/Löwensteiner Straße: rechts vor links für Radfahrer wird nicht gesehen, Beschilderung „Achtung Rad fehlt“
	Gefährliche Querung über 3 Fahrstreifen bei 70 km/h (K 2123/K 2122) → Mögliche Querungshilfe vor Abbiegestreifen
	Querung nach Höslinsülz (3 spurig bei 100 km/h) (B 39/K 2105)
	Radweg nach NSU: Querung von 3 Landstraßen sind sehr gefährlich → Querungshilfen
	Querung am Parkplatz PDG
	Robert-Bosch-Straße/Kreuzweg Übergang zum Mühlrainhof – keine klare Beschilderung, Tempo 50 km/h, Schulweg!
	Willsbacher Straße (L 1035) Unsichere Querung (Bushaltestelle bei 70 km/h)
	Heilbronner Straße (K 2108) Ungesicherte Überquerung an der Schule



Konflikte	Vorschläge, Bemerkungen
Ungesicherte Querung	
	Gefährliche Überquerung an der K 2124 / B 39, Autofahrer sehen Fahrradweg nicht
	An der Kreuzung Weiler Straße / Willsbacher Straße ist die Querung Richtung Willsbach gefährlich. Vorschlag: Hier sollte auch eine Fahrradhaltezone (rot) eingerichtet werden, dass Fahrradfahrer gut Richtung Willsbach unterwegs sein können.
	Affaltrach: Mühlreinstraße Radfußweg Einmündung ggü. Paul Diestelbarth-Gymnasium (Seitenwechsel des Radverkehrs und Schulweg) Vorschlag: Fahrräder priorisiert queren lassen (Rote Markierung mit weißen Streifen)
	Wie quere ich die B39 in Willsbach aus den westlichen Wohngebieten in der Ortsmitte? Es gibt am Storchenhaus eine Fußgängerampel, die als Radler sehr schlecht zu erreichen ist. Vom Steinackerweg gibt es keine Querungshilfe
Konflikt Rad – fließender/ruhender Verkehr	
	Sülzbach Kümmelstraße: oft so zugeparkt, dass Einscheren für Pkw nicht möglich ist. Pkw kommen den entgegenkommenden Radfahrern gefährlich nah
	Radweg Sülzbach besteht fast nur aus stark befahrenen Straßen z.B., Kümmelstraße
	Straße zum Freibad wird in der Kurve zugeparkt → Rad muss mitten auf der Straße fahren → Halteverbot
	Gefährliche Ecke vom Steinackerweg zur Ampel B 39 (Metzgerei Uhlmann)
	Linksabbiegen wird von Autofahrern nicht erwartet (Willsbacher Straße/Staffel Weg)
	Radweg Sülzbach → Ellhofen: Bei Stau auf B 39 wird man als Radfahrer von Pkws vor sich her getrieben
	Fahrrad und Kfz teilen sich Unterführung (Wimmentaler Straße)
	Fahrradschutzstreifen zwischen Weiler und Eichelberg
	Heerweg (Feldweg) Richtung Lehrensteinsfeld → Autos fahren zu schnell
	Straße Waldbach → Bhf. Eschenau: Radweg hört einfach auf → Straße
	Radweg nach Aldi (Affaltrach) hört bei Einfahrt auf – und dann?
	Wenn der Radweg eine Schwachstelle zum Thema Verkehrssicherheit hat, bringt der ganze Radweg nichts. Bspw. Ich fahre mit dem Rad von Affaltrach nach Weiler oder Breitenauer See auf dem Radweg, dann kreuze ich die Weiler Straße/Straße zum See. Der Autofahrer darf 70 km/h fahren und aus seinem Sichtfeld ist ihm nicht bekannt, dass ihm ein Radweg kreuzt
	An allen Schulen und Kindergärten in Obersulm ist Tempo 30 auf den Straßen, außer an der Käthe-Kollwitz-Schule in Weiler. Hier ist auf der Heilbronner Straße immer noch Tempo 50. So kann keine Fahrradkultur entstehen. Aktuell fährt kein Kind der Klasse 1 bis 9 mit dem Fahrrad zur Schule
	Willsbach Senefeldederstraße: Konflikt mit Pkw, Lkw Firma CD



Konflikte	Vorschläge, Bemerkungen
	Die Michelbachstraße ist 30-Zone und hat als zentralen Konfliktpunkt die vielen Autos, mit denen die Kindergartenkinder zur Hauptdurchfahrtszeit gebracht werden. Vorschlag: Mit Schildern und Piktogrammen auf der Straße auf die Fahrradfahrer hinweisen. Die Kindergarten-Eltern ermutigen ihre Kinder mit dem Fahrrad zum Kindergarten bringen, ggfs. mit (finanziellen) Anreizen (Öko-Bonus)
Konflikt Rad – fließender/ruhender Verkehr	
	Die Willsbacher Straße und die anschließende Affaltracher Straße sind für Fahrradfahrer:innen eher schwierig, um es freundlich auszudrücken. Die Straße ist eng und die Fahrzeuge sind sehr unterschiedlich unterwegs. Es gibt viel schnellen Verkehr und oft abrupte Stopps. Besonders gefährlich ist und bleibt die Kreuzung mit der Gustav-Diener-Straße. Wer zu Lidl und weiteren Geschäften und Ärzt:innen will muss diese Straße nutzen. Aus Richtung Willsbach ist dieses der unkomplizierte und direkte Weg zu den Haupteinkaufsquellen in Obersulm (Lidl, Aldi, DM, Rewe, und Netto). Vorschläge: (a) An der Kreuzung eine Fahrrad-Haltezone, vor den Autos. (b) An den beiden Straße entlang bedarf es eines roten Streifens in beide Richtungen damit Fahrradfahrer:innen sicherer radeln können
	Am REWE/DM/Aldi können Radfahrenden zwar abbiegen, sollen aber absteigen, damit die Autos besser raus und rein können. Vorschlag: Unabhängig einen roten Streifen zum Abbiegen aus Richtung Eschenau und einen roten Streifen als Vorfahrt vom Aldi rauf bis zum Rewe.
	Kreuzung Brühlwiesen / Weiler Straße: Wer nach rechts abbiegen will, muss auf die vielbefahrene Weiler Straße. Hier ist der Fußweg kaum existent und die Leitplanken auf der Brücke über die Sulm sind so eng gesetzt, dass weder ein Rollator noch ein Rollstuhlfahrer durchkommt, ein Fahrradfahrer muss gut lenken können. Vorschläge: (a) Leitplanken erneuern / so setzen, dass Fahrrad / Rollator / Rollstuhlfahrer:innen bequem durchkommt. Breit genug ist es da. (b) eine Abfahrt in die / Auffahrt aus der Maybachstraße schaffen um den Fahrradverkehr Willsbach-Lidl und Aldi/DM/Rewe schon hier ableiten.
	Der rote Streifen an der Willsbacher Straße könnte hier Entlastung schaffen. Der Bürgersteig ist zu eng für beide. Für Rollator und Rolli sind die Bordsteine viel zu hoch. Vorschlag: Bordsteine senken an der Kreuzung und bei der Einmündung Meisenbergstraße/Oststraße.
	Einmündung Meisenberg/Oststraße. Vorschlag: Beschilderung Achtung Radfahrer, max. 50 km/h
	Der Kreisverkehr selbst hat keine Spuren für Radfahrende, obwohl dieser breit genug ist. Hunderte Schüler:innen nutzen diesen jeden Tag. Vorschlag: Rote Fahrradspuren in den Kreisel einzeichnen und die Fortführungen der Fahrradwege deutlich ausschildern. Schulweg!!!
	Die Raiffeisenstraße bietet den Pendler:innen auf dem Weg zur Arbeit keine Sicherheit. Schwere Laster streiten sich regelmäßig mit den Radfahrenden um den Platz. Noch keine Idee. Auch hier rote Streifen?



Konflikte	Vorschläge, Bemerkungen
	Über Wiesental geht es auf den Radweg nach Sülzbach. (Großes Lob für den Spiegel bei der Vaterunserkirche!) Die Kümmelstraße ist notorisch zugeparkt. Das hat den Vorteil, dass der Autoverkehr langsam fließt, aber auch der zügige Radverkehr behindert wird. Der offizielle Radweg führt dann die Staufenstraße - Glockengasse - Friedhofstraße, dort kann am Ende dann zügig nach Ellhofen gefahren werden. In Sülzbach gibt es laut Aussage des beratenden Ingenieurbüros die meisten Unfälle mit Radfahrer:innen. Vorschlag: Parksituation in der Kümmel- und Staufenstraße entschärfen. Vielleicht Fahrradstraße oder gar Spielstraße.
Konflikt Rad – fließender/ruhender Verkehr	
	Die B39 Löwensteiner Straße kann teilweise durch die Nebenstraßen (Senefelder Straße / parallele Löwensteiner Straße) umgangen werden, aber ab Markthalle bis zur Ampelkreuzung Marktstraße/Weinsberger Straße ist es gefährlich zu radeln. Vorschläge: B39 für Radfahrer:innen zwischen Robert-Bosch-Straße und Breitäcker/ Neuhausstraße sperren und deutlich die Radfahrmöglichkeiten ausschildern. Der Linsengartenweg, Mühlstraße, Bahnhoffußweg können einen Anschluss an den Fahrradweg nach Sülzbach bieten. Die Kreuzung bei der Volksbank ist nicht ganz ungefährlich. Die Route müsste sehr gut ausgeschildert und teilweise markiert werden.
	Affaltracher Straße: Auf dem Gehweg fahren häufig Radfahrer viele kommen aus dem Kreuzweg oder fahren in den Kreuzweg (also auch gegen die Fahrtrichtung). Sorge, dass es beim Einfahren/Ausfahren von privat Grundstücken zu einem Zusammenstoß mit einem Radfahrer kommt. Möglichkeit eines Schutzstreifens auf der L 1035?
	Anschluss Radweg neben Freibad an Radweg See, Straße von Michael-Beheim-Schule an Radweg Sülzbach, heute früh gefahren – Katastrophe, parkende Autos rechts, Gegenverkehr
Konflikt Rad - Fußgänger	
	Bushaltestelle PDG direkt am Radweg → morgens um 7:30 Uhr hohes Konfliktpotenzial
Sonstiges	
	Zum Ausbau des Radverkehrsnetz muss eine Radkultur geschaffen werden, durch attraktive und sichere Radwege
	Fest montierte Ständer mit hohen Bügeln sind für die Radversicherung erforderlich → auch Gewerbe dazu auffordern
	Radwege müssen von den Autofahrern gesehen werden
	Abbau der Schranken, die die Zufahrt für Autos in Waldwegen verhindern sollen
	Von der Robert-Bosch-Straße führt ein kleiner Stich zum Linsengartenweg. Dort sind Speedstopper installiert, die für Radfahrer:innen, gefährlich sind, insbesondere wenn ein Anhänger am Rad ist (Umkipppgefahr). Diese stellen auch ein Hindernis für Rollator / Rollis dar. Vorschlag: Speedstopper entfernen.
	Allgemein würde ich eine Umsetzung begrüßen, dass das Konzept visualisiert auf den Straße bringt. Dann wissen Radler wo sie „gewünscht“ sind und Autofahrer, wo sie mit Radlern in verstärkten Maße rechnen müssen



Radverkehrsnetz

Radverkehrsnetz

Ihre Vorschläge, Bemerkungen (Karten)

Konflikte

unklare / umwegige Führung

Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt, Netzlücken

fehlende Beschilderung

fehlende, unzureichende Abstellanlagen

Sonstiges

auf der Straße markierte Radwege zu den Bahnhöfen

Radfahrer nicht sichtbar
- keine Beschilderung
- keine Markierung
- keine Markierung
- keine Markierung

auf der Straße gekennzeichnete Radwege zum Freibad und zur Musikschule

A. Fehlt die Einbindung
- keine Beschilderung
- keine Markierung
- keine Markierung

Radweg - Führung durch Willbach ist ratschäft

Radweg - Führung durch Willbach ist ratschäft

Radweg - Führung durch Willbach ist ratschäft

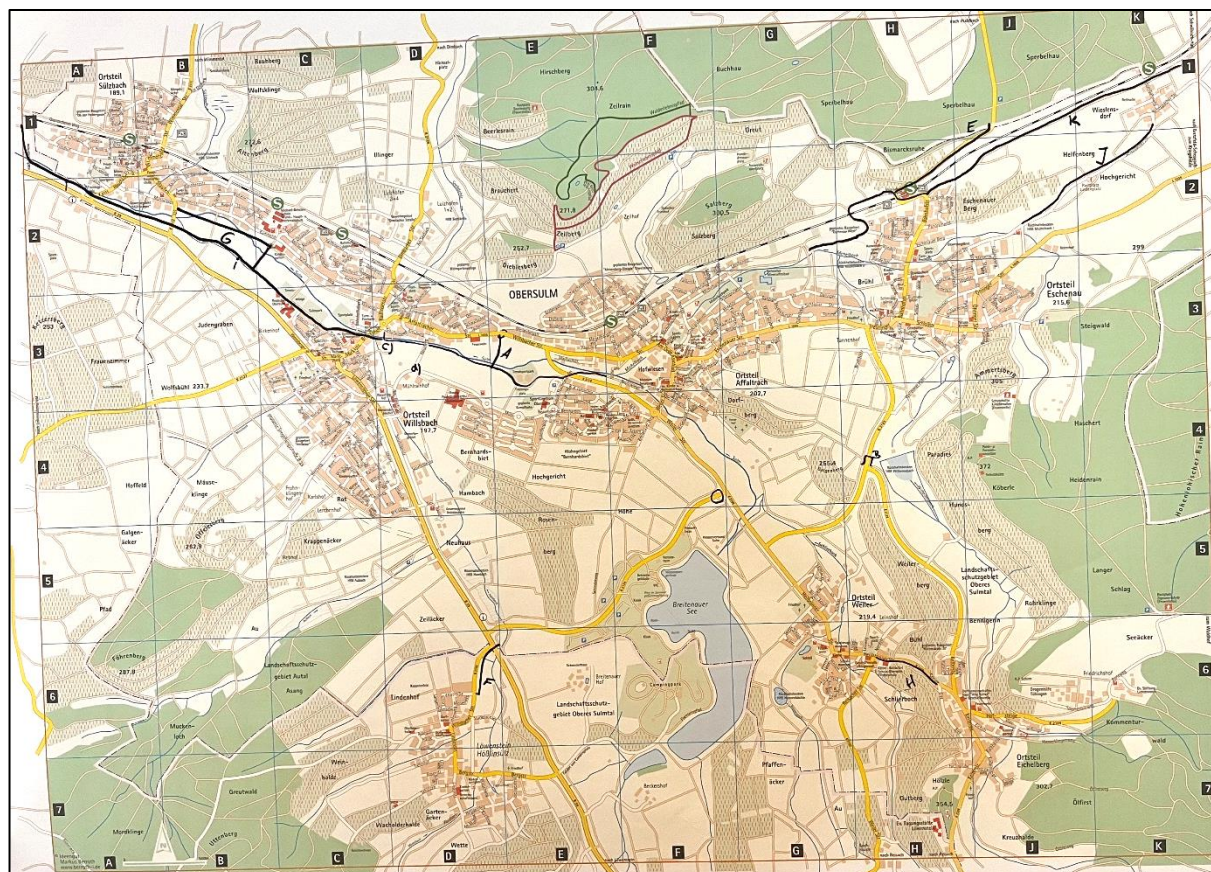
Radweg - Führung durch Willbach ist ratschäft

Radweg - Führung durch Willbach ist ratschäft

Radweg - Führung durch Willbach ist ratschäft

Radweg - Führung durch Willbach ist ratschäft

Radweg - Führung durch Willbach ist ratschäft





Konflikte	Vorschläge, Bemerkungen
Unklare / Umwegige Führung	
	Kommuniziertes Radnetz → Straßenmarkierungen sichtbar für Auto- und Radfahrer
	Rad zum Lidl?
	Von Eschenau nach Wieslensdorf geht vom Bahnhof Eschenau an der S-Bahn entlang ein Weg, aber Belag
	Auf der Straße markierte Radwege zu den Bahnhöfen
	Es fehlt eine gute Verbindung (Radschnellweg) von Ellhofen / Sülzbach bis nach Eschenau / Wieslensdorf zum Anschluss an die Radwege nach Öhringen und Brettachtalradweg. Zum Teil sind Wege vorhanden aber es fehlen wesentliche Teile, z. B. von Sülzbach nach Willsbach und von Willsbach nach Affaltrach, oder es gibt umständliche Umwege.
	Den Radweg zum Obersulmer Freibad von Affaltrach Eine Fahrt ist problemlos bis zum Rewe oder zur Synagoge möglich. Ab da wird es vor allem mit Kindern sehr unübersichtlich.
	Radwegführung durch Willsbach ist rätselhaft
	Wer über den Schotterweg nach Willsbach gefahren ist, wird am Ende der Kreuzstraße bestraft, da hier ggw. keine Ausfahrt möglich ist. Also den Umweg über die Schafwiesenstraße auf die Brückenstraße und von dort in den Kreisverkehr. Für einen Radschnellweg ist das kontraproduktiv. Zugegeben die Ausfahrt ist nicht ohne. Vorschlag: Die Geschwindigkeit nach der Ausfahrt aus dem Kreisel Richtung Affaltrach bzw. aus Affaltrach Richtung Kreisel auf 30 km/h begrenzen und Achtung Fahrradfahrer kreuzen.
	Radzufahrt Freibad / Burgenradweg: Soll der Radweg links über den Gehweg oder rechts um den Mülleimer herumführen? Sollen Kinder die das Freibad besuchen diesen Radweg nehmen und dann rechts über die kleine Brücke fahren oder hier rechts abbiegen und dann den gesamten Parkplatz kreuzen? Hier fehlt für mich die Vorgabe / Information der Gemeinde für Rad- und Autofahrer, wo die Radler fahren sollen.
Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt, Netzlücken	
	Definiertes Radnetz innerhalb Obersulm - Schulen - Freibad, Bücherei - Einkaufsstätten
	Generell ein Radweg entlang der S-Bahn wäre gut. Speziell zwischen Bahnhof Willsbach und Affaltrach der Weg hört einfach auf! Oder alternativ geht steil über die Weinberge
	Fehlende Verbindung von Eschenau zum Radweg nach Waldbach
	Michael - Beheim-Straße von Seite Sülzbach kein Radweg
	Anbindung Höslinsülz (von B 39 entlang der K 2105)
	Durchstoß Kreuzung Affaltracher Straße, Durchfahrt verboten → Schild "Fahrräder frei"
	Radparkmöglichkeiten in Affaltrach auf beiden Seiten der S-Bahn, aber das Fahrrad muss eine riesige Schleife fahren
	Schutzstreifen zwischen Weiler und Eichelberg (K 2108)
	Fehlende Anbindung Wieslensdorf (100 km/h)
	Anbindung Willsbach (westlich B 39) an Radwege: - Pestalozzistraße Fußweg? - Kreuzung Storchenhaus
	Breitenauer See weniger steile Anbindung → Weg von Weiler Straße zum Damm



Konflikte	Vorschläge, Bemerkungen
	Fehlende Einbindung Meisenbergstraße/Oststraße, Verbindung zur Parklandschaft Talaue
Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt, Netzlücken	
	Auf der Straße gekennzeichnete Radwege zum Freibad und zur Musikschule
	Wichtig noch zum Ausbau des Radnetz in Obersulm wäre auch das alle Ortschaften an das Radnetz angeschlossen werden und es eine Anbindung zur Nachbargemeinden gibt.
	Den Schulweg von Sülzbach zur Michael-Beheim-Schule (per Rad als auch zu Fuß) Von Willsbach bis zur Vater-unser-Kirche super und ab da, in Richtung Sülzbach, nicht mehr existent. Schön wäre ein durchgehender Weg jenseits der Sulm. Von den Tennisplätzen bis zum Weingut Heinrich. Vermutlich wäre eine kleine Brücke gegenüber der Schule nötig und ein Zebrastreifen in Sülzbach sinnvoll. Als Vorbild sehe ich den Schotterweg vom Skaterpark bis zum Erdbau Wolf.
	Gemarkungsgrenze in Eschenau nach Waldbach: Dort war die Straße lange gesperrt, und es wurde ein wunderbarer Radweg bis zur Gemarkungsgrenze Obersulm geschaffen. Doch anschließend verläuft dieser sich als Schotterweg im Wald. Es wäre ein leichtes gewesen diesen bis zum Bahnhof herunterzuführen. Das war leider vom Gemeinderat nicht gewollt. Der Landkreis hatte schon eine detaillierte Planung mit vielen Optionen im Jahre 2017 vorgelegt. Diese hätte gut umgesetzt werden können. Vorschlag: Den Radweg dennoch herunterzuführen und mit ordentlichem Asphalt bis zum Tunnel unter der Bahn in Eschenau führen.
	Die Weiterführung des Radweges oberhalb des Michelbachs Richtung Freibad bietet sich auch zum schnelleren als zum Freizeit-Fahren an. An einigen Stellen könnte der Radweg etwas breiter sein.
	Der Brühlwiesenweg ist in Affaltrach am Kreisel (Weiler Straße) schlecht angebunden. Vorschlag: Am Kreisel den Fahrradverkehr mit roten Streifen und guter Ausschilderung in den Brühlwiesenweg und umgekehrt aktiv leiten. Bei der Kreuzung Brühlwiesenweg / Weiler Straße an der Sporthalle ist eine Querungshilfe, die wichtig für die Schulkinder und auch für die Radfahrenden, wie die Menschen mit Rollator und Rollstuhlfahrer:innen ist. Sehr gut.
	Fahrradstreifen innerorts, z.B. Affaltracher Straße
Fehlende Beschilderung	
	Fehlende Schilder/Wege zu S-Bahnhöfen und von dort zum Radnetz
	Attraktive Radwege durch intelligente Beschilderung. Beschilderungen zum Radweg sollen auf der Fahrbahn sein. Auf dem Radweg sollte auch erkennbar sein auf welchem Radweg sich man befindet (Alltagsradweg, schneller Radweg etc.) Deshalb wäre es gut, wenn an stark frequentierten Stellen des Radwegs eine "Radwegtafel" mit dem gesamten Radnetz in Obersulm aufgestellt wird.
	Keine Beschilderung Richtung Affaltrach (Weg Einmündung Schafwiesenstraße)



Konflikte	Vorschläge, Bemerkungen
	Radwegschilder nicht sichtbar: -Radweg Sülzbach → Willsbach Ende Sportplatz -Schilder hinter Bäumen -Geradeaus Markierung geht rechts
	Kreisverkehr Breitenauer Weg → Weiler Straße Schilder zugestellt
Fehlende Beschilderung	
	Kreisverkehr Willsbach, Raiffeisenstraße zu Brückenstraße: in luftiger Höhe, etwas außerhalb des Sichtfelds, Kreuzende Fußgänger und Autofahrer erschweren Sicht.
	Radzufahrt Freibad/Burgenradweg: Schild steht an einer unglücklichen Stellen, parkende Autos verschlechtern die Sicht zusätzlich
	Anbindung/Ausschilderung Breitenauer See 1. Schild an Weiler Straße zum See
	In Eschenau ist die Weiterführung des Radweges Wieslensdorfer Straße in den Wilhelm-Busch-Weg und umgekehrt nicht besonders gut ausgeschildert. Vorschlag: Besser ausschildern ggfs. mit Radnetz-Piktogramm, wie in Bretzfeld Standard.
	Eschenau: Weilemer Hohl: Vorschlag: Übergang könnte besser für Radfahrer:innen und Autofahrer:innen ausgeschildert sein.
	K2123 / K2122 (Spange Eichelberg) Vorschlag: Übergang könnte besser für Radfahrer:innen und Autofahrer:innen ausgeschildert sein.
	Weiler Straße K2124 (Spange zum See) Vorschlag: Übergang könnte besser für Radfahrer:innen und Autofahrer:innen ausgeschildert sein.
	Allgemein: Vorschlag: Radnetz-Piktogramm für die Radwege und großzügig weiß-grüne Fahrrad-Ausschilderung.
	Schafwiesenstraße, deutlichere Beschilderung
Fehlende, unzureichende Abstellanlagen	
	Abstellplätze an der Nordstraße in Weiler u. an der KKS
	Bahnhof Willsbach
Sonstiges	
	Radweg an der Bahn Richtung Wieslensdorf
	Separate Radtrasse entlang der Sulm
	Heerweg ab Kreuzung Langer Zaun Richtung Lehensteinsfeld → Fahrradschild
	Ein weiterer Punkt zur Attraktivität, wäre das der Fahrradfahrer mehr sichtbaren Raum als Verkehrsteilnehmer bekommt. Den anderen Verkehrsteilnehmer wie dem Fußgänger und Autofahrer muss der Radweg in seinem Sichtfeld präsent sein. Hier bsw. auch wieder durch Fahrbahnmarkierungen und Beschilderung Achtung Fahrrad.
	Die Fortführung des Freizeit-Radverkehrs ist akzeptabel gelöst für den Weg Richtung Willsbach, auch wenn die Schotterstrecke nicht ideal ist. Vielleicht ist diese umweltfreundlicher im Vergleich zu Asphalt. (Für Rollator und Rollstühle allerdings schwierig). Vorschlag: Prüfen ob es einen umweltfreundlichen, leichter rollenden Belag gibt, ggfs. umsetzen.
	Weiler Straße ab Hirtengasse bis Weiler (Beginn Heilbronner Straße) Vorschlag: Straße für Radfahrer sperren und den Radweg zur Pflicht machen.



Nr.	Ortsteil	Straße	Konfliktkategorie	Konfliktbeschreibung	Fotografische Dokumentation	Anregung durch (Maßnahmennummer)	Maßnahme (ggf. Erläuterung)	Status	Verantwortlichkeit*
Sülzbach									
1	Sülzbach	Friedhofstraße	unzureichender Radweg	abschnittsweise auftretende Belagsschäden, Konflikte zwischen Radverkehr und ruhendem Verkehr		RadNETZ (LKH 223.6), BSI, Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 01 (ÜR)	A, B	Kreis
2	Sülzbach	Stadtbahn-Haltestelle Sülzbach	Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt	keine ausgewiesene/beschilderte Route zur Stadtbahn-Haltestelle		BSI, Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 03 (RH)	A	Kreis
3	Sülzbach	Stadtbahn-Haltestelle Sülzbach Schule	Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt	keine ausgewiesene/beschilderte Route zur Stadtbahn-Haltestelle Sülzbach Bahnhof		BSI, Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 05 (RH)	A	Kreis
4	Sülzbach	Oberer Weg	unklare Führung / umwegige Führung	Stadtbahn-Haltestelle und Abstellanlagen nicht aus allen Richtungen erreichbar. Fahrbahnbreite Oberer Weg mit 2,70 m Breite sehr schmal.		LK HN (841), BSI	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 03 (RH)	A	Kreis
5	Sülzbach	Wimmental Straße (K 2111)/Wirtschaftsweg parallel zur K 2111 (Am Goldberg)	ungesicherte Querung (außerorts)	ungesicherte Querung außerorts (zul. Höchstgeschwindigkeit 100 km/h) abschnittsweise auftretende Belagsschäden keine Beleuchtung		BSI, LK HN (89)	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 01 und 02 (RH)	B	Kreis
	Sülzbach	Wirtschaftsweg parallel zur K 2111 (Am Goldberg)	unzureichender Radweg	abschnittsweise auftretende Belagsschäden keine Beleuchtung		LK HN (89)	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 01 (RH)		

Nr.	Ortsteil	Straße	Konfliktkategorie	Konfliktbeschreibung	Fotografische Dokumentation	Anregung durch (Maßnahmenummer)	Maßnahme (ggf. Erläuterung)	Status	Verantwortlichkeit*
5	Sülzbach	Wimmentaler Straße (K 2111)	Konflikt Rad - MIV	Unterführung wird von MIV und Radfahrer genutzt		Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 02 (RH)	A	Kreis
6	Sülzbach	Kümmelstraße	Konflikt Rad - MIV	Konflikte zwischen Radverkehr und ruhendem Verkehr		Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 03 (ÜR)	B	Kreis
7	Sülzbach	Sülzbach nach Michael-Beheim-Schule	Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt	Michael-Beheim-Straße: fehlender Radweg		Bürger	Die Michael-Beheim-Straße liegt innerhalb der Tempo 30-Zone. Innerhalb der Tempo 30-Zone sind keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zulässig. Der Radverkehr kann sicher im Mischverkehr geführt werden.	C	—
Willsbach									
8	Willsbach	Bahnhof	Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt	keine ausgewiesene/beschilderte Route zum Bahnhof		BSI	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 06 und 07 (RH)	A	Kreis
9	Willsbach	Dimbacher Straße (K 2128)	Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt	keine ausgewiesene/beschilderte Route ins Gewerbegebiet "Dimbacher Straße"		BSI	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 8 (RH)	A	Kreis
10	Willsbach	Geh- und Radweg südl. Sülzbacher Weg	unzureichender Radweg	Getrennter Geh- und Radweg führt zu Unübersichtlichkeit im Kreuzungsbereich. Abschnittsweise auftretende Belagsschäden + Markierungsschäden. Fußwegbreite (ca. 1,60 m) und Radwegbreite (ca. 1,90 m) nicht richtlinienkonform		BSI	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 04 (ÜR)	B	Kreis
11	Willsbach	Geh- und Radweg südl. Sülzbacher Weg	mangelhafte Markierung/Beschilderung	irritierende Markierung		Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 05 (ÜR)	B	Kreis

Nr.	Ortsteil	Straße	Konfliktkategorie	Konfliktbeschreibung	Fotografische Dokumentation	Anregung durch (Maßnahmennummer)	Maßnahme (ggf. Erläuterung)	Status	Verantwortlichkeit*
12	Willsbach	KVP Raiffeisenstraße (K 2128)/ Brückenstraße/ Affaltracher Straße (L 1035)	unklare Führung / umwegige Führung	Unklare Führung von Wiesental kommend in die Raiffeisenstraße. Raiffeisenstraße: Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei 50 km/h Radverkehrsführung im Kreisverkehr, Beschilderung z. T. außerhalb des Sichtfeldes Unklare Führung von Brückenstraße in Schafwiesenstraße, Beschilderung Richtung Affaltrach an der Einmündung fehlt Affaltracher Straße Richtung Affaltrach ohne Anlagen des Radverkehrs, Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei 50 km/h. Teilweise außerorts bei 70 km/h Straßenraumbreite von ca. 6,50 m	 	BSI, RadNETZ (LKH 226.3), RadNETZ (LKH 233.1, LKH 232.1, LKH 234.1), RadNETZ (LKH 234.6), Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 15, 16 und 17 (ÜR)	A	Gemeinde, Kreis, Land, Bund
		Affaltracher Straße/Willsbacher Straße (L 1035)	Radfahrer im Mischverkehr ≥ 50 km/h	Willsbacher Straße/Am Ordensschloß in Affaltrach: Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei 50 km/h Straßenraumbreite von 6,50 m Anschluss der Wohngebiete nördlich Willsbacher Straße/Affaltracher Straße an Radverkehrsnetz					
	Affaltrach	Am Ordensschloß (L 1035)	Radfahrer im Mischverkehr ≥ 50 km/h						
	Willsbach	Weg entlang der Sulm (Mühlwiesenweg - Kreuzweg)	schlechte Wegequalität	Schotterweg			Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 08 und 09 (ÜR)		

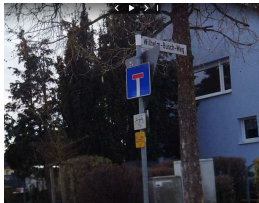
Nr.	Ortsteil	Straße	Konfliktkategorie	Konfliktbeschreibung	Fotografische Dokumentation	Anregung durch (Maßnahmenummer)	Maßnahme (ggf. Erläuterung)	Status	Verantwortlichkeit*
12	Willsbach	Affaltracher Straße/Kreuzweg	unklare / umwegige Führung	Einbahnstraße ist nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben		s. o.	Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung	s. o.	Gemeinde, Kreis, Land, Bund
	Affaltrach	Willsbacher Straße/Staffelweg	unklare / umwegige Führung	Ende gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Weiterführung. Radverkehr wird zum Absteigen aufgefordert. Gefahrenstelle: Linksabbiegen von Willsbacher Straße in Staffelweg			Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 41 (RH)		
13	Willsbach	Brückenstraße (L 1035)/ Löwensteiner Straße (B 39)	Konflikt Rad - MIV	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei 50 km/h.		LK HN (488,489), RadNETZ (LKH 226.2), Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 10 und 11 (RH)	A	Kreis, Bund
14	Willsbach	Wohngebiet westlich der B 39	ungesicherte Querung	Fehlende/unzureichende Quermöglichkeiten um vom Wohngebiet westlich der B 39 zur Radverkehrsverbindung in Richtung Affaltrach/Richtung Löwenstein zu gelangen.		BSI, Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 12 (RH)	A	Bund
15	Willsbach	B 39/ Bretäckler/ Neuhausstraße	unklare Führung / umwegige Führung / ungesicherte Querung (innerorts)	Unklare Führung und Beschilderung für den Radverkehr zur Querung der B 39		LK HN (485) , BSI	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 01 (EG)	A	Gemeinde, Kreis
16	Willsbach	Radweg entlang B 39	unzureichender Radweg	Radverkehr in Richtung Löwenstein durch Scheinwerferlicht entgegenkommender Kfz geblendet.		LK HN (856)	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 14 (RH)	A	Bund

Nr.	Ortsteil	Straße	Konfliktkategorie	Konfliktbeschreibung	Fotografische Dokumentation	Anregung durch (Maßnahmenummer)	Maßnahme (ggf. Erläuterung)	Status	Verantwortlichkeit*
17	Willsbach	B 39/K 2124	ungesicherte Querung (außerorts)	ungesicherte Querung außerorts bei 70 km/h.		LK HN (486)	Empfehlung LK HN: Anlage Querungshilfe. Konflikt im Rahmen der Verkehrsschau 2020 betrachtet. Anlage einer Querungshilfe abgelehnt, da für landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht befahrbar. Die Sichtverhältnisse sind gemäß Verkehrsschau gegeben. Qualitätsstandards RadNETZ: gemäß Zielnetz Querung bei < 5.000 Kfz/24 h außerorts ohne Mittelinsel verträglich (wenn zul. Höchstgeschwindigkeit ≤ 70 km/h und Sichtfelder gegeben). ggf. Anlage einer Querungshilfe (vgl. Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Musterblatt 9.4-3)	C	-
18	Willsbach	Robert-Bosch-Straße/ Kreuzweg/ Mühlrainstraße	unklare Führung / umwegige Führung	ungesicherte Querung bei zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h fehlende / unklare Beschilderung beim Übergang zum Mühlrainhof		RadNETZ (LKH 227.1), Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 19 (RH)	A	Gemeinde
19	Willsbach	Radweg über Hambach	unzureichender Radweg	Ausweisung eines "Trampelpfades" als Geh- und Radweg. Nicht StVO-konform (mangelhafte Breite, Befestigung)		BSI	Beschilderung muss demontiert werden.	A	Gemeinde
20	Willsbach	Robert-Bosch-Straße/ Linsengartenweg	unzureichender Radweg	Fahrbahnschwellen als Hindernis insb. für Radanhänger, Lastenräder		BSI/Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 17 (RH)	A	Gemeinde
21	Willsbach	Marktstraße/ Löwensteiner Straße	unzureichender Radweg	sehr schmaler Gehweg für Rad fahrende Kinder (Marktstraße, Löwensteiner Straße, Weinsberger Straße)		Bürger	keine gesonderte Radverkehrsplanung für Kinder. Kinder dürfen ab 10 Jahren nicht mehr auf dem Gehweg fahren. Bei Gehwegnutzung besondere Rücksichtnahme auf Fußgänger erforderlich.	C	-



Nr.	Ortsteil	Straße	Konfliktkategorie	Konfliktbeschreibung	Fotografische Dokumentation	Anregung durch (Maßnahmennummer)	Maßnahme (ggf. Erläuterung)	Status	Verantwortlichkeit*
22	Willsbach	Breitäcker/ Löwensteiner Straße	ungesicherte Querung	Radfahrer werden bei "Rechts vor links" vom Wirtschaftsweg (Süd) kommend übersehen.		Bürger	Die Rechts-vor-Links-Regelung ist zu beachten. Siehe auch Maßnahmentabelle Abschnittnummer 01 (EG)	C	-
23	Willsbach	Heerweg	Konflikt Rad - MIV	MIV mit zu hohen Geschwindigkeiten unterwegs		Bürger	Heerweg liegt innerhalb der Tempo 30-Zone. innerhalb der Tempo 30-Zone sind keine benutzungspflichtigten Radverkehrsanlagen zulässig. Der Radverkehr kann sicher im Mischverkehr geführt werden.	C	-
24	Willsbach	Senefelders Straße	Konflikt Rad - MIV	Konflikt Radverkehr mit Pkw und Lkw der Firmen		LK HN (490), Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 15 (RH)	A, B	Gemeinde
Affaltrach									
25	Affaltrach	Bahnhof	Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt	keine ausgewiesene/beschilderte Route zum Bahnhof		BSI, Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 42 und 43 (RH)	A	Kreis
26	Affaltrach	Rathaus	Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt	Rad-Service-Punkt am Rathaus von Vandalismus betroffen		BSI	Neuerichtung Rad-Service-Punkt.	A	Gemeinde
27	Affaltrach	Michelbachstraße	Konflikt Rad - MIV	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei 50 km/h. Konflikte mit Elternverkehr zu Schulzeiten Kurvenbereich wird zugesperrt; Halteverbot einrichten; ungesicherte Querung Michelbachstraße/landwirt. Weg nördlich Freibad Sichtfelder nicht gegeben Beschilderung schlecht lesbar		BSI, RadNETZ (LKH 235.1, 235.3), Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 18, 19 und 20 (ÜR)	A	Gemeinde
28	Affaltrach	Wirtschaftsweg nördlich Freibad	unzureichender Radweg	punktuell auftretende Belagsschäden, uneinheitliche Beschilderung		BSI	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 21 (ÜR)	A	Gemeinde
29	Affaltrach	Weiler Straße (K 2108) (ab KVP in Richtung Weiler)	unklare Führung / umwegige Führung	Unklare Führung, wie der Radverkehr ab dem Kreisverkehr in Richtung Weiler geführt werden soll. Das Piktogramm entspricht nicht der empfohlen Darstellung. Im Bereich des Kreisverkehrs gibt es keine entsprechende Hinweise zur Radverkehrsführung.		BSI	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 25 (RH)	A	Kreis

Nr.	Ortsteil	Straße	Konfliktkategorie	Konfliktbeschreibung	Fotografische Dokumentation	Anregung durch (Maßnahmennummer)	Maßnahme (ggf. Erläuterung)	Status	Verantwortlichkeit*
30	Affaltrach	Mühlrainstraße (Gymnasium)	ungesicherte Querung innerorts	Querungshilfe anlegen, Radverkehr vorrangig gewähren		Bürger	Die Mühlrainstraße liegt bereits innerhalb einer Tempo 30-Zone. Innerhalb der Tempo 30-Zone sind keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zulässig.	C	-
31	Affaltrach/Weiler	K 2124 Einmündung in K 2108	ungesicherte Querung (außerorts)	ungesicherte Querung außerorts bei 70 km/h.		LK HN (487), Bürger	Empfehlung LK HN: Anlage Querungshilfe. Konflikt im Rahmen der Verkehrsschau 2020 betrachtet. Anlage einer Querungshilfe abgelehnt, da für landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht befahrbar. Die Sichtverhältnisse sind gemäß Verkehrsschau gegeben. Qualitätsstandards RadNETZ: gemäß Zielnetz Querung bei < 5.000 Kfz/24 h außerorts ohne Mittelinsel verträglich (wenn zul. Höchstgeschwindigkeit ≤ 70 km/h und Sichtfelder gegeben). Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 28 (RH) ggf. Anlage einer Querungshilfe (vgl. Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Musterblatt 9.4-3)	C	-
Eschenau									
32	Eschenau	Bahnhof	Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt	keine ausgewiesene/beschilderte Route zur Stadtbahn-Haltestelle		BSI, Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 23 (ÜR)	A	Kreis
33	Eschenau	Verbindung nach Wieslensdorf	unklare / umwegige Führung	fehlende Fortführung des straßenbegleitenden Radwegs aus Waldbach (LK Hohenlohe) auf Gemarkung Obersulm (LK Heilbronn) (K 2110)		BSI, Bürger, LK HN (90)		A, B	Gemeinde
			Radfahrer im Mischverkehr ≥ 50 km/h	Wieslensdorfer Straße (innerorts): Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei 50 km/h. Wieslensdorfer Straße (außerorts): Radverkehr im Mischverkehr außerorts (zul. Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h). Abschnittsweise zul. Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h reduziert. Fahrbahnbreite (3,80 m) erlaubt kein StVO-konformes Überholen des Radverkehrs.	 	RadNetz (LKH 238.1), BSI	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 24 (ÜR) und 40 (RH)		

Nr.	Ortsteil	Straße	Konfliktkategorie	Konfliktbeschreibung	Fotografische Dokumentation	Anregung durch (Maßnahmenummer)	Maßnahme (ggf. Erläuterung)	Status	Verantwortlichkeit*
34	Eschenau	Bahnhofstraße (K 2110) zwischen Frankenstraße und Wieslensdorfer Straße	Konflikt Rad - MIV	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei 50 km/h. Abschnittsweise auftretende Belagsschäden		RadNetz (LKH 237.1), BSI	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 23 (ÜR) und 38 (RH)	A	Kreis
35	Eschenau	Bahnhofstraße (K 2110)/ Wieslensdorfer Straße/ Wilhelm-Busch-Weg	mangelhafte Markierung/Beschilderung	Beschilderung zeigt undurchlässige Sackgasse an. Sackgasse jedoch durchlässig für Radfahrer.		BSI, Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 37 (RH)	A	Gemeinde
36	Eschenau/ Weiler	K 2123/ K 2122	ungesicherte Querung (außerorts)	Straßenbegleitender Radweg an der K 2122 endet im Knotenpunktbereich, ungesicherte Querung außerorts (zul. Höchstgeschwindigkeit 100 km/h).		BSI, Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 33 (RH)	A	Kreis
37	Eschenau/ Weiler	K 2123 Abschnitt zwischen K 2108 und K 2122	ungesicherte Querung (außerorts)	ungesicherte Querung außerorts (zul. Höchstgeschwindigkeit 100 km/h)		BSI	Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h + Hinweis auf kreuzende Radfahrer (VZ 101 StVO + Zusatzzeichen 1000-32). Qualitätsstandards RadNETZ: gemäß Zielnetz Querung bei < 5.000 Kfz/24 h außerorts ohne Mittelinsel verträglich (wenn zul. Höchstgeschwindigkeit ≤ 70 km/h und Sichtfelder gegeben). ggf. Anlage einer Querungshilfe (vgl. Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Musterblatt 9.4-3)	A	Kreis
38	Eschenau/ Weiler	K 2108	ungesicherte Querung (außerorts)	ungesicherte Querung außerorts (zul. Höchstgeschwindigkeit 70 km/h)		BSI	Qualitätsstandards RadNETZ: gemäß Zielnetz Querung bei < 5.000 Kfz/24 h außerorts ohne Mittelinsel verträglich (wenn zul. Höchstgeschwindigkeit ≤ 70 km/h und Sichtfelder gegeben). Verkehrsmonitoring 2019: 4.947 Kfz/24 h.	C	Kreis



Nr.	Ortsteil	Straße	Konfliktkategorie	Konfliktbeschreibung	Fotografische Dokumentation	Anregung durch (Maßnahmenummer)	Maßnahme (ggf. Erläuterung)	Status	Verantwortlichkeit*
Weiler									
39	Weiler	Heilbronner Straße (K 2108)/Friedhof	unklare Führung / umwegige Führung	Querungsbedarf aufgrund von Radweganfang, uneinheitliche Beschilderung		BSI	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 28 (RH)	A	Gemeinde, Kreis
40	Weiler	Wirtschaftsweg parallel zur K 2122	unzureichender Radweg	durchgehend auftretende Belagsschäden: Strecke ist Teil der ausgeschilderten Radwegverbindung von/nach Weiler.		BSI	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 32 (RH)	A	Kreis
41	Weiler	Verbindung nach Weiler (Radweg entlang K 2122)	mangelhafte Markierung/Beschilderung	Teichstraße: Beschilderung unvollständig Richtung Weiler; KP Heilbronner Straße/Teichstraße: unvollständige Beschilderung		BSI	Beschilderung vervollständigen.	A	Kreis
42	Weiler	Heilbronner Straße/Steige (K 2108)	Konflikt Rad - MIV	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr außerorts		Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 30 (RH)	A	Kreis
Eichelberg									
43	Eichelberg	Radweg (Schlierbach)	mangelhafte Markierung/Beschilderung	Beschilderung in Richtung Reisach unvollständig		BSI	Beschilderung ergänzen.	A	Kreis
Wieslensdorf									
44	Wieslensdorf	Bahnhof	Einbindung ins Radverkehrsnetz fehlt	keine ausgewiesene/beschilderte Route zur Stadtbahn-Haltestelle		BSI, Bürger	Siehe Maßnahmentabelle Abschnittnummer 24 (RH)	A	Kreis



Fahrradabstellanlagen an Haltestellen ÖPNV (Bike-and-Ride-Anlagen)				
Haltestelle	Anregung durch	Bewertung	Status	Verantwortlichkeit*
Stadtbahn-Haltestelle Sülzbach	BSI, LK	keine Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder (Fahrradboxen)	A, B	Kreis
Stadtbahn-Haltestelle Michael-Beheim-Schule	BSI, LK	keine Radabstellanlagen vorhanden	A, B	Kreis
Bahnhof Willsbach	BSI, LK	keine Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder (Fahrradboxen)	A, B	Kreis
Stadtbahn-Haltestelle Affaltrach	BSI, LK	keine Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder (Fahrradboxen)	A, B	Kreis
Stadtbahn-Haltestelle Eschenau	BSI, LK	keine Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder (Fahrradboxen)	A, B	Kreis
Stadtbahn-Haltestelle Wieslensdorf	BSI, LK	keine Radabstellanlagen vorhanden	A, B	Kreis

Abschnitt nummer	Maßnahmen- nummer	Ortsteil	Typ	Maßnahmen- kategorie	Straße	Streckenabschnitt		Länge [m]	Querschnitt- breite [m]	Führungsform Bestand	Maßnahmenvorschlag	Priorität	Verantwortlichkeit ¹⁾
						von	bis						
01	ÜR-01	Sülzbach	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	Friedhofstraße/Talstraße	Gemarkungsgrenze	Hauptstraße	580	6,50	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Einrichtung einer Fahrradstraße mit Zusatzzeichen 1020-30 StVO ("Anlieger frei"). Änderung der Vorfahrtregelung am KP Friedhofstraße/Talstraße. Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Einmündungen. Die Pkw-Stellplätze auf der Fahrbahn sollen erhalten bleiben. Hierfür ist die Erstellung eines Parkierungskonzeptes erforderlich. Bei Einrichtung einer Fahrradstraße mit Stellplätzen auf der Fahrbahn (2,00 m Breite) ist die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens (0,75 m) zum ruhenden Verkehr erforderlich. Für die Fahrradstraße verbleibt eine Fahrgassenbreite von 3,75 m. Belagsanierung.	A	Gemeinde
02	-	Sülzbach	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	Hauptstraße (K 2111)/ In den Mühlwiesen/ Staufenstraße	Talstraße	Kümmelstraße	430	6,00	Mischverkehr, Tempo 50	Einrichtung einer Fahrradstraße mit Zusatzzeichen 1020-30 StVO ("Anlieger frei"). Die Pkw-Stellplätze auf der Fahrbahn sollen erhalten bleiben. Hierfür ist die Erstellung eines Parkierungskonzeptes erforderlich. Bei Einrichtung einer Fahrradstraße mit Stellplätzen auf der Fahrbahn (2,00 m Breite) ist die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens (0,75 m) zum ruhenden Verkehr erforderlich. Für die Fahrradstraße verbleibt eine Fahrgassenbreite von 3,25 m. Hauptstraße und Staufenstraße: Markierung beidseitiger Piktogrammketten.	A	Gemeinde
03	ÜR-03	Sülzbach	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	Kümmelstraße	Staufenstraße	Vaterunser-Kirche	700	6,00	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Einrichtung einer Fahrradstraße mit Zusatzzeichen 1020-30 StVO ("Anlieger frei"). Die Pkw-Stellplätze auf der Fahrbahn sollen erhalten bleiben. Hierfür ist die Erstellung eines Parkierungskonzeptes erforderlich. Bei Einrichtung einer Fahrradstraße mit Stellplätzen auf der Fahrbahn (2,00 m Breite) ist die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens (0,75 m) zum ruhenden Verkehr erforderlich. Für die Fahrradstraße verbleibt eine Fahrgassenbreite von 3,25 m.	A	Gemeinde
04	ÜR-04	Willsbach	Strecke	Ausbau/Neubau Radweg	Geh- und Radweg südl. Sülzbacher Weg	Vaterunser-Kirche	Maßnahme ÜR-05	530	3,50	getrennter Geh- und Radweg (Beschilderung: VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) + Zusatzzeichen Landw. Verkehr frei)	Neuordnung der Fuß- und Radverkehrsverbindung: Umwidmung des als getrennten Geh- und Radwegs markierten Streckenzugs als reinen Gehweg. Neubau eines Zweirichtungsradwegs nach ERA-Standard (Regelmaß: 3,00 m) südlich der Baumreihe.	A	Gemeinde
04a	-	Willsbach	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	Sülzbacher Weg	Kümmelstraße	Raiffeisenstraße	750	6,00	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Als kurzfristig umzusetzende Maßnahme und Übergangslösung bis zur Realisierung der Maßnahmen 4 bis 6: Einrichtung Fahrradstraße mit Zusatzzeichen 1020-30 StVO ("Anlieger frei"). Die Pkw-Stellplätze auf der Fahrbahn sollen erhalten bleiben. Hierfür ist die Erstellung eines Parkierungskonzeptes erforderlich. Bei Einrichtung einer Fahrradstraße mit Stellplätzen auf der Fahrbahn (2,00 m Breite) ist die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens (0,75 m) zum ruhenden Verkehr erforderlich. Für die Fahrradstraße verbleibt eine Fahrgassenbreite von 3,25 m.	A	Gemeinde
05	ÜR-05	Willsbach	Strecke	Ausbau/Neubau Radweg	südl. Sülzbacher Weg	Maßnahme ÜR-04	Hofwiesenhalle	200	-	Grünfläche	Neubau eines Zweirichtungsradwegs nach ERA-Standard (Regelmaß: 3,00 m) südlich des Parkplatzes in der Verlängerung Wiesental.	A	Gemeinde
06	ÜR-06	Willsbach	Strecke	Ausbau/Neubau Radweg	nördlich Hofwiesenhalle	Bahnhoffußweg	Brückenstraße	150	-	Grünfläche	Neubau eines Zweirichtungsradwegs nach ERA-Standard (Regelmaß: 3,00 m) nördlich der Hofwiesenhalle.	A	Gemeinde
07	ÜR-07	Willsbach	Knoten	Verbesserung Überquerungs- stelle	Querung Brückenstraße	-	-	-	8,70 (nördlich Schafwiesenstraße)	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr über den Kreisverkehr und die Brückenstraße	Herstellung einer gesicherten Querungsmöglichkeit (Querungshilfe) der Brückenstraße zwischen dem geplanten Radweg nördlich der Hofwiesenhalle und der Schafwiesenstraße für Radfahrer in Anlehnung an die nachfolgende Musterlösung (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Radnetz Hessen: Qualitätsstandards und Musterlösungen Musterblatt QH-8) oder Musterblatt 9.4-3 (Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg). Für die Umsetzung der Maßnahme ist der Querschnitt der Brückenstraße ggf. zu verbreitern. Eine Verlegung der Bushaltestelle " Willsbach Sportplatz" ist erforderlich.	B	Land
08	-	Willsbach	Strecke	Ausbau/Neubau Radweg	Schafwiesenstraße/Brücke Sulm	Brückenstraße	Wirtschaftsweg südl. Sulm	100	5,50 (Schafwiesenstraße) 1,70 (Brücke)	Mischverkehr, Tempo-30-Zone; Brückenbreite erlaubt keine Begengung Radverkehr	Ertüchtigung und Ausbau der Brücke für den Zweirichtungsradverkehr (Regelmaß gemäß ERA: 3,00 m). Zur Überleitung zwischen Fahrbahn und Seitenraum Markierung erforderlich.	B	Gemeinde
09	ÜR-09	Willsbach - Affaltrach	Strecke	Ausbau/Neubau Radweg	Wirtschaftsweg südl. Sulm	Brücke Sulm	Weiler Straße (K 2108)	1.100	3,00	Wirtschaftsweg, vorwiegend geschottert	Ertüchtigung und Ausbau der bestehenden Strecke. Anlage eines Zweirichtungsradweg (Regelbreite gemäß EAR: 3,00 m) und separater Gehweg (Regelbreite gemäß RAST 06: 2,50 m). Wenn der Streckenabschnitt vom landwirtschaftliche Verkehr genutzt werden soll, ist eine Querschnittbreite von 3,50 m anzustreben. Die Wartepflicht des Radverkehrs an der Querung des Kreuzwegs ist mittels Verkehrszeichen VZ 205 StVO ("Vorfahrt gewähren") und Wartelinie anzuzeigen.	B	Gemeinde
10	-	Affaltrach (außerorts)	Knoten	Verbesserung Überquerungs- stelle	Querung Weiler Straße (K 2108)	-	-	-	-	Führung Radverkehr über Wartefläche der Bushaltestelle. Die vorhandene Mittelinsel weist nicht die erforderliche Aufstellbreite und -länge gemäß ERA auf.	Verlegung der bestehenden Bushaltestelle und der zugehörigen Warteflächen. Ertüchtigung und Ausbau der bestehenden Mittelinsel für den Radverkehr (gemäß ERA Breite: ≥ 3,00 m, Länge: ≥ 4,00 m).	B	Kreis
11	-	Affaltrach	Strecke	Ausbau/Neubau Radweg	Wirtschaftsweg/ Brühlwiesenweg/ Untere Gasse	Weiler Straße	Untere Gasse	650	2,40 (Wirtschaftsweg) 2,50 - 3,00 (Brühlwiesenweg) 3,00 - 4,00 (Untere Gasse)	Mischverkehr, Wirtschaftsweg; Mischverkehr, Tempo-30-Zone	Durchgehender Ausbau Wirtschaftsweg auf 3,50 m. Randmarkierung.	B	Gemeinde
12	-	Affaltrach	Strecke	-	Weiler Straße	Untere Gasse	Am Ordensschloß/ Eschenauer Straße (L 1035)	200	6,00	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Keine Maßnahme.	-	-
13	-	Affaltrach	Strecke	Markierung Schutzstreifen (einseitig)	Am Ordensschloß (L 1035)	Weiler Straße	Silbergrubenstraße	50	6,50	Mischverkehr, Tempo 50	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (Regelmaß gemäß ERA: 1,50 m) auf der Westseite und einer Piktogrammkette in Gegenrichtung (Ostseite).	B	Land
14	-	Affaltrach	Strecke	-	Silbergrubenstraße/Poststraße	Am Ordensschloß	Michelbachstraße	350	5,80 - 6,50 (Silbergrubenstraße) 6,00 m (Poststraße)	Mischverkehr, Tempo-30-Zone	Keine Maßnahme.	-	-
15	ÜR-15	Willsbach	Strecke	Markierung Schutzstreifen (einseitig)	Affaltracher Straße (L 1035)	Kreisverkehr	Ortstafel	520	6,00 - 6,50	Mischverkehr, Tempo 50; abschnittsweise Mischverkehr, Tempo 30 (22 bis 06 Uhr)	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (Regelmaß gemäß ERA: 1,50 m) auf der Südseite und einer Piktogrammkette in Gegenrichtung (Nordseite).	A	Land
16	ÜR-16	Willsbach/ Affaltrach (außerorts)	Strecke	Markierung Piktogrammkette (beidseitig)	L 1035	Ortstafel Willsbach	Ortstafel Affaltrach	500	6,00 - 6,50	Mischverkehr, Tempo 70	Markierung beidseitiger Piktogrammketten.Prüfung der Reduzierung der zul. Geschwindigkeit auf 50 km/h.	A	Land
17	ÜR-17	Affaltrach	Strecke	Markierung Schutzstreifen (einseitig)	Willsbacher Straße (L 1035)	Ortstafel	Michelbachstraße	680	6,00 - 6,50	Mischverkehr, Tempo 50	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (Regelmaß gemäß ERA: 1,50 m) auf der Südseite und einer Piktogrammkette in Gegenrichtung (Nordseite).	A	Land
18	-	Affaltrach	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße	Michelbachstraße	Willsbacher Straße (L 1035)/ Am Ordensschloß	Poststraße	250	6,50	Mischverkehr, Tempo 50	Einrichtung einer Fahrradstraße mit Zusatzzeichen 1020-30 StVO ("Anlieger frei"). Bevorrechtigung des Radverkehrs an der Einmündung Salzbergstraße.	B	Gemeinde
19	-	Affaltrach	Strecke	Einrichtung Fahrradstraße		Poststraße	Freibad	350	6,50	Mischverkehr, Tempo 50; abschnittsweise Mischverkehr Tempo 30 (07 bis 17 Uhr); Mischverkehr, Tempo-30-Zone	Einrichtung einer Fahrradstraße mit Zusatzzeichen 1020-30 StVO ("Anlieger frei"). Bevorrechtigung des Radverkehrs am Knotenpunkt Michelbachstraße/Poststraße.	A	Gemeinde

Abschnitt nummer	Maßnahmen- nummer	Ortsteil	Typ	Maßnahmen- kategorie	Straße	Streckenabschnitt		Länge [m]	Querschnitt- breite [m]	Führungsform Bestand	Maßnahmenvorschlag	Priorität	Verantwortlichkeit ¹⁾
						von	bis						
20	ÜR-20	Affaltrach	Knoten	Verbesserung Übergang Fahrbahn - Radweg	Überleitung Michelbachstraße - Wirtschaftsweg am Freibad	Michelbachstraße	Wirtschaftsweg	-	-	ungesicherte Querung Michelbachstraße/ Wirtschaftsweg	Einrichtung einer Fahrradstraße mit Bevorrechtigung der Relation Michelbachstraße – Wirtschaftsweg. Die Mozartstraße wird verkehrsrechtlich untergeordnet. Herstellung einer gradlinigen Überführung (Nullabsenkung, Markierung) zur Überleitung an der Schnittstelle zwischen der Michelbachstraße und dem Wirtschaftsweg. Die bestehende Grünfläche ist zu überbauen. Die Fahrradstraße ist für den Anliegerverkehr (Michelbachstraße) bzw. den landwirtschaftlichen Verkehr (Wirtschaftsweg) freizugeben. Bei Freigabe der Fahrradstraße für den landw. Verkehr sollte der Abschnitt auf ≥ 4,00 m verbreitert werden.	A	Gemeinde
21	-	Affaltrach/ Eschenau	Strecke	Ausbau/Neubau Radweg	Wirtschaftsweg	Michelbachstraße	Frankenstraße	850	2,50	Mischverkehr, Wirtschaftsweg/ gemeinsamer Geh- und Radweg	Einrichtung einer Fahrradstraße mit Freigabe für den landw. Verkehr. (Verbreiterung auf ≥ 4,00 m, Randmarkierung). Alternativ kann die Fahrradstraße bis zum Abzweig in Richtung Freibad geführt und danach als landw. Weg (Ausbau auf 3,50 m) fortgeführt werden. Einheitliche Beschilderung herstellen.	B	Gemeinde
22	-	Eschenau	Strecke	-	Frankenstraße	Wirtschaftsweg	Bahnhofstraße	280	5,00	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Keine Maßnahme.	-	-
23	-	Eschenau	Strecke	Markierung Piktogramm-kette (beidseitig)	Bahnhofstraße (K 2110)	Frankenstraße	Wirtschaftsweg nördlich Im Bock	280	5,50	Mischverkehr, Tempo 50	Markierung beidseitiger Piktogrammketten. Herstellung der Wegweisung zur Einbindung Bahnhof ins Radnetz. Belagsanierung.	B	Kreis
24	ÜR-24	Eschenau - Wieslensdorf	Strecke	Ausbau/Neubau Radweg	Wirtschaftsweg südlich Bahnstraße	Bahnhofstraße	Stadtbahn-Haltestelle- Wieslensdorf	1400	2,50	Mischverkehr, Wirtschaftsweg	Ertüchtigung und Ausbau des landwirtschaftlichen Wegs (Asphaltierung, Verbreiterung auf 3,50 m, Randmarkierung). Verlegung der bisherigen Führung des RadNETZ Baden-Württemberg auf ertüchtigte Strecke. Herstellung der Wegweisung zur Einbindung Stadtbahn-Haltestelle ins Radnetz.	A	Gemeinde

¹⁾ kann im Einzelfall abweichen (Die Baulastträgerschaft wurde über die Klassifizierung der Straße abgeleitet)

Abschnitt nummer	Maßnahmen- nummer	Ortsteil	Typ	Maßnahmen- kategorie	Straße	Streckenabschnitt		Länge [m]	Querschnitt- breite [m]	Führungsform Bestand	Maßnahmenvorschlag	Priorität	Verantwortlichkeit ¹⁾
						von	bis						
01	-	außerorts (Sülzbach)	Strecke	Ausbau/Neubau Radweg	Wirtschaftsweg parallel zur K 2111 (Am Goldberg)	Gemarkungsgrenze	Am Goldberg	800	-	Mischverkehr, Wirtschaftsweg	Ausbau des bestehenden selbstständig geführten Radwegs inkl. Nachrüsten einer Beleuchtung. (vgl. Radverkehrskonzept Landkreis HN (89))	C	Kreis
02	-	Sülzbach, teilw. außerorts	Strecke	Markierung Schutzstreifen (einseitig)	Wimmentaler Straße (K 2111)	Am Goldberg	Hauptstraße	600	6,00	Mischverkehr, Tempo 50; teilw. außerorts (Mischverkehr, Tempo 100)	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (1,50 m) auf der Ostseite und einer Piktogrammreihe in Gegenrichtung (Westseite). Reduzierung der zul. Geschwindigkeit auf der K 2111 auf 70 km/h und Beschilderung mittels Gefahrzeichen VZ 138 StVO ("Radfahrer").	C	Kreis
03	-	Sülzbach	Strecke	Sonstiges	Oberer Weg/Friedhofstraße	Wimmentaler Straße (K 2111)	Talstraße	420	5,00 - 6,50 teilw. 2,70 (Oberer Weg)	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Sperrung des Oberen Wags zwischen der Wimmentaler Straße und dem Gemeindehaus für den Kfz-Verkehr. Freigabe für Rad- und Fußgängerverkehr. Die Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr (Oberer Weg) und dem Kfz-Verkehr (Wimmentaler Straße Nord) sind herzustellen. Herstellung der Wegweisung zur Einbindung Stadtbahn-Haltestelle ins Radnetz.	B	Gemeinde, Kreis
04	-	Sülzbach	Strecke	Markierung Piktogrammreihe (beidseitig)	Staufenstraße (K 2112)	Wimmentaler Straße (K 2111)	Kümmelstraße	220	5,00 - 6,00	Mischverkehr, Tempo 50	Markierung beidseitiger Piktogrammreihen. Ordnung des ruhenden Verkehrs.	C	Kreis
05	-	Sülzbach	Strecke	Einbindung Radnetz	Michael-Beheim-Straße/Stormstraße	Stadtbahn-Haltestelle	Kümmelstraße	250	5,50 - 6,00	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Herstellung der Wegweisung zur Einbindung Stadtbahn-Haltestelle ins Radnetz.	B	Kreis
06	-	Willsbach	Strecke	Einbindung Radnetz	Rudolf-Diesel-Straße/Schillerstraße/ Kernerstraße/Mörkestraße	Bahnhof Willsbach	Kümmelstraße	650	5,00 - 6,00	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Herstellung der Wegweisung zur Einbindung Bahnhof ins Radnetz.	B	Kreis
07	-	Willsbach	Strecke	Markierung Piktogrammreihe (beidseitig)	Raiffeisenstraße	Bahnhof Willsbach	Dimbacher Straße (K 2128)	220	5,50 - 6,00	Mischverkehr, Tempo 50	Markierung beidseitiger Piktogrammreihen. Herstellung der Wegweisung zur Einbindung Bahnhof ins Radnetz.	B	Gemeinde
08	-	Willsbach, teilw. außerorts	Strecke	Reduzierung Geschwindigkeit Kfz-Verkehr	K 2128	Gemarkungsgrenze	Ortstafel	2.200	5,50	Mischverkehr, Tempo 100	Reduzierung der zul. Geschwindigkeit auf der K 2128 auf 70 km/h. Herstellung der Wegweisung zur Einbindung Gewerbegebiet ins Radnetz.	B	Kreis
09	-	Willsbach	Strecke	Markierung Schutzstreifen (einseitig)	Raiffeisenstraße - Dimbacher Straße (K 2128)	Kreisverkehr	Ortstafel	450	6,50	Mischverkehr, Tempo 50	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (1,50 m) auf der Ostseite und einer Piktogrammreihe in Gegenrichtung (Westseite). Ordnung des ruhenden Verkehrs.	B	Kreis
10	-	Willsbach	Strecke	Markierung Schutzstreifen (beidseitig)	Brückenstraße (L 1035)	Kreisverkehr	Mühlstraße	250	7,50	Mischverkehr, Tempo 50	Markierung beidseitiger Schutzstreifen (je 1,50 m).	B	Land
11	-	Willsbach	Strecke	-	Mühlstraße	Brückenstraße (L 1035)	Löwensteiner Straße (B 39)	200	5,00 - 6,00	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Keine Maßnahme.	-	-
12	RH-12	Willsbach	Knoten	Verbesserung Überquerungs- stelle	Löwensteiner Straße (B 39)/ Nußbaumweg/Mühlstraße	Nußbaumweg	Mühlstraße	-	-	Mischverkehr, Tempo 50; Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Herstellung einer gesicherten Quermöglichkeit der B 39 für Radfahrer gemäß Musterblatt 4.4-8.	B	Bund
13	-	Willsbach, teilw. außerorts	Strecke	-	Steinackerweg/Lindenweg/Nußbaumweg	Gemarkungsgrenze	Löwensteiner Straße (B 39)	1.200	3,00 (außerorts) 4,80 - 5,30 (Steinackerweg) 5,00 (Lindenstraße) 3,00 (Nußbaumweg)	Mischverkehr, Wirtschaftsweg; Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Keine Maßnahme.	-	-
14	-	Willsbach, teilw. außerorts	Strecke	Sonstiges	Wirtschaftsweg parallel zur B 39	Gemarkungsgrenze	Neuhausstraße	1.100	3,00	Mischverkehr, Wirtschaftsweg	Errichtung Blendschutz durch Bepflanzung (vgl. Radverkehrskonzept Landkreis HN (856)).	C	Bund
15	-	Willsbach	Strecke	Sonstiges	Senefelder Straße	Neuhausstraße	Robert-Bosch-Straße	580	6,30 - 7,00	Mischverkehr, Tempo 50	Einrichtung einer Einbahnstraße mit Freigabe des Kfz-Verkehrs in Fahrtrichtung Norden. Die Einbahnstraße ist für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben (VZ 267 StVO + Zusatzzeichen 1022-10 StVO). Die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens (0,75 m) zum ruhenden Verkehr ist erforderlich.	C	Gemeinde
16	-	Willsbach	Strecke	Markierung Piktogrammreihe (beidseitig)	Robert-Bosch-Straße	Senefelder Straße	Mühlrainstraße	450	5,50 - 6,50	Mischverkehr, Tempo 50	Markierung beidseitiger Piktogrammreihen. Ordnung des ruhenden Verkehrs. Belagsanierung.	C	Gemeinde
17	-	Willsbach	Strecke	Sonstiges	Robert-Bosch-Straße/Lisengartenweg	Robert-Bosch-Straße	Mühlstraße	300	3,00 - 6,50	Mischverkehr, Tempo 50; Mischverkehr, Wirtschaftsweg; Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Auf dem Abschnitt zwischen Robert-Bosch-Straße und Lisengartenweg ist die Einkürzung der Fahrbahnschwellen und eine Vergrößerung des Abstands zwischen den Schwellen zu prüfen, sodass die Befahrbarkeit für Radanhänger/Lastenräder gewährleistet wird.	A	Gemeinde
18	-	Willsbach	Strecke	-	Kreuzweg	Robert-Bosch-Straße	geplanter Radweg entlang Sulm	160	5,50	Mischverkehr, Tempo 50	Keine Maßnahme.	-	-
19	-	Willsbach - Affaltrach	Strecke	Markierung Piktogrammreihe (beidseitig)	Mühlrainstraße	Robert-Bosch-Straße	Gymnasium	220	5,50	Mischverkehr, Tempo 50 (Fahrbahn); Mischverkehr, Wirtschaftsweg (straßenbegleitend)	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Markierung beidseitiger Piktogrammreihen.	A	Gemeinde
20	-	Affaltrach	Strecke	-	Mühlrainstraße	Gymnasium	August-Thalheimer- Straße	700	5,50	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Keine Maßnahme.	-	-
21	-	Affaltrach	Strecke	-	Wirtschaftsweg	Mühlrainstraße	Trendsportpark	190	3,50	Mischverkehr, Wirtschaftsweg	Keine Maßnahme.	-	-
22	-	Affaltrach	Strecke	Verbesserung Übergang Fahrbahn - Radweg	August-Thalheimer-Straße	Mühlrainstraße	Weiler Straße (K 2108)	200	6,00	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Zur Überführung des Radverkehrs auf August-Thalheimer-Straße in Richtung Mittelinsel Weiler Straße ist auf Höhe der Zufahrt zum SportCentrum eine Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240 StVO) herzustellen.	C	Gemeinde
23	-	Affaltrach	Strecke	-	Bernhardstraße/Langfeldstraße	Mühlrainstraße	Breitenauer Weg	600	6,00	Mischverkehr, Tempo 30-Zone teilw. Verkehrsberuhigter Bereich	Keine Maßnahme. Die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit im Verkehrsberuhigten Bereich ist durch regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen zu überprüfen.	-	-
24	-	Affaltrach	Strecke	-	Breitenauer Weg/Weiler Straße	Langfeldstraße	Untere Gasse	190	6,00 - 7,50	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Keine Maßnahme.	-	-

Abschnitt nummer	Maßnahmen- nummer	Ortsteil	Typ	Maßnahmen- kategorie	Straße	Streckenabschnitt		Länge [m]	Querschnitt- breite [m]	Führungsform Bestand	Maßnahmenvorschlag	Priorität	Verantwortlichkeit ¹⁾
						von	bis						
25	-	Affaltrach, teilw. außerorts	Strecke	Sonstiges	Weiler Straße (K 2108)	Kreisverkehr	Einmündung landw. Weg	320	2,50 - 3,00	straßenbegleitender Geh-/ Radweg ohne Beschilderung	Markierung der Strecke als nicht Benutzungspflichtigen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Die Markierung erfolgt mittels Piktogramme auf dem Boden. Um eine sichere Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn gewährleisten zu können, ist der Ausbau der bestehenden Mittelinsel für den Radverkehr (gemäß ERA Breite: ≥ 3,00 m) zu prüfen.	C	Kreis
26	-	außerorts	Strecke	-	Wirtschaftsweg parallel zur K 2108	Einmündung landw. Weg	K 2124	350	3,00 - 3,50	Mischverkehr, Wirtschaftsweg	Keine Maßnahme.	-	-
27	-	außerorts	Strecke	-	Wirtschaftsweg parallel zur K 2124 (Breitenauer See)	K 2108	B 39	1.900	3,00	Mischverkehr, Wirtschaftsweg	Keine Maßnahme.	-	-
28	-	außerorts	Strecke	Verbesserung Übergang Fahrbahn - Radweg	Wirtschaftsweg parallel zur K 2108 / gemein. Geh-/Radweg	K 2124	Ortstafel Weiler	800	3,00	Mischverkehr, Wirtschaftsweg; Weg/gemein. Geh-/Radweg	Markierung der Überführung vom Seitenraum auf die Fahrbahn am Ortseingang Weiler unter Einbeziehung der bestehenden Mittelinsel (vgl. Musterblatt 9.5-11). K 2124: Hinweis auf kreuzenden Radverkehr (VZ 101 StVO + Zusatzzeichen 1000-32). Beschilderung vereinheitlichen.	C	Kreis
29	-	Weiler	Strecke	-	Heilbronner Straße (K 2108)	Ortstafel	Ortstafel	750	5,50	Mischverkehr, Tempo 50	Keine Maßnahme.	-	-
30	-	Eichelberg, teilw. außerorts	Strecke	Markierung Piktogrammkette (beidseitig)	Heilbronner Straße/Steige (K 2108)	Ortsende Weiler	Kelterstraße	450	6,00	Mischverkehr, Tempo 100; Mischverkehr, Tempo 50	Markierung beidseitiger Piktogrammketten.	C	Kreis
31	-	Eichelberg, teilw. außerorts	Strecke	-	K 2108	Ortsanfang Eichelberg	Evangelische Tagungsstätte (Gemarkungsgrenze)	1.300	5,50 (außerorts) 6,00 (innerorts)	Mischverkehr, Tempo 50 (auch außerorts)	Keine Maßnahme.	-	-
32	-	außerorts	Strecke	Ausbau/Neubau Radweg	Wirtschaftsweg parallel zur K 2122	Ortsende Eichelberg	K 2123	1.300	1,60 - 3,50	Mischverkehr, Wirtschaftsweg	Durchgehender Ausbau Wirtschaftsweg auf ≥ 3,00 m. Belagsanierung. Radmarkierung.	C	Kreis
33	-	außerorts	Knoten	Verbesserung Überquerungs- stelle	Knotenpunkt K 2122/K 2123	-	-	-	-	-	Straßenbegleitender Weg an K 2122 im Knotenpunktbereich früher auf Fahrbahn überleiten (Sichtfelder müssen gewährleistet werden). Ausbau Weg auf ≥ 3,00 m. Reduzierung der zul. Geschwindigkeit auf 70 km/h und Beschilderung mittels Gefahrzeichen VZ 138 StVO ("Radfahrer") auf der K 2122 und der K 2123. Randmarkierung.	B	Kreis
34	-	außerorts	Strecke	-	Wirtschaftsweg parallel zur K 2123	K 2122	K 2108	980	3,00 - 3,50	Mischverkehr, Wirtschaftsweg	Keine Maßnahme.	-	-
35	-	außerorts	Strecke	-	Wirtschaftsweg parallel zur K 2123	K 2122	Einmündung Tannenhof	770	3,00 - 3,50	Mischverkehr, Wirtschaftsweg	Keine Maßnahme.	-	-
36	-	Eschenau	Strecke	Markierung Schutzstreifen (einseitig)	K 2123	Einmündung Tannenhof	Treutlinger Straße 1035) (L	180	6,50 (K 2123) 5,00 (Bruckäcker)	Unklare wegweisende Beschilderung. Sowohl über K 2123 (Mischverkehr, Tempo 50) als auch über Bruckäcker (Mischverkehr, Tempo 30-Zone) beschildert.	Führung Radverkehr auf der Fahrbahn (K 2123). Markierung eines einseitigen Schutzstreifen (1,50 m) auf Westseite und einer Piktogrammkette in Gegenrichtung (Ostseite).	C	Kreis
37	-	Eschenau	Strecke	Sonstiges	Austraße - Wirtschaftsweg - Wilhelm-Busch- Weg	Treutlinger Straße (L 1035)	Bahnhofstraße (K 2110)	660	7,50 (Austraße) 3,50 (landw. Weg) 4,00 (Wilhelm-Busch- Weg)	Mischverkehr, Tempo 30-Zone; Mischverkehr, Wirtschaftsweg	Anpassung Beschilderung für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse (VZ 357-50 StVO) am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Wilhelm-Busch-Weg.	C	Gemeinde
38	-	Eschenau	Strecke	Markierung Piktogrammkette (beidseitig)	Bahnhofstraße (K 2110)	Wilhelm-Busch-Weg	Frankenstraße	250	5,50 - 6,00	Mischverkehr, Tempo 50	Markierung beidseitiger Piktogrammketten. Ordnung des ruhenden Verkehrs.	C	Kreis
39	-	Eschenau	Strecke	-	Wirtschaftsweg	Austraße	Wirtschaftsweg Michelbach	370	3,00 - 3,50	Mischverkehr, Wirtschaftsweg	Keine Maßnahme.	-	-
40	-	Eschenau	Strecke	Sonstiges	nicht vorhanden	K 2110	Wirtschaftsweg zw. Eschenau und Wieslensdorf	-	-	nicht vorhanden	Neubau Brückenbauwerk zur Überquerung Bahntrasse und Herstellung Lückenschluss zwischen Radweg entlang K 2110 bzw. K 2342 (Hohenlohekreis) und geplanter überregionaler Radverkehrsverbindung zwischen Eschenau und Wieslensdorf (vgl. Radverkehrskonzept Landkreis HN (90))	B	Kreis
41	RH-41	Affaltrach	Strecke	Verbesserung Übergang Fahrbahn - Radweg	Staffelweg	Wirtschaftsweg/Brühlwi esenweg	Willsbacher Straße (L 1035)	170	3,00	gemein. Geh-/Radweg	Verschwenkung Staffelweg früher in Richtung Willsbacher Straße, sodass Konflikt mit dem zu- und ausfahrenden Kfz-Verkehr der Einkaufsmärkte entschärft wird.	A	Gemeinde
42	-	Affaltrach	Strecke	Einbindung Radnetz	Gustav-Diener-Straßer	Willsbacher Straße	Bahnhof	320	5,50 - 6,00	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Herstellung der Wegweisung zur Einbindung Bahnhof ins Radnetz.	C	Kreis
43	-	Affaltrach	Strecke	Einbindung Radnetz	Salzbergstraße/Johanniterstraße	Michelbachstraße	Bahnhof	550	5,50 - 6,00 (Salzbergstraße) 6,00 - 6,50 m (Johanniterstraße)	Mischverkehr, Tempo 30-Zone	Herstellung der Wegweisung zur Einbindung Bahnhof ins Radnetz.	C	Kreis

¹⁾ kann im Einzelfall abweichen (Die Baulastträgerschaft wurde über die Klassifizierung der Straße abgeleitet)

Abschnitt nummer	Maßnahmen- nummer	Ortsteil	Typ	Maßnahmen- kategorie	Straße	Streckenabschnitt		Länge [m]	Querschnitt- breite [m]	Führungsform Bestand	Maßnahmenvorschlag	Priorität	Verantwortlichkeit ¹⁾
						von	bis						
01	-	Willsbach	Knoten	Verbesserung Übergang Fahrbahn - Radweg	Breitenäcker/Neuhausstraße/Senefelder Straße	-	-	-	-	-	Wegweisende Beschilderung klar ersichtlich für Radfahrer gestalten (Querung der B 39 mittels LSA Furt). Beschilderung Vorfahrtregelung Knotenpunkt Senefelder Straße/Neuhausstraße einheitlich gestalten.	C	Gemeinde, Kreis
02	-	Willsbach	Strecke	Sonstiges	Fußweg zwischen Sülzbacher Weg und Bahnhoffußweg	Sülzbacher Weg	Bahnhoffußweg	50	2,00	Gehweg	Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr prüfen (nicht benutzungspflichtig), um eine Querverbindung zwischen der geplanten Fahrradstraße im Sülzbacher Weg und dem Bahnhoffußweg zu schaffen. Die bestehenden Umlaufsperrn sind zu demonstrieren. Langfristig ist ein Ausbau der Strecke anzustreben.	B	Gemeinde
03	-	Sülzbach	Strecke	Sonstiges	Staufenstraße/Wirtschaftsweg	In den Mühlwiesen	Anschluss an Radweg nach Lehrensteinsfeld südlich der K 2127	1800	-	Mischverkehr, Tempo 50; Wirtschaftsweg	Prüfung einer sicheren Querungsmöglichkeit zur Querung der B 39 und einer durchgehenden Asphaltierung des Wirtschaftsweges. Die Route verläuft teilweise nicht auf auf Obersulmer Gemarkung.	C	Gemeinde

¹⁾ kann im Einzelfall abweichen (Die Baulastträgerschaft wurde über die Klassifizierung der Straße abgeleitet)



Haltestelle	Maßnahmenvorschlag	Priorität	Verantwortlichkeit ¹⁾
Stadtbahn-Haltestelle Sülzbach	Einrichtung von Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder (Fahrradboxen)	B	Kreis
Stadtbahn-Haltestelle Michael-Beheim-Schule	Herstellung von modernen, sicheren und witterungsgeschützten Radabstellanlagen	B	Kreis
Bahnhof Willsbach	Einrichtung von Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder (Fahrradboxen)	A	Kreis
Stadtbahn-Haltestelle Affaltrach	Einrichtung von Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder (Fahrradboxen)	B	Kreis
Stadtbahn-Haltestelle Eschenau	Einrichtung von Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder (Fahrradboxen)	B	Kreis
Stadtbahn-Haltestelle Wieslensdorf	Herstellung von modernen, sicheren und witterungsgeschützten Radabstellanlagen	B	Kreis

Öffentliche Liegenschaften	Maßnahmenvorschlag	Priorität	Verantwortlichkeit ¹⁾
Michael-Beheim-Schule	Herstellung von modernen, sicheren und witterungsgeschützten Radabstellanlagen	A	Gemeinde
Realschule Obersulm	Herstellung von modernen, sicheren und witterungsgeschützten Radabstellanlagen	A	Gemeinde
Grundschule Affaltrach	Herstellung von modernen, sicheren und witterungsgeschützten Radabstellanlagen	A	Gemeinde
Grundschule Eschenau	Herstellung von modernen, sicheren und witterungsgeschützten Radabstellanlagen	A	Gemeinde
alle Öffentliche Einrichtungen und Plätze	Herstellung von modernen, sicheren und witterungsgeschützten Radabstellanlagen	A	Gemeinde

¹⁾ kann im Einzelfall abweichen



Radverkehrskonzept Obersulm Maßnahmendatenblätter

ANLAGE 05



Überregionale Radverkehrsverbindung (Kategorie I)

Maßnahmenblatt
Abschnittnummer: 01

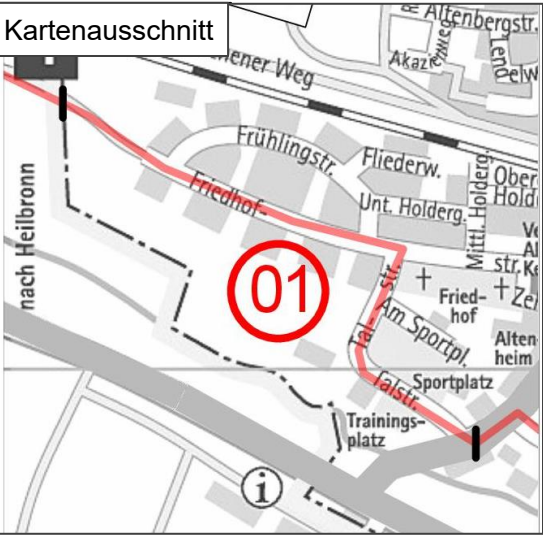
Maßnahmennummer: ÜR-01

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Sülzbach	Strecke	Friedhofstraße - Talstraße	Gemarkungs-grenze	Hauptstraße

Länge	Querschnittbreite
-------	-------------------

580 m

6,50 m

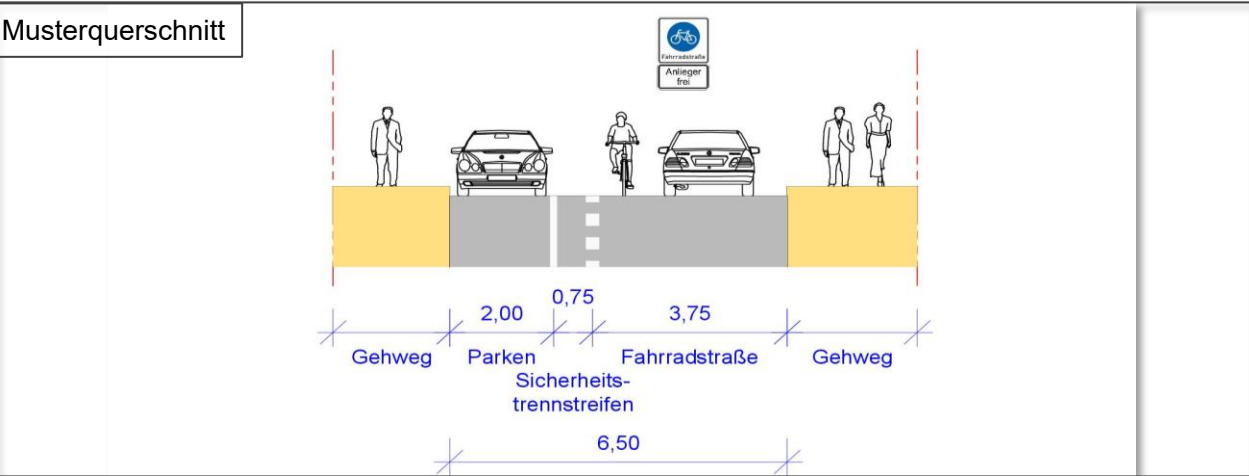


IST-Zustand / Konflikt:

Der Radverkehr wird im Mischverkehr (Tempo 30-Zone) geführt. Der rechte Fahrbahnrand wird zum Parken genutzt. An den Knotenpunkten gilt die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“. Der Belag weist abschnittsweise Schäden auf.

Maßnahme:	Priorität:	A
-----------	------------	---

Einrichtung einer Fahrradstraße mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“. Änderung der Vorfahrtregelung („abknickende Vorfahrt“) am Knotenpunkt Friedhofstraße/Talstraße. Zweimal Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Einmündungen der Frühlingsstraße. Die Pkw-Stellplätze auf der Fahrbahn sollen erhalten bleiben. Hierfür ist der ruhende Verkehr zu ordnen (Parkierungskonzept). Bei Fahrradstraßen mit Stellplätzen auf der Fahrbahn ist die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens (0,75 m) zum ruhenden Verkehr erforderlich. Belag abschnittsweise erneuern.



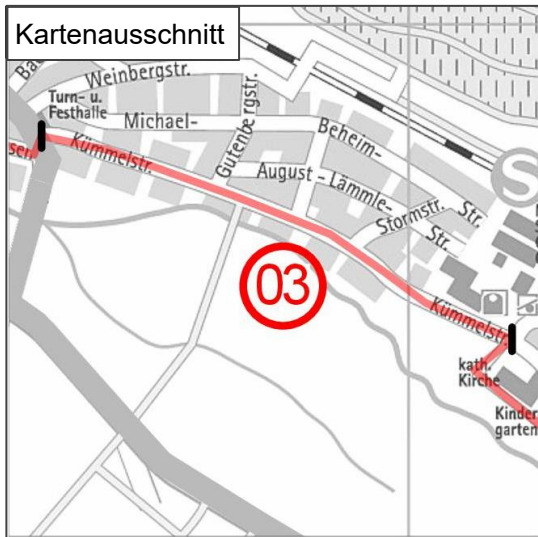
Maßnahmenblatt

Abschnittnummer: **03**

Maßnahmennummer: **ÜR-03**

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Sülzbach	Strecke	Kümmelstraße	Staufenstraße	Vaterunser-Kirche

Länge	Querschnittbreite
700 m	6,00 m



IST-Zustand / Konflikt:

Der Radverkehr wird im Mischverkehr (Tempo 30-Zone) geführt. Der rechte Fahrbahnrand wird zum Parken genutzt. An den Knotenpunkten gilt die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“.

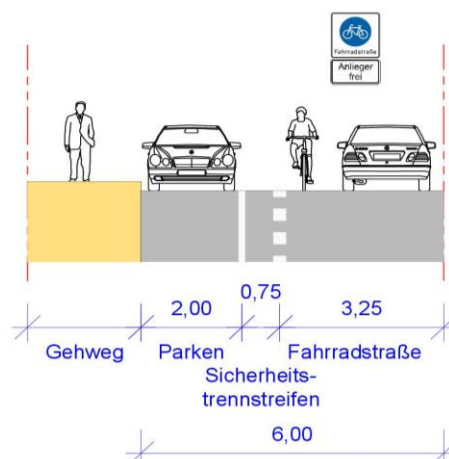
Maßnahme:

Priorität:

A

Einrichtung einer Fahrradstraße mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“. Zweimal Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Einmündungen. Die Pkw-Stellplätze auf der Fahrbahn sollen erhalten bleiben. Hierfür ist der ruhende Verkehr zu ordnen (Parkierungskonzept). Bei Fahrradstraßen mit Stellplätzen auf der Fahrbahn ist die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens (0,75 m) zum ruhenden Verkehr erforderlich. Für die Fahrradstraße verbleibt eine Fahrgassenbreite von 3,25 m.

Musterquerschnitt



Maßnahmenblatt

Abschnittnummer: **04**

Maßnahmennummer: **ÜR-04**

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Willsbach	Strecke	südl. Sülzbacher Weg	Vaterunser-Kirche	Maßnahme ÜR-05

Länge	Querschnittbreite
-------	-------------------

530 m

3,50 m



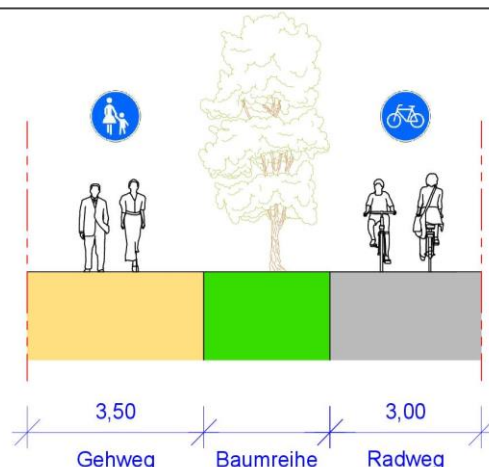
IST-Zustand / Konflikt:

Markierung als getrennter Geh- und Radweg (Breiten nicht richtlinienkonform). Verkehrsrechtlich Beschilderung mit VZ 260 StVO und Zusatzzeichen 1026-36 StVO („Landwirtschaftlicher Verkehr frei“). Abschnittsweise Belags- und Markierungsschäden. Schlecht einsehbare Knotenpunkte.

Maßnahme:	Priorität:	A
-----------	------------	---

Neuordnung der Fuß- und Radverkehrsverbindung: Umwidmung des als getrennten Geh- und Radwegs markierten Streckenzugs als reinen Gehweg. Neubau eines Zweirichtungsradwegs nach ERA-Standard (Regelmaß: 3,00 m) südlich der Baumreihe.

Musterquerschnitt



Maßnahmenblatt
Abschnittnummer: **05**

Maßnahmennummer: **ÜR-05**

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Willsbach	Strecke	südl. Sülzbacher Weg	Maßnahme ÜR-04	Hofwiesenhalle

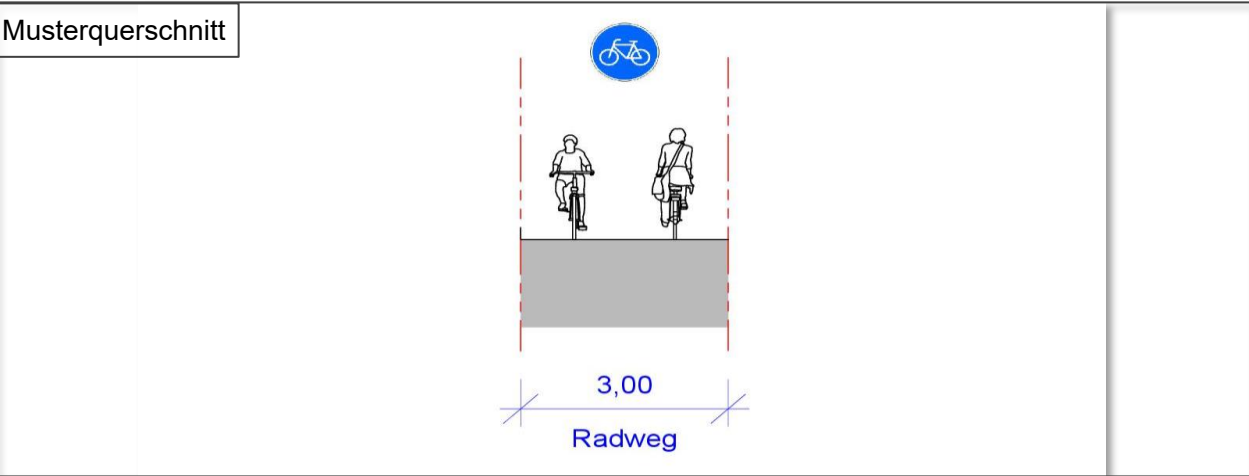
Länge	Querschnittbreite
200 m	-



IST-Zustand / Konflikt:

Uneinheitliche Beschilderung: als getrennter Geh- und Radweg (Breite nicht richtlinienkonform) aus Richtung Süden, aus Richtung Norden: VZ 260 StVO und Zusatzzeichen 1026-36 StVO („Landwirtschaftlicher Verkehr frei“).

Maßnahme:	Priorität:	A
Neubau eines Zweirichtungsradwegs nach ERA-Standard (Regelmaß: 3,00 m) südlich des Parkplatzes in der Verlängerung Wiesental.		

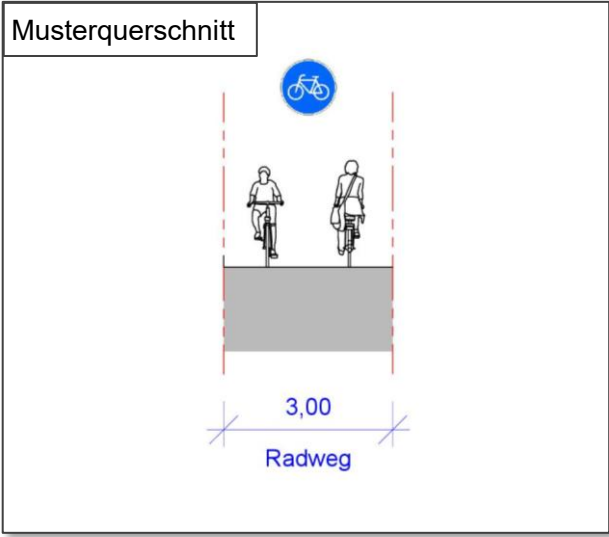
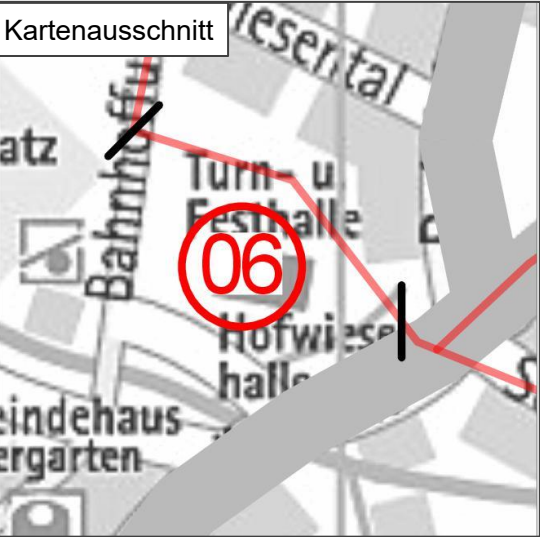


Maßnahmenblatt
Abschnittnummer: **06**

Maßnahmennummer: **ÜR-06**

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Willsbach	Strecke	nörtl. Hofwiesenhalle	Bahnhoffußweg	Brückenstraße

Länge	Querschnittbreite
150 m	-

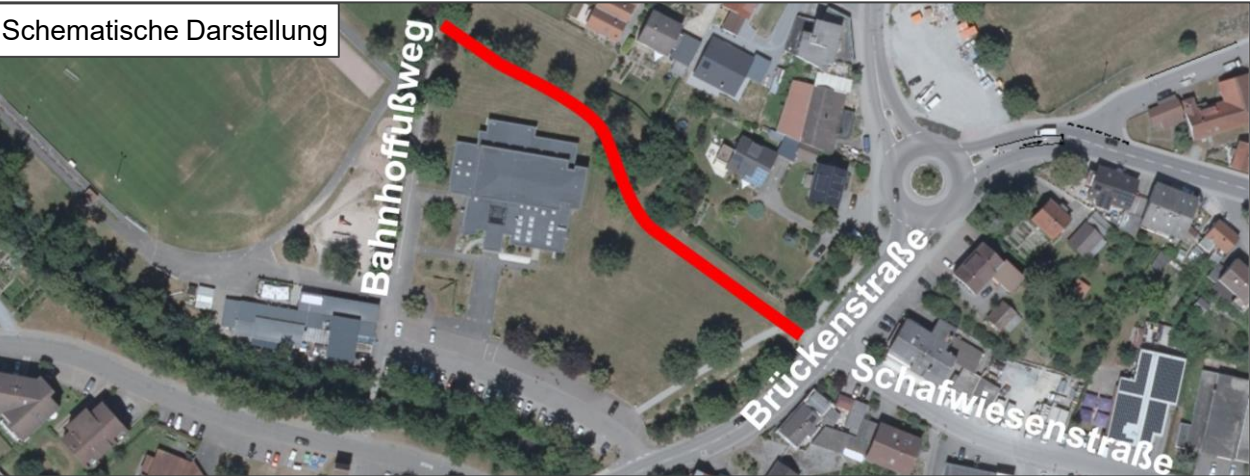


IST-Zustand / Konflikt:

Grünfläche. Es besteht keine Radverkehrsanlage. Die Verbindung ist nicht Bestandteil des bestehenden Radnetzes. Das RadNETZ BW sieht im Bestand eine Führung über den Kreisverkehr und die Straße Wiesental vor.

Maßnahme:	Priorität:	A
------------------	-------------------	----------

Neubau eines Zweirichtungsradwegs nach RSV-Standard (Regelmaß: 4,00 m) nördlich der Hofwiesenhalle. Die Sichtfelder auf den bevorrechtigten Kfz-Verkehr auf der Brückenstraße sind gegeben.



Maßnahmenblatt
Abschnittnummer: 07

Maßnahmennummer: ÜR-07

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Willsbach	Knoten	Querung Brückenstraße	-	-

Länge	Querschnittbreite
-	8,70 m (nördlich Schafwiesenstraße)

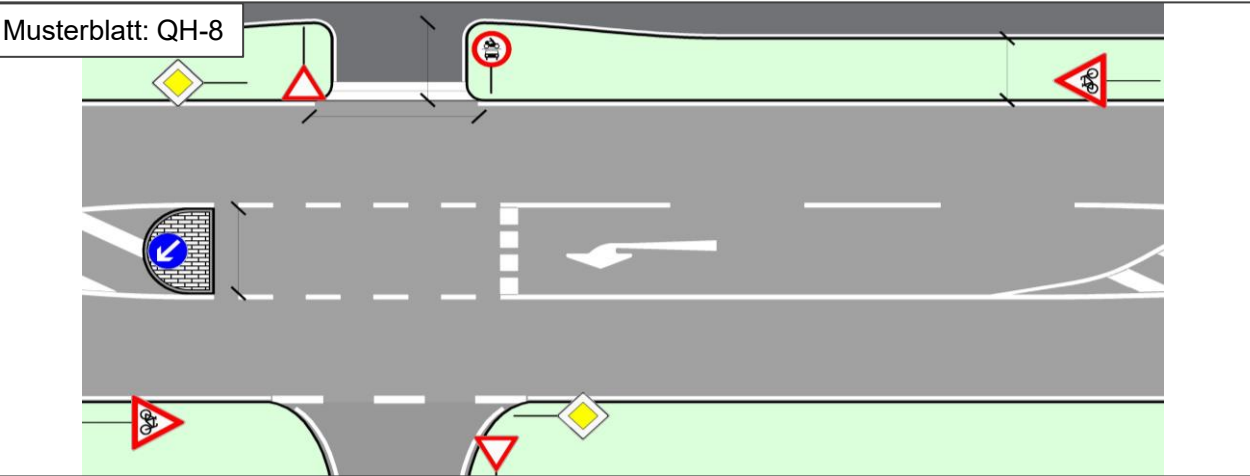


IST-Zustand / Konflikt:

Die Querung der Brückenstraße ist nicht Bestandteil des bestehenden Radnetzes. Das RadNETZ BW sieht im Bestand eine Führung auf der Fahrbahn über den Kreisverkehr und die Brückenstraße vor. Die Brückenstraße ist mit 1.165 Kfz/h im Querschnitt belastet (Analyse 2021, Spitzenstunde nachmittags).

Maßnahme:	Priorität:	B
-----------	------------	---

Herstellung einer gesicherten Quermöglichkeit (Querungshilfe) der Brückenstraße zwischen dem geplanten Radweg nördlich der Hofwiesenhalle und der Schafwiesenstraße für Radfahrer in Anlehnung an die nachfolgende Musterlösung (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Radnetz Hessen: Qualitätsstandards und Musterlösungen Musterblatt QH-8) oder Musterblatt 9.4-3 (Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg). Für die Umsetzung der Maßnahme ist der Querschnitt der Brückenstraße ggf. zu verbreitern.



Maßnahmenblatt

Abschnittnummer: **09**

Maßnahmennummer: **ÜR-09**

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Willsbach - Affaltrach	Strecke	Wirtschaftsweg südl. Sulm	Brücke Sulm	Weiler Straße (K 2108)

Länge	Querschnittbreite
-------	-------------------

1.100 m

3,00 m

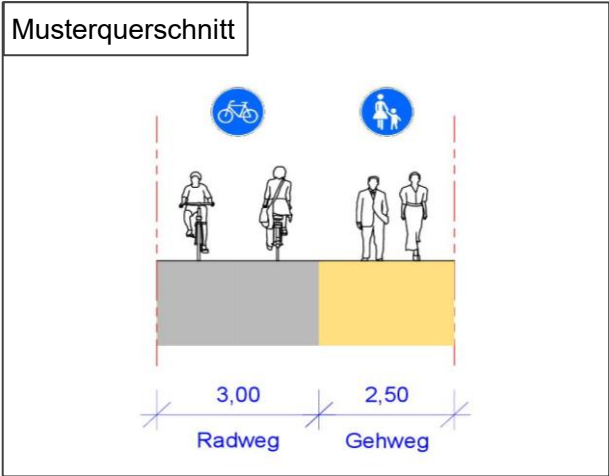
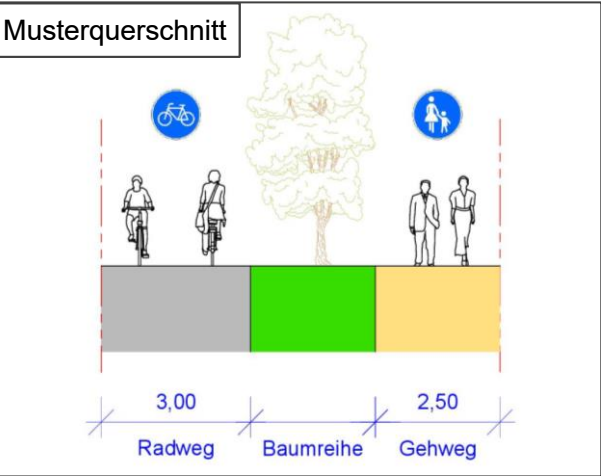


IST-Zustand / Konflikt:

Landwirtschaftlicher Weg, vorwiegend geschottert. Streckenabschnitt bislang nicht Teil des RadNETZ Baden-Württemberg.

Maßnahme:	Priorität:	B
-----------	------------	---

Ertüchtigung und Ausbau der bestehenden Strecke entlang der Sulm: Anlage eines Zweirichtungsradweg (Regelbreite gemäß EAR: 3,00 m) und separater Gehweg (Regelbreite gemäß RAS 06: 2,50 m). Durch die Entflechtung von Rad- und Fußverkehr können Konflikte reduziert werden. Rad- und Gehweg sind in optischer kontrastierender Weise und taktil deutlich wahrnehmbarer Form voneinander abzugrenzen. Die Wartepflicht des Radverkehrs an der Querung des Kreuzwegs ist mittels Verkehrszeichen (VZ 205 StVO) und Wartelinie anzuzeigen.



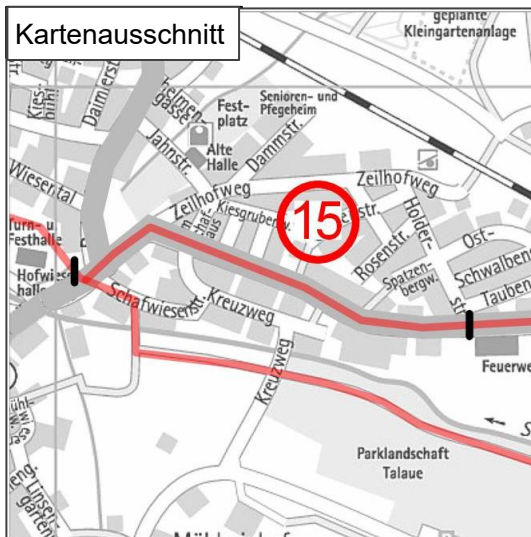
Maßnahmenblatt

Abschnittnummer: **15**

Maßnahmennummer: **ÜR-15**

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Willsbach	Strecke	Afftaltracher Straße (L 1035)	Kreisverkehr	Ortstafel

Länge	Querschnittbreite
520 m	6,00 m bis 6,50 m



IST-Zustand / Konflikt:

Der Radverkehr wird im Mischverkehr (Tempo 50, abschnittsw. Tempo 30 (22 bis 06 Uhr) geführt. Aufgrund hoher Verkehrsbelastung und Fahrbahnbreite ist eine Führung im Mischverkehr problematisch. Der Abschnitt ist Teil des RadNETZ BW. Es existiert keine geeignete alternative Führung.

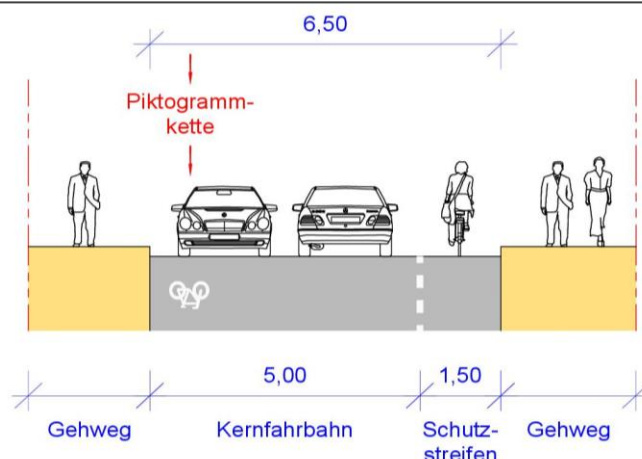
Maßnahme:

Priorität:

A

Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der Südseite (Regelmaß gemäß ERA: 1,50 m) und einer Piktogrammreihe in Gegenrichtung auf der Nordseite. Die Markierung beidseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nicht möglich.

Musterquerschnitt



Maßnahmenblatt

Abschnittnummer: **16**

Maßnahmennummer: **ÜR-16**

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Willsbach - Affaltrach	Strecke	L 1035	Ortstafel Willsbach	Ortstafel Affaltrach

Länge	Querschnittbreite
-------	-------------------

500 m

6,00 m bis 6,50 m



IST-Zustand / Konflikt:

Der Radverkehr wird außerorts im Mischverkehr (Tempo 70) geführt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der Fahrbahnbreite ist eine Führung im Mischverkehr problematisch. Der Abschnitt ist Teil des RadNETZ Baden-Württemberg. Es existiert keine geeignete alternative Führung.

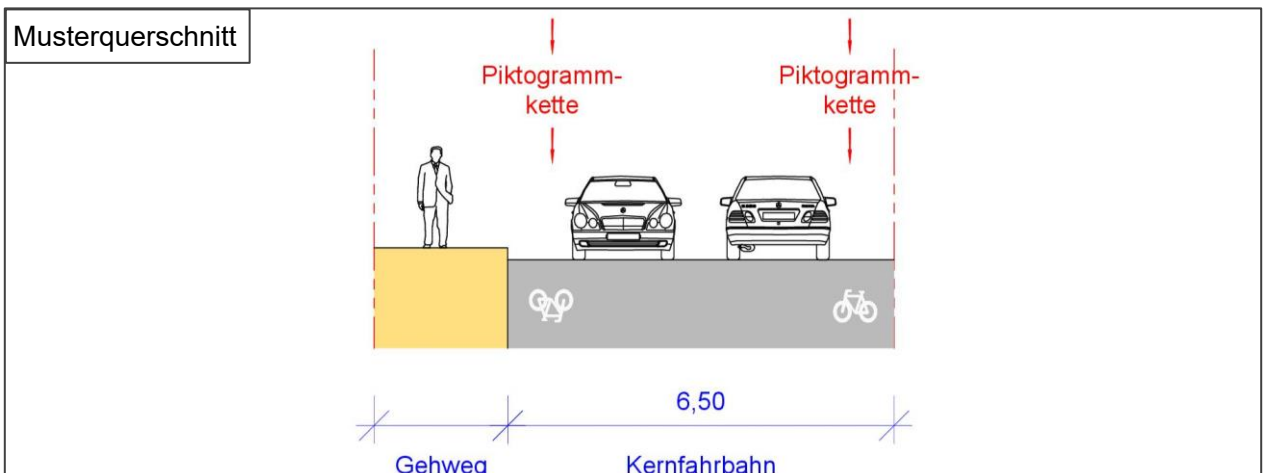
Maßnahme:

Priorität:

A

Markierung beidseitiger Piktogrammketten.

Piktogrammketten visualisieren das Nutzungsrecht der Fahrbahn für den Radverkehr und schaffen Aufmerksamkeit. Sie heben zudem die Netzrelevanz des Abschnitts hervor und ermöglichen die Schließung von Netzlücken. Sie erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung durch Radfahrende. Sie haben keine verkehrsrechtliche Bedeutung.



Maßnahmenblatt

Abschnittnummer: **17**

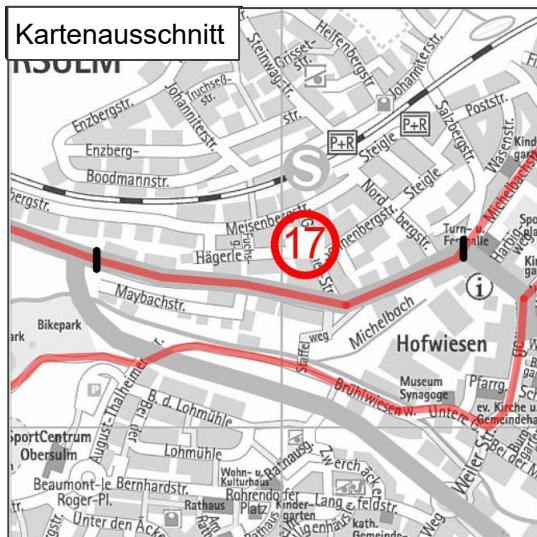
Maßnahmennummer: **ÜR-17**

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Affaltrach	Strecke	Willsbacher Straße (L 1035)	Ortstafel	Michelbach- straße

Länge	Querschnittbreite
-------	-------------------

520 m

6,00 m bis 6,50 m

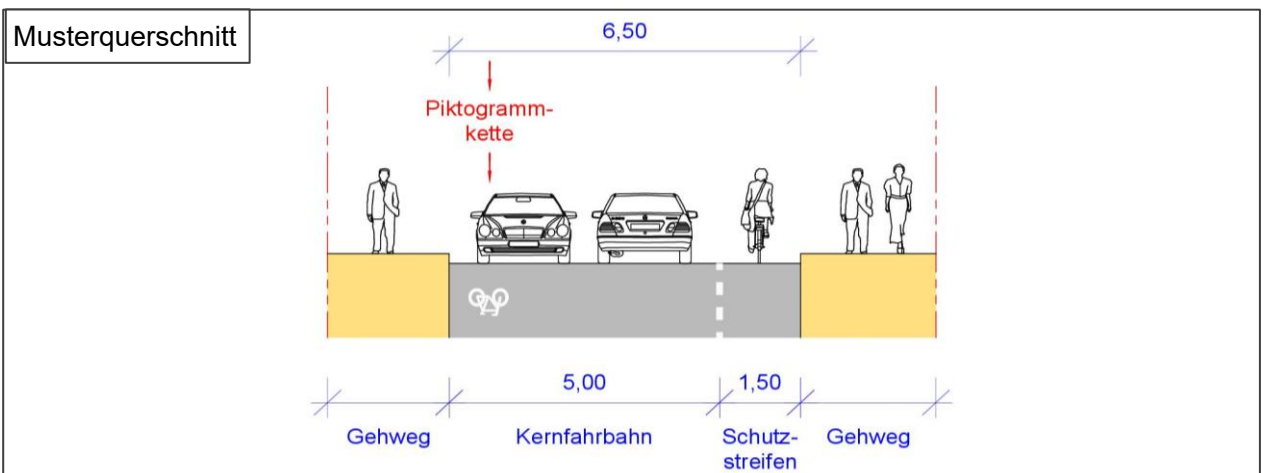


IST-Zustand / Konflikt:

Der Radverkehr wird im Mischverkehr (Tempo 50) geführt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der Fahrbahnbreite ist eine Führung im Mischverkehr problematisch. Der Abschnitt ist Teil des RadNETZ Baden-Württemberg. Es existiert keine geeignete alternative Führung.

Maßnahme:	Priorität:	A
-----------	------------	---

Anlage eines einseitigen Schutzstreifens (Regelmaß gemäß ERA: 1,50 m) auf der Südseite und einer Piktogrammreihe in Gegenrichtung auf der Nordseite. Die Markierung beidseitiger Schutzstreifen ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nicht möglich.



Maßnahmenblatt
Abschnittnummer: 20

Maßnahmennummer: ÜR-20

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Affaltrach	Knoten	Michelbachstraße	Michelbachstraße	Wirtschaftsweg

Länge	Querschnittbreite
-------	-------------------

-

-

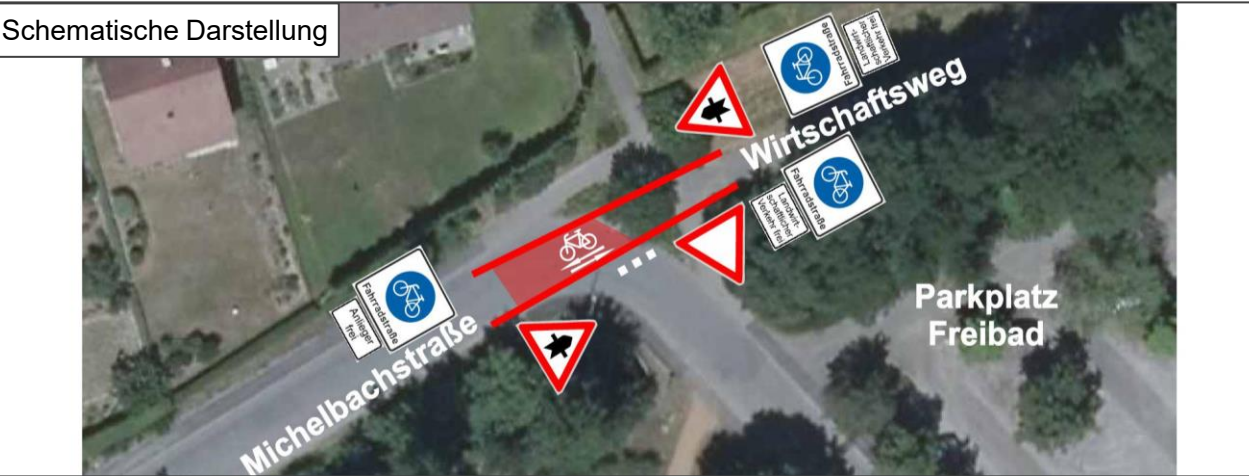


IST-Zustand / Konflikt:

Ungesicherte und umwegige Überführung (über Gehweg) zwischen der Michelbachstraße und dem Wirtschaftsweg entlang des Michelbachs für den Radverkehr. Konflikte mit ruhendem Verkehr. Sichtfelder nicht gegeben.

Maßnahme:	Priorität:	A
-----------	------------	---

Einrichtung einer Fahrradstraße mit Bevorrechtigung der Relation Michelbachstraße – Wirtschaftsweg. Die Mozartstraße wird verkehrsrechtlich untergeordnet. Herstellung einer gradlinigen Überführung (Nullabsenkung, Markierung) zur Überleitung an der Schnittstelle zwischen der Michelbachstraße und dem Wirtschaftsweg. Die bestehende Grünfläche ist zu überbauen. Die Fahrradstraße ist für den Anliegerverkehr (Michelbachstraße) bzw. den landwirtschaftlichen Verkehr (Wirtschaftsweg) freizugeben.



Maßnahmenblatt
Abschnittnummer: 24

Maßnahmennummer: ÜR-24

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Eschenau - Wieslensdorf	Strecke	Afftaltracher Straße (L 1035)	Bahnhofstraße	Stadtbahn-Halt Wieslensdorf

Länge	Querschnittbreite
-------	-------------------

1.400 m

2,50 m

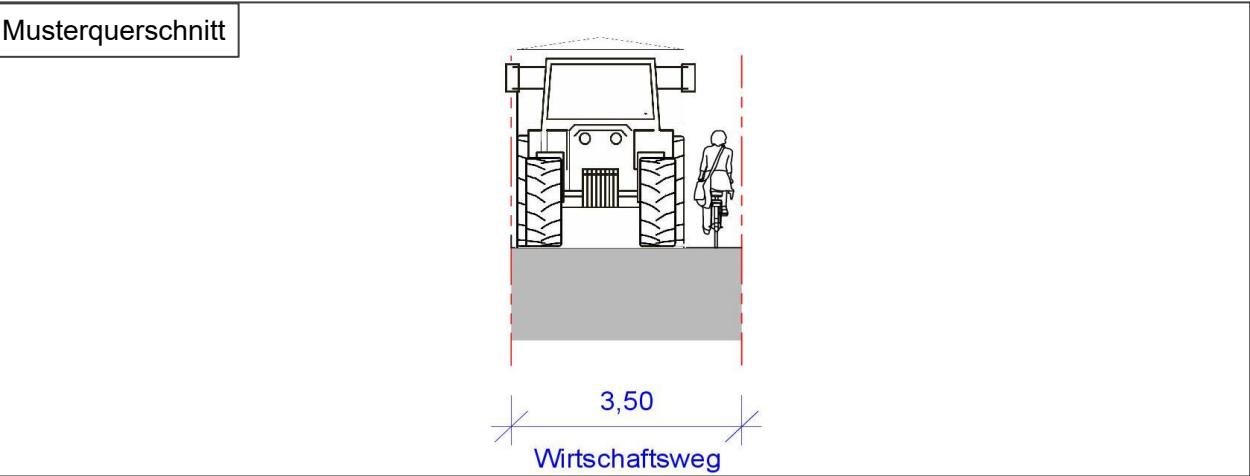


IST-Zustand / Konflikt:

Landwirtschaftlicher Weg, vorwiegend geschottert. Streckenabschnitt bislang nicht Teil des RadNETZ Baden-Württemberg.

Maßnahme:	Priorität:	A
-----------	------------	---

Ertüchtigung und Ausbau des landwirtschaftlichen Wegs (Asphaltierung, Verbreiterung auf eine Breite von 3,50 m, Randmarkierung). Verlegung der bisherigen Führung des RadNETZ Baden-Württemberg von der Wieslensdorfer Straße - Scheppacher Straße auf ertüchtigte Strecke.





Radhauptverbindung (Kategorie II)

Maßnahmenblatt
Abschnittnummer: 12

Maßnahmennummer: RH-12

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Willsbach	Knoten	Löwensteiner Straße (B 39)	Nußbaumweg	Mühlstraße

Länge	Querschnittbreite
-------	-------------------

-

-



IST-Zustand / Konflikt:

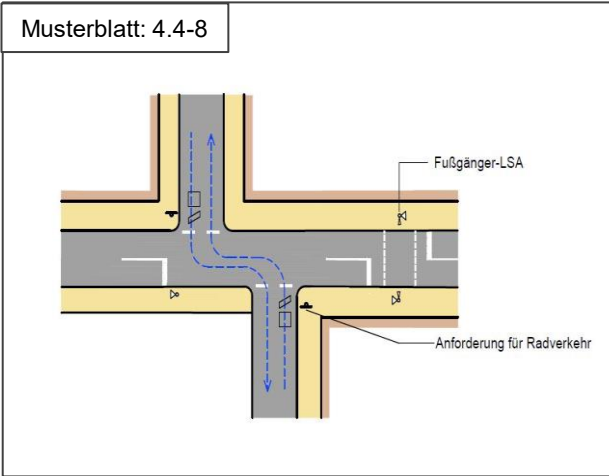
Keine gesicherte Quermungsmöglichkeit der Löwensteiner Straße (B 39) für Radfahrer zwischen Wohngebiet westlich der B 39 und dem Kernbereich östlich.

Maßnahme:

Priorität:

B

Herstellung einer gesicherten Quermungsmöglichkeit der B 39 zwischen dem Nußbaumweg und der Mühlstraße für Radfahrer (Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs) gemäß Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (Musterblatt 4.4-8).

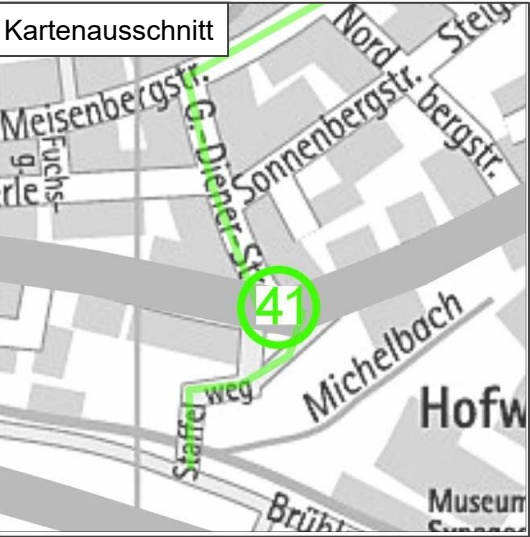


Maßnahmenblatt
Abschnittnummer: 41

Maßnahmennummer: RH-41

Ortsteil	Typ	Straße	Von	Bis
Affaltrach	Strecke	Staffelweg	Wirtschaftsweg/ Brühlwiesenweg	Willsbacher Straße (L 1035)

Länge	Querschnittbreite
170 m	3,00 m



IST-Zustand / Konflikt:

Gemeinsamer Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird im Bereich der Willsbacher Straße zum Absteigen aufgefordert. Konflikt mit dem zu- und ausfahrenden Kfz-Verkehr der Einkaufsmärkte.

Maßnahme:

Priorität:

A

Der Staffelweg soll früher in Richtung Willsbacher Straße verschwenkt werden, sodass Konflikt mit dem zu- und ausfahrenden Kfz-Verkehr der Einkaufsmärkte entschärft wird.

Die Anlage eines Schutzstreifens (vgl. ÜR-17) auf der Südseite der Willsbacher Straße ermöglicht eine Überführung an der Schnittstelle zwischen Seitenraum und Fahrbahn.





Radverkehrskonzept Obersulm Dokumentation Radabstellanlagen

ANLAGE 06



Dokumentation Radabstellanlagen

Stadtbahn-Haltestelle Sülzbach (insgesamt 43 Stellplätze)



Oberer Weg - 17 Stellplätze



Taubenflugstraße - 11 Stellplätze

Stadtbahn-Haltestelle Willsbach (44 Stellplätze)



Stadtbahn-Haltestelle Affaltrach (34 Stellplätze)



Steige - 17 Stellplätze



Johanniterstraße - 17 Stellplätze

Stadtbahn-Haltestelle Eschenau (18 Stellplätze)



Stadtbahn-Haltestelle Sülzbach Michal-Beheim-Schule

Keine Abstellanlagen vorhanden

Stadtbahn-Haltestelle Wieslensdorf

Keine Abstellanlagen vorhanden



Sülzbach Geschäftsstelle Gemeinde (6 Stellplätze)



3 Bügel – 6 Stellplätze

Hofwiesenhalle (Willsbach) (35 Stellplätze)





Bereich Rathaus Affaltrach (insgesamt 34 Stellplätze)



Vor Gemeindebücherei



Eingangsbereich Rathaus



Rückseitig Rathaus



Bereich Kindergarten



SportCentrum Affaltrach (24 Stellplätze)



12 Bügel – 24 Stellplätze



Turn- und Festhalle Eschenau (6 Stellplätze)



Freibad Affaltrach (ca. 210 Stellplätze)



Geschäftsstelle Eschenau Keine Abstellanlagen