

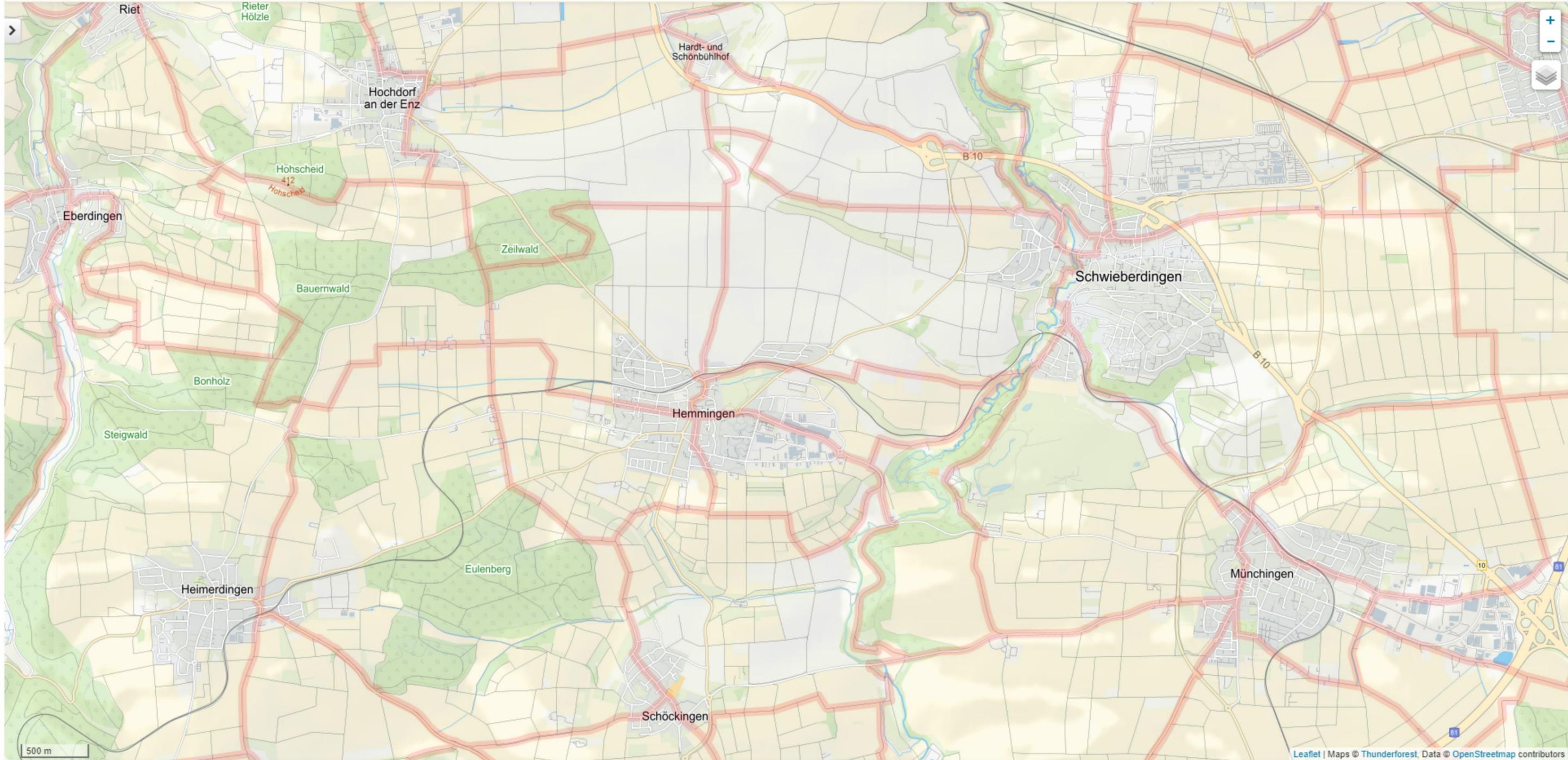
- Überörtliche- / örtliche Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße / Sammelstraße
- Wohnstraße / Wohnweg
- Industrie- / Gewerbeerschließung



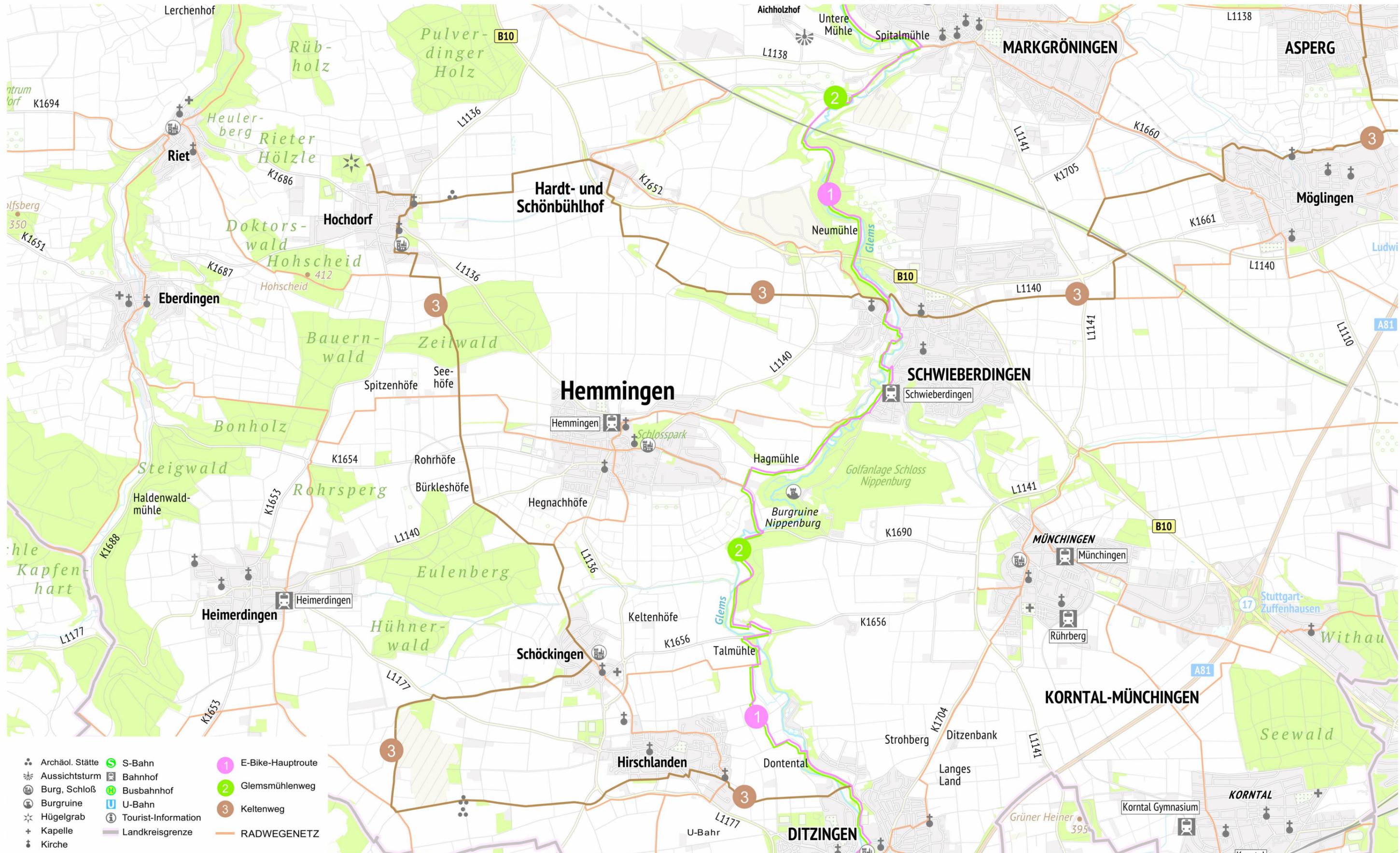
- ▶ **Bewertung „Radrouten Bestand“**
(Ableitung Stärken/Schwächen/Defizite/Potenziale/etc. ...)
- ▶ **Definition „Hauptrouten-Netz“**
(Hierarchie/Radwege/Verkehrsberuhigung/Verflechtungen/etc. ...)
- ▶ **Festlegung „Realisierungsprioritäten“**
(Ableitung Stärken/Schwächen/Defizite/Potenziale/etc. ...)
- ▶ **Kontinuierlicher/transparenter „Planungsprozess“**
(Bürger-Info/Workshop/Klausur GR/Medien/Arbeitskreis/etc. ...)
- ▶ **Flankierende Maßnahmen „Infrastruktur“**
(Abstellanlagen/Mietservice/Pedelecs/Mitfahrkonzepte/etc. ...)
- ▶ **Positive Veränderung „Modal-Split“**
(Push-and-Pull/Reduktion CO₂/Klimaschutz/Lärmreduktion/etc. ...)

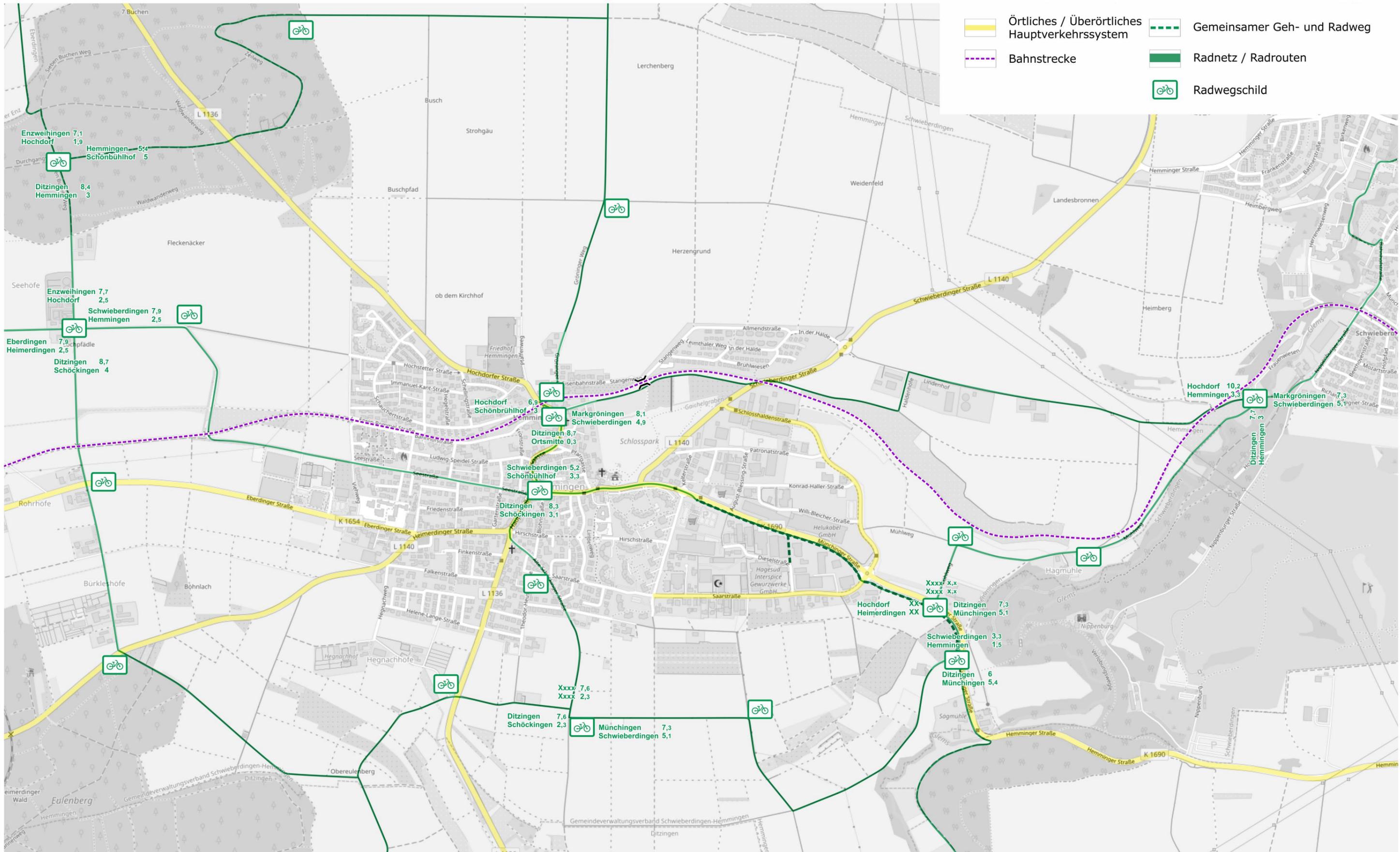


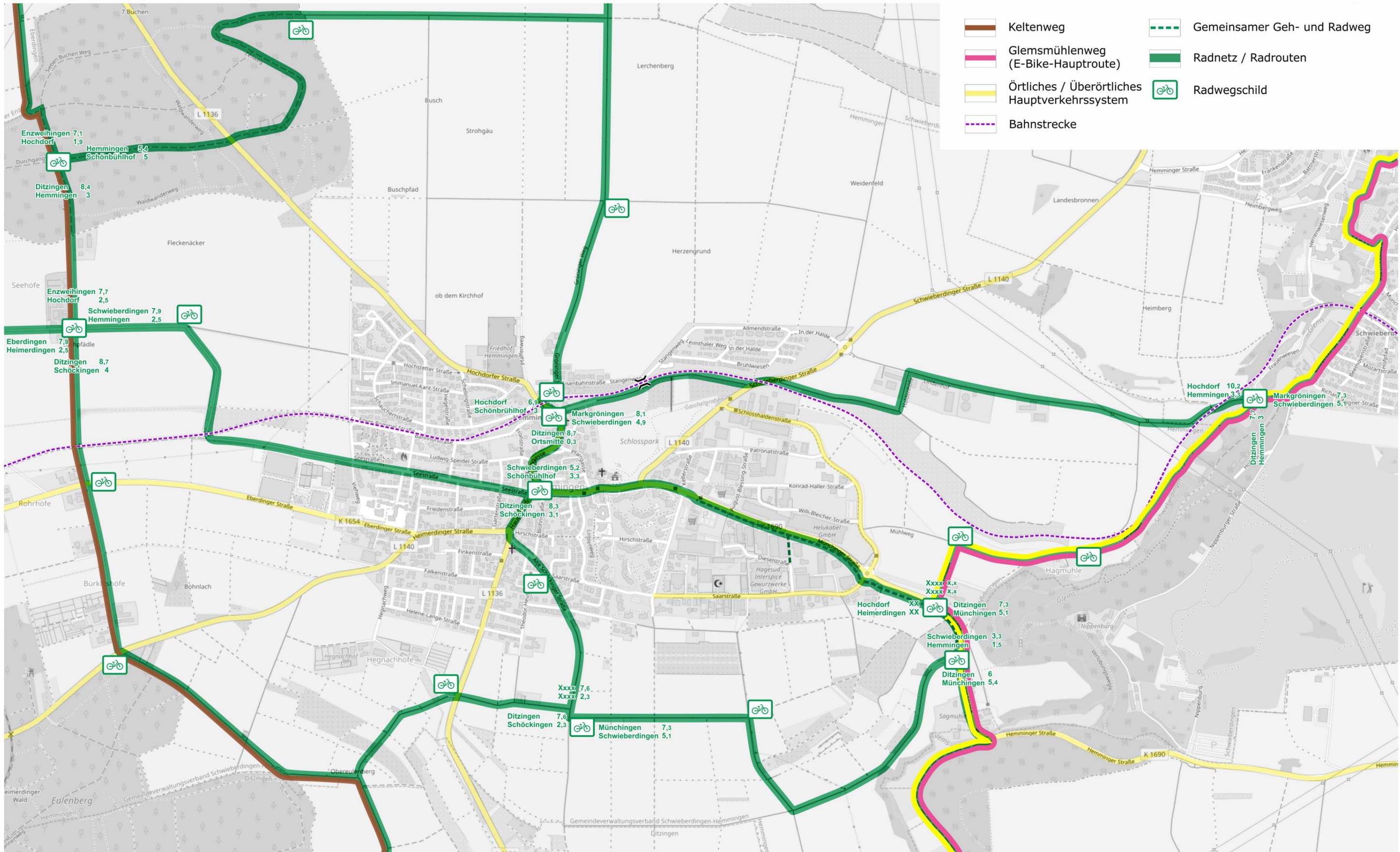
Landesradfernwege Apps News

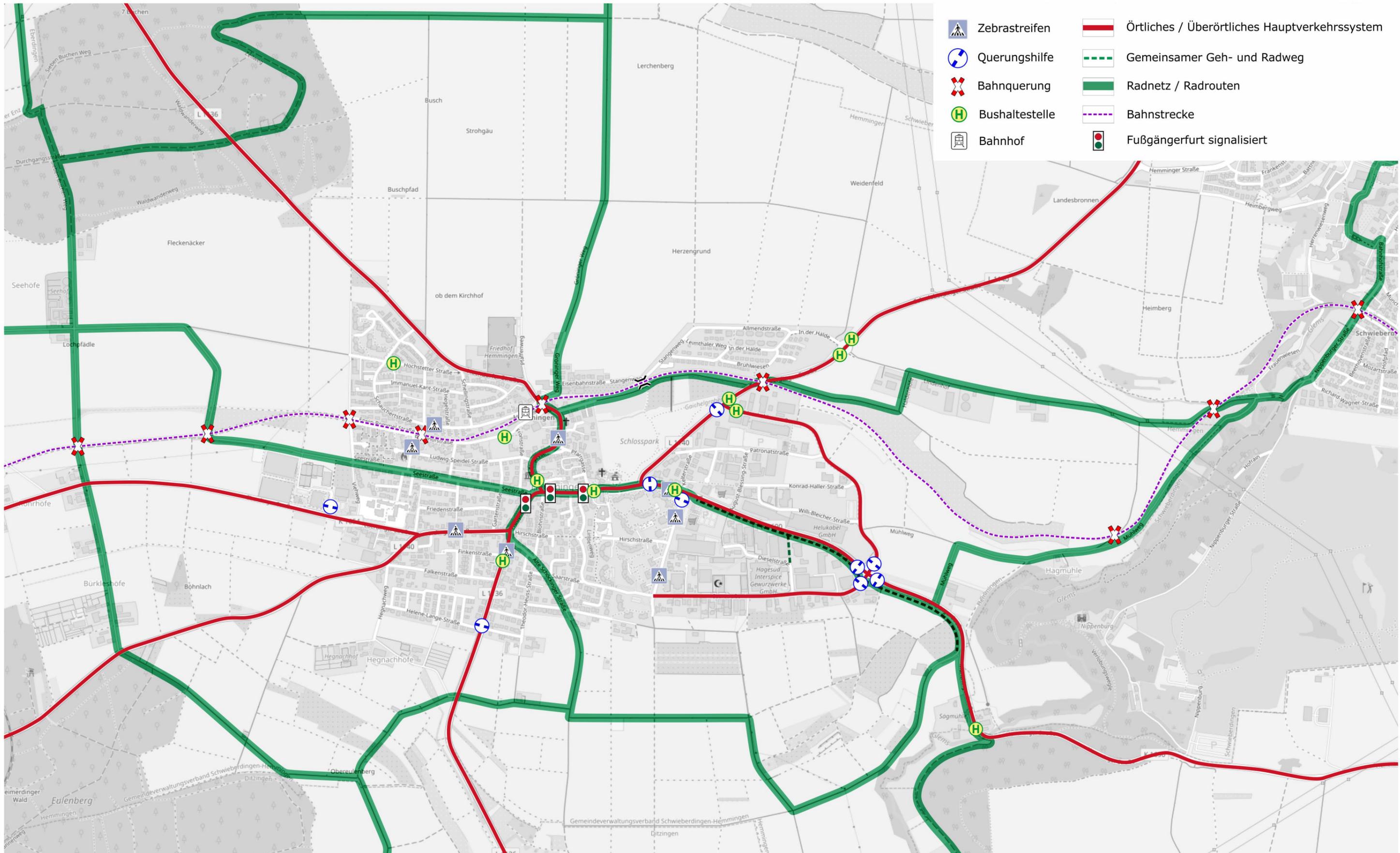


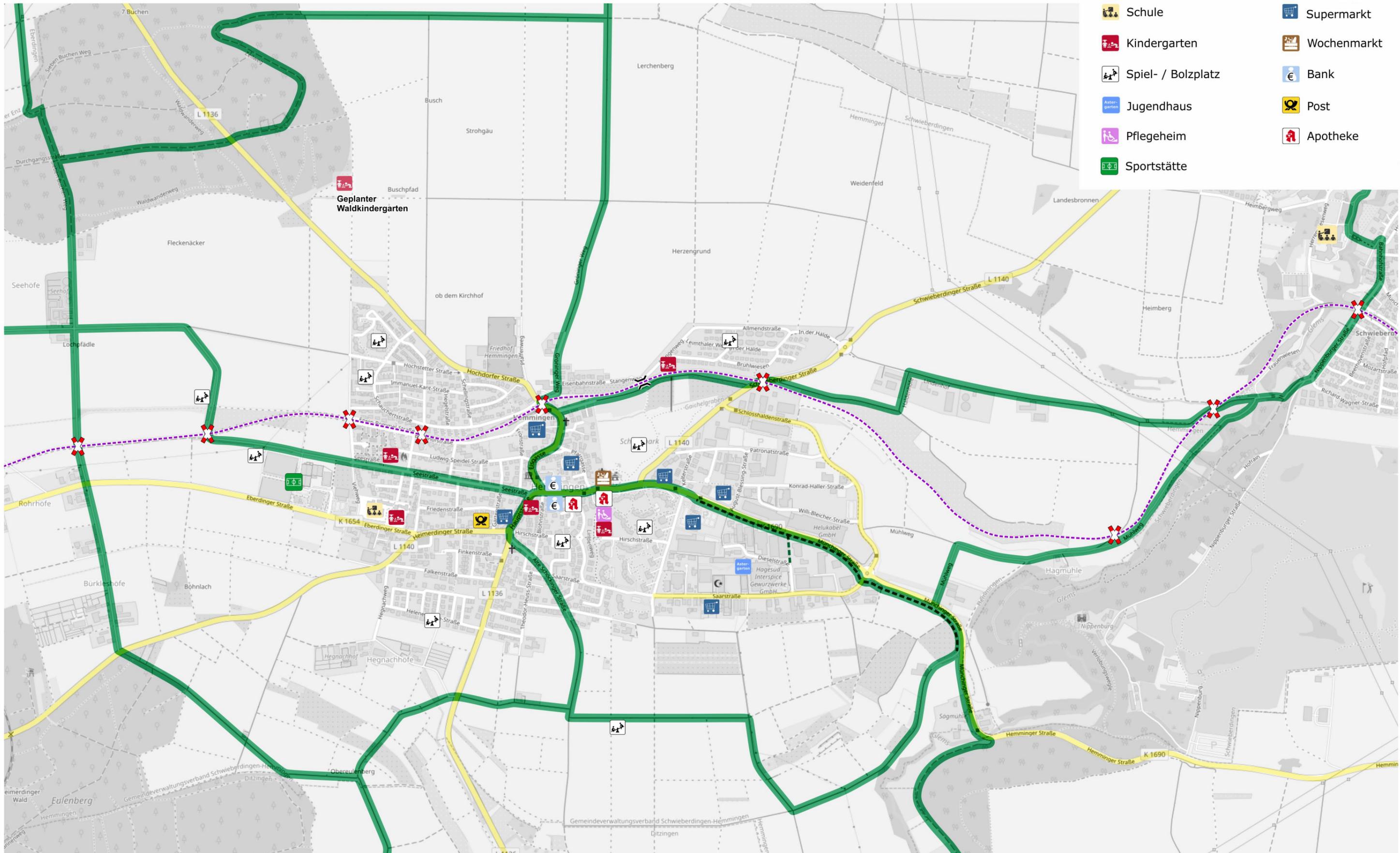
Leaflet | Maps © Thunderforest, Data © OpenStreetmap contributors



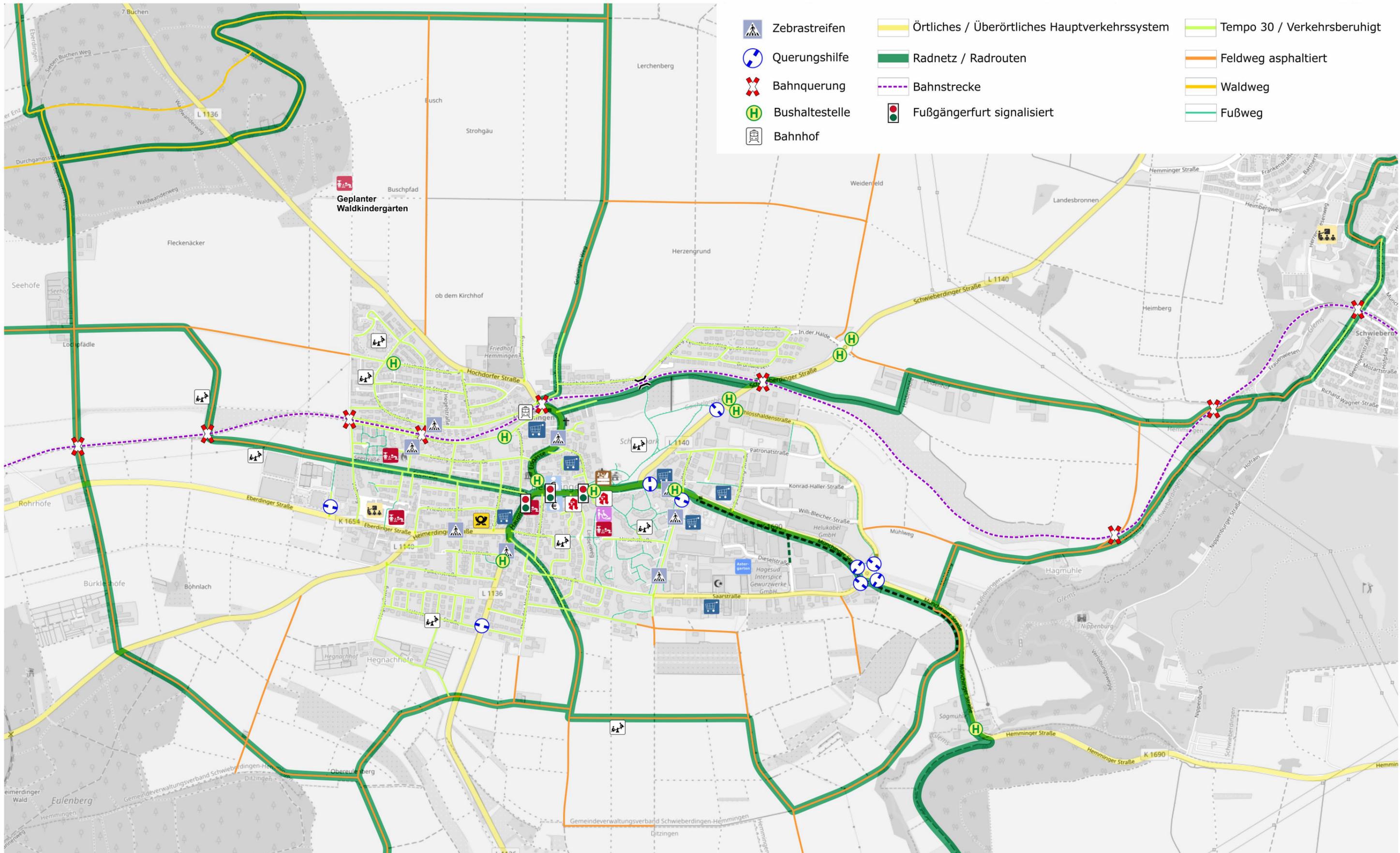








-  Schule
-  Kindergarten
-  Spiel- / Bolzplatz
-  Jugendhaus
-  Pflegeheim
-  Sportstätte
-  Supermarkt
-  Wochenmarkt
-  Bank
-  Post
-  Apotheke





Schlosspark

Unebenheiten, Schlaglöcher, teils sehr grober Schotter

Gehweg- bzw. Fahrbahnbreite zu gering. Konflikt- und Gefahrenpotenzial für Fußgänger und Radfahrer

Querung Schwieberdinger Straße: Umständliche und unübersichtliche Wegeführung, Tor als Hinderniss

Schlossgartenstraße wird trotz Verbot vereinzelt von PKW genutzt





Eisgasse

Teils sehr stark befahren und unübersichtlich

Vor allem für Kinder, Jugendliche, Senioren und ungeübte Radfahrer gefährlich





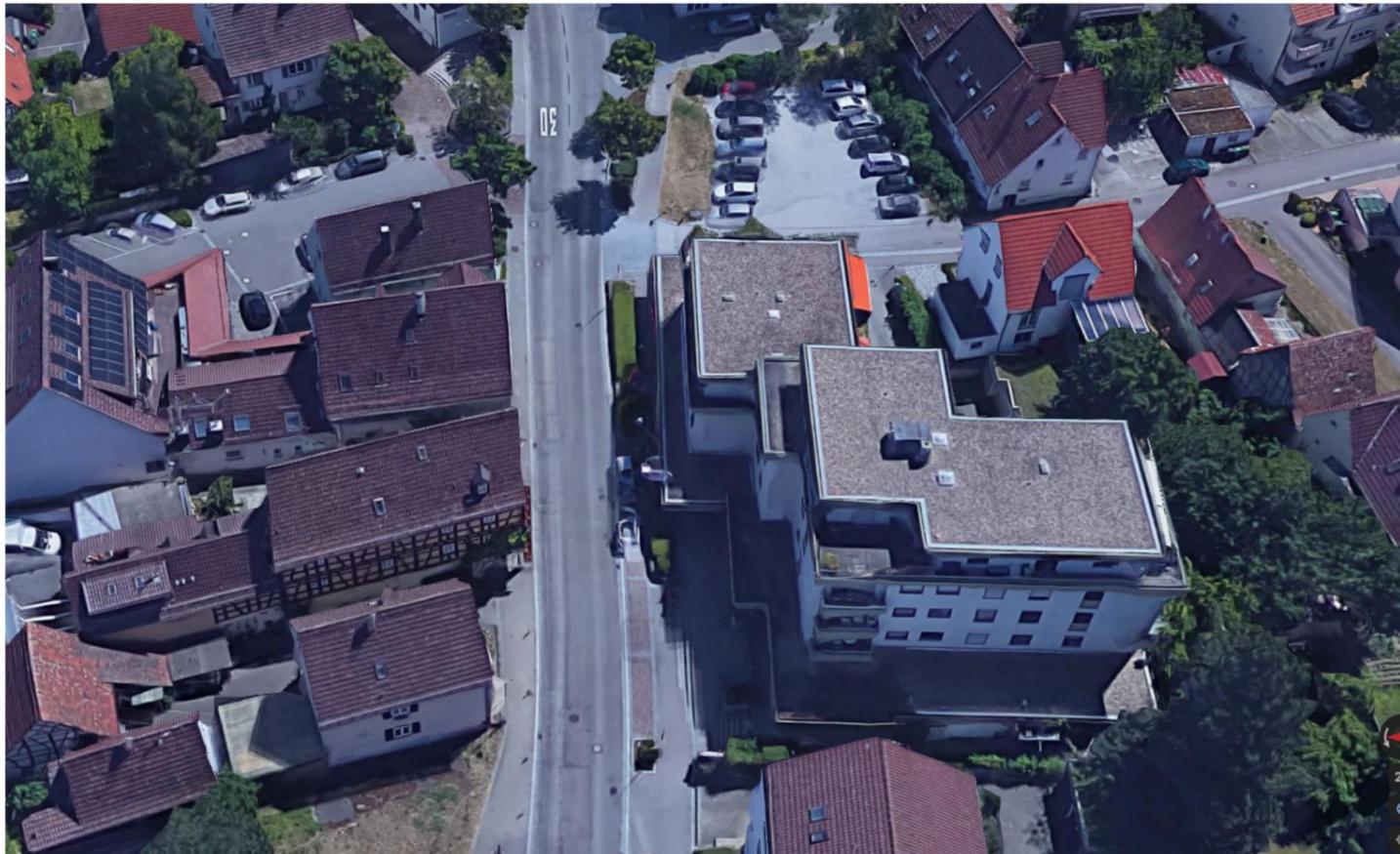
Hauptstraße

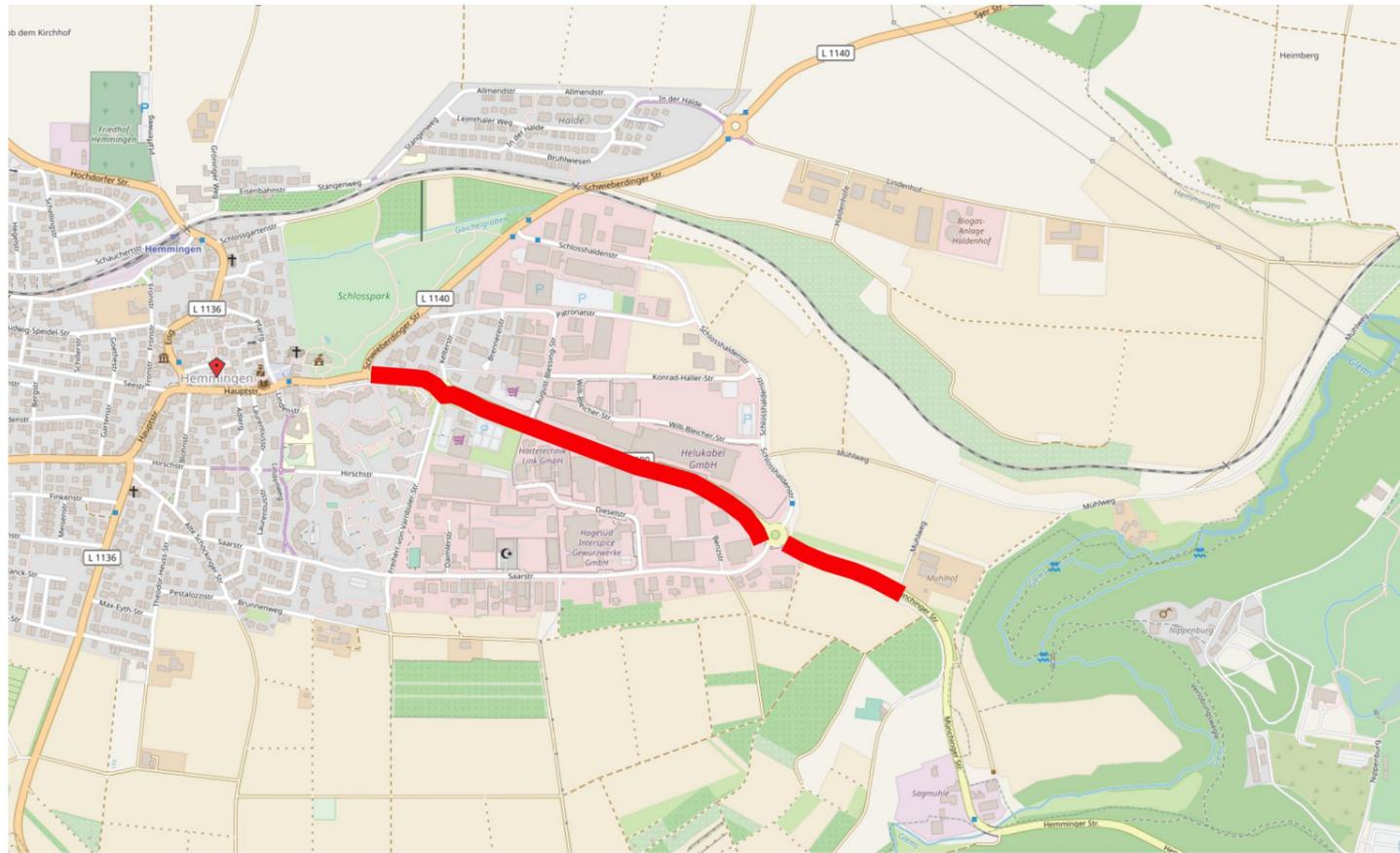
Fahrbahn im schlechten Zustand

Sehr viel Verkehr, viele LKWs,

Fahren auf Gehweg verboten (wird trotzdem gemacht, auch viele Hindernisse)

Vor allem für Kinder, Jugendliche, Senioren und ungeübte Radfahrer gefährlich





Münchinger Straße

Fahrbahn im schlechten Zustand

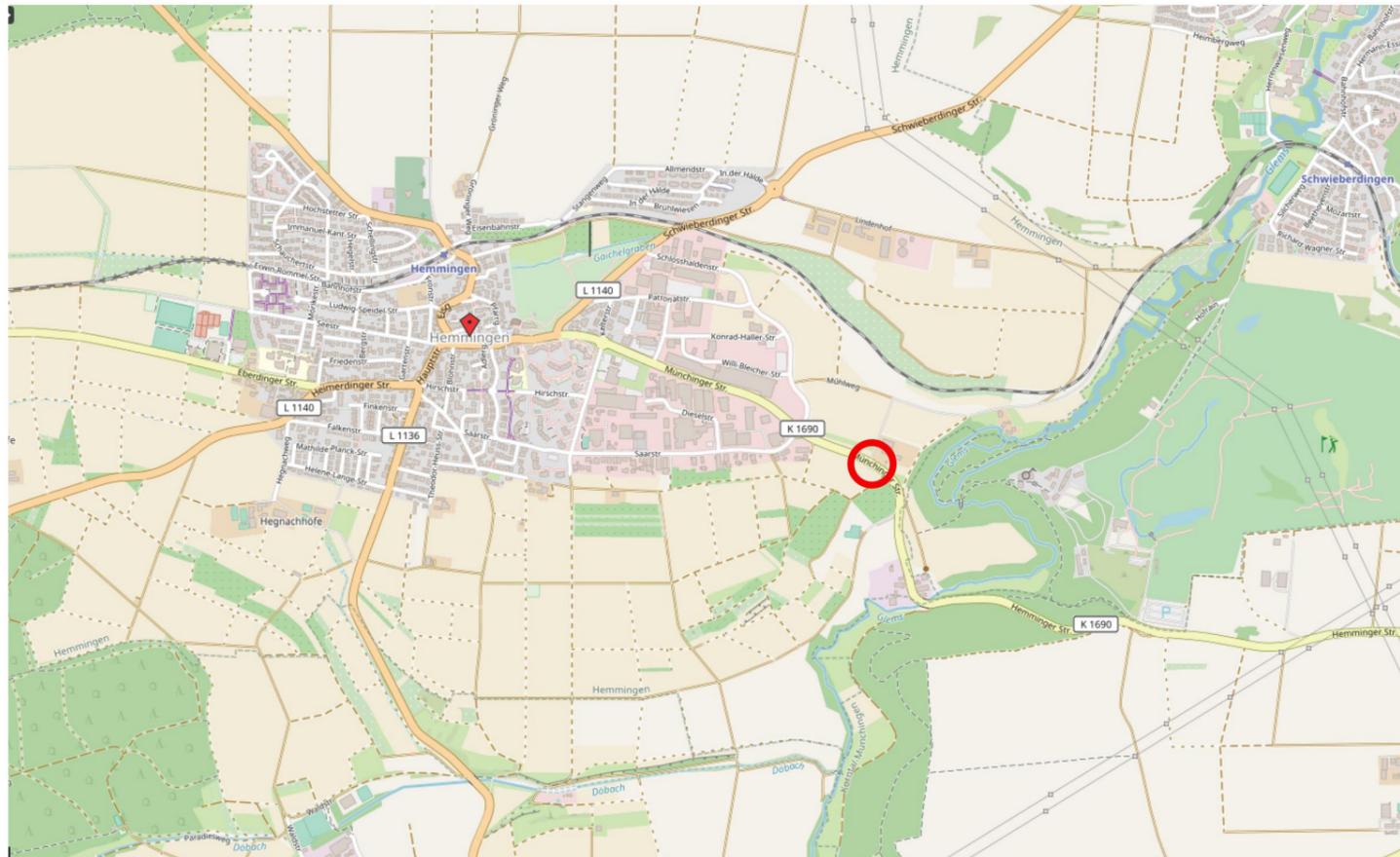
Sehr viel Verkehr, viele LKWs,

Fahren auf Gehweg verboten (wird trotzdem gemacht, auch viele Hindernisse)

Vor allem für Kinder, Jugendliche, Senioren und ungeübte Radfahrer gefährlich

Fußgänger- / Radweg sehr schmal und in schlechtem Zustand, Endet abrupt und ohne klare Weiterführung für Radfahrer



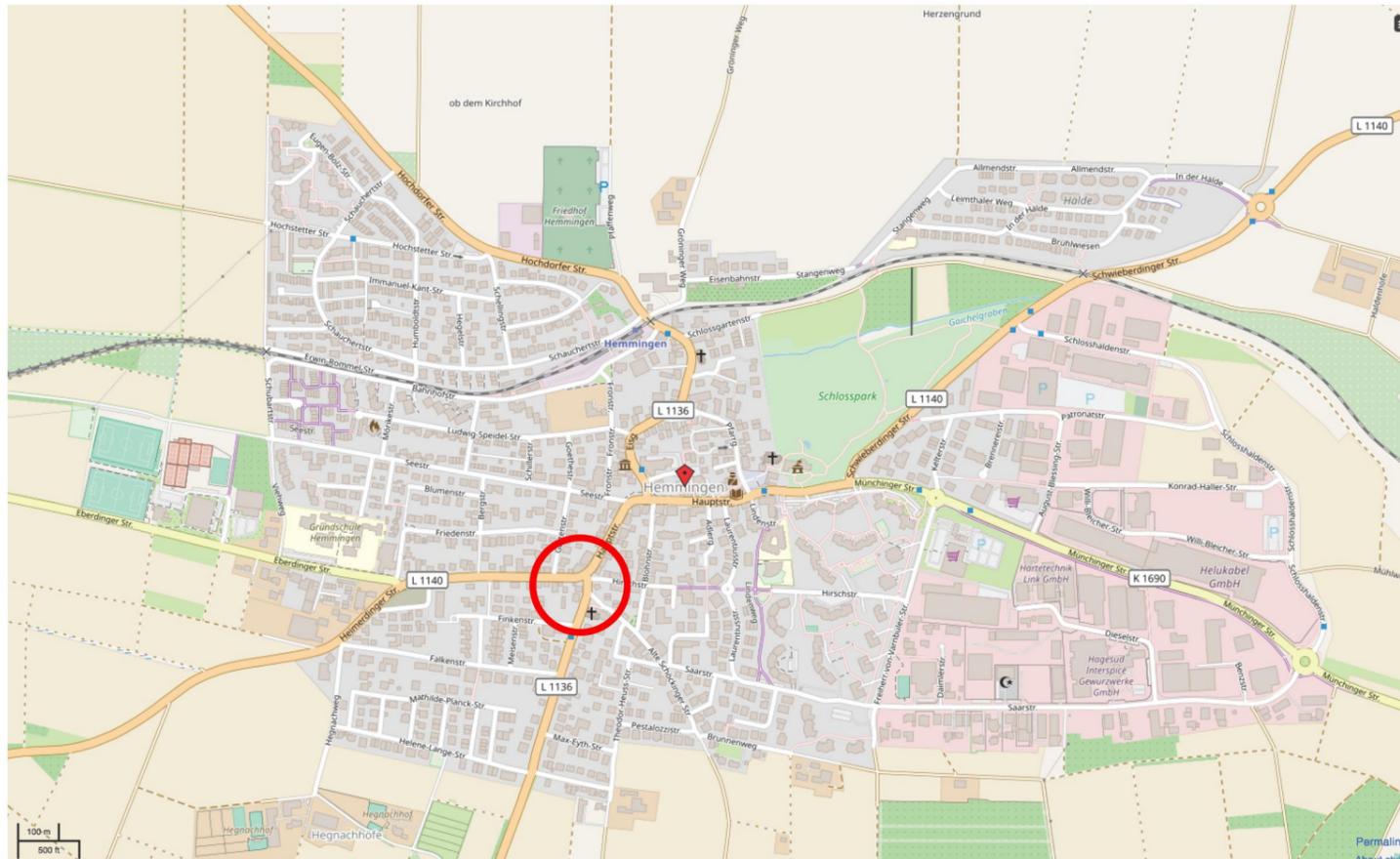


Münchinger Straße - Querung Mühlhof

Vor allem für Kinder, Jugendliche, Senioren und ungeübte Radfahrer gefährlich - Beschränkte Sicht

Fußgänger- / Radweg sehr schmal und in schlechtem Zustand





**Heimerdinger Strasse / Hauptstrasse /
Neue Schöckinger Straße / Alte Schöckinger Straße /
Hirschstraße**

Starker Verkehr, unübersichtlich

Vor allem für Kinder, Jugendliche, Senioren und ungeübte
Radfahrer gefährlich





Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



Arbeitsgruppe Straßenentwurf

Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen

ERA

R2

Ausgabe 2010

- RAS 06 Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006
- Entwurfsrichtlinien ERA 2010
- Fortschreibung StVO 2013 / Novellierung 2019
- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Stand 2017
- etc.

Belastungs- bereich	Richtliniengerechtes Mindestangebot für den Radverkehr	30 km/h		50 km/h	
		2-streifiger Querschnitt	4-streifiger Querschnitt	2-streifiger Querschnitt	4-streifiger Querschnitt
I	<u>Mischverkehr</u> Kfz / Radfahrer	max. 8.000 Kfz/24h	—	max. 4.000 Kfz/24h	—
II	<u>Schutzstreifen</u> für Radfahrer „---“ (1,25m / 1,5m)*	max. 17.000 Kfz/24h	max. 20.000 Kfz/24h	max. 10.000 Kfz/24h	—
III	<u>Radfahrstreifen</u> „—“ (1,85m)*	max. 20.000 Kfz/24h	max. 24.000 Kfz/24h	max. 18.000 Kfz/24h	max. 22.000 Kfz/24h
IV	<u>Radweg / gemeinsamer Geh-/Radweg</u> (1,6m / $\geq 2,5m$)*	>20.000 Kfz/24h	>24.000 Kfz/24h	>18.000 Kfz/24h	>22.000 Kfz/24h

* (Breite Mindestmaß / Regelmaß) zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen: +0,25m-0,75m / zur Fahrbahn (nur Radweg): +0,5m -0,75m

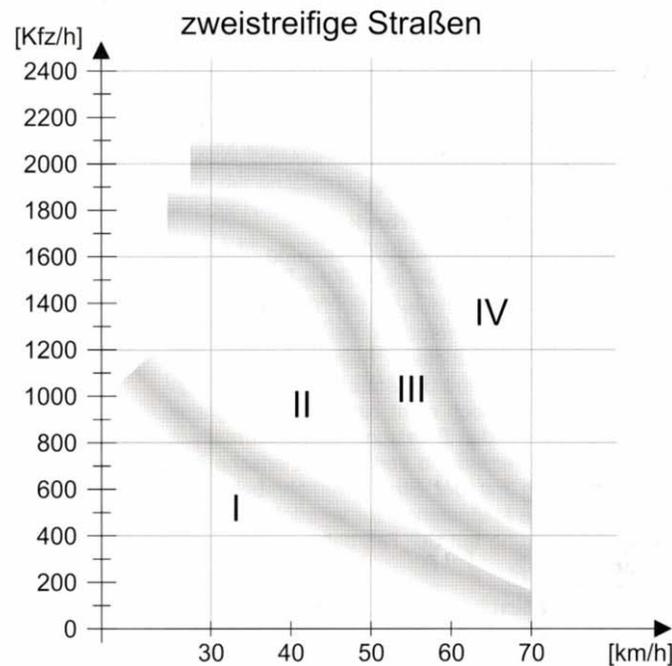


Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)

Belastungsbereich I (Mischverkehr)

- 50 Km/h ~ 4.000 Kfz/24h
- 30 Km/h ~ 8.000 Kfz/24h
- 20 Km/h ~ 11.000 Kfz/24h

Belastungsbereich II (Schutzstreifen)

- 50 Km/h ~ 10.000 Kfz/24h
- 30 Km/h ~ 18.000 Kfz/24h

Belastungsbereich III/IV (Radfahrstreifen / ...)

- 50 Km/h ~ 18.000 Kfz/24h
- 30 Km/h ~ 20.000 Kfz/24h

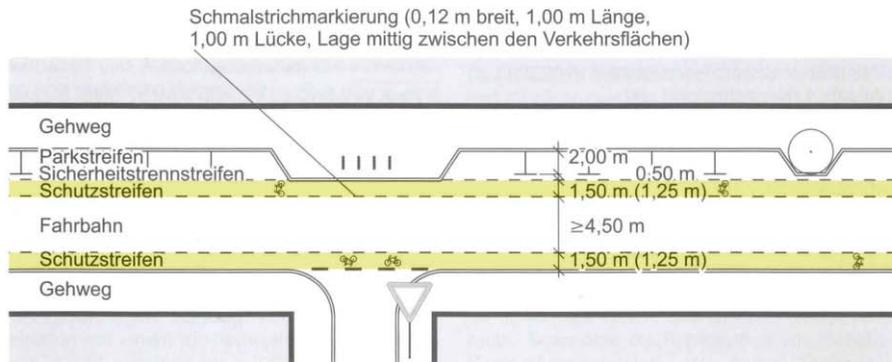


Bild 9: Mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens

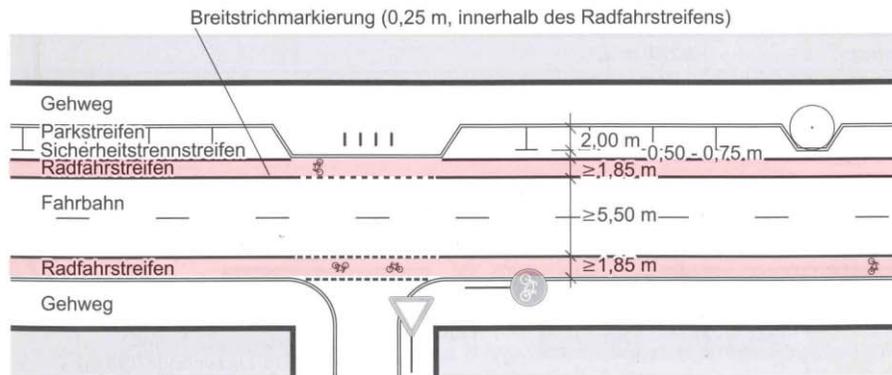


Bild 10: Radfahrstreifen

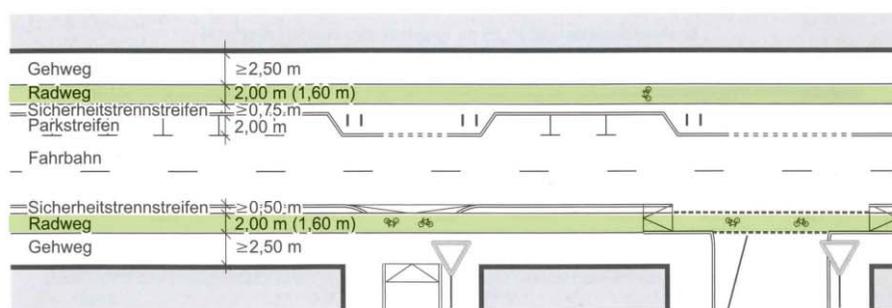


Bild 11: Baulich angelegter Radweg

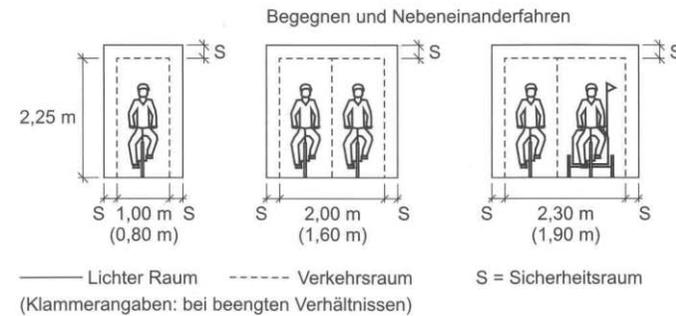


Bild 3: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs

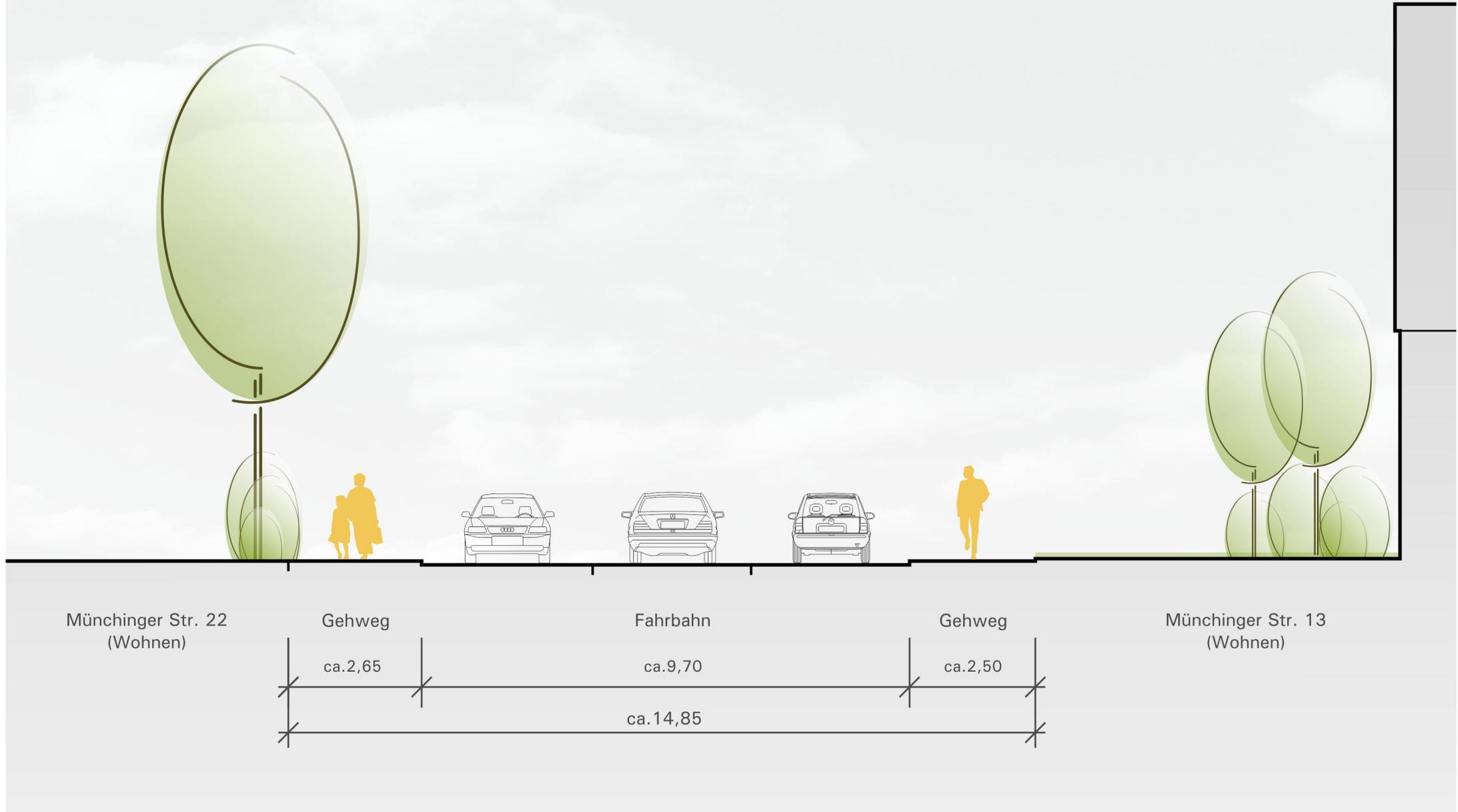
Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

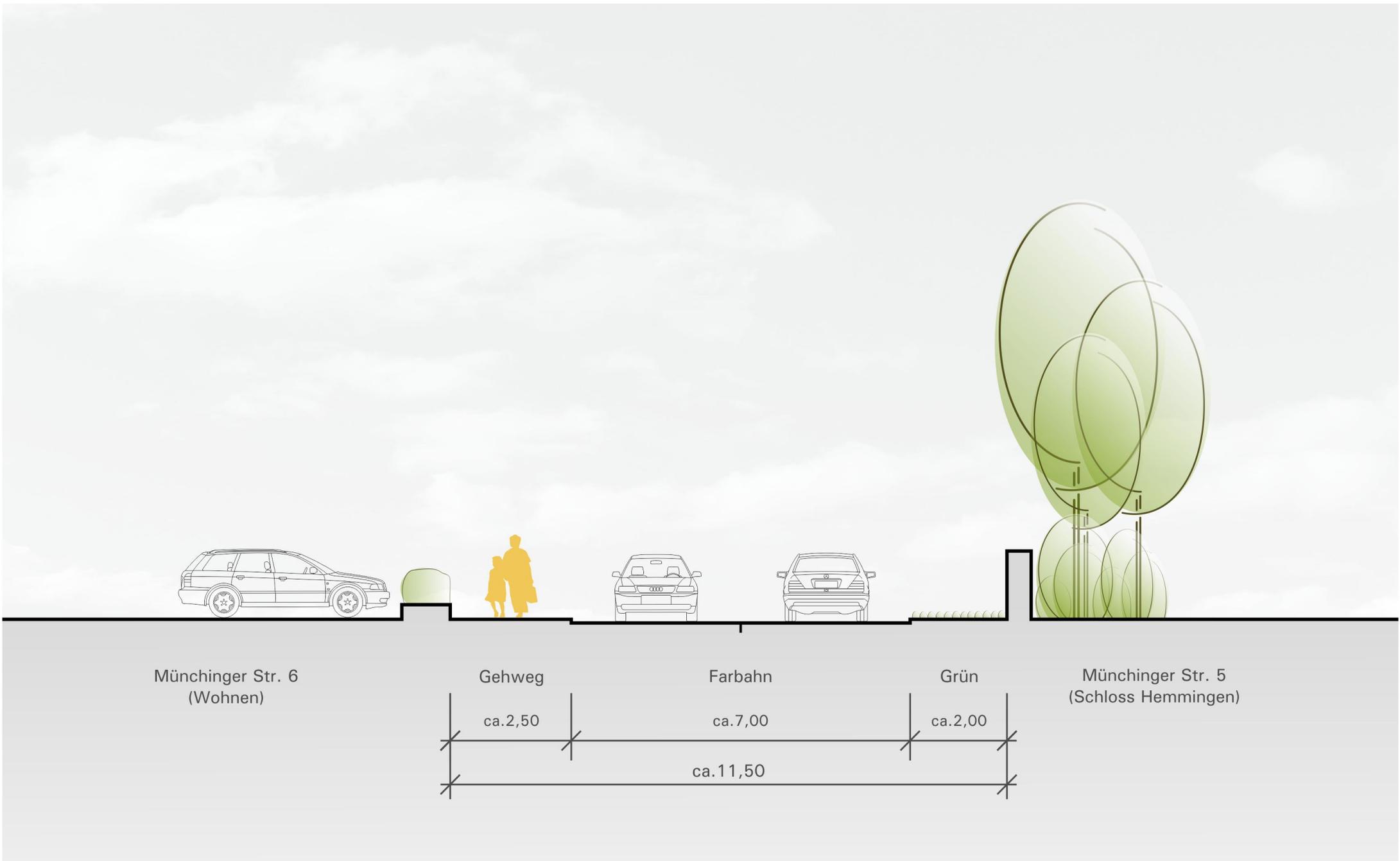
Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsrweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einseitiger Zwei- richtungsrweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6		≥ 2,50 m		
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

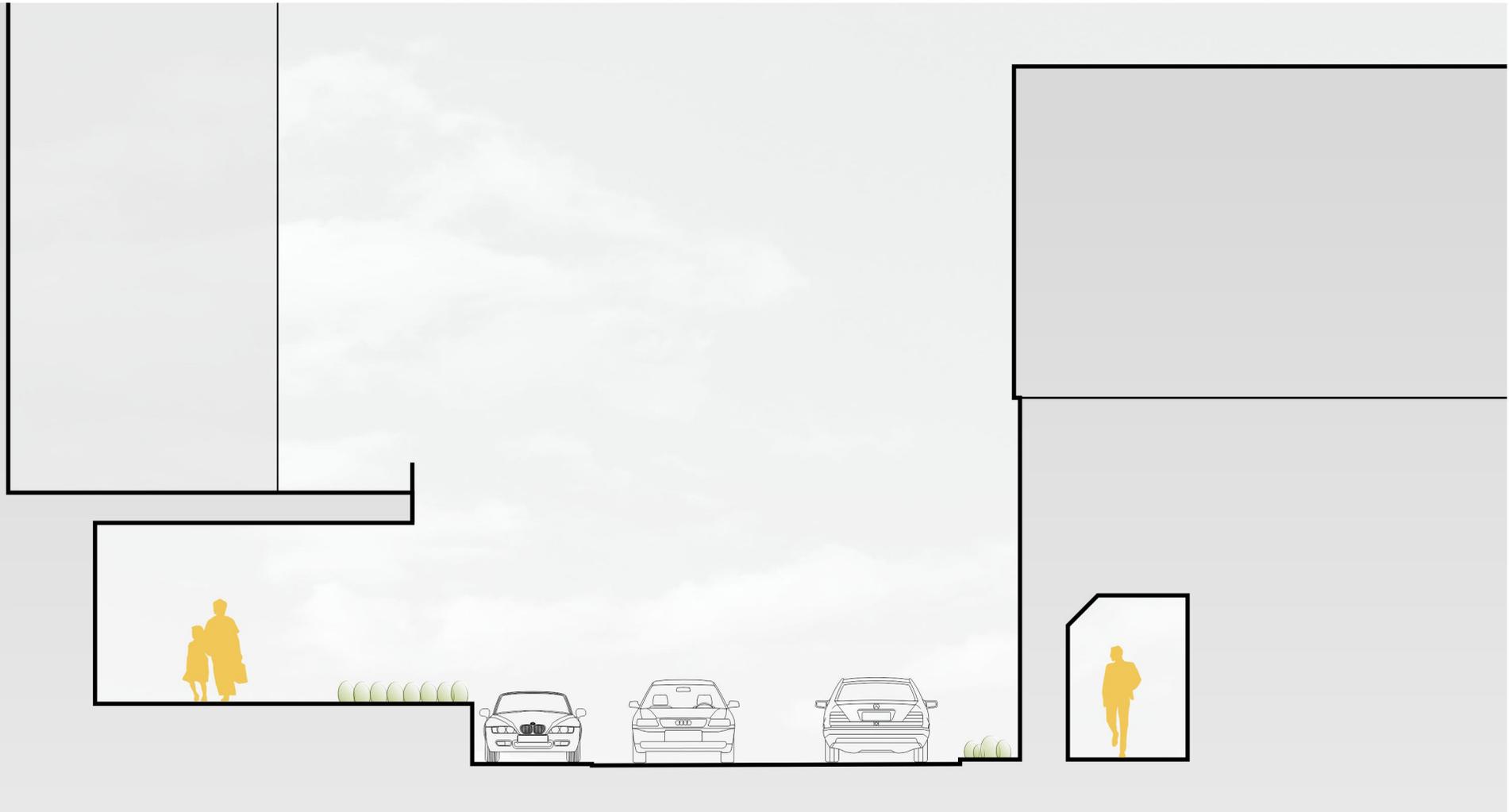
Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

1) Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.



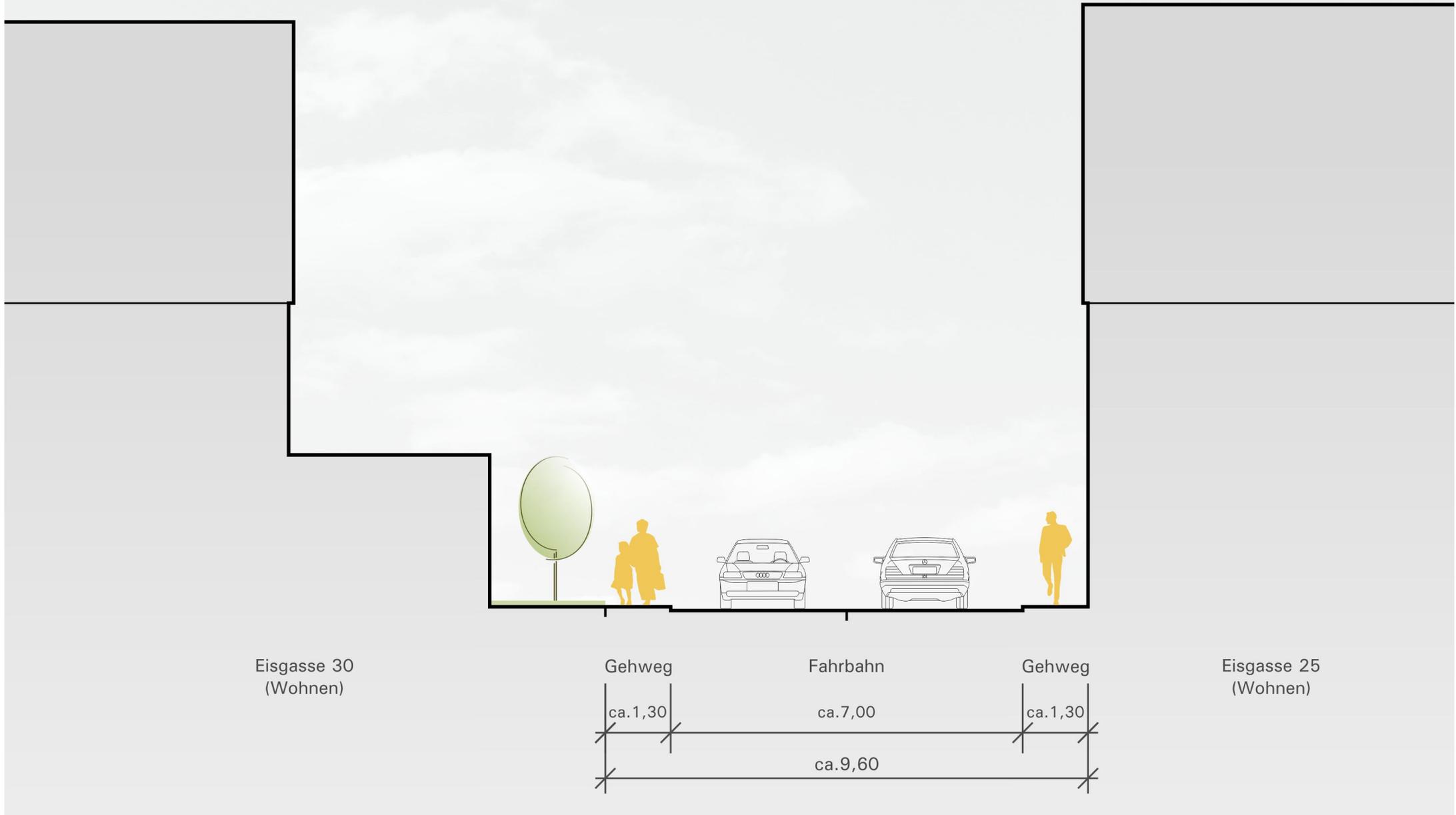




Hauptstr. 9
(Mischnutzung)



Hauptstr. 12
(Wohnen)



Eisgasse 30
(Wohnen)

Gehweg

Fahrbahn

Gehweg

Eisgasse 25
(Wohnen)

ca. 1,30

ca. 7,00

ca. 1,30

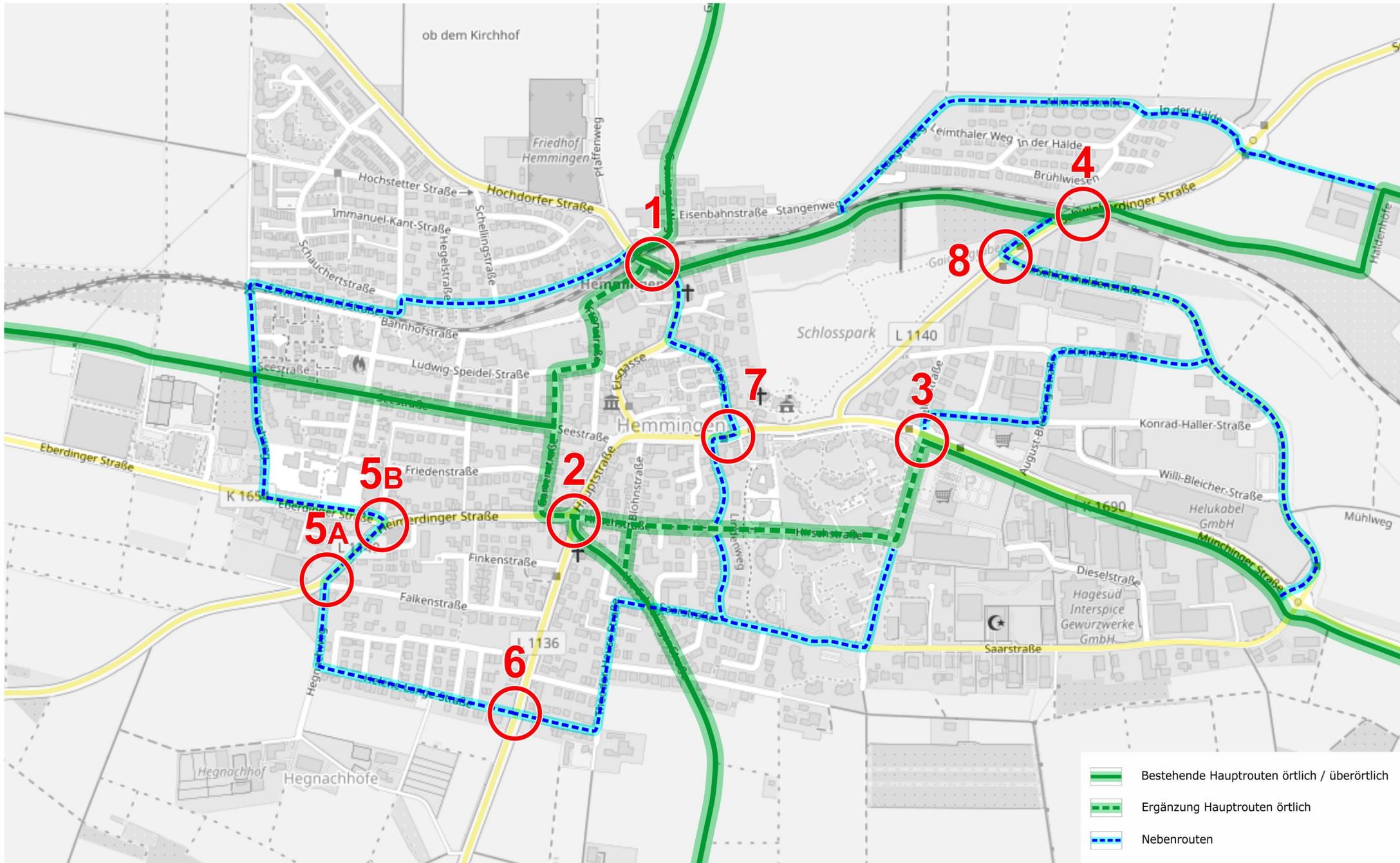
ca. 9,60



Ansicht Hauptstr. 29
(Wohnen)



Hauptstr. 24
(Wohnen)



-  Bestehende Hauptrouten örtlich / überörtlich
-  Ergänzung Hauptrouten örtlich
-  Nebenrouten





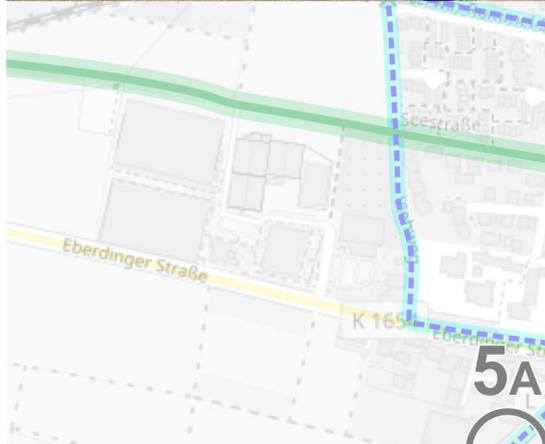
- Bestehende Hauptrouten örtlich / überörtlich
- - - Ergänzung Hauptrouten örtlich
- - - Nebenrouten

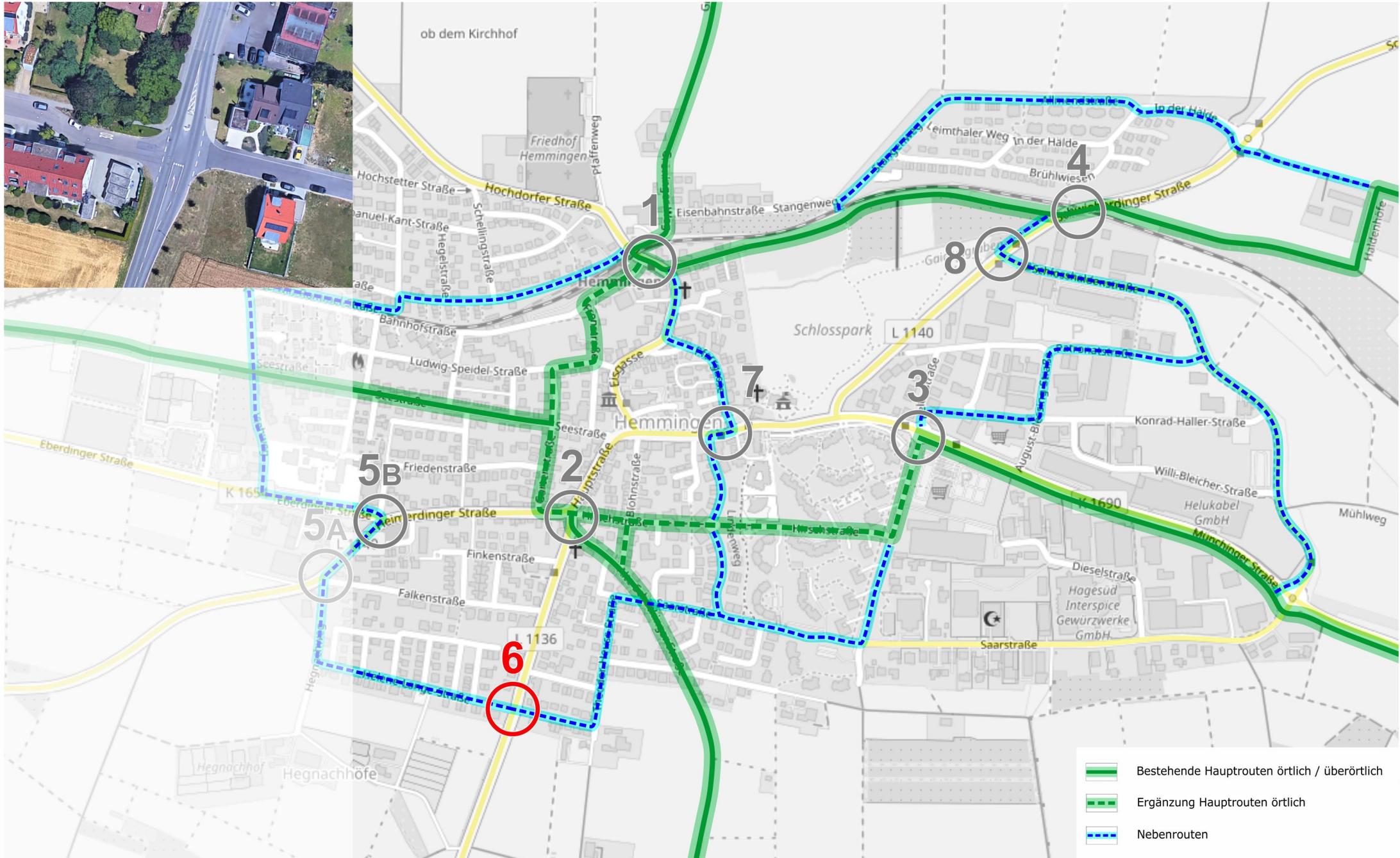






-  Bestehende Hauptrouten örtlich / überörtlich
-  Ergänzung Hauptrouten örtlich
-  Nebenrouten



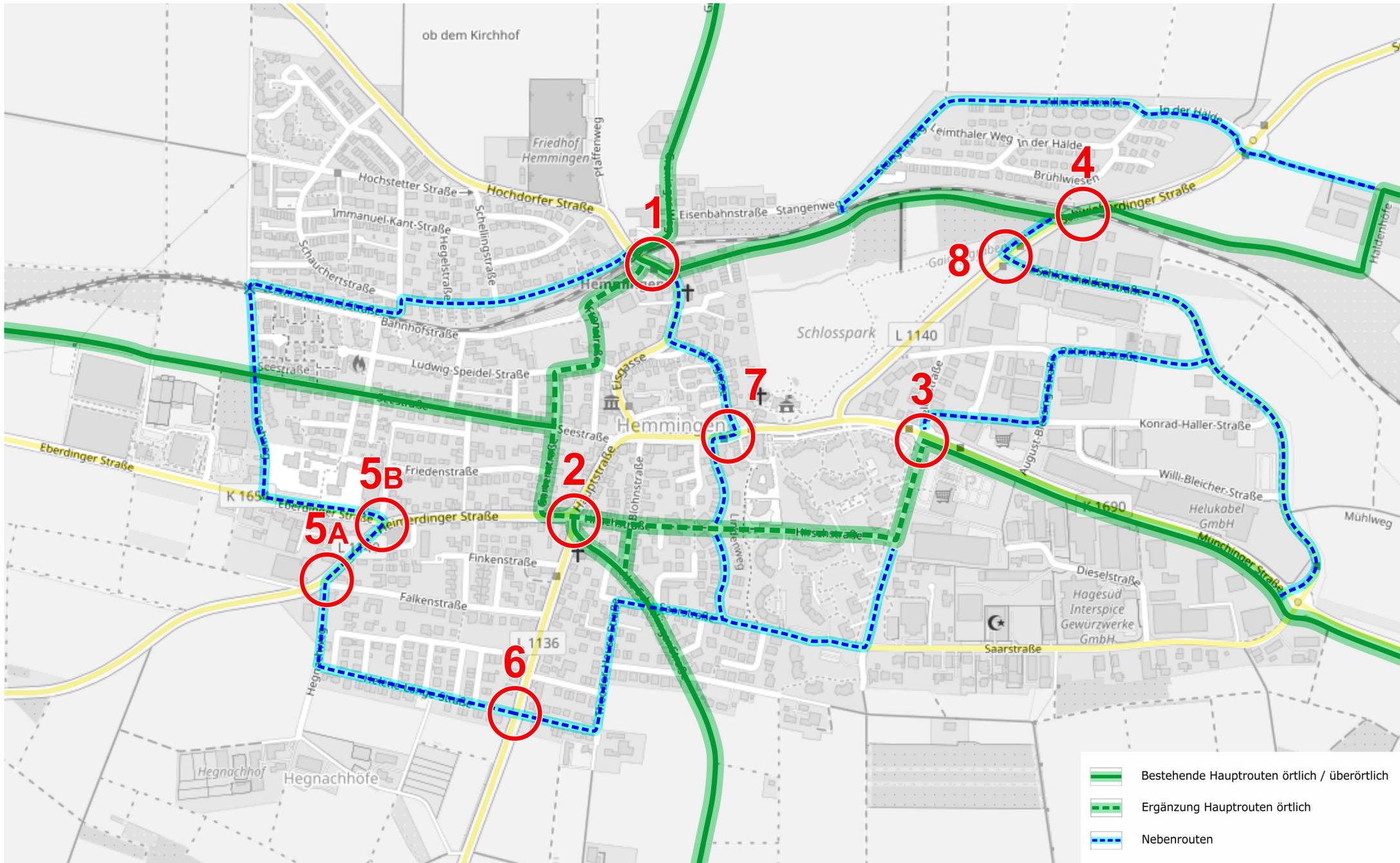


- Bestehende Hauptrouten örtlich / überörtlich
- Ergänzung Hauptrouten örtlich
- Nebenrouten



- Bestehende Hauptrouten örtlich / überörtlich
- Ergänzung Hauptrouten örtlich
- Nebenrouten





- Bestehende Hauptrouten örtlich / überörtlich
- Ergänzung Hauptrouten örtlich
- Nebenrouten