

Beraten.  
Planen.  
Steuern.

RAPP



Stadt Oberkirch

# Überprüfung und Fortschreibung des Radverkehrskonzepts

**Zwischenbericht**

1.2

21. Dezember 2018

Bericht-Nr. 2067.239

## Änderungsnachweis

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Status/Änderung/Bemerkung</b>	<b>Name</b>
1.0	27.10.2017	Initialversion	Therese Lüthi Philipp Grashorn Wolfgang Wahl
1.1	06.02.2018	Ergänzungen Workshop Zieldefini- tion	Therese Lüthi
1.2	21.12.2018	Zwischenstandsbericht	Philipp Grashorn

## Verteiler dieser Version

<b>Firma</b>	<b>Name</b>	<b>Anzahl/Form</b>
Stadt Oberkirch	Herr Peter Bercher, Herr Frank Boh- net et al.	PDF

## Projektleitung und Sachbearbeitung

<b>Name</b>	<b>E-Mail</b>	<b>Telefon</b>
Wolfgang Wahl	<a href="mailto:Wolfgang.wahl@rapp.ch">Wolfgang.wahl@rapp.ch</a>	+49 761 217 717 31
Therese Lüthi	<a href="mailto:Therese.luethi@rapp.ch">Therese.luethi@rapp.ch</a>	+49 761 217 717 36
Philipp Grashorn	<a href="mailto:Philipp.grashorn@rapp.ch">Philipp.grashorn@rapp.ch</a>	+49 761 217 717 32

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangssituation und Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagen der Untersuchung</b>	<b>3</b>
2.1	Grundlagen und Dokumente	3
2.2	Untersuchungsperimeter	4
2.3	Ergebnisse ADFC Fahrradklima Test 2016	5
<b>3</b>	<b>Bestandsaufnahme</b>	<b>6</b>
3.1	Straßennetz und zulässige Geschwindigkeiten	6
3.2	Infrastruktur Radwegenetz	6
3.3	Beschilderung	8
3.4	Art der Radverkehrsführung	9
3.5	Radabstellanlagen	9
3.6	ÖPNV	11
<b>4</b>	<b>Zustandsanalyse</b>	<b>12</b>
4.1	Entwicklungen bestehende Radverkehrskonzepte	12
4.2	Infrastruktur Radwegenetz	13
4.3	Beschilderung	16
4.4	Art der Radverkehrsführung	18
4.5	Radabstellanlagen	19
4.6	Verknüpfung mit dem ÖPNV	21
4.7	Nutzerkonflikte	21
4.8	Zusammenfassung	23
<b>5</b>	<b>Zieldefinition</b>	<b>24</b>
5.1	Neuste Planungsempfehlungen	25
5.1.1	Radverkehrsführung im Längsverkehr	25
5.1.2	Radverkehrsführung an Knotenpunkten	27
5.2	Erwartete und gewünschte Entwicklungen im Radverkehr	28
5.3	Angestrebte Qualitätsanforderungen	29
5.4	Ableitung von Zielen	30
<b>6</b>	<b>Netzkonzeption</b>	<b>30</b>
6.1	Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs	31
6.2	Lückenschlüsse im Bestandsnetz	31
6.3	Alternative Routenführung zum Bestandsnetz	36
6.4	Gefahren-/Konfliktpunkte im Bestand	37
6.5	Generelle Überlegungen zur Entwicklung des Radwegenetzes	39
<b>7</b>	<b>Wegweisung</b>	<b>41</b>
7.1	Lücken in der bestehenden Wegweisung	41
7.2	Ergänzungsbedarf der Wegweisung durch Lückenschlüsse im Netz	42
<b>8</b>	<b>Fahrradparken</b>	<b>43</b>
8.1	Bestand an Abstellanlagen	43
8.2	Abschätzung des Bedarfs an Abstellanlagen	44

<b>9 Serviceangebot Radverkehr</b>	<b>45</b>
<b>10 Maßnahmenplan</b>	<b>50</b>
10.1 Finanzierungsempfehlung des Radverkehrs nach NRVP 2020	50
10.2 Dringlichkeit von Maßnahmen	51
10.3 Aufwand der Maßnahmen	51
10.4 Maßnahmen Infrastruktur	52
10.4.1 Grundlagen infrastruktureller Maßnahmen	52
10.4.2 Möglichkeiten der finanziellen Förderung infrastruktureller Maßnahmen	56
10.5 Maßnahmen Radwegweisung	59
10.6 Maßnahmenplan Abstellanlagen	60
10.7 Maßnahmen Serviceangebot Radverkehr	62
<b>11 Fazit</b>	<b>65</b>

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Elemente einer fahrradfreundlichen Stadt mit dem Leitbild „Radverkehr als System“ (aus: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (2002): FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012).	2
Abbildung 2: Untersuchungsraum Gemarkung Oberkirch	4
Abbildung 3: ADFC Fahrradklima Test 2016, wo	5
Abbildung 4: Offizielles Radwegenetz seitens der Stadt Oberkirch	7
Abbildung 5: Ausgestaltung von Bodenbügeln	10
Abbildung 6: Beschädigte Markierung auf der Renchener Straße westlich des Kreisels Ringelbacher Straße (links) und am Knotenpunkt Landstraße / Heugasse	15
Abbildung 7: Detaillierte Beschilderung in Oberkirch (links), Beschilderung in Stadelhofen (Mitte), reine Wegweisung in Tiergarten (rechts)	16
Abbildung 8: Reine Wegweisung in Bottenau (links), detaillierte Beschilderung in Oberkirch (rechts)	17
Abbildung 9: Leicht zu übersehene Beschilderung in Oberkirch (links) und Zusenhofen (rechts)	18
Abbildung 10: Ausgebleichte Beschilderung entlang der K5369; Fahrtrichtung nicht erkennbar (links), beschmutzte Beschilderung in Zusenhofen (rechts)	18
Abbildung 11: Radabstellanlagen an der August-Ganther-Schule	20
Abbildung 12: Bushaltestelle in Haslach	21
Abbildung 13: Hauptführungsform im Längsverkehr	26
Abbildung 14: Lücken, Gefahrenpunkte und alternative Routen im Netz	33
Abbildung 16: Standardlösung für Furtmarkierung im Zuge von Schutzstreifen	40
Abbildung 17: fehlende Beschilderung in westlicher Kernstadt/Südosten Oberkirch	42
Abbildung 18: Onlineumfrage in Tuttlingen 2017	47
Abbildung 19: Infobroschüre der "Aktion Firmenrad"	48
Abbildung 20: Als Jobrad Fachhändler gekennzeichnete Betriebe in Oberkirch	49
Abbildung 21: exemplarische Darstellung baulich abgesetzter Radweg	53
Abbildung 22: exemplarische Darstellung Radfahrstreifen	54
Abbildung 23: exemplarische Darstellung Radschutzstreifen	55
Abbildung 24: exemplarische Darstellung Fahrradstraße mit Vorfahrtsregelung an Kreuzung	56

Abbildung 25: exemplarische Darstellung Einbahnstraße mit Radverkehr im Mischverkehr in beide Richtungen	56
Abbildung 26: Ausschnitt Ergänzungsbedarf Radwegweisung Kernstadt	59
Abbildung 27: Ausschnitt Ergänzungsbedarf Abstellanlagen	61

## **Beilagenverzeichnis**

1. Zustandsanalyse
  - 1.1. Geschwindigkeitsbereiche
  - 1.2. Radwegenetz Alltag
  - 1.3. Radwegenetz Touristisch
  - 1.4. Art der Radverkehrsführung
  - 1.5. Abstellanlagen
  - 1.6. ÖPNV-Anbindung
  
2. Konzeptualisierung
  - 2.1. Lücken im Bestandsnetz
  - 2.2. Ergänzungsbedarf Radwegweisung
  - 2.3. Abschätzung des Bedarfs an Abstellanlagen
  
3. Maßnahmenpläne
  - 3.1. Maßnahmenplan Lückenschlüsse
  - 3.2. Maßnahmenplan Radwegweisung
  - 3.3. Maßnahmenplan Abstellanlagen
  
4. Maßnahmenübersichten Netzkonzeption
  - 4.1. Lückenschlüsse
  - 4.2. Bereits geplante Lückenschlüsse
  - 4.3. Gefahren- und Konfliktpunkte
  - 4.4. Alternative Routenführung
  - 4.5. Allgemeine

## 1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Große Kreisstadt Oberkirch hat sich zum Ziel gesetzt, den Fahrradverkehr systematisch zu fördern und eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur zu schaffen. Wesentliche Grundlage hierfür ist die Existenz eines durchgängigen, klar beschilderten Radverkehrsnetzes, das insbesondere die Ortsteile über eigenständige Radwege entlang der klassifizierten Straßen und auch Gemeindestraßen optimal anbindet.

Die Stadt Oberkirch hat im Jahr 1995 einen Radverkehrsplan entwickelt. Viele der darin beschriebenen Maßnahmen wurden in der Zwischenzeit umgesetzt. Ein besonderer Fokus wurde dabei auf die Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt Oberkirch gelegt.

Im Jahre 2014 erfolgte durch das Büro Fichtner eine Bestandsanalyse. Sie zeigte, dass die Radverkehrsführung in der Stadt Oberkirch und den Ortsteilen verbessert wurde. Die aktuelle Situation wird als „ausbaufähige Basis“ beurteilt; Eine sichere, durchgängige Befahrbarkeit und klare Wegeführung konnte noch nicht für die gesamte Gemarkung Oberkirch erreicht werden.

Dass weiter Verbesserungspotential vorhanden ist, wird auch aus den Ergebnissen des Fahrradklima-Tests des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) ersichtlich, an welchem jüngst rund 70 Fahrradfahrer teilgenommen haben. Als mangelhaft beurteilt werden insbesondere die Breite der Fahrradwege, Abstellmöglichkeiten, Diebstahlsicherung, eine sichere und übersichtliche Verkehrsführung sowie die Verfügbarkeit von Leihfahrrädern. Es gibt jedoch auch positive Punkte; So ist die Innenstadt gut erreichbar und das Fahrradfahren macht in Oberkirch Spaß.

Anlässlich der Ergebnisse des Fahrradklima-Tests des ADFC hat die Stadt Oberkirch beschlossen, weitere Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs vorzusehen. Dass das Fahrradfahren in Oberkirch Spaß macht, ist eine gute Voraussetzung, um den Fahrradverkehr weiter zu stärken.

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Oberkirch ist grundsätzlich als umfassender Ansatz unter Einbezug aller wesentlichen Elemente der Radverkehrsförderung (Radverkehr als System) fortzuschreiben bzw. zu überarbeiten.<sup>1</sup> Ein spezielles Augenmerk ist dabei auf die Netzdurchgängigkeit, die Wegweisung, Abstellanlagen sowie die Verfügbarkeit von e-Tankstellen zu legen.

---

<sup>1</sup> Auf die Bestandsaufnahme im Bereich Servicenangebot Radverkehr sowie den damit verbundenen Möglichkeiten zur Stärkung des Radverkehrs wird vorerst verzichtet.

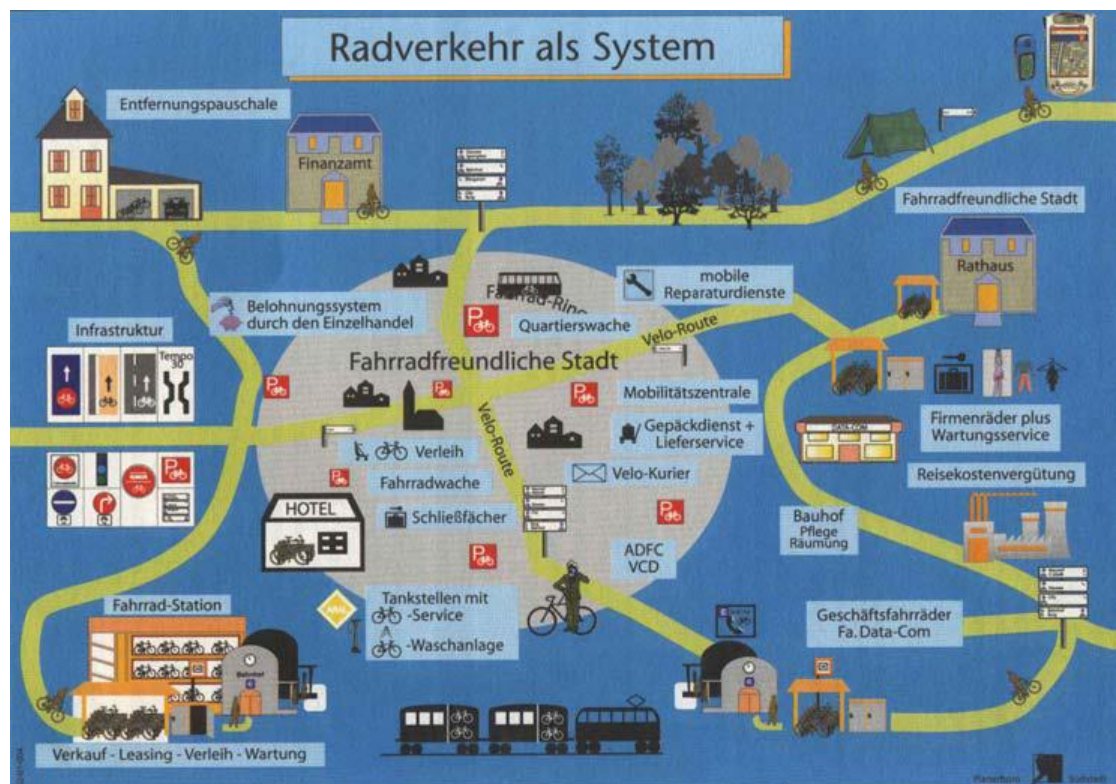


Abbildung 1: Elemente einer fahrradfreundlichen Stadt mit dem Leitbild „Radverkehr als System“ (aus: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (2002): FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012).

#### Grundlagen sind

- eine verkehrssichere und attraktiv nutzbare Radinfrastruktur auf der Basis eines dichten und geschlossenen Radverkehrsnetzes und Anlagen für den ruhenden Radverkehr (welche auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sichert), das aus dem Bestand heraus zu überprüfen und weiterzuentwickeln ist sowie die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Radfahrer (Touristen vs. Pendler / Schüler, e-Bike vs. herkömmliches Fahrrad etc.) berücksichtigt,
- eine zuverlässige und durchgängige Wegweisung für den Radverkehr nach dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, die in Abstimmung mit dem Landkreis zu realisieren ist,
- ein ergänzendes Serviceangebot für den Radverkehr, das sowohl kommunale Informations- und Beratungsangebote, wie auch privatwirtschaftlich angebotene Dienstleistungen umfasst,<sup>1</sup>
- ein zu etablierender Qualitätsprozess zur Bewertung städtischer Radverkehrspolitik und -planung sowie
- die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr.

Als Erstes wird basierend auf der Studie von Fichtner und unter Berücksichtigung der Entwicklungen der letzten Jahre die Bestandsanalyse fortgeschrieben und diverse bestehende Lücken bzw. Schwachstellen aufgezeigt. In einem zweiten Schritt werden konkrete Ziele defi-

niert. Schließlich werden geeignete Maßnahmen für die verschiedenen Aspekte (Radwegnetz, Wegweisung, Abstellanlagen etc.) vorgesehen. Der daraus resultierende Maßnahmenplan

- stellt Prioritäten für die Umsetzung von Maßnahmen auf,
- erlaubt die Einordnung der Maßnahmen in die Gesamtverkehrsplanung der Stadt und
- ermöglicht eine solide Investitionsplanung der Maßnahmen im Rahmen des städtischen Haushalts.

## **2 Grundlagen der Untersuchung**

### **2.1 Grundlagen und Dokumente**

- [1] Ortsbegehung zwecks Bestandsaufnahme, August und September 2017.
- [2] Stadtbauamt Oberkirch: Radverkehrsplan Stadt Oberkirch; Oberkirch, Februar 1996.
- [3] Fichtner: Radverkehrskonzept Oberkirch, Kurzbericht Bestandsanalyse; Stadt Oberkirch; Freiburg, Juli 2014.
- [4] Stadtbauamt Oberkirch: Radwegeplan Oberkirch; Oberkirch, 16. Juni 2016.
- [5] Stadtbauamt Oberkirch: Schulwegepläne für die Stadt Oberkirch und die Ortsteile; Oberkirch, 2012 bis 2017.
- [6] Stadtbauamt Oberkirch: Radweg Oberkirch – Renchen, Plan 1; Oberkirch, 11. Juli 2017.
- [7] Diverse Informationen zu touristischen Radwegeplänen.
- [8] Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. ADFC: ADFC Fahrradklima Test 2016; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Berlin, 19. Mai 2017.
- [9] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA; Köln, 2010.
- [10] Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen: Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts; Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. AGFK-BW; Aachen / München, 14. Februar 2014.
- [11] Breinlinger Ingenieure: Lageplan zur geplanten K 5304 Ortsumfahrung Zusenhofen / Stadelhofen; Stadt Oberkirch; Tuttlingen, 11. Mai 2015.
- [12] Breinlinger Ingenieure: Lageplan zur geplanten K 5305 Ortsumfahrung Zusenhofen / Nußbach; Stadt Oberkirch; Tuttlingen, 4. August 2015.



## 2.2 Untersuchungsperimeter

Der Untersuchungsperimeter umfasst die gesamte Gemarkung der Stadt Oberkirch. Bestandteil der Untersuchung ist somit auch das Radwegenetz, die Beschilderung und die Abstellanlagen in den einzelnen Ortsteilen sowie auf den Verbindungen zwischen den Ortsteilen bzw. der Stadt Oberkirch.

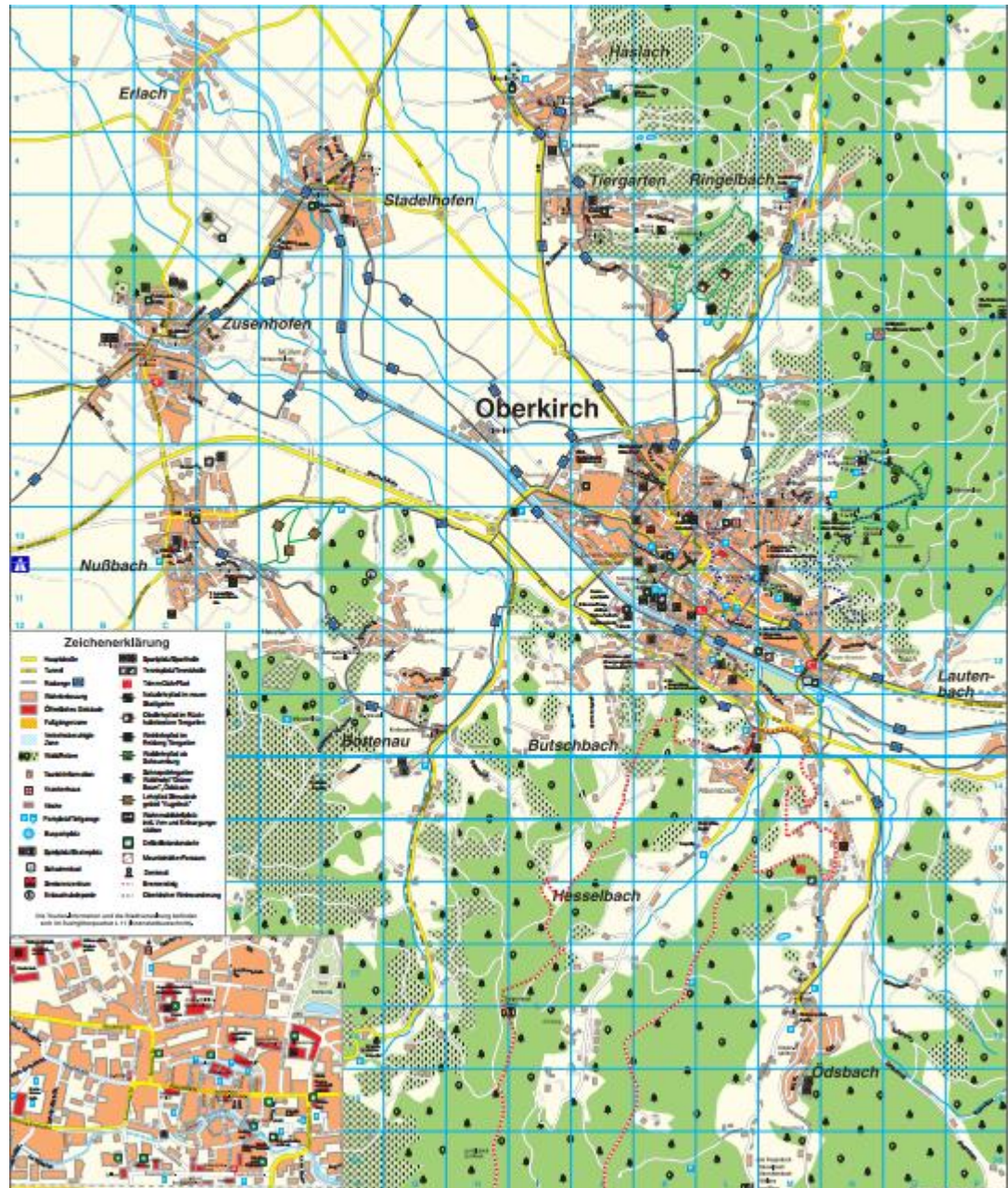


Abbildung 2: Untersuchungsraum Gemarkung Oberkirch

### 2.3 Ergebnisse ADFC Fahrradklima Test 2016

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club ADFC hat 2016 erneut deutschlandweit eine Umfrage zur Beurteilung der Situation für Radfahrer durchgeführt. Aus der Gemarkung Oberkirch gab es insgesamt 69 Rückmeldungen und damit eine genügend hohe Anzahl, damit eine Auswertung vorgenommen wurde. Die Ergebnisse werden denjenigen vergleichbarer Städte gegenübergestellt. Die Gemarkung Oberkirch wird dabei in die Stadtgrößenklasse < 50'000 Einwohner eingeteilt.

Oberkirch erreicht eine Gesamtbewertung von 3,7<sup>2</sup> und liegt damit im Mittelfeld vergleichbarer deutscher Städte, siehe Abbildung 3. Bei Betrachtung der Situation in Baden-Württemberg schneidet Oberkirch mit Rang 22 (von 65) etwas besser ab.

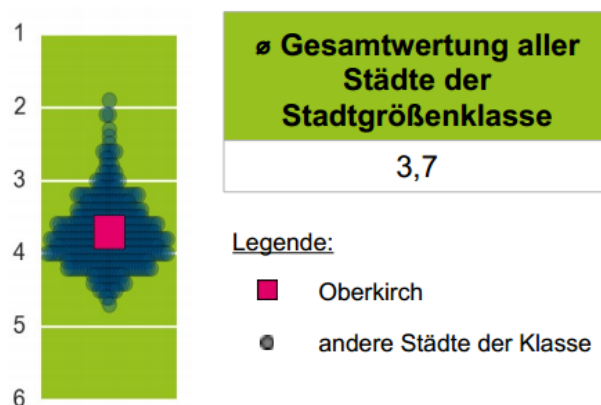


Abbildung 3: ADFC Fahrradklima Test 2016, wo

Die einzelnen Kriterien werden mit Noten zwischen 2.8 und 4.7 bewertet. 70% der Noten liegen dabei zwischen 3 und 4. Ausreißer sind keine zu beobachten.

Als besonders positiv in Oberkirch werden folgende Punkte bewertet:<sup>3</sup>

- Gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums bzw. der Ortsmitte<sup>4</sup>
- Radfahren macht Spaß
- Zügiges und direktes Erreichen von Zielen<sup>4</sup>

Handlungsbedarf wird bei folgenden Punkten gesehen:<sup>5</sup>

- Öffentlich zugängliche Leihfahrräder mit für jeden einfache, zuverlässige und preisgünstige Nutzung<sup>6</sup>
- Bequeme und sichere Führung an Baustellen

<sup>2</sup> Die Skala geht von 1 (fahrradfreundlich) bis 6 (nicht fahrradfreundlich).

<sup>3</sup> Aspekte mit einer Bewertung < 3.0.

<sup>4</sup> Dieser Aspekt wird auch bei vergleichbaren Städten recht positiv bewertet. Auch wenn Oberkirch somit nicht herausragt, handelt es sich um einen wichtigen Punkt bzw. eine wichtige Voraussetzung zur weiteren Förderung des Radverkehrs.

<sup>5</sup> Aspekte mit einer Bewertung > 4.0.

<sup>6</sup> Trotz schlechter Noten schneidet Oberkirch bei diesem Aspekt besser ab als die meisten vergleichbaren Städte. Es besteht tendenziell deutschlandweit Aufholbedarf bei der Bereitstellung und einfachen Nutzung von Leihfahrrädern.

- Werbung für das Radfahren
- Verfügbarkeit komfortabler und sicherer Abstellmöglichkeiten
- Falschparkerkontrolle auf Radwegen

Im Vergleich zu anderen Städten werden die meisten Aspekte positiver bewertet. Insbesondere schneidet Oberkirch bei der Fahrradförderung in jüngster Zeit besser ab. Hervorzuheben ist, dass Oberkirch dadurch bei den Oberthemen „Stellenwert des Radfahrens“ und „Sicherheit beim Radfahren“ bessere Noten erhält als vergleichbare Städte.

Die wenigen Punkte, bei welchen Oberkirch gegenüber vergleichbaren Städten schlechter abschneidet, werden deutlich negativer bewertet. Insbesondere die Wegweisung und die Öffnung von Einbahnstraßen im Gegenrichtungsbetrieb<sup>7</sup> für den Radverkehr sowie das Fehlen von Abstellmöglichkeiten werden bemängelt.

### **3 Bestandsaufnahme**

#### **3.1 Straßennetz und zulässige Geschwindigkeiten**

In Beilage 1 sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen im Straßennetz dargestellt. Dabei wird ersichtlich, dass die Hauptverbindungsstraßen der Stadt Oberkirch und der verschiedenen Ortsteile vorwiegend auf 50km/h beschränkt sind. In den Ortsteilen Nußbach, Zusenhofen und Stadelhofen gibt es Abschnitte, auf welchen die höchstzulässige Geschwindigkeit 30km/h beträgt (Renchtalstraße und Nesselrieder Straße in Nußbach, Nußbacher Straße und Am Sportplatz in Zusenhofen, Ortenaustraße und Ulmer Straße in Stadelhofen).

Sowohl in der Stadt Oberkirch als auch in den Ortsteilen wurden in Wohngebieten Tempo 30-Zonen eingerichtet. In der Kernstadt sind das Stadtzentrum sowie vereinzelt Wohngebiete als verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit ausgewiesen. Eine Fußgängerzone gibt es seit Kurzem bzw. derzeit in Realisierung in der Stadtmitte von Oberkirch auf einem Abschnitt der Hauptstraße.

Auf den Verbindungsstraßen zwischen den Ortsteilen (insbesondere den Kreis- und Landesstraßen) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit vorwiegend 70km/h.

#### **3.2 Infrastruktur Radwegenetz**

Auf der Gemarkung Oberkirch gibt es eine Vielzahl an Radwegen, siehe Beilagen 1.2 (Alltagsrouten) und 1.3 (Touristische Routen). Das offizielle Radwegenetz seitens der Stadt Oberkirch umfasst die in Abbildung 4 dargestellten Radwege. Es wird deutlich, dass das offizielle Radwegenetz der Stadt Oberkirch

- sich stark auf die Verbindung zwischen den Ortsteilen bzw. der Kernstadt fokussiert; innerhalb der Ortsteile bzw. der Kernstadt gibt es diverse Lücken,

---

<sup>7</sup> Das Straßennetz in Oberkirch ist bis auf wenige Ausnahmen im Zweirichtungsbetrieb befahrbar. Wieso dieser Aspekt für Oberkirch so schlecht bewertet wird, ist nicht nachvollziehbar.

- nur einen Teil der Radwege umfasst, welche vor-Ort – zumindest teilweise – ausgedehnt ist.

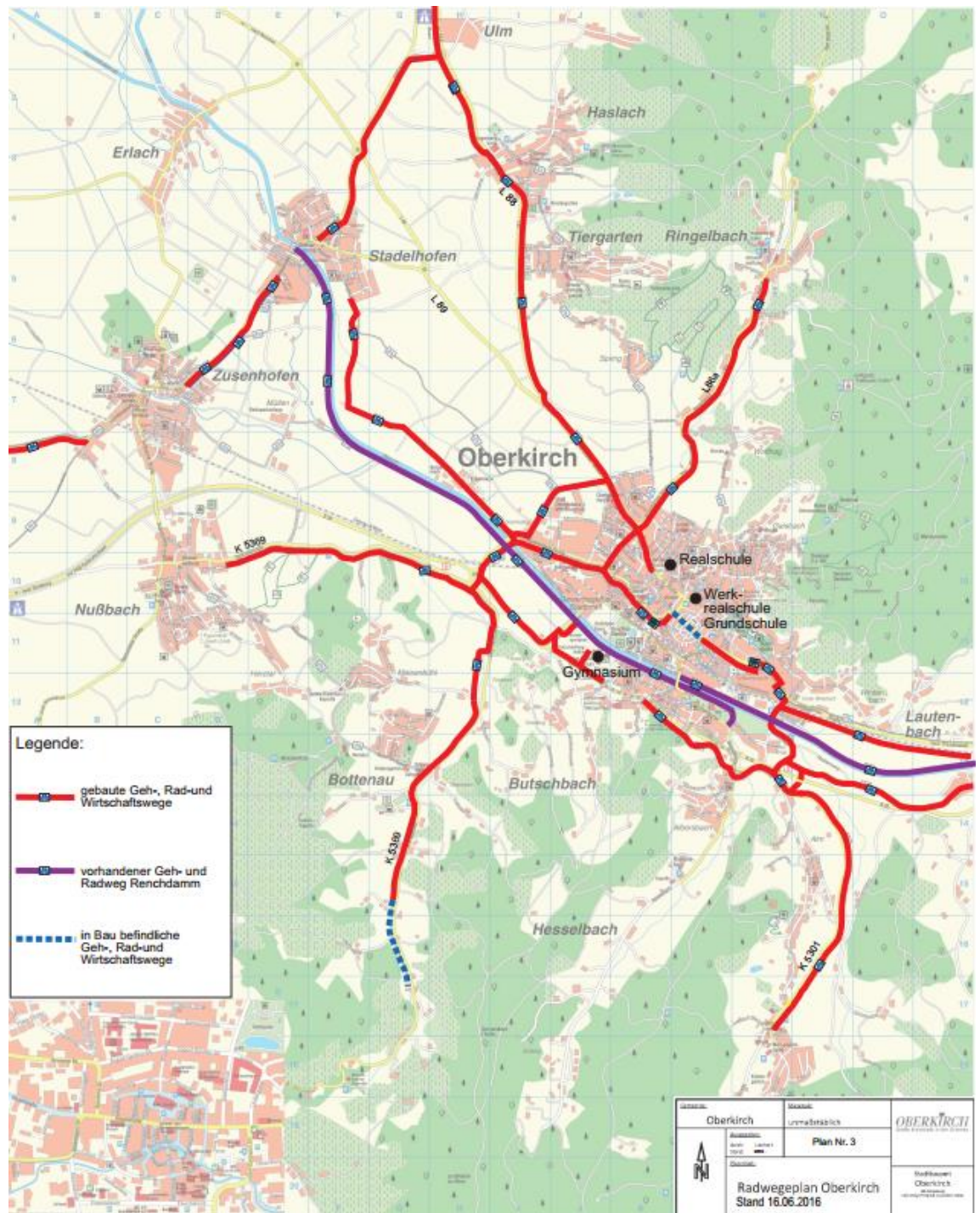


Abbildung 4: Offizielles Radwegenetz seitens der Stadt Oberkirch

Das Radwegenetz der Gemarkung Oberkirch ist so umfassend, dass von der Kernstadt Oberkirch zu allen Ortsteilen sowie zwischen den jeweiligen Ortsteilen Radwegeverbindungen

grundsätzlich verfügbar sind. Darüber hinaus ist Oberkirch an umliegende Ortschaften angebunden, wobei diese Verknüpfungen vorwiegend über touristische Routen erfolgt, die naturgemäß großräumiger bzw. regionaler verlaufen.

Das in Abbildung 4 dargestellte Radwegenetz bildet die Grundlage der bestehenden Rad- bzw. Schulwegepläne. Die im Zuge der Rad- und Schulwegeplanung empfohlenen Routen sollten sich gleichfalls an den tatsächlich benutzten Wegen der Schüler orientieren. In Einzelfällen, insbesondere im Bezug auf die Feinverteilung, weicht das Radnetz der Schulwegepläne somit vom offiziellen Radwegenetz der Stadt Oberkirch ab. Mehrfach führen die Schulwege über (teil-)beschilderte Alltagsrouten, die aber nicht Bestandteil des offiziellen Radwegenetzes der Stadt Oberkirch sind.

Für die vorliegende Bestandsanalyse werden alle Radwege geprüft, über welche eine offizielle oder touristische Radroute führt oder die für den Alltagsverkehr (inkl. Schulverkehr) von Relevanz sind bzw. zumindest teilbeschildert sind.

Die verschiedenen Radrouten wurden nach den Regelwerken und Empfehlungen erstellt, welche zum Zeitpunkt der Planung und Realisierung gültig waren. In den letzten Jahren wurden verschiedene Normenwerke und Empfehlungen aktualisiert, so dass die vorhandene Infrastruktur nicht den gängigen Normwerten entspricht.

Für eher kürzlich realisierte Infrastrukturen, bei welchen die neueren Regelungen bereits hätten greifen können, ist zu beachten, dass die Bestimmung des konkreten Flächenbedarfs (und entsprechenden Flächenerwerbs durch die Stadt Oberkirch) für die Radverkehrsinfrastruktur in enger Rücksprache mit den Landwirten erfolgte. In Oberkirch hat die Landwirtschaft einen hohen Stellenwert, weswegen solche Flächen nur beschränkt anderweitig umgenutzt werden sollten. Vielfach hat man sich daher auf die minimal erforderliche Breite<sup>8</sup> von Radverkehrsanlagen entschieden.

### 3.3 Beschilderung

Jede Radroute wird optimalerweise durchgängig über eine Wegweisung ausgeschildert. Dabei kann die Art der Wegweisung je nach Art der Radroute (Alltag, touristisch) unterschiedlich ausfallen. Auch ist nicht an jedem Knotenpunkt eine detaillierte Beschilderung erforderlich, sofern sich nicht Radwege kreuzen oder teilweise überlagern.

Beilage 1.2 beinhaltet Informationen zur vorhandenen Beschilderung entlang der Alltagsrouten. Die Pfeile an den Knotenpunkten mit Beschilderung zeigen, für welche Fahrbeziehungen Wegweisungen bestehen. Es gibt Knotenpunkte, an welchen jegliche Beschilderung fehlt oder aber nur gewisse Fahrbeziehungen ausgewiesen werden. Gegebenenfalls kann sich der Radverkehr an einer vorhandenen Wegweisung für eine touristische Route orientieren, vgl. gelbe Markierungen in Beilage 1.2.

---

<sup>8</sup> In den Regelwerken und Empfehlungen werden Soll- und Muss-Werte bzw. optimale und minimal einzuhaltende Werte angegeben.

Eine analoge Darstellung für touristische Routen ist aus folgenden Gründen kaum möglich:

- Es gibt eine deutliche Überlagerung der verschiedenen Routen,
- Je nach Route werden vorwiegend Fernziele angegeben,
- Je nach Anbieter bzw. Vermarktung der Radroute werden die Routen nur sehr lückenhaft ausgeschildert.

### **3.4 Art der Radverkehrsführung**

Der Radverkehr wird auf der Gemarkung Oberkirch auf unterschiedliche Arten geführt (siehe auch Beilage 1.4):

- Selbständiger Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Gehweg mit Radfahrer frei
- Radschutzstreifen
- Wirtschaftsweg
- Fahrverbot<sup>9</sup> mit Anlieger frei
- Mischverkehr auf schwächer befahrener Straße
- Mischverkehr auf stärker befahrener Straße

Grundsätzlich gibt es noch die Möglichkeit von Radfahrstreifen. Solche gibt es in Oberkirch bislang aber nicht.

Darüber hinaus darf die Fußgängerzone in der Stadtmitte von Oberkirch mit dem Rad befahren werden.

### **3.5 Radabstellanlagen**

Eine Übersicht über die Verfügbarkeit von Radabstellanlagen an relevanten Standorten gibt die nachfolgende Tabelle sowie Beilage 1.5. Es wird dabei unterschieden, ob das Fahrrad sicher, d.h. mit dem Rahmen an einer fest verankerten Infrastruktur angeschlossen werden kann oder aber diese Möglichkeit nicht gegeben ist. Letzteres ist bei Bodenbügeln der Fall, welche unterschiedlich ausgestaltet sein können, vgl. Abbildung 5.

---

<sup>9</sup> Das Fahrverbot gilt für den Gesamtverkehr. Entsprechend ist es etwas verwirrend, dass eine Radroute über einen solchen Abschnitten ausgeschildert wird.



Abbildung 5: Ausgestaltung von Bodenbügeln

Auch sogenannte Rahmenbügel, an welchen das Fahrrad sicher abgestellt werden kann, gibt es in diversen Ausführungen. Sie haben gemeinsam, dass die Infrastruktur so hoch ist, dass ein einfaches Anschließen des Fahrradrahmens möglich ist.

Eine weitere Form von Abstellanlagen gibt es auf der Gemarkung Oberkirch mit abschließbaren Fahrradboxen am Bahnhof Zusenhofen. Diese benötigen am meisten Platz, bieten für den Nutzer aber den höchsten Komfort (Schutz vor Diebstahl, Wetter, Vandalismus etc.).

Ort	Einrichtung	Rahmenbügel	Bodenbügel	Abstellanlagen total	Überdachung
Oberkirch	Bahnhof	50 (beidseits)	0	100	Ja
	Strandbad	95 (beidseits)	50	240	Nein
	Stadtgarten	0	0	0	-
	Kiga St. Raphael	0	8	8	Nein
	August-Ganther-Schule	0	225	225	Ja
	Johann-Wölfflin-Schule	0	50	50	Ja
	Hans-Furler-Gymnasium	0	Rund 600	600	Ja
	Mediathek	8	30	38	Nein
	Realschule Oberkirch	74	0	74	32 überdacht
	Musikschule	0	14	14	Nein
	Erwin-Braun Halle	0	0	0	-
	Stadtwerke Oberkirch	2 (beidseits)	0	4	Nein
	Rewe	12	0	12	Ja
	Lidl	0	0	0	-
	Aldi	0	22	22	Nein
	Edeka	0	0	0	-
	Firma PWO	104	0	104	Ja
	Firma Köhler	0	>100 <sup>10</sup>	>100	Ja
Ringelbach	Ortsverwaltung	0	0	0	-
Tiergarten	Ortsverwaltung	0	0	0	-
	Schule	0	0	0	-
	Gemeindehalle	0	12	12	Nein
Haslach	Ortsverwaltung	0	0	0	-
	Klingelberghalle	0	0	0	-
	Kiga Maria Goretti	0	0	0	-
	Sportplatz	0	0	0	-
Stadelhofen	Kiga Stadt Oberkirch	0	0	0	-
	Renchtalhalle	0	64	64	Nein
Zusenhofen	Bahnhof Zusenhofen	68 + 14 Boxen	0	68 + 14 Boxen	Ja
	Sportplatz	0	20	20	Nein
	Freiwaldhalle	0	0	0	-
	Edeka	0	0	0	-

<sup>10</sup> Die Abstellanlagen befinden sich auf dem zugangsgeschützten Betriebsgelände. Eine genaue Ermittlung der Anzahl Stellplätze war daher nicht möglich.

Ort	Einrichtung	Rahmenbügel	Bodenbügel	Abstellanlagen total	Überdachung
Nußbach	Ortsverwaltung	0	0	0	-
	Kiga Nußbach	0	0	0	-
	Schule Nußbach	40	20	60	40 überdacht
	Sportplatz	0	0	0	-
Bottenau	Ortsverwaltung	0	0	0	-
	Kiga Bottenau	0	3	3	Nein
	Schule	4 (beidseits)	0	8	Ja
	Sportplatz	0	0	0	-
Hesselbach	Maiecklehalle	0	0	0	-
Ödsbach	Ortsverwaltung	0	0	0	-
	Kiga Ödsbach	0	0	0	-
	Sportplatz	0	0	0	-
	Mooswaldhalle	0	10	10	-
Summe		604 + 14 Boxen	>1'232	>1'836 + 14 Boxen	
Summe nur öffentliche Stellplätze		504 + 14 Boxen	1'128	1'632 + 14 Boxen	

Tabelle 1: Übersicht Radabstellanlagen

Aus der Tabelle wird ersichtlich, dass an verschiedenen relevanten Quell- und Zielorten auf der Gemarkung Oberkirch Abstellanlagen für den Radverkehr vorhanden sind. Etwa ein Drittel der Abstellanlagen kann als sicher bezeichnet werden; bei den übrigen ist je nach Standort<sup>11</sup> über eine Aufwertung zu diskutieren.

### 3.6 ÖPNV

Die Gemarkung Oberkirch wird durch die Ortenau S-Bahn und mehrere Buslinien des Tarifverbunds Ortenau GmbH (TGO) erschlossen, siehe Beilage 1.5. Über Bahnhöfe verfügt Oberkirch (Bahnhof, Koehlersiedlung) und Zusenhofen (Bahnhof). Die Erreichbarkeit der übrigen Ortsteile ist durch den Betrieb von sechs Buslinien sichergestellt.

Die Buslinien erlauben Direktverbindungen zwischen Oberkirch und den umliegenden Städten, insbesondere Appenweier, Renchen, Achern, Kappelrodeck, und diversen Ortschaften im Renchtal. Über die Ortenau S-Bahn ist auch eine direkte Anbindung nach Offenburg und dem dortigen überregionalen Schienennetz der Deutschen Bahn gegeben.

Im Rahmen der Planungen zur Stadtsanierung soll auch der Bahnhof Oberkirch umgestaltet werden. Derzeit laufen die Vorarbeiten für die Ausschreibung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Aufwertung des Bahnhofareals. Die Anforderungen aus dem vorliegenden Radverkehrskonzept (bspw. Bike&Ride-Abstellanlagen, Beschilderung) sollen in die weiteren Planungen zum Bahnhofsareal einfließen.

<sup>11</sup> Bspw. ist beim Schwimmbad kein Bedarf einer Überdachung gegeben, da ein Besuch des Freibads grundsätzlich schönes Wetter voraussetzt.



## 4 Zustandsanalyse

### 4.1 Entwicklungen bestehende Radverkehrskonzepte

Im Zuge des Radverkehrsplans aus dem Jahr 1995 [2] wurden rund 10 Gestaltungsvorschläge zur Verbesserung des Radwegenetzes ausgearbeitet. Der Fokus lag auf dem Ausbau bzw. dem Lückenschluss im Radwegenetz. Es wurden aber auch Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs sowie in Bezug auf Fahrradabstellanlagen vorgeschlagen. Die Themen Beschilderung und Anbindung an den ÖPNV wurden erst im Rahmen des Radverkehrskonzepts aus dem Jahr 2014 [3] betrachtet. Konkrete Maßnahmen beinhaltet das neue Konzept jedoch nicht.

Die in [2] aufgeführten Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes wurden in der Zwischenzeit fast vollständig umgesetzt. Entsprechend heißt es in [3], dass „die Stadt Oberkirch und die Ortsteile bereits über eine ausbaufähige Basis an sicherer Radfahrerführung verfügen“.

Bei den weiteren Themengebieten wurden allerdings nur punktuell Maßnahmen realisiert. Nicht umgesetzt wurden nachfolgende Gestaltungsvorschläge:

- Auf der Verbindung zwischen Ringelbach und Oberkirch gibt es zwei kurze Abschnitte, auf welchem der Radverkehr in beide Richtungen weiterhin ungesichert mit dem Kfz-Verkehr auf der Straße geführt wird. Es handelt sich einerseits um den Abschnitt Ringelbacher Straße zwischen Kreisel Renchener Straße und Knotenpunkt Krautschollenweg, andererseits um den Abschnitt Niederlehen zwischen Beginn der Bebauung und Schwender Straße. Obwohl die Lücken jeweils nur rund 100 Meter lang sind, sollten sie geschlossen werden. Schließlich sind die betroffenen Strecken Bestandteil des Schulwegs zu den weiterführenden Schulen.
- Die Ausweisung der Renchener Straße im Abschnitt zwischen der Straßburger Straße und der Franz-Schubert-Straße als Einbahnstraße gewinnt durch die Umgestaltung des Stadtzentrums bzw. der Hauptstraße erneut an Bedeutung. Dadurch, dass die Hauptverkehrsachse „durch“ Oberkirch über die B28 (großräumig) bzw. die Raiffeisenstraße (kleinräumig) führt, und der verbleibende Durchgangsverkehr mit Herkunft / Ziel im Norden der Stadt Oberkirch grundsätzlich über die Konrad-Adenauer-Straße oder die Straßburger Straße gelenkt werden können<sup>12</sup>, sind verkehrsberuhigende Maßnahmen auf dem östlichen Abschnitt der Appenweierer Straße und der Renchener Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr als auch zur Verbesserung der Wohnlichkeit entlang der genannten Straßenabschnitte sinnvoll. Ob weiterhin eine Einbahnregelung im Fokus steht oder andere verkehrsberuhigende Maßnahmen zielführender sind, hängt unter anderem von der Zieldefinition (vgl. Kapitel 5) ab.
- Eine farbliche Hervorhebung von Radverkehrsstreifen und -aufstellbereichen im Bereich von Knotenpunkten wurde im Rahmen der Ortsbegehung kaum beobachtet. Im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf stark befahrenen Straßen sowie an stark belasteten Knotenpunkten sollte diese Maßnahme weiterverfolgt werden.

---

<sup>12</sup> Eine Umwidmung der Landesstraße L89 auf die Konrad-Adenauer-Straße bzw. die Straßburger Straße ist von Vorteil.

- Entlang der Eisenbahnstraße muss der Radverkehr immer noch ungeschützt mit dem Kfz-Verkehr auf der Straße fahren. Im Bereich des Bahnhofs sollte die Optimierung der Radverkehrsführung bei den Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofareals<sup>13</sup> Berücksichtigung finden, um eine allfällige Inkonsistenz bzw. die Schaffung neuer Sicherheitsdefizite zu vermeiden. Grundsätzlich ist aber entlang der gesamten Eisenbahnstraße die Lücke zu schließen.
- Sichere und geschützte Fahrradabstellanlagen gibt es erst punktuell. Bspw. wurden an der Haltestelle Zusenhofen Fahrradboxen errichtet, in welchen die Fahrräder sicher abgeschlossen werden können. In Bezug auf die Verknüpfung mit dem ÖPNV besteht noch großer Handlungsbedarf; insbesondere gibt es kaum Bushaltestellen mit Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr.

Im Zuge der Bestandsanalyse im Jahr 2014 [3] wurden trotz Betrachtung unterschiedlicher Aspekte des Radverkehrs vorwiegend Defizite bei der Durchgängigkeit eines sicheren Radwegenetzes festgestellt. Als Schwächen werden Straßenabschnitte genannt, auf welchen der Radverkehr ohne Sicherheitsmaßnahmen mit dem Kfz-Verkehr auf der Straße geführt wird und das Kfz-Aufkommen hoch ist. In den letzten Jahren wurden kaum Maßnahmen ergriffen, um die ermittelten Mängel zu beheben. Praktisch in jedem Ortsteil gibt es somit weiterhin einen Abschnitt im Radwegenetz, auf welchem die Sicherheit für den Radverkehr als ungenügend beurteilt wird.<sup>14</sup>

## 4.2 Infrastruktur Radwegenetz

Die Ortsteile sind untereinander und mit der Stadt Oberkirch über verschiedene (Alltags-)Radwege grundsätzlich sehr gut verbunden.<sup>15</sup> Über die Gemarkungsgrenze hinaus sind benachbarte Ortschaften grundsätzlich ebenfalls erreichbar. Für eine sichere Verkehrsführung sind teilweise Umwege in Kauf zu nehmen, indem man ein Siedlungsgebiet nach dem anderen entlang der „Verbindung“ passiert. Eine direkte Verbindung bspw. von Oberkirch nach Renchen fehlt derzeit.<sup>16</sup> Allerdings ist Renchen via Stadelhofen und Erlach relativ sicher, aber eben umwegig zu erreichen.

Gleichfalls sind für die Verbindungen nach Durbach, Nesselried, Appenweier oder Kappelrodeck ab dem jeweiligen letzten Ortsteil oder spätestens ab Gemarkungsgrenze sichere Radwege Mangelware. Und dies, obwohl teilweise touristische Routen die Ortschaften von Oberkirch mit benachbarten Gemeinden verbinden. Von Nußbach nach Appenweier gibt es ähnlich wie für die Verbindung nach Renchen sichere, aber umwegige Verbindungen. Da im Alltagsverkehr eine hohe Anzahl an Pendlern (mit dem Rad) nach Oberkirch fahren, stehen direkte, kurze und sichere Verbindungen benachbarter Orte mit Oberkirch im Vordergrund.

---

<sup>13</sup> Im Rahmen der Stadtsanierung soll auch der Bahnhof Oberkirch umgestaltet werden. Demnächst soll diesbezüglich ein städtebaulicher Wettbewerb stattfinden.

<sup>14</sup> Auf eine Auflistung der konkreten Straßenabschnitte wird verzichtet, da im Zuge der Ortsbegehung nebst der in [3] aufgeführten Abschnitte mit Mängeln in der Radverkehrsführung weitere Abschnitte mit Defiziten erkannt wurden.

<sup>15</sup> Die gute Erreichbarkeit der Ortsmitte und weiteren Zielen wird auch im Rahmen des ADFC Fahrradklima Tests hervorgehoben.

<sup>16</sup> Es gibt Planungen für die Realisierung einer durchgängigen Radverbindung von Oberkirch nach Renchen entlang der L89.

Das empfohlene Radwegenetz für den Schülerverkehr orientiert sich am offiziellen Radwegenetz der Stadt Oberkirch. In der Kernstadt, in Stadelhofen und in Bottenau gibt es jedoch relevante Abschnitte, welche derzeit nicht Bestandteil des offiziellen Radwegenetzes der Stadt Oberkirch sind. Gleichzeitig gibt es auf diesen Abschnitten aber teilweise eine Beschilderung. Entsprechend empfiehlt es sich sehr, diese Abschnitte in das Alltagsroutennetz aufzunehmen. Betroffen sind insbesondere:

- Kernstadt:
  - Butschbacher Straße
  - Oberdorfstraße
- Stadelhofen:
  - Königsgasse
- Bottenau:
  - Kindergartenstraße

Darüber hinaus umfasst das Schulradwegenetz auf Grund der Feinverteilung im unmittelbaren Bereich von Schulen weitere Straßenabschnitte, die derzeit weder Teil des Alltagsroutennetzes noch beschildert sind. Die entsprechenden Abschnitte befinden sich dabei in Tempo 30-Zonen. Eine Erweiterung der Definition des Alltagsroutennetzes wird diesbezüglich nicht als erforderlich gesehen.

Beim Schülerverkehr hat sich gezeigt, dass trotz Empfehlung von Routen (Schulwegepläne) nicht zwingend diese Routen befahren werden.<sup>17</sup> Manchmal wird eine kurze und direkte Route einer sichereren, dafür aber etwas umwegigeren Route vorgezogen. Kritische Punkte ergeben sich dadurch insbesondere an folgenden Stellen:

- Querung der Raiffeisenstraße nördlich der Shell-Tankstelle

Die Infrastruktur der Alltagsradwege wird mehrheitlich positiv bewertet; die für den Radverkehr ausgewiesenen Verkehrsflächen weisen einen guten Zustand auf. Entlang einzelner Routen wird der Radverkehr auf Natur- bzw. Kieswegen geführt, insbesondere entlang der Rench.

In Einzelfällen ist der Belag sanierungsduftig<sup>18</sup> oder die Markierung (Schutzstreifen) – schätzungsweise durch Überfahren durch den Kfz-Verkehr – abgenutzt und nur noch schwach erkennbar<sup>19</sup>.

Neuste Planungsempfehlungen schlagen insbesondere an Knotenpunkten, an welchen der Radverkehr gegenüber dem einmündenden Verkehr bevorrechtigt ist, eine deutliche Furteinfärbung vor.

---

<sup>17</sup> Neben der Tatsache, dass dadurch sicherheitskritische Situationen auftreten können, verfällt bei Verlassen des empfohlenen Schulwegs der Versicherungsschutz.

<sup>18</sup> In Zusenhofen wird der Radverkehr entlang der Stadelhofer Straße auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Auf Grund der entlang des Geh- und Radwegs gepflanzten Bäume (Wurzeln) ist der Belag uneben oder weist gar Risse auf.

<sup>19</sup> Dies betrifft insbesondere die Schutzstreifen in der Stadt Oberkirch.



Abbildung 6: Beschädigte Markierung auf der Renchener Straße westlich des Kreisels Ringelbacher Straße (links) und am Knotenpunkt Landstraße / Heugasse

Auch bei den touristischen Radwegen ist die Infrastruktur vorwiegend gut. Der Radverkehr wird etwas häufiger auf Naturwegen (Kies, Waldweg) geführt, was teilweise der Zielgruppe der verschiedenen Routen geschuldet ist (bspw. Mountainbike).

Die Radverkehrsanlagen wurden vorwiegend in Anlehnung an ältere Regelwerke und Empfehlungen erstellt. Dadurch resultieren teilweise Radverkehrsflächen mit relativ eingeschränkter Breite. In der Folge können kritische Situationen bei Begegnungs- und Überholvorgängen mit Spezialrädern (Liegerad) oder Fahrrädern mit Anhängern sowie ggf. involviertem Fußverkehr (Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator) auftreten. Hervorzuheben sind insbesondere nachfolgende Abschnitte:

<b>Ort</b>	<b>Art der Radführung</b>	<b>Ist-Breite</b>	<b>Mindestbreite</b>
Landstraße (Haslach)	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Maximal rund 2.2 Meter	2.5 Meter
Stadelhofer Straße (Zusenhofen)	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Rund 2 Meter	2.5 Meter
Weintalstraße	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Rund 2 Meter	2.5 Meter
Renchallee Richtung Osten	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Rund 2.2 Meter	2.5 Meter
Werkstraße Richtung Osten	Getrennter Geh- und Radweg	Rund 1 Meter	1.6 Meter

Tabelle 2 Übersicht der Radverkehrsanlagen mit nicht erforderlicher Mindestbreite

Touristische Routen umfassen häufiger Abschnitte mit steilen Anstiegen bzw. Abfahrten. Während die Routen im Bereich der Ortsteile Bottenau und Butschbach entsprechend der topologischen Verhältnisse nicht ohne Steigungen auskommen, wird der Radverkehr in Haslach ohne Not am Hang geführt (Brunnenbühndstraße / Hilsenstraße). Bei der betroffenen Radroute in Haslach handelt es sich um eine Route für das e-Bike; alle anderen Routen werden in Haslach über die praktisch eben verlaufende Haslacher Straße und Hilsenstraße geführt.

### 4.3 Beschilderung

Auf Grund der Vielzahl an Radwegen wird eine umfassende Beschilderung erwartet. Die Ortsbegehung hat allerdings ergeben, dass nur ein Teil der Radwege beschildert ist.<sup>20</sup>

Bei Alltagsrouten umfasst die Beschilderung optimalerweise die Angabe von Zielen bzw. Ortschaften und ggf. die Distanz (siehe Abbildung 7 links und Mitte). Vielfach wird an Knotenpunkten aber auf Details verzichtet und nur die Fahrtrichtung angegeben (siehe Abbildung 7 rechts). Auf Grund des dichten Radwegenetzes trifft man somit häufig auf Knotenpunkte, an welchen eine reine Wegweisung vorhanden ist, so dass man raten muss, welche der beiden ausgewiesenen Richtungen für das persönliche Fahrtziel die richtige ist.



Abbildung 7: Detaillierte Beschilderung in Oberkirch (links), Beschilderung in Stadelhofen (Mitte), reine Wegweisung in Tiergarten (rechts)

Die Beschilderung von touristischen Routen unterscheidet sich optisch von derjenigen für die Alltagsrouten. Bei den durch Naturpark Schwarzwald betriebenen Radrouten erfolgt die Wegweisung über ein gelbes Schild mit Radfahrer (siehe Abbildung 8 links), auf welchem an relevanten Knotenpunkten detaillierte Informationen zu unterschiedlichen (Fern-)Zielen angegeben werden (siehe Abbildung 8 rechts).<sup>21</sup> Da die Auswahl an Radrouten sehr groß ist, trifft man häufiger eine detaillierte Beschilderung an als entlang der Alltagsrouten.

Die Streckenführung von durch Renchtal Tourismus vermarkteten Radrouten werden vorwiegend über interaktive Online-Portale oder Flyer erläutert. Gewisse Routen werden ebenfalls (sporadisch) vor Ort gekennzeichnet.<sup>22</sup> In diesem Falle erfolgt die Wegweisung über routen-

<sup>20</sup> Entsprechend ist nicht erstaunlich, dass die Orientierbarkeit an Wegweisern im Rahmen des ADFC Fahrradklima Tests schlecht bewertet wurde.

<sup>21</sup> Die Kommunen werden nur dann finanziell gefördert, wenn sie diese gelbe Beschilderung anwenden. Vorteil davon ist, dass die durch den Naturpark Schwarzwald definierten Radrouten – es handelt sich dabei vorwiegend um Mountainbike-Routen – schwarzwaldweit einheitlich beschildert sind.

<sup>22</sup> Dabei wird sie nur als Ergänzung der allgemeinen Beschilderung bzw. der Wegweisung von Alltagsrouten vorgesehen. Das heißt, dass sie nur bei Bedarf die bestehende Alltagsroutenbeschilderung ergänzt. Ist also keine spezielle Wegweisung der touristischen Route vorhanden, ist der allgemeinen Wegweisung zu folgen. Entsprechend ergibt sich für den Unwissenden die vor Ort beobachtete Lückenhaftigkeit, die aber in dieser Form gewollt ist.

spezifische Icons (siehe Abbildung 7 links, blau hinterlegte Täfelchen unterhalb der Wegweisung für die Alltagsrouten, Icon in Anlehnung an Thema der Radroute).<sup>23</sup> Die Beschilderung wurde als sehr lückenhaft erkannt;<sup>24</sup> eine Befahrung ist nur mit zusätzlichen Informationen (App, Flyer) möglich.



Abbildung 8: Reine Wegweisung in Bottenau (links), detaillierte Beschilderung in Oberkirch (rechts)

Nebst der Lücken und dem unzureichenden Informationsgehalt bei der Beschilderung gibt es diverse Standorte, wo die Beschilderung leicht übersehen werden kann, da sie an einer Hauswand befestigt ist, sich nahe an Gebüsch und Bäumen befindet oder die Sonne die Beschilderung ausgebleicht hat (siehe Abbildung 9 und Abbildung 10). Besonders ungünstig ist, dass davon vorwiegend die wenigen Standorte betroffen sind, bei welchen eine detaillierte Beschilderung oder die Ausweisung von touristischen Routen des Renchtal Tourismus vorhanden ist.

<sup>23</sup> Gemäß Stadtverwaltung handelt es sich um eine ortenspezifische Beschilderung.

<sup>24</sup> Zwischen Standorten mit expliziter Ausweisung der Routen ist auf die Beschilderung der Alltagsrouten zurückzugreifen. Dies wird dem Radfahrer allerdings zu unklar kommuniziert, vgl. Hinweis in Fußnote 22.



Abbildung 9: Leicht zu übersehene Beschilderung in Oberkirch (links) und Zusenhofen (rechts)



Abbildung 10: Ausgebleichte Beschilderung entlang der K5369; Fahrtrichtung nicht erkennbar (links), beschmutzte Beschilderung in Zusenhofen (rechts)

#### 4.4 Art der Radverkehrsführung

In der Stadt Oberkirch ist die Art der Radverkehrsführung sehr inhomogen. Alltagsrouten führen mehrheitlich entlang der Hauptverkehrsstraßen, so dass dieser Radverkehr stärker unterschiedlichen Radverkehrsführungen ausgesetzt ist und auch einmal mit dem Kfz-Verkehr eine stark befahrene Straße ungesichert befahren muss. Solche sind insbesondere im Stadtzentrum (Renchener Straße, Josef-Geldreich-Straße) anzutreffen, weswegen es nicht erstaunt, dass auch Schulwege betroffen sind. Touristische Routen führen dagegen vorwiegend entlang weniger stark belasteter Straßen, dafür erfolgt die Radführung vorwiegend ungesichert im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr.

In den Ortschaften wird der Radverkehr bis auf wenige Ausnahmen zusammen mit dem Kfz-Verkehr ungesichert auf der Straße geführt. Die Radwege führen vorwiegend entlang weniger stark belasteter Straßen. Regelmäßig treffen die Radwege jedoch auf stärker belastete Straßen, wodurch Sicherheitsdefizite im Radverkehr gesehen werden. Problematisch werden insbesondere nachfolgende Abschnitte gesehen:

- Ortsdurchfahrt Nußbach: Renchtalstraße, Nesselrieder Straße und Zusenhoferer Straße<sup>25</sup>
- Verbindung Nußbach – Zusenhofen: Nußbacher Straße<sup>25</sup>
- Ortsdurchfahrt Zusenhofen: Nußbacher Straße, Lindenstraße, Stadelhofer Straße (bis Hohlbäumle)<sup>25</sup>
- Ortsdurchfahrt Stadelhofen: Ortenaustraße
- Tangentialverbindung Haslach: Landstraße (kurzer Abschnitt südlich Haslacher Straße)
- Ortseinfahrt Ringelbach: Niederlehen (kurzer Abschnitt südlich Schwender Straße)

Über die genannten Abschnitte führen sowohl Alltags- als auch touristische Routen. Da entsprechend auch Schulwege betroffen sind, wird Handlungsbedarf zur Behebung dieser Sicherheitsdefizite gesehen.

Gemäß neuester Planungsempfehlungen wird für die kritischen Straßenabschnitte auf Grund der bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie den vorliegenden Verkehrsbelastungen eine Teilseparation empfohlen. Das heißt, es sind Schutzstreifen oder ein Radweg ohne Benutzungspflicht vorzusehen oder aber der Gehweg für den Radverkehr freizugeben.

In Einzelfällen führen die Radwege über Straßenabschnitte mit Fahrverbot, die nur von Anliegern befahren werden dürfen.<sup>26</sup> Dies ist für den Radverkehr verwirrend, weswegen die Verkehrsrechtliche Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten (Rebbergweg und Wolfhag in Ringelbach) angepasst werden sollte.

#### 4.5 Radabstellanlagen

Die Verfügbarkeit und der Umfang von Abstellanlagen für Fahrräder in Oberkirch zeigt Optimierungsbedarf. Die Mehrzahl der verfügbaren Abstellanlagen befindet sich entsprechend der Nachfrage an Schulen, bei den zwei Großunternehmen PWO und Köhler sowie beim Schwimmbad. Trotz geringerem Radverkehrsaufkommen bzw. Nachfrage an Stellplätzen ist insbesondere in der Innenstadt Oberkirchs ein Defizit an Stellplätzen zu erkennen; es gibt praktisch keine zentral gelegenen, öffentlichen Abstellplätze.

Des Weiteren verfügt weder Bahnhof Oberkirch Koehlersiedlung noch die Mehrzahl der über die Gemarkung verteilten Bushaltestellen über Radabstellanlagen.

---

<sup>25</sup> Bei Realisierung der Planungen zur Ortsumfahrung von Nußbach und Zusenhofen mit neuem Anschluss an die B28 wird sich das Verkehrsaufkommen in den beiden Ortsteilen sowie auf der bestehenden Verbindungsstraße (Nußbacher Straße) deutlich verringern. Die Radverkehrsführung kann dann voraussichtlich als Mischverkehr auf einer schwächer befahrenen Straße beurteilt werden, was soweit akzeptabel ist.

<sup>26</sup> Fahrverbot mit Zusatztext Anlieger frei.



An den Schulen innerhalb der Gemarkung Oberkirch sind zumeist genügend Stellplätze vorhanden. Teilweise besteht Handlungsbedarf hinsichtlich Qualität der Anlagen. So sind zum Beispiel die Fahrradstellplätze an der August-Ganther-Schule in einem verbesserungswürdigen Zustand (siehe Abbildung 11).



Abbildung 11: Radabstellanlagen an der August-Ganther-Schule

Bei den meisten Kindergärten gibt es keine oder nur wenige Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad. Es ist dabei zu beachten, dass es in diesem Falle weniger um die Fahrräder der Kinder handelt, sondern um Fahrräder von Eltern, welche die Kinder in den Kindergarten bringen. Entsprechend bestehen andere Bedürfnisse an die Ausgestaltung und insbesondere den Platzbedarf (Fahrrad mit Anhänger) als sonst üblich. Dies sollte bei der Einrichtung neuer Abstellanlagen berücksichtigt werden.

Positiv sind die Abstellanlagen großer Betriebe in der Region (Koehler, PWO) zu bewerten. Hier findet sich für die Angestellten eine hohe Anzahl an sicheren<sup>27</sup> Radabstellmöglichkeiten auf den firmeneigenen Parkplätzen. Im Gegensatz dazu weist der Einzelhandel in Oberkirch häufig wenige bis keine Stellplätze auf

Eine seitens der Stadtverwaltung bereitgestellte e-Tankstelle befindet sich beim Rathaus in Oberkirch. Im Frühjahr 2018 soll innenstadtnah eine weitere Ladesäule hinter dem Amtsgericht in Betrieb genommen werden. Letztere wird zudem über einen Rahmenbügel verfügen, damit ein sicheres abstellen des Fahrrads gewährleistet ist.

Weitere Möglichkeiten zum Aufladen des e-Bikes gibt es bei der Firma Oberkircher Winzer eG sowie bei den Radgeschäften Martin Hund Radtechnik und Zweirad Müller. In den weiteren Ortsteilen gibt es keine geeigneten Abstellanlagen für den e-Bike-Verkehr.

---

<sup>27</sup> Entweder gibt es Rahmenbügel oder die Abstellflächen befinden sich auf dem zugangsgesicherten Betriebsgelände.

#### 4.6 Verknüpfung mit dem ÖPNV

Das Radwegenetz führt entlang diverser Bushaltestellen und -linien. Die Bushaltestellen können grundsätzlich über sichere Wege erreicht werden (vgl. Kapitel 4.2 und 4.4). Einzig in Nußbach, Zusenhofen und Stadelhofen befinden sich die Bushaltestellen auf stark befahrenen Straßen, entlang welcher keine gesicherte Radverkehrsführung besteht.<sup>28</sup>

Eine konkrete Verknüpfung mit den S-Bahn-Haltestellen erfolgt nicht.<sup>29</sup> Eine Wegweisung zu den Bahnhöfen entlang der Radrouten fehlt grundsätzlich. Einzig am Knoten Renchallee / Eisenbahnstraße gibt es eine detaillierte Beschilderung für den Radverkehr, die den Bahnhof explizit ausweist.

Die meisten ÖPNV-Haltestellen sind spartanisch ausgestattet (siehe Abbildung 12); Möglichkeiten für das (sichere) Abstellen der Fahrräder sind nicht vorhanden (vgl. Kapitel 3.5). Inwiefern die Fahrräder mit in den Bus genommen werden können – insbesondere Platzkapazität und Akzeptanz – wird nicht im Rahmen des vorliegenden Projekts geprüft.



Abbildung 12: Bushaltestelle in Haslach

#### 4.7 Nutzerkonflikte

In den letzten Jahren hat das e-Bike an Bedeutung gewonnen. Durch die topologischen Verhältnisse auf der Gemarkung Oberkirch, insbesondere im südlichen Teil, und mit der erwarteten demographischen Entwicklung wird sich dieser Trend fortsetzen. Entsprechend treffen auf den Radwegen verschiedene Nutzergruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen aufeinander.

E-Bikes kommen sowohl für den Alltag als auch im Tourismus zum Einsatz. Das erhöhte Aufkommen von E-Bikes betrifft somit alle Radrouten bzw. Radwege.

---

<sup>28</sup> Für Nußbach und Zusenhofen wird sich die Situation entschärfen, sobald die Ortsumfahrung mit neuem Anschluss an die B28 realisiert ist.

<sup>29</sup> Die Radwegweisung am Bahnhof Oberkirch wurde im Zuge der aktuellen Umbauarbeiten entfernt. Grundsätzlich würden hier gewisse Ziele ausgeschildert werden.

Die Untersuchung zur Art der Radverkehrsführung (vgl. Kapitel 4.4) hat gezeigt, dass der Radverkehr mehrheitlich über Wirtschaftswegen und schwächer befahrene Straßen geführt wird, insbesondere in den Ortschaften und auf den Verbindungen zwischen den Ortsteilen. Die jeweiligen Straßen sind im Allgemeinen großzügig gestaltet; schließlich sind auch Begegnungsvorgänge im Kfz-Verkehr sicherzustellen. Auf diesen Straßen wird kein Konflikt zwischen den verschiedenen Radnutzergruppen gesehen.

Einzig der Renchdamm weist eine relativ geringe Breite auf. Zudem ist das Fußgängeraufkommen hier deutlich höher als auf anderen Wirtschaftswegen. Es sollte geprüft werden, inwiefern der Weg verbreitert werden kann.

Auch im Falle von Radschutzstreifen wird das Konfliktpotential grundsätzlich als gering eingestuft. Die Radschutzstreifen könnten grundsätzlich etwas verbreitert werden (optimale Breite 1.5 Meter), die Mindestbreite von 1.25 Meter wird aber überall eingehalten (vgl. Kapitel 4.2). Ist das Aufkommen in Kfz-Verkehr jedoch so hoch, dass ein Überholen langsamer Radfahrer bzw. ein Ausscheren vom Radschutzstreifen auf die übrige Fahrbahn zu sicherheitsproblematischen Situationen führt (bspw. Überholen mit geringem seitlichem Abstand, Bremsvorgänge im Kfz-Verkehr erforderlich), sollte eine Verbreiterung der Radverkehrsanlagen in Betracht gezogen werden.

Straßenabschnitte, auf welchen der Radverkehr mit dem Fußverkehr zusammen geführt wird, weisen per se ein gewisses Konfliktpotential aus, da sich Fußgänger deutlich langsamer als Radfahrer fortbewegen.<sup>30</sup> Durch die teilweise ungenügende Breite (vgl. Kapitel 4.2), verschärft sich bereits heute das Risiko von Konflikten. Darüber hinaus dürfen Mofas und Mopeds außerhalb geschlossener Ortschaften<sup>31</sup> die Radwege nutzen, so dass auf solchen Abschnitten die Inhomogenität in der Fortbewegungsgeschwindigkeit steigt. Bei gemeinsamen Geh-/Radwegen oder Gehwegen mit Radfahrer frei können durch die relativ beschränkte Infrastruktur vermehrt gegenseitige Behinderungen bei Begegnungs- und Überholvorgängen auftreten. Die Problematik wird sich insbesondere bei einem deutlich erhöhten e-Bike-Aufkommen verschärfen. Je nach Belastungen bzw. Fuß- und (e-)Radverkehrsaufkommen ist zu prüfen, ob ein separater Gehweg eingerichtet oder wenigstens die bestehende Infrastruktur (deutlich) verbreitert werden sollte. Von der Führung des e-Bike-Verkehrs auf der Straße mit dem Kfz-Verkehr ist tendenziell abzusehen.<sup>32</sup>

Auf Mountainbike-Routen, insbesondere auf solchen im Wald, gibt es regelmäßig Konflikte und Zusammenstöße zwischen Radfahrern und Fußgängern, da Mountainbiker Routen durch unwegsames Gelände den Routen entlang breiter und ggf. geteilter Wege vorziehen. Teilweise erfolgt eine absichtliche Gefährdung des Radverkehrs, bspw. durch die Einrichtung von Fallgruben oder das Spannen von Drahtseilen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Problematik bei vermehrtem Einsatz von e-Mountainbikes verschärfen wird.

---

<sup>30</sup> Obwohl gemäß ADFC Fahrradklima Test die Breite der Radwege eher bemängelt wird, so treten auf Alltagsrouten nur selten Konflikte mit Fußgängern auf.

<sup>31</sup> In Oberkirch befinden sich Streckenabschnitte, auf welchen der Fuß- und Radverkehr zusammen geführt wird, größtenteils außerhalb geschlossener Ortschaften. Innerhalb geschlossener Ortschaften liegt nur der Abschnitt entlang der Appenweierer Straße in Richtung Osten. Dieser ist im Zusammenhang mit den in Kapitel 4.1 erwähnten Betrachtungen separat zu behandeln.

<sup>32</sup> E-Bikes können ähnliche Geschwindigkeiten wie Mofas und Mopeds erreichen. Zwecks Erreichen geringerer Geschwindigkeitsdifferenzen auf den kombinierten Rad- und Gehwegen müssten Letztere außerhalb geschlossener Ortschaften auch die Fahrbahn nutzen.

## 4.8 Zusammenfassung

Die im Rahmen der Bestandsanalyse erkannten positiven Ansätze und vorhandenen Defizite lassen sich wie folgt in einem Stärken-Schwächen-Diagramm zusammenfassen:

<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
In den letzten Jahrzehnten wurde einiges für den Radverkehr getan. Derzeit erfolgt die Planung für die Realisierung des Radweges zwischen Oberkirch und Renchen.	
Die Infrastruktur / Verkehrsflächen weisen grundsätzlich einen sehr guten Zustand auf.	Vereinzelt sollten die Beläge und Markierungen erneuert werden. Es ist grundsätzlich zu überlegen, ob auf stark befahrenen Straßenabschnitten und an hoch belasteten oder unübersichtlichen Knotenpunkten die Markierung für den Radverkehr farblich hervorgehoben werden soll.
	In Einzelfällen weist die Radverkehrsinfrastruktur eine geringere Breite als empfohlen auf. Betroffen sind insbesondere gemeinsame Geh- und Radwege, welche innerorts wie außerorts mindestens 2.5 Meter breit sein sollten.
Es gibt eine Vielzahl an Alltags- und touristischen Radwegen.	Auf Grund der hohen Anzahl an Wegen und Routen besteht die Gefahr der Unübersichtlichkeit, da insbesondere die Beschilderung vor Ort nicht alle Routen abdeckt.
Es gibt Beschilderung sowohl für Alltagsrouten (Orte als Ziel) als auch touristische Routen (Orte als Ziel oder bestimmtes Symbol).	Die Beschilderung ist sowohl bei Alltags- als auch touristischen Routen vielfach nicht durchgängig. Auf Grund des dichten Radwegenetzes stößt man häufig mittendrin auf einen Radweg, zu welchem dann nur Informationen zur Fahrtrichtung, jedoch nicht zum Fahrtziel vorliegen. Die Gefahr, falsch abzubiegen, ist insbesondere für Ortsunkundige groß. Auf Grund der vielen Lücken in der Beschilderung sind für die Befahrung von touristischen Routen von Renchtal Tourismus zwingend weitere (Flyer, App) Informationen erforderlich. <sup>33</sup>
	Teilweise ist die Beschilderung kaum sichtbar (Gebüsch, ausgebleicht).
Das Radwegenetz ist in Bezug auf die Verbindungen zwischen den Ortsteilen bzw. der Kernstadt mehrheitlich durchgängig und sicher. Für Verbindungen zu Nachbarortschaften gibt es teilweise sichere Verbindungen.	Im Nordwesten, Westen und Osten gelegene benachbarte Ortschaften können über sichere Radverbindungen erreicht werden. Es sind jedoch Umwege in Kauf zu nehmen, z.B. das Abradeln diverser Ortschaften entlang der Verbindung. Direkte und sichere Verbindungen fehlen meistens. Zu den Nachbargemeinden im Norden und Süden bestehen keine sicheren Verbindungen.
	Es gibt noch einzelne Lücken im Radwegenetz, auf welchen der Radverkehr ungesichert mit dem Kfz-Verkehr auf der (stark befahrenen) Straße geführt wird. Praktisch in jeder Ortschaft ist ein (Alltags-)Radweg und damit auch Schulwege betroffen.

<sup>33</sup> Dass im Falle der Lücken auf die Beschilderung der Alltagsrouten zurückgegriffen werden soll, wird nicht klar vermittelt.

<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
Für die Schulen in Oberkirch und den Ortsteilen wurden Schulwegepläne erstellt mit Ausweisung sicherer Routen.	Bei gewissen Schulwegeplänen ist die Verkehrsführung veraltet. Die Schüler bevorzugen direkte und kurze Routen, so dass sie andere als in den Schulwegeplänen empfohlene Wege befahren. Dadurch können sich unnötig kritische Situationen für den Radverkehr ergeben.
An Schulen und bei größeren Betrieben gibt es eine hohe Anzahl an Radabstellplätzen. Diese sind in den meisten Fällen überdacht.	Vereinzelt wird der Radverkehr über Straßen mit Fahrverbot (Anlieger frei) geführt. Dies ist verwirrend, insbesondere wenn die Wegweisung schlecht sichtbar. An Schulen handelt es sich vorwiegend um ältere Abstellanlagen. D.h. sie entsprechen nicht dem neusten Standard und bieten nur geringe Sicherheit (Bodenbügel).
Am Bahnhof Zusenhofen gibt es abschließbare Fahrradboxen.	Trotz Verbesserung der Situation am Bahnhof Oberkirch mittels Einrichtung von Rahmenbügeln empfiehlt sich die Bereitstellung von Fahrradboxen. Am Bahnhof Oberkirch Koehlersiedlung gibt es keine Abstellanlagen für den Radverkehr. Hier sollten mindestens Rahmenbügel eingerichtet werden.
In Oberkirch gibt es eine bzw. ab Frühjahr 2018 zwei seitens der Stadt sowie drei von privaten Betrieben bereitgestellte e-Tankstellen.	An relevanten Zielen sowie in den Ortschaften fehlt jegliche Infrastruktur für e-Bikes.
Das Radwegenetz ist eng mit dem Busnetz verknüpft.	Teilweise muss der Radverkehr zur Erreichbarkeit der Bushaltestellen ungesichert mit dem Kfz-Verkehr auf stark befahrenen Straßen fahren. Das Radwegenetz ist grundsätzlich nicht mit den Zughaltestellen verknüpft; Es führen weder Radwege an den Bahnhöfen vorbei, noch sind die Bahnhöfe entlang der Radrouten ausgeschildert (ausgenommen Bahnhof Oberkirch am Knotenpunkt Eisenbahnstraße / Renchallee). <sup>34</sup>
Die Radwege decken die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen (herkömmliches Fahrrad, e-Bike) recht gut ab.	Bei einem erhöhten e-Bike-Aufkommen können vereinzelt auf Grund inhomogener Fahrgeschwindigkeiten (Fuß, Rad, e-Bike) Konflikte auftreten, insbesondere auf Abschnitten, auf welchen die Breite der Radverkehrsanlagen geringer als empfohlen ist. Auf Waldwegen treffen Nutzergruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen (Mountainbiker, Fußgänger) aufeinander. Mit zunehmendem Einsatz von e-Mountainbikes wird sich diese Problematik verschärfen.

## 5 Zieldefinition

Die Zieldefinition erfolgt basierend auf den erkannten Stärken und Schwächen unter Berücksichtigung neuester Planungsempfehlungen, erwarteten bzw. gewünschter Entwicklungen im Radverkehr sowie den angestrebten Qualitätsanforderungen an das Radwegenetz. Insbesondere zur Ermittlung der erwarteten bzw. gewünschten Entwicklungen und den angestrebten Qualitätsanforderungen wurden zwei Workshops mit der Stadtverwaltung und weiteren involvierten Stellen durchgeführt:

<sup>34</sup> Es ist darauf hinzuweisen, dass am Bahnhof Oberkirch grundsätzlich eine Beschilderung vorhanden ist, diese jedoch im Zuge der Umbauarbeiten entfernt wurde. Ihre Vollständigkeit konnte daher nicht überprüft werden.

- Workshop vom 20. September 2017
  - Herr Peter Bercher, Fachbereich 2
  - Herr Stefan Bohnert, Fachbereich 2.3
- Workshop vom 18. Januar 2018:
  - Herr Peter Bercher, Fachbereich 2
  - Herr Frank Bohnet, Fachbereich 2.3
  - Herr Mathias Benz, Fachbereich 4
  - Herr Frank Niegeloh, Fachbereich 3
  - Herr Erik Füssgen, Stadtwerke Oberkirch
  - Frau Gunia Wassmer, Renchtaltourismus GmbH
  - Herr Berthold Horcher, Externer Berater

## 5.1 Neuste Planungsempfehlungen

### 5.1.1 Radverkehrsführung im Längsverkehr

Die ERA [9] sieht folgende Formen der Verkehrsführung entlang der Strecke für den Radverkehr vor:

- Radfahrstreifen
- Radschutzstreifen
- Radweg
- Radschnellwege Fahrradstraße
- Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr
- Freigabe des Busfahrstreifens für den Radverkehr
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Felduntersuchungen zur Einrichtung von beidseitigen Radschutzstreifen bei geringer Fahrbahnbreite zeigen einen positiven Effekt. Entsprechend wird in den neusten Regelwerken und Hinweisen zur Anlage von Radverkehrsanlagen keine Mindestfahrbahnbreite für die Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen mehr vorgegeben. Es ist zu beachten, dass auf Kreisstraßen das Landratsamt bzw. das Regierungspräsidium als obere Verkehrsbehörde die Zustimmung für die Umsetzung baulicher und verkehrsrechtlicher Maßnahmen geben muss. Ob auf schmalen Kreisstraßen somit beidseitig Radschutzstreifen angelegt werden können, ist daher mit Unsicherheiten verbunden. Zudem ist zu beachten, dass im Falle von seitlich angeordneten Anlagen für den ruhenden Verkehr ein Sicherheitsabstand vorzusehen ist, durch welchen die für den Kfz-Verkehr verbleibende Fahrbahnbreite<sup>35</sup> weiter eingeschränkt wird.

Da es in Oberkirch keine Busfahrstreifen gibt, kommt diese Form der Verkehrsführung nicht in Betracht. In Bezug auf die Öffnung von Einbahnstraßen ist zu beachten, dass es einerseits kaum Einbahnstraßen gibt, andererseits diese Maßnahme bereits umgesetzt wurde (bspw. August-Ganther-Straße).

---

<sup>35</sup> Schutzstreifen dürfen grundsätzlich überfahren werden. Je nach Aufkommen im Radverkehr ist dies aber kaum möglich oder aber führt zu sicherheitsgefährdenden Situationen für den Radverkehr.

Zwecks Sicherstellung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr empfiehlt es sich, auf zweistreifigen Straßen das Führungsprinzip in Abhängigkeit der Verkehrsbelastungen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu wählen, siehe Abbildung 13:

**I Regeleinsatzbereich für das Führungsprinzip Mischen:**

Radverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn

Ggf. beeinflusst der Radverkehr den Verkehrsablauf



**II Regeleinsatzbereich für das Führungsprinzip Teilseparation**

Radschutzstreifen, Gehweg mit Zusatz Radfahrer frei, Radweg ohne Benutzungspflicht

Kombinationen davon sind möglich



**III Führungsprinzip Trennen ist die Regel**

Radfahrstreifen, Radweg mit Benutzungspflicht (Einrichtungs- / Zweirichtungsradweg), gemeinsamer Geh- und Radweg



**IV Führungsprinzip Trennen ist unerlässlich**

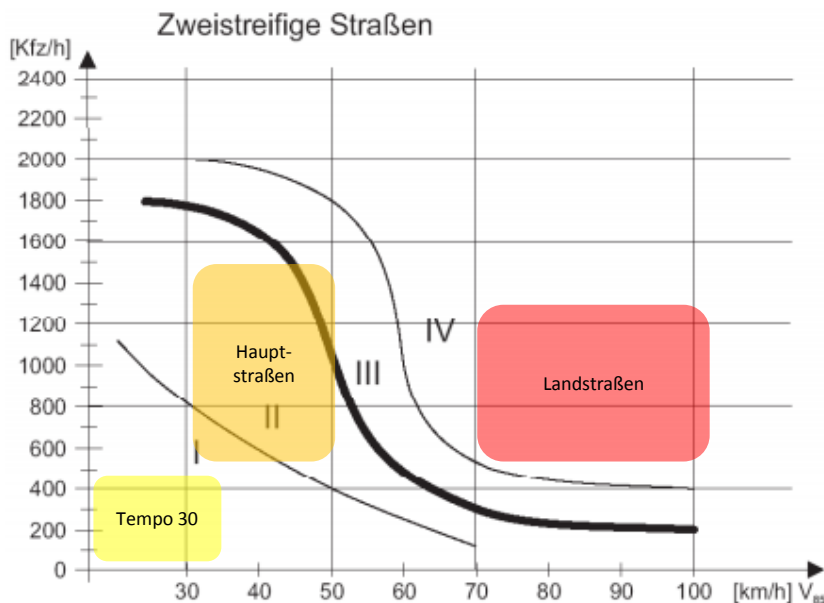


Abbildung 13: Hauptführungsform im Längsverkehr

In Bezug auf die Breite von Radverkehrsanlagen gelten derzeit folgende Richtwerte:

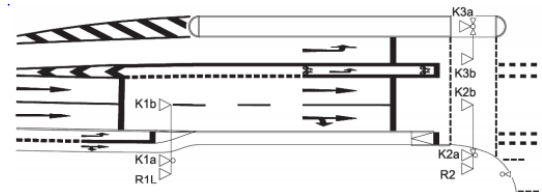
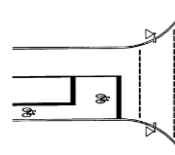
Art der Verkehrsführung	Mindestbreite	Sollbreite
Einrichtungsrادweg	1.60 Meter	2.00 Meter
Zweirichtungsrادweg	2.00 Meter	2.50 Meter
Radfahrstreifen	1.85 Meter	1.85 Meter
Radschutzstreifen	1.25 Meter	1.50 Meter
Gemeinsamer Geh- und Radweg	2.00 Meter	3.00 – 4.00 Meter

Tabelle 3 Mindest- und Sollbreite von Radverkehrsanlagen

### 5.1.2 Radverkehrsführung an Knotenpunkten

An lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten werden in [9] folgende Optionen aufgezeigt:

- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
- Abbiegestreifen
- Radfahrerfurt
- Radfahrerschleuse
- Grüne Welle für Radfahrer



In Oberkirch gibt es nur relativ wenige lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte. Sie liegen derart verstreut, dass eine grüne Welle weder für den Kfz-Verkehr noch für den Radverkehr sinnvoll eingerichtet werden kann.

An den betroffenen Knotenpunkten wurden teilweise bereits erste Maßnahmen umgesetzt. So ist am Knoten Renchallee / Eisenbahnstraße ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen verfügbar.

Im Bereich von Knotenpunkten wird insbesondere bei vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten eine farbliche Hervorhebung der Radverkehrsanlagen empfohlen. Die Kennzeichnung von Zweirichtungsrادwegen ist besonders wichtig, da der Verkehr auf der untergeordneten Knotenzufahrt auch auf von rechts kommende Radfahrer achten muss. Zusätzlich zu einer deutlichen Farbeinfärbung sollten daher Fahrradpiktogramme (Zusatzzeichen „Radverkehr in beide Richtungen“ zur Beschilderung StVO 205) angebracht werden.

Im Falle deutlich abgesetzter Radwege (bspw. bedingt durch erforderliche Flächen für den ruhenden Verkehr) ist der Radverkehr grundsätzlich nicht bevorzugt. Soll dennoch eine Bevorzugung des Radverkehrs gelten, empfiehlt sich eine Furtmarkierung, die Einrichtung der Beschilderung StVO 205 „Vorfahrt gewähren“ sowie eine Anhebung der Radverkehrsfurt.



## 5.2 Erwartete und gewünschte Entwicklungen im Radverkehr

Der Stadt Oberkirch liegen keine Informationen zum Modal Split vor. Es wird zwar eine Verlagerung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbundes – und damit auch zu Gunsten des Radverkehrs – angestrebt, doch können keine Vergleichswerte beigezogen und damit auch keine konkreten Zielwerte definiert werden. Um eine bessere Kenntnis über die Auswirkungen von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu erhalten, bietet sich eine aktive Verkehrsbeobachtung mit statistischer Erhebung des (Rad-)Verkehrsaufkommens.

Die Haupttrouten des Radwegenetzes in Oberkirch orientieren sich am offiziellen Radwegenetz der Stadt Oberkirch, vgl. Abbildung 4 und umfasst somit im Wesentlichen die Verbindungen zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt Oberkirch<sup>36</sup> sowie den Renchdamm. Letzterer ist insbesondere für die Schüler (Erschließung Hans-Furler-Gymnasium<sup>37</sup>) und den Tourismus von Bedeutung. Durch die starke Pendlerbeziehung nach Offenburg sind zwecks Förderung eines Umstiegs vom Kfz auf das Rad zudem auch für diese Relation geeignete Radwege bereitzustellen.

Als relevante Ziele in Oberkirch werden gesehen:

- Schulen,
- Einkaufsmöglichkeiten (Edeka / Decker's Frische Center, Lidl, Aldi),
- Größere Betriebe<sup>38</sup> (Linck Holzverarbeitungstechnik, Ruch, Papierfabrik August Köhler).

In Bezug auf die Verfügbarkeit von Abstellanlagen werden abseits der oben genannten Ziele für die Innenstadt möglichst wenige zentrale Standorte angestrebt. Das gesamte Stadtzentrum ist fußläufig auf kurzen Wegen erschlossen, so dass insbesondere im Hinblick auf die Bereitstellung einer Ladestation für e-Bikes ein bis zwei zentral gelegene Standorte als ausreichend betrachtet werden.<sup>39</sup>

Potential besteht zudem ggf. im Bereich der Gastronomie, so dass während der Verpflegungspause ein Zwischenladen des Akkus ermöglicht würde.

Der ÖPNV wird vorwiegend von Schülern genutzt; rund 60-70% der Fahrten finden im Zusammenhang mit dem Schulverkehr statt. Der Anteil an Pendlern ist im ÖPNV eher gering. Allerdings beschränkt sich die Nutzung des ÖPNV durch Schüler vorwiegend auf die Wintermonate. Insbesondere im Sommer, bei schönem Wetter wird der Weg zur Schule mit dem Fahrrad zurückgelegt.

---

<sup>36</sup> Eine Haupttroute zwischen zwei Ortsteilen ergibt sich grundsätzlich nur für die Beziehung Tiergarten – Ringelbach, da die jüngeren Schüler von Ringelbach in Tiergarten zur Grundschule gehen. Für die Oberstufe wird nach Oberkirch gependelt.

<sup>37</sup> In Bezug auf die Erschließung des Hans-Furler-Gymnasiums ist zu beachten, dass die Butschbacher Straße auf Grund des hohen Hol- und Bringverkehrs durch Eltern und entsprechenden Sicherheitsdefiziten kaum als Alternative in Frage kommt.

<sup>38</sup> Seitens der Betriebe werden teilweise Forderungen zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel gestellt. Die Verfügbarkeit einer geeigneten Infrastruktur bildet eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Verlagerung.

<sup>39</sup> Erfahrungswerte zeigen, dass Akkus von e-Bikes vorwiegend zu Hause aufgeladen werden und eine Stromladung im Allgemeinen für eine Eintagestour reicht. Daneben bietet die Hotellerie entsprechende Infrastruktur für Touristen, welche in Oberkirch nächtigen.

Trotz Digitalisierung und neuer Technologien wird die Vor-Ort-Beschilderung weiterhin von Bedeutung sein. Der Bedarf für eine detaillierte Beschilderung entlang von Alltagsrouten wird allerdings hinterfragt; die Radfahrer kennen sich bestens aus, nachdem sie die Route ein paar Mal gefahren sind.

Zudem ist bei Ausweisung von Radverkehrsanlagen die jeweilige Führung relativ offensichtlich. In Wohngebieten oder dort, wo der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird und somit keine Radverkehrsanlagen bestehen, sollte eine klare Radverkehrsführung mittels Beschilderung angestrebt werden.

Die Thematik um Leihfahrräder ist stark durch den Tourismus geprägt. Sowohl das Touristikbüro als auch die Hotellerie bieten Detailinformationen zum Verleih, welcher über die drei örtlichen Fahrradgeschäfte erfolgt. Das Angebot an Verleihfahrrädern ist gemäß Renchtal Tourismus ausreichend. Dennoch könnte ggf. ein weiterer Standort mit Leihfahrrädern im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofareals erfolgen.

### **5.3 Angestrebte Qualitätsanforderungen**

Es ist eine klare Unterscheidung vorzunehmen zwischen dem Radwegenetz für den Alltagsverkehr und den Tourismus.

Für den Alltagsverkehr wird ein vollständiges und sicheres Radwegenetz mit kurzen Verbindungen angestrebt, welches bzgl. Beschilderung dem Motto „weniger ist mehr“ folgt. Im Vordergrund stehen Pendler und Schüler, welche sich – nach wenigen Fahrten – auskennen und demnach keine Wegweisung mehr benötigen. Die Bereitschaft, trotz sicherer Route einen Umweg zu fahren, ist im Alltagsverkehr gering. Das Radwegenetz für den Alltagsverkehr sollte daher die verschiedenen Ziele auf möglichst kurzen Wegen verbinden. Selbstverständlich ist dennoch eine Mindestsicherheit zu gewährleisten.

Für diverse Schulen in Oberkirch und den Ortsteilen gibt es Schulwegepläne mit Ausweisung empfohlener, sicherer Routen. Einige der Schulwegepläne sind veraltet und sollten überarbeitet werden. Im Zuge dessen empfiehlt es sich, die kritischen Punkte, welche sich durch die vom empfohlenen Schulweg abweichende Straßennutzung ergeben, zu beheben.

In Bezug auf die Beschilderung von touristischen Routen wird keine Verdichtung der Beschilderung angestrebt;<sup>40</sup> der Tourist hat sich ggf. an die Beschilderung von Alltagsrouten zu halten oder ergänzende Informationen (Flyer, App etc.) einzuholen.

Die innerstädtische Wegweisung (Bahnhof, Rathaus, Stadtgarten etc.) wird als ebenso relevant wie die großräumige gesehen und sollte somit auch entlang von Radrouten realisiert werden. Eine solche Wegweisung ist zudem für den Fußverkehr von Interesse.

---

<sup>40</sup> Die Stadt Oberkirch hat diesbezüglich auch keinen direkten Einfluss. Die Standorte der Beschilderung werden vom Landkreis vorgegeben, die Stadt befestigt sie schließlich nur.

Die Stadt Oberkirch sieht sich nicht in der Rolle, dauerhaft stärkere Werbung für das Rad zu machen<sup>41</sup> oder mittels Einrichtung einer Beratungsstelle Unternehmen<sup>42</sup> bei der Förderung des Rads bzw. im Rahmen eines Mobilitätsmanagements zu unterstützen. Sie ist jedoch bereit, punktuell Maßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs zu fördern.

#### 5.4 Ableitung von Zielen

Aus den vorangegangenen Kapiteln lassen sich folgende Ziele ableiten:

- Der Fokus ist in erster Linie auf den Alltagsverkehr zu legen, d.h. Pendler und Schülerverkehr.
- Für den Alltagsverkehr sollen durchgängige und sichere Verbindungen zwischen den verschiedenen Ortsteilen und der Kernstadt, bestehen. D.h. die erforderliche Infrastruktur inkl. Verfügbarkeit von Abstellanlagen an Zielorten ist bereitzustellen. Für den Radverkehr sind günstige Wege anzubieten; eine Entflechtung mit weiteren Verkehren wird angestrebt. Beim Schülerverkehr spielt dabei die Akzeptanz der empfohlenen Routen eine bedeutende Rolle.
- Innerhalb der Kernstadt Oberkirch ist die Nord-Süd-Verbindung zu stärken, insbesondere die Verbindungen zum Bahnhof.<sup>43</sup>
- Die Durchgängigkeit und Sicherheit von Radverbindungen ist auch über die Gemarkung hinaus bis zu Nachbarorten von hoher Relevanz. Hervorzuheben sind insbesondere die Beziehungen Bottenau – Durbach, Nußbach – Nesselried, Nußbach – Appenweier (via B28) sowie Ringelbach – Kappelrodeck.
- Die Wegweisung für den Alltagsverkehr ist, sofern erforderlich, zu ergänzen bzw. zu vervollständigen.
- Der touristische Radverkehr ist auf „schönen Routen“ zu führen (Panorama Vorbergzone).
- Auf eine Verdichtung der touristischen Wegweisung wird verzichtet.

Zur Erreichung der oben genannten Ziele gibt es grundsätzlich keinen finanziellen Handlungsrahmen. Derzeit werden viele Fördermittel für Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bereitgestellt, so dass eine hohe Bereitschaft seitens Oberkirch besteht, in die Radverkehrsinfrastruktur zu investieren bzw. diese auszubauen und zu verbessern.

## 6 Netzkonzeption

Die Konzeption eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes ergibt sich aus der Kombination verschiedener Teilaspekte.

---

<sup>41</sup> In den Schulen engagiert sich die Polizei und vermittelt insbesondere das Grundlagenwissen für sicheres Fahrradfahren.

<sup>42</sup> Von den großen Unternehmen ist PWO bereits vorbildlich in Bezug auf Fahrradförderung ihrer Mitarbeiter.

<sup>43</sup> Derzeit ist die Problematik durch die Klassifizierung der Appenweierer Straße, die Renchener Straße und die Eisenbahnstraße gegeben.

Zunächst werden dazu konkrete Lücken im Netz benannt die sich aus der Bestandsanalyse, dem Alltagsnetz und bis heute realisierten Radwegen ergeben. Weiterhin werden alternative Routen und Erweiterungen/Veränderungen zu bestehenden Verbindungen aufgezeigt. Eine Gesamtübersicht der im Folgenden genannten Punkte bietet Beilage 3.1.

### **6.1 Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs**

Innerhalb des Stadtgebiets von Oberkirch sind vornehmlich öffentliche Einrichtungen, wie Schulen, Einzelhandelseinrichtungen, die Fußgängerzone insgesamt, größere Arbeitgeber, wie Koehler sowie Freizeiteinrichtungen als relevante Quel- und Zielpunkte des Radverkehrs zu benennen. Da das Radwegenetz bereits heute gut ausgebaut ist, ergibt sich hier vordringlich der Bedarf vorhandene Lücken im Netz zu schließen sowie Alternativen zu besonders kritischen Punkten aufzuzeigen. Auch der überörtliche Radverkehr aus den umliegenden Ortschaften wird zumeist auf zufriedenstellende Art und Weise geführt. Ein Fokus liegt hier auf den jeweiligen Ortsdurchfahrten sowie einzelnen Lücken im Bestandsnetz. Alternative Routenführungen sind hier nur bedingt zu erreichen, da der Radverkehr zumeist bereits auf direktestem Weg geführt.

Im Fokus der Betrachtung werden vornehmlich die Bedürfnisse von Schülern, Pendlern sowie weiteren Alltagsfahrern (Senioren, etc.) stehen. Dennoch sollen auch Menschen die eher selten das Fahrrad nutzen angesprochen werden und das Netz so angepasst werden, dass der überwiegende Teil der Nutzer sich sicher fühlt und zurechtfindet. Die touristischen Routen stehen dabei eher im Hintergrund, da diese von unterschiedlichen Anbietern bereits eigenständig geplant und umgesetzt werden. Zudem bietet ein umfangreiches Alltagsnetz jederzeit die Möglichkeit touristische Routen aufzunehmen.

### **6.2 Lückenschlüsse im Bestandsnetz**

In Oberkirch gibt es mehrere Stellen an denen ein Lückenschluss erforderlich ist.

1. Straßburger Straße zwischen Appenweierer Straße und Kreisverkehr
  - Radverkehr wird nur in Richtung Süden gesondert geführt
  - In Richtung Norden ist hingegen eine Führung Mischverkehr vorgesehen
  - Aufgrund der zum Kreisverkehr ansteigenden Straße und der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist eine einheitliche Führung für beide Richtungen anzustreben
2. Ringelbacher Straße nördlich Kreisverkehr bis Radweg auf Höhe Krautschollenweg
  - Radverkehr wird bis zum Beginn des Radwegs auf Höhe des Krautschollenwegs zusammen mit dem MIV geführt
  - aufgrund der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist eine gesonderte Führung anzustreben, gleiches gilt für die Gegenrichtung
3. Knotenpunkt Renchener Straße / Friedrich-Ebert-Straße bis Appenweierer Straße auf Höhe Scheffelstraße
  - Radfahrer werden bei 50 km/h im Mischverkehr geführt

- Sichere, durchgängige Verbindung von Nordwesten (Haslach, Tiergarten, zukünftig auch Stadelhofen) zur Innenstadt ist damit nicht gegeben, sollte geschaffen werden
  - Auch die Verbindung vom Westen und Südwesten zur Innenstadt ist von diesem Umstand betroffen
  - Belastung 2017: 8568 Kfz/24h; SV-Anteil 1,9%<sup>44</sup>
4. Eisenbahnstraße zwischen Appenweierer Straße und Bahngleisen
- Radverkehr wird in beiden Richtungen im Mischverkehr geführt
  - Radaufstellstreifen am südlichen Knotenpunkt wirkt dementsprechend isoliert, da es keine weiterführende Verbindung gibt
  - Beidseitige Führung des Radverkehrs ist anzustreben
5. Abschnitt Eisenbahnstraße entlang des Bahnhofes
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei 50km/h und ÖPNV-Nutzung
  - Die Verbindungsfunktion von Bahn-, Bus- und Radverkehr sollte sich an dieser Stelle in einer durchgängigen Radverkehrsführung widerspiegeln
  - zumal auf dieser Straße ebenfalls entsprechende Wegweisung besteht<sup>45</sup>
  - beidseitige Führung des Radverkehrs ist anzustreben
6. Joseph-Geldreich-Straße zwischen Hauptstraße und Eisenbahnstraße
- Radverkehr wird zusammen mit dem MIV auf der Straße geführt
  - Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
  - Es besteht Handlungsbedarf um Verbindung zwischen Bahnhof und Ortsausgängen Westen und Südwesten sowie Nord-Südverbindung auf Höhe Innenstadt zu stärken
  - Bereich Hauptstraße zwischen Joseph-Geldreich-Straße und Hungebergweg ist ausgenommen, dort ist entsprechende Radverkehrsführung in Planung
  - Separate Führung des Radverkehrs ist anzustreben
7. Oberdorfstraße südlich Joseph-Geldreich-Straße
- Radfahrer werden bei Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr geführt
  - geringer Straßenquerschnitt spricht dafür, dass gefährliche Situationen für Radverkehr bei Überholvorgängen des und Begegnungen mit MIV entstehen können
  - zumal auf dieser Strecke auch Linienbusverkehr geführt wird
  - Belastung 2017: 2191 Kfz/24h; SV-Anteil 2,7%
  - Separate Führung des Radverkehrs ist anzustreben
8. Hesselbacher Straße (Brücke) zwischen Oberdorfstraße und Ortseingang Hesselbach
- Radfahrer werden bei 50km/h im Mischverkehr geführt
  - starke Steigung in Kombination mit geringem Straßenquerschnitt birgt hohes Gefahrenpotenzial
  - Lösung in enger Absprache mit Auftraggeber wird angestrebt

---

<sup>44</sup> Die genannten Verkehrszahlen stammen vom Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg.

<sup>45</sup> Das Bahnhofsareal soll nach Aussagen von Seiten der Stadt gesamthaft überplant werden, weshalb Planungsempfehlungen zu Punkten in der näheren Umgebung unter Vorbehalt zu sehen sind.

Die angestrebten Lückenschlüsse in der Kernstadt Oberkirch befinden sich alle auf Straßen mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Häufig wird der Radverkehr dabei im Mischverkehr geführt. Zudem sind die genannten Straßenabschnitte zu großen Teilen im Schulwegeplan der Kernstadt enthalten. Eine Priorisierung auf dieser Grundlage ist daher nur schwer vorzunehmen, zumal die einzelnen Schwachstellen in Kombinationen einen gesamthaften Lückenschluss im Zentrum Oberkirchs darstellen. Dennoch können Verkehrsbelastungen einen Anhaltspunkt liefern. So ist zum Beispiel das Verkehrsaufkommen auf der Rechner Straße rund viermal höher als auf der Oberdorfstraße.<sup>46</sup> Eine Übersicht der genannten Lücken im Netz bietet die Abbildung 14.

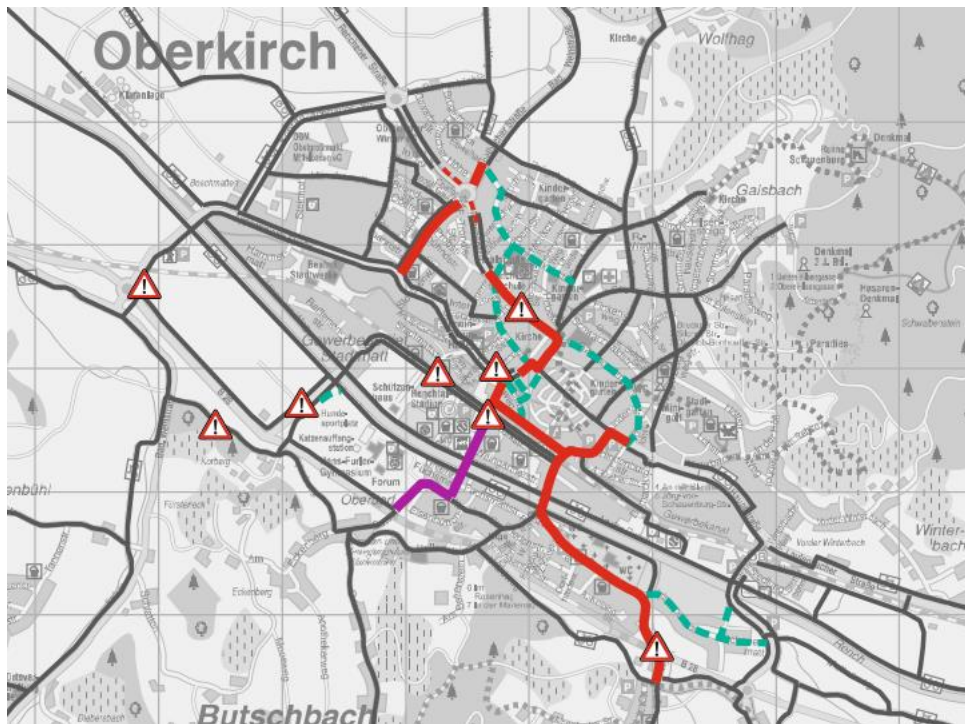


Abbildung 14: Lücken, Gefahrenpunkte und alternative Routen im Netz

Weitere Lücken im Bestandsnetz können in den Ortschaften innerhalb der Gemarkung Oberkirch identifiziert werden.

#### 9. Ortsdurchfahrt Nußbach auf Renchtalstraße

- Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, Radverkehr im Mischverkehr
- Straßenquerschnitt von zumeist mehr als 7 Meter Breite
- Radverkehr sollte gesondert geführt werden
- Dadurch Steigerung Attraktivität Verbindung Appenweiler - Nußbach – Oberkirch
- Führung im Westen von Nußbach bis Radweg an der B28<sup>47</sup> und im Osten bis Radweg an Renchtalstraße anzustreben
- Belastung Renchtalstraße 2017: 2689 Kfz/24h SV-Anteil 3,9%
- Vergleichsweise hoher SV-Anteil

<sup>46</sup> Ergebnisse des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg von 2015 für die Zählstellen 74141208 und 74141402.

<sup>47</sup> Planungskosten für diesen Abschnitt sind bereits im Haushalt 2019 enthalten.

#### 10. Verbindung Zusehofen und Nußbach<sup>48</sup>

- Ausbau Radweg von Zusehofen nach Nußbach insbesondere auf Höhe der Brücke über die B28 anzustreben (geringe Breite)
- Weiterführung Radweg bis Ortskern Nußbach
- In Gegenrichtung gesonderte Führung Radverkehr notwendig
- Radfahrer werden bei 50km/h im Mischverkehr geführt, zusätzlich Steigung

#### 11. Verbindung Nußbach Nesselried über Nesselrieder Straße stärken

- Abschnitt nicht mehr innerhalb Gemarkung Oberkirch, Verbindung wird von Seiten der Stadt hohe Relevanz beigemessen
- Insbesondere Schülerverkehr vom Bahnhof Zusehofen entlang der Schule in Nußbach bis nach Nesselried steht im Fokus
- Zudem stellt die Route eine relevante Verbindung nach Offenburg dar
- Radverkehr wird bei 50km/h im Mischverkehr über Kreisstraße K 5305 geführt
- Belastung 2017: 1482 Kfz/24h; SV-Anteil 3,4%
- Separate Führung des Radverkehrs ist anzustreben

#### 12. Ortsdurchfahrt Zusehofen über Lindenstraße bis Stadelhofer Straße

- Radverkehr wird bei 50km/h im Mischverkehr geführt
- Teils sehr geringer Straßenquerschnitt
- Um Verbindung Appenweier – Zusehofen – Stadelhofen – Ulm zu stärken, sollte durchgängige Führung des Radverkehrs zwischen den Radwegen westlicher Ortseingang Zusehofen und Stadelhofer Straße bestehen
- Belastung K5304 Ortseingang West 2017: 3036 Kfz/24h; SV-Anteil 3,3%

#### 13. Nord-Süd-Achse Zusehofen

- Radverkehr wird zumeist bei 50km/h im Mischverkehr geführt
- Auf Nußbacher Straße Führung bei 30km/h i.O.
- Richtung Norden auf Am Sportplatz Radfahrer bei 50km/h im Mischverkehr geführt
- Separate Führung des Radverkehrs ist anzustreben um weiterführende Verbindung in Richtung Erlach zu stärken

#### 14. Verbindung Zusehofen – Erlach

- Radverkehr wird außerorts im Mischverkehr geführt
- U.a. Schülerverkehr nutzt diese Route
- Separate Führung des Radverkehrs ist anzustreben

#### 15. Stadelhofen Ortseingang Westen über Ortenaustraße bis Ulmer Straße

- Radverkehr wird in beiden Richtungen bei 50km/h im Mischverkehr geführt
- Radfahrer aus Osten müssen am westlichen Ortseingang die Straße kreuzen um auf den Radweg zu gelangen
- Ortseingang Osten keine gesonderte Führung des Radverkehrs

---

<sup>48</sup> Generell ist eine Verlegung der Kreisstraße K 5305 in Richtung Osten geplant. Der zeitliche Rahmen dafür ist noch nicht genau definiert. Mit einer entsprechenden Ortsumfahrung würde das Verkehrsaufkommen auf der betrachteten Route deutlich abnehmen.

- Separate Führung des Radverkehrs ist anzustreben

#### 16. Ortsdurchfahrt Haslach

- Radverkehr wird bei 50km/h im Mischverkehr auf Landstraße L88 geführt
- Straßenquerschnitt teils unter 6 Metern
- Dadurch hohes Gefahrenpotenzial
- Radverkehr sollte zwischen Radwegen an den Ortsausgängen einheitliche Führung, nach Möglichkeit beidseits, erhalten

#### 17. Verbindung Tiergarten – Oberkirch über Springstraße und Tiergärtner Weg

- Ungesicherte Führung bei 50km/h
- Route wird als Wirtschaftsweg betrachtet, daher keine gesonderte Führung angedacht
- Direkte Verbindung für den Radverkehr zwischen Ortschaft und Kernstadt
- Prüfung des Verkehrsaufkommens für Neubewertung der Führung des Radverkehrs
- Ggf. separate Führung des Radverkehrs anzustreben

#### 18. Ortseinfahrt Ringelbach aus Süden

- Radweg entlang Niederlehen kurz unterbrochen
- zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h in Kombination mit Straßenquerschnitt von ca. 5,50 Metern
- Zusätzlich Querung der Schwenderstraße
- Separate Führung des Radverkehrs ist anzustreben

#### 19. Ortsdurchfahrt Ringelbach

- Radverkehr wird bei 50km/h im Mischverkehr geführt
- In Kombination mit zunehmender Steigung sowie geringem Straßenquerschnitt ergibt sich erhöhtes Gefahrenpotenzial
- Zusätzlich behindert der ruhende Kfz-Verkehr den Radverkehr an dieser
- Separate Führung des Radverkehrs ist anzustreben

#### 20. Verbindung Bottenau – Oberkirch

- Führung über Korberg bei 30km/h
- Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr nicht überall gegeben
- Teils moderate Steigung und enger Straßenquerschnitt
- Separate Führung des Radverkehrs ist zu überlegen

#### 21. Verbindung Bottenau – Durbach

- Nach Ende des kürzlich fertiggestellten Radwegs entlang der K5369 wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt
- Zunehmende Steigung bei höheren Kfz-Geschwindigkeiten außerorts
- Separate Führung des Radverkehrs nach Ende des bestehenden Radwegs zu überlegen

Die Lückenschlüsse innerhalb der Ortschaften beziehen sich vornehmlich auf die Ortsdurchfahrten und zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h. Aufschluss über die Priorisierung einzelner Standorte können die Verkehrsbelastungen, insbesondere die Schwerverkehrsanteile liefern. Dort wo ein hohes MIV-Aufkommen herrscht und viele Lkw fahren sollte



auch im Hinblick auf das individuelle Sicherheitsempfinden von Radfahrern zunächst nachgebessert werden. Abschnitte mit vergleichsweise geringem Verkehrsaufkommen können dementsprechend zunächst in ihrer Priorität herabgestuft werden. Eine Gesamtübersicht der genannten Lücken im Bestandsnetz findet sich in Beilage 2.1.

### 6.3 Alternative Routenführung zum Bestandsnetz

In der Kernstadt Oberkirch wird vor allem in den Wohngebieten nördlich der Innenstadt das Potenzial gesehen alternative Routen für den Radverkehr anzubieten.

#### Kernstadt

1. Verbindung zwischen Oberkirch West und Ost
  - Umfahrung der neugeschaffenen Fußgängerzone
  - vom Knotenpunkt Hauptstraße / Hungerbergstraße über Vorderlohweg und daran anschließend August-Ganther-Straße Verbindung bis Renchener Straße schaffen
  - Kreuzungssituation an Renchener Straße müsste gesondert betrachtet werden
  - Erschließungsstraße, August-Ganther-Straße würde damit eine Verbindungsfunktion für Radverkehr übernehmen
2. durchgängige Verbindung zwischen Osten und Nordwesten Oberkirch
  - Anschließend an Punkt 1 wäre Öffnung Hansjakobstraße und Krautschollenweg für Radverkehr denkbar
  - valide Alternative für Radverkehr zur Vermeidung Hauptverkehrsstraße, Renchener Straße
  - Kombination mit vorangegangener Maßnahme ergibt Route, die Großteil des Stadtgebiets zwischen Ost und Nordwest verbindet
  - Weiterhin könnte Schülerverkehr aus Nord-Westen in Richtung Realschule und August-Ganther-Schule neue Verbindung nutzen
    - Deutlich sicherer als an Hauptstraße
3. Radverkehr zwischen Friedrich-Erbert-Straße und Innenstadt über Obere Grendelstraße und Hauptstraße führen
  - Alternative zur vielbefahrenen Rechener Straße
  - Mehr Sicherheit für Radverkehr aufgrund des niedrigeren Geschwindigkeitsniveaus
  - Direktere Verbindung
  - Parksuchverkehr sowie der Knotenpunkt Hauptstraße / Appenweierer Straße sind kritische Punkte
4. Südlich Fußgängerzone Route Südring/Inselbadweg als direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt
  - höher frequentierte Eisenbahnstraße wird auf entsprechenden Routen umgangen
  - Ob gesamthafte Durchbindung des Inselbadweges entlang des Gewerbekanals umzusetzen ist, ergibt sich vornehmlich aus der Verfügbarkeit zusätzlicher Flächen, die sich in Privatbesitz befinden
5. Scheffelstraße für Radverkehr in Gegenrichtung frei gegeben

- Verbindungen Innenstadt / Bahnhof und Appenweierer Straße abseits des Hauptstraßennetzes
- 6. Verlängerung des Radweges Ortseinfahrt Oberkirch; Raiffeisenstraße
  - Keine direkte Verbindung zwischen Radweg Raiffeisenstraße aus Richtung Süden und Radweg entlang der Rench
  - Straße muss gekreuzt werden um auf den Radweg an der Rench zu gelangen
  - Verlängerung des bestehenden Radwegs bis zum Weg an der Rench parallel zu Brücke
  - In Gegenrichtung besteht eine entsprechende Verbindung
- 7. Umgehung der Netzlücke Obersdorfstraße
  - Im Norden parallel zur Rench verlaufender Radweg über die Ödsbacher Straße weiterführen
  - Denkbar wäre Verbindung zum im Osten angrenzenden Radweg über Scheuermatt
  - Sicherere, durchgängige Verbindung in Richtung Ödsbach, Lautenbach

### **Ortschaften**

- 8. Verbindung Zusenhofen / Oberkirch
  - Radweg entlang der Rench wird bereits heute als Route für den Radverkehr genutzt
  - Verbindung von Zusenhofen über Am Altensteg, Wirtschaftsweg und Müllen
  - Beläge auf Route nicht einheitlich und oft sehr grob
  - Sicherere, durchgängige und komfortable Verbindung ist anzustreben
- 9. Verbindung Ringelbacher Straße und Tiergärtner Weg
  - erhöht Durchlässigkeit des Radwegenetzes und trägt so zu Vollständigkeit bei
  - Im gleichen Zug sollte Querungshilfe zwischen Radweg an Ringelbacher Straße und Verbindung zum Tiergärtner Weg in Betracht gezogen werden

### **6.4 Gefahren-/Konfliktpunkte im Bestand**

Im Bestandsnetz ergeben sich aufgrund von Unübersichtlichkeit, Platzmangel und weiteren Aspekten Punkte an denen das Konfliktpotenzial deutlich erhöht ist.

#### **Kernstadt**

- 1. Umlaufzeit am Knotenpunkt Eisenbahnstr./Werkstr./Renchallee
  - Insbesondere aufgrund hoher Wartezeiten für den Verkehr auf südlicher Zufahrt zu überdenken
  - Schülerverkehr vom Hans-Furler-Gymnasium im besonderen Maße betroffen
- 2. Knotenpunkt Eisenbahnstraße/Appenweierer Straße
  - Linksabbiegender Radverkehr Appenweierer Straße
    - keine Aufstellmöglichkeit

- Es wird in der Kurve gehalten und dann auf eine Lücke im Verkehr gewartet, Radschutzstreifen wird dabei blockiert
3. Radweg auf nördlicher Seite der Raiffeisenstraße
    - Weist sehr geringe Breite auf
    - Während der Befahrung wurde festgestellt, dass der starke Bewuchs an der parallel verlaufenden Schallschutzwand erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt
    - Kaum Ausweichmöglichkeiten
  4. Raiffeisenstraße, nördlich Shell-Tankstelle
    - Radverkehr wird ohne Querungshilfe über Straße geführt
    - Insbesondere von Ost nach West kann dies zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr führen
    - Durch den im Sichtfeld der Radfahrer liegenden Bewuchs sind Kfz erst sehr spät zu sehen
  5. Renchallee und Butschbacher Straße zwischen Ortseinfahrt und Werkstraße
    - Radfahrer werden im Mischverkehr geführt
    - durchgängige Verbindung zur Innenstadt und zum zum Radweg auf dem Renchdamm auf beiden Richtungen denkbar
    - Tempo 30, aber relevanter Schülerverkehr, auch aus den Ortschaften
  6. Brücke über Rench, Appenweierer Straße
    - Radfahrer aus Westen nutzen nicht den Zweirichtungsradweg im Osten
    - Es wird zumeist der schmale abgesetzte Bereich auf der Westseite der Brücke genutzt
    - Gleiches gilt für Gegenrichtung

### **Ortschaften**

7. Ortsverbindung Nußbach/Zusenhofen; Bereich Brücke über B28
  - Radweg westliche Seite, sehr geringer Querschnitt
  - Auf östlicher Seite keine gesonderte Führung vorhanden, Führung im Mischverkehr bei 50 km/h bei starker Steigung
8. Radweg entlang L88, südlich Haslach
  - Grundstückszufahrt kreuzt Radweg
  - Es kommt zu Konflikten zwischen Kfz- und Radverkehr
  - Kein gesonderter Hinweis auf vorfahrtsberechtigten Radverkehr vorhanden
9. Querung L89 am Knotenpunkt Rennbäumle
  - Radverkehr quert L89 zwischen Radweg im Osten und Wirtschaftsweg im Westen
  - Relevanter Schülerverkehr auf der Verbindung
  - Höchstgeschwindigkeit 70 km/h
10. Tiergärtner Weg am Knotenpunkt Rennbäumle
  - Radverkehr der den Tiergärtner Weg quert wird spät gesehen

11. Niederlehen, Höhe Schwenderstraße
  - Kritische Ausleitung des bestehenden Radwegs führt zu Konflikten mit Kfz-Verkehr auf untergeordnete Zufahrt
  - Radverkehr wird spät gesehen
12. Weinstraße, Ortseinfahrt Ringelbach
  - Radverkehr aus Norden muss ungesichert die Straße queren um den östlich gelegenen Radweg zu erreichen
13. Korberg, Verbindung zwischen Bottenau und Kernstadt
  - Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Kfz-Verkehr erhöht
  - geringer Straßenquerschnitt in Kombination mit Unübersichtlichkeit, Steigung und teils überhöhter Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs birgt Risiko für Radfahrer
  - Im Osten anschließende Unterführung der B28 für Radverkehr verleiht dieser Verbindung zusätzliche Attraktivität
  - Konfliktpotenzial auf Verbindungsstück sollte minimiert werden
14. Knotenpunkt K5369/Korberg
  - Radverkehr muss zwischen bestehendem Radweg ungesichert die K5369 kreuzen
15. Kreisverkehr B28/Appenweierer Str.
  - Insbesondere das Überqueren des Knotenpunktes durch den Radverkehr kritisch
  - Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr spielen entscheidende Rolle
  - Von Norden kommend müssen Radfahrer aufgrund der Steigung oftmals Absteigen und stehen zudem unterhalb des Straßenniveaus
    - Pkw aus Richtung Osten könnten daher von Radfahrern nicht immer rechtzeitig gesehen werden
  - Problematischer ist Situation auf anschließender Mittelinsel
    - Sichtbeziehung zwischen Kfz-Verkehr aus Westen (B28) und Radfahrern nicht gegeben
    - Insbesondere in Zeiten mit geringem Verkehrsaufkommen kann dies gefährlich werden, da Pkw die auf der B 28 verbleiben mit hoher Geschwindigkeit an die Querungsstelle heranfahren

## 6.5 Generelle Überlegungen zur Entwicklung des Radwegenetzes

Auch im Bestand gibt es Möglichkeiten das bisherige Angebot an Fahrradinfrastruktur zu optimieren. Folgende Anpassungen sind dabei denkbar:

1. Radschutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50km/h sukzessive in Radwege umwandeln
  - Bsp.: Appenweierer Straße
2. An Furten durch farbliche Markierung auf bevorrechtigten Radverkehr hinweisen
  - An stark frequentierten Stellen zusätzlich Fahrradpiktogramme (Zusatzzeichen „Radverkehr in beide Richtungen“ zur Beschilderung StVO 205)
  - Bsp.: Konrad-Adenauer-Straße

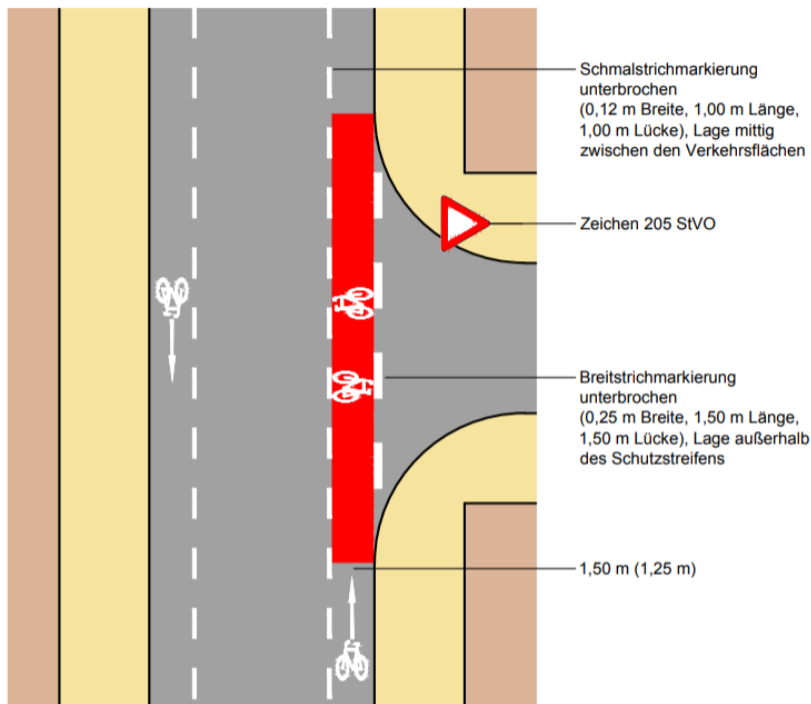


Abbildung 15: Standardlösung für Furtmarkierung im Zuge von Schutzstreifen<sup>49</sup>

3. Farblich abgesetzte Furten an Knotenpunkten entlang der Hauptrouten des Radverkehrs
  - Bsp.: Knotenpunkt Renchallee/Werkstraße
4. Weiterführung von Radschutzstreifen bis an die Fahrbahnteiler von Kreisverkehren
  - Bsp.: Rechener Straße
5. Zweirichtungsradwege sind vor allem auf den Verbindungen zwischen den Ortschaften zu finden
  - Im Kernstadtbereich sind diese jedoch kritisch zu betrachten, da sich durch diese insbesondere Kreuzungssituationen verkomplizieren

Unabhängig von den genannten Lückenschlüssen und alternativen Wegeführungen ist generell zu überlegen den bereits heute bestehenden Radweg entlang der Rench zu einem Rad-schnellweg auszubauen. Damit könnte eine direkte Route zwischen Lautenbach über Oberkirch bis Renchen geschaffen werden, die die drei Gemeinden enger als bisher verbindet. Größtenteils abseits von Hauptverkehrsstraßen wäre dies eine schnelle sowie sichere Verbindung für den Radverkehr. Zusätzlich kam von Seiten der Stadt die Überlegung auf, den Radweg aus Richtung Lautenbach auf der nördlichen Seite der Rench weiterzuführen. Damit würde ein stärkerer Bezug zur Kernstadt hergestellt werden. Denkbar wäre auch eine Weiterführung bis zur Oberdorfstraße und dort einen zentralen Übergang zur südlichen Renchseite zu schaffen.

<sup>49</sup> [https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahrradlandbw/1\\_Radverkehr\\_in\\_BW/c\\_Projekte\\_Infrastruktur/Landesradverkehrsnetz/1604\\_25\\_Musterloesungen\\_RadNETZ.pdf](https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/c_Projekte_Infrastruktur/Landesradverkehrsnetz/1604_25_Musterloesungen_RadNETZ.pdf)

Die Radwegeverbindung in Richtung Appenweier und Nesselried sollten prinzipiell gestärkt werden. Insbesondere die weiterführende Verbindung zur Stadt Offenburg entlang der Fernbahnstrecke Karlsruhe – Basel sollte schnell, sicher und komfortabel zu erreichen sein. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten kommt die Verbindung Bottenau – Durbach dafür eher nicht infrage, trotz der immer weiteren Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes. Eine schnelle, sichere sowie größtenteils flache Strecke ist hier der kürzeren Verbindung vorzuziehen, um möglichst einer Vielzahl an Nutzern eine bequeme Lösung anzubieten.

## **7 Wegweisung**

Bei der Bestandsaufnahme der Radwegweisung in Oberkirch konnte keine Einheitlichkeit festgestellt werden. Auf Nachfrage beim Landratsamt Ortenaukreis sowie der Stadt Oberkirch stellte sich heraus, dass keine Dokumentation über den aktuellen Bestand der Beschilderung gibt. Grundsätzlich ist daher zu empfehlen eine lückenlose Dokumentation der bestehenden Beschilderung zu erstellen. Dadurch lässt sich zum einen die Qualität des Bestands leichter überprüfen und der Ergänzungsbedarf wäre ohne großen Mehraufwand stets ersichtlich.

### **7.1 Lücken in der bestehenden Wegweisung**

Der Bedarf für eine Vervollständigung der Radwegweisung wird vornehmlich bei den Alltagsrouten gesehen. Auf den ersten Blick lassen sich drei Bereiche innerhalb der Gemarkung identifizieren, in denen die Beschilderung in nicht ausreichender Form vorhanden ist. Dies sind die Anschlussstellen Hesselbach/Ödsbach sowie die Verbindungen nach Lautenbach, der westliche Bereich der Kernstadt sowie die Abschnitte zwischen Stadelhofen, Haslach und Ulm. Eine Gesamtübersicht des Ergänzungsbedarfs bei der Radwegweisung liefert Beilage 2.2.

Hier sollte die Beschilderung des Alltagsnetzes in jedem Fall ergänzt werden. Insbesondere im Hinblick auf die geplante Route zwischen Oberkirch und Stadelhofen entlang der L89 sollte die Vollständigkeit der Wegweisung angestrebt werden. Gleiches gilt für zentrale Orte innerhalb der Stadt Oberkirch. Vorrangig sind hier folgende Knotenpunkte zu ergänzen:

- Appenweierer Straße – Konrad-Adenauer-Straße
- Appenweierer Straße – Straßburger Straße
- Straßburger Straße – Renchener Straße
- Hauptstraße – Josef-Geldreich-Straße

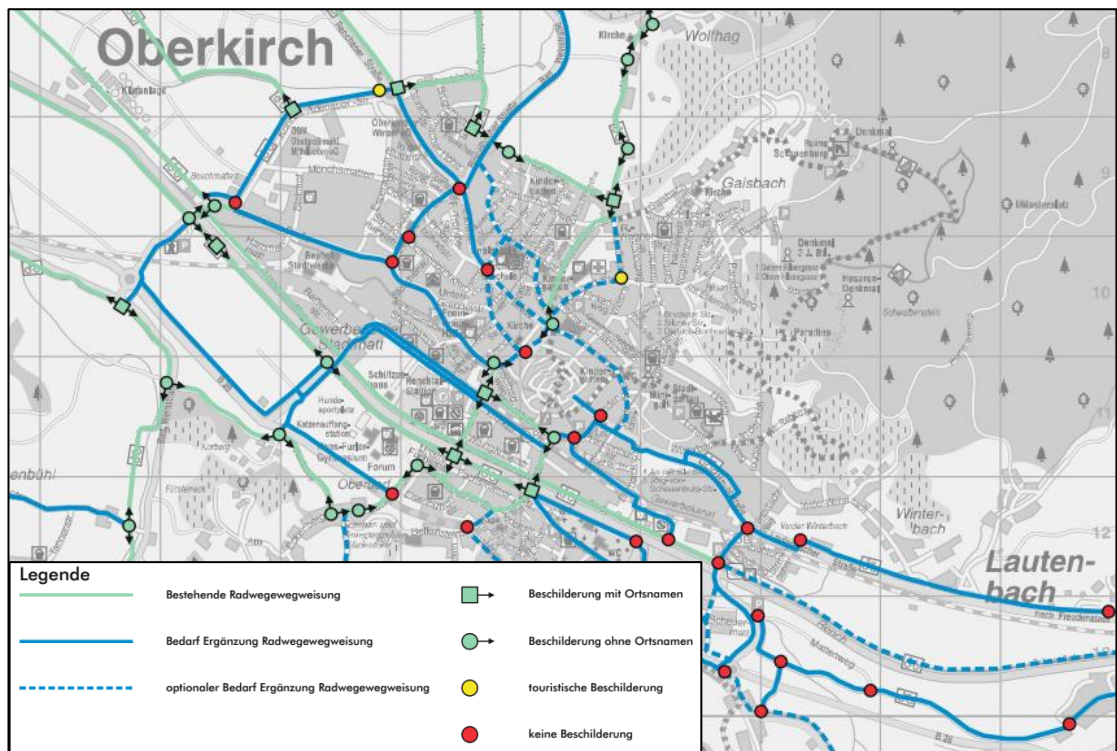


Abbildung 16: fehlende Beschilderung in westlicher Kernstadt/Südosten Oberkirch

Teilweise sollte dort wo touristische Wegweisung besteht eine Ausweitung auf Alltagsrouten vorgenommen werden. So zum Beispiel zwischen den Ortschaften Zusenhofen und Nußbach sowie der Stadt Oberkirch. Weiterhin zwischen Stadelhofen und Tiergarten.

Allgemein lässt sich über die Beschilderung in der Gemarkung Oberkirch sagen, dass diese des Öfteren unübersichtlich und punktuell inkonsistent ist. Durch gezielte Lückenschlüsse und Reduktion der Beschilderung an unübersichtlichen Stellen sollte dem entgegengewirkt werden. Die Unübersichtlichkeit ergibt sich zumeist aus parallel existierender Beschilderung für Alltags- sowie touristische Routen. Häufig werden an gleicher Stelle ebenfalls Wanderrouten o.ä. ausgeschildert, was die Unübersichtlichkeit noch verstärkt. Durch entsprechende Kombination der unterschiedlichen Beschilderung könnte der genannten Problematik entgegengewirkt werden.

## 7.2 Ergänzungsbedarf der Wegweisung durch Lückenschlüsse im Netz

Ergänzungsbedarf der bestehenden Wegweisung würde vornehmlich dann entstehen, wenn alternative und neue Routen geschaffen werden. Die in Kapitel 6.5 besprochenen Alternativen zur aktuellen Führung der Alltagsrouten sind hier Beispiele.

Weitere Ergänzungen ergeben sich zum Beispiel aus der Zusammenfassung von zur Zeit separat, geregelter Beschilderung. Insbesondere an durch touristische sowie Alltagsrouten hochfrequentierten Knotenpunkten sollte mit Blick auf die eindeutige und gute Lesbarkeit eine Kombination der Beschilderung in Betracht gezogen werden.

## 8 Fahrradparken

Kapitel 3.5 gibt eine Übersicht über den Bestand der Abstellanlagen in Oberkirch. Ein weitreichendes Defizit konnte nicht festgestellt werden, allerdings sind mehrere Anlagen in einem verbesserungswürdigen Zustand. Prinzipiell wird der lange Zeit installierte Bodenbügel heute kaum noch empfohlen, da Rahmenbügel ein deutlich höheres Maß an Sicherheit bieten. Weiterführende Angebote wie Fahrradboxen können das gewünschte Angebot punktuell ergänzen.

### 8.1 Bestand an Abstellanlagen

An einer Vielzahl der relevanten Ziele der Stadt Oberkirch und seinen Ortschaften sind bereits heute Fahrradabstellanlagen vorhanden. Besonders Großbetriebe in der Region (z.B. POW und Koehler) bieten ihren Angestellten eine große Anzahl an Abstellmöglichkeiten, welche zum überwiegenden Teil sogar überdacht sind. Eine Übersicht der erhobenen Abstellanlagen bietet die Beilage 1.5.

Bei den städtischen Einrichtungen ergibt sich jedoch ein inhomogenes Bild. Während die Schulen zumeist eine gute, jedoch teils veraltete Ausstattung aufweisen<sup>50</sup>, bieten viele Kindertagesstätten und -gärten häufig keine Möglichkeit Fahrräder abzustellen. Eine Aufrüstung der Einrichtungen auf ein Mindestmaß wäre besonders im Hinblick auf die Bring- und Abholzeiten interessant. Ein besonderes Augenmerk sollte darüber hinaus auf die bestehenden Abstellmöglichkeiten an Schulen gelegt werden, da der Radverkehrsanteil dieser Zielgruppe besonders hoch ist. Zum einen ist zu prüfen, inwieweit Ausbesserungsbedarf besteht und ob eine größere Anzahl an überdachten Stellplätzen bereitgestellt werden soll. Damit wären Fahrräder auch bei schlechterem Wetter vor etwaiger Witterung geschützt, was die Bereitschaft zur Fahrradnutzung erhöhen kann.

Weiterhin sind im Bereich der entstehenden Fußgängerzone von Oberkirch bisher keine Fahrradstellplätze eingerichtet. Hier sollte es genügen an zwei bis drei zentralen Orten Stellplätze zu schaffen und von dort aus die fußläufige Erschließung der Innenstadt zu ermöglichen. Dazu würden sich zum Beispiel die Bereiche Am Marktplatz sowie die westliche Grenze der Fußgängerzone in der Hauptstraße eignen. Weiterhin ist hier eine Kombination mit einer E-Bike Ladestation der Stadtwerke Oberkirch vorstellbar.

Der Einzelhandel zeigt ein nicht immer konsistentes Bild. Viele Geschäfte haben keine oder nur eine geringere Anzahl an Fahrradstellplätzen. Zumeist handelt es sich zudem um Bodenbügel, die im Allgemeinen als unsicher anzusehen sind. Das Defizit an einer ausreichenden Anzahl an Fahrradstellplätzen fällt besonders bei den großen Einkaufsmärkten wie Lidl oder Edeka<sup>51</sup> negativ ins Gewicht. Hier sollte eine deutliche Nachrüstung erfolgen um die Möglichkeit des Einkaufs mit dem Fahrrad zu fördern und auszuweiten. Für Geschäfte innerhalb der

---

<sup>50</sup> An der Realschule und August-Ganther-Schule wird es umfangreiche Sanierungen der bestehenden Infrastruktur geben.

<sup>51</sup> Auf dem Parkplatz von Edeka gab es während der Ortsbefahrung eine Baustelle, weshalb nicht geklärt wurde, ob und wie viele Stellplätze vorhanden bzw. noch gebaut werden.



Fußgängerzone sollten keine Abstellanlagen eingerichtet werden um Konflikte mit Fußgängern zu minimieren und die oben genannten, zentral gelegenen Stellplätze ausreichend auszulasten.

Der Bereich rund um den Hauptbahnhof gibt es eine größere Anzahl an Stellplätzen. Von Seiten der Stadt wurden jedoch Hinweise gegeben, dass diese im Allgemeinen als unsicher gelten und häufiger auch Vandalismus an dort abgestellten Rädern zu beobachten ist. Neben den Abstellmöglichkeiten mit Rahmenbügeln gibt es auch Unterstände für das freie Abstellen von Fahrrädern. Diese werden jedoch wenig genutzt weshalb auf dieser Fläche die Installation von Fahrradboxen denkbar ist.

In den umliegenden Ortschaften gibt es tendenziell weniger Fahrradstellplätze als in Oberkirch Stadt. Zwar werden diese nicht überall durchgehend benötigt, doch sollte eine Mindestanzahl vorhanden sein. Besonders Orte für öffentliche Veranstaltungen<sup>52</sup> sollten dementsprechend nachgerüstet werden um auch hier den Radverkehr und die dazugehörige Infrastruktur zu stärken.

## 8.2 Abschätzung des Bedarfs an Abstellanlagen

Beilage 2.3 gibt einen Überblick an welchen Standorten die bestehenden Abstellanlagen modernisiert werden sollten und wo es notwendig ist neue Stellplätze zu schaffen. Eine genauere Abschätzung des tatsächlichen Bedarfs an Abstellanlagen wird im Rahmen der Maßnahmen vorgenommen.

Modernisierung des Bestands:

- Schulen in der Kernstadt
  - o Mehr Rahmenbügel
  - o Überdachung ausbauen
- Bahnhof, Modernisierung des Bestands<sup>53</sup>
- Rathaus, Rahmenbügel + evtl. Überdachung
- Musikschule, Rahmenbügel
- Mediathek, mehr Rahmenbügel, da auch Nähe zur Innenstadt
- Gemeindehalle Tiergarten, Rahmenbügel + Überdachung
- Renchtalhalle Stadelhofen, Rahmenbügel + Überdachung
- Spotplatz Zusenhofen, Überdachung

---

<sup>52</sup> z.B. die Freiwaldhalle in Zusenhofen oder die Klingelberghalle in Haslach

<sup>53</sup> Eine Neuausrichtung des Bahnhofareals und damit der dort vorhandenen Stellplätze ist angedacht.

- Mooswaldhalle Ödsbach, Rahmenbügel + Überdachung

Schaffung neuer Abstellanlagen:

- Stadtgarten, Bedarf für Veranstaltungen abschätzen und anpassen
- Kitas/Kigas, Bedarf anfragen und anpassen
- Erwin-Braun-Halle, Rahmenbügel + Überdachung
- Supermärkte, Mindestmaß an Rahmenbügeln schaffen
  - o z.B. Rewe, gerne auch größere Anzahl
- Einzelhandel, Angebot erweitern
  - o z.B. Müller Drogeriemarkt, platzsparende Variante
- Ortsverwaltungen, Mindestbedarf Rahmenbügel schaffen
- Veranstaltungsorte, Mindestmaß Rahmenbügel schaffen (je nach Besucheraufkommen auszustatten)
  - o Klingelberghalle, Haslach
  - o Maiecklehalle, Hesselbach
  - o Freiwaldhalle, Zusenhofen
- Sportplätze in Haslach, Nußbach, Bottenau und Ödsbach, Mindestmaß entsprechend des Platzes in Zusenhofen
- ÖPNV-Haltestellen mit hohem Pendleraufkommen, Mindestmaß an überdachten Rahmenbügeln
  - o Umfrage unter Schülern denkbar, um zentrale Haltestellen zu ermitteln

## 9 Serviceangebot Radverkehr

Das bisherige Serviceangebot bezüglich des Radverkehrs in Oberkirch soll im Zuge der momentanen Radverkehrsplanung ebenfalls ausgebaut werden. In einem ersten Schritt soll das bestehende Angebot bewertet werden. Dieses setzt sich aus folgenden Teilen zusammen:

- Informationen zum Radverkehr
- Infrastrukturelles Angebot
- Öffentlichkeitsarbeit
- Weiterführende Angebote

Das Ergebnis der ersten Bewertung des Bestands fällt negativ aus. Grundsätzlich werden von Seiten der Stadt Oberkirch kaum Informationen zum Thema Radverkehr bereitgestellt. So gibt es weder auf der Website noch in Form von Flyern o.ä. Möglichkeiten sich über den Radverkehr in Oberkirch umfangreich zu informieren. Lediglich im Bereich Tourismus/Freizeit bietet der Verweis auf die Seite des Renchtal-Tourismus Interessierten die Möglichkeit umfangreiche Informationen zu erhalten.

Infrastrukturell beschränkt sich das Serviceangebot für Radfahrer auf die Bereitstellung von E-Tankstellen an denen auch E-Bikes geladen werden können. Die Stadtwerke Oberkirch bieten im Stadtgebiet fünf E-Ladesäulen sowie eine im Ortsteil Ödsbach<sup>54</sup> an. Zudem bieten private Anbieter wie die Fachgeschäfte Zweirad-Müller oder Martin Hund Radtechnik ebenfalls die Möglichkeit E-Bike Akkus aufzuladen<sup>55</sup>. Im Stadtgebiet ist damit eine Vielzahl an Möglichkeiten vorhanden, in den Ortschaften könnte das Angebot jedoch punktuell ausgebaut werden. Dazu wäre es sinnvoll an zentralen Orten mit Aufenthaltsqualität E-Ladestationen zu installieren, die vornehmlich den touristischen Radverkehr bedienen. Ein flächendeckendes Angebot ist hierbei allerdings nicht anzustreben, da die Akkus von E-Bikes im Gegensatz zu denen von Elektroautos leichter zu transportieren sind. Ladevorgänge finden daher verstärkt im privaten Bereich statt, weshalb ein übermäßiges Angebot an öffentlichen Lademöglichkeiten vermieden werden soll.

In der Öffentlichkeitsarbeit besteht ebenfalls Verbesserungsbedarf. So gibt es beispielsweise keinen direkten Ansprechpartner für das Thema Radverkehr bei der Stadt. Weiterhin sind öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen nicht bekannt.

Weiterführende Angebote wie ein umfangreicher Winterdienst auf Fahrradwegen oder engmaschige Kontrollen von z.B. Pkw-Parkverstößen auf Radschutzstreifen gibt es bisher ebenfalls nicht.

Im Folgenden werden für die Teilaspekte des Serviceangebots Radverkehr mögliche Ansatzpunkte für einen schrittweisen Ausbau dieser gegeben.

### **Informationen zum Radverkehr**

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs in Oberkirch ist es sinnvoll einen klaren Ansprechpartner für das Thema zu benennen. Insbesondere für die Kommunikation nach außen bietet dies die Möglichkeit schnell und gezielt Informationen bereitzustellen und zu verbreiten. Dabei muss es sich nicht um einen Radverkehrsbeauftragten handeln der sich ausschließlich mit dem Thema befasst. Ein Mobilitätsbeauftragter, der sich Gesamthaft um die Belange der Verkehrsmittel des Umweltverbundes kümmert ist ebenso denkbar, wie die Position eines Klimaschutzmanagers.

Zusätzlich könnte ein regelmäßiges Qualitätsmanagement eingerichtet werden, um die Infrastruktur stets überprüfen zu können. Als Beispiel dient hier ein Projekt vom Deutschen Fahrradpreis 2018.<sup>56</sup> In diesem überregionalen Modell wurde insbesondere durch den Einsatz von ehrenamtlichen Wegepaten das Radwegenetz eines ganzen Landkreises regelmäßig überprüft. Mithilfe einer interaktiven Karte für Schadens- oder Mängelmeldung konnten Schwachstellen im Netz schnell benannt und verortet werden. Ein solches Modell wäre ebenfalls für den Ortenaukreis denkbar und sinnvoll.

Grundsätzlich sind Informationen über den Radverkehr in Oberkirch zu erheben. Dazu müssen nicht zwingend eine Haushaltsbefragung zur Ermittlung des Modal Splits oder umfangreiche Verkehrszählung durchgeführt werden. Eine simple Onlineumfrage mit einem einfachen

---

<sup>54</sup> <http://www.stadtwerke-oberkirch.de/de/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Elektromobilitaet.html>

<sup>55</sup> [https://www.schwarzwald-tourismus.info/entdecken/Rad-und-MTB/Tourenrad-Genussrad/e-bike/Service-fuer-E-Biker/\(cat\)/48e8142c7bd87c21082436d802b31be8/\(city\)/location\\_169](https://www.schwarzwald-tourismus.info/entdecken/Rad-und-MTB/Tourenrad-Genussrad/e-bike/Service-fuer-E-Biker/(cat)/48e8142c7bd87c21082436d802b31be8/(city)/location_169)

<sup>56</sup> [https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb\\_dateien/Download\\_2018/82-Interkommunales\\_Qualitaetsmanagement\\_Radwege.pdf](https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb_dateien/Download_2018/82-Interkommunales_Qualitaetsmanagement_Radwege.pdf)

Fragenkatalog kann bereits wertvolle Informationen zum Verkehrsverhalten der eigenen Bevölkerung liefern.



Abbildung 17: Onlineumfrage in Tuttlingen 2017

Nichtsdestotrotz sind Zählungen an den Haupttrouten und –knotenpunkten langfristig sinnvoll. Damit wird eine Vergleichbarkeit möglich und die Entwicklung im Radverkehr sichtbar. Um dies zu erreichen gibt es auch die Möglichkeit für Städte und Kommunen externe Unternehmen mit dem Aufbau und der Pflege einer umfangreichen Datengrundlage zu beauftragen. Als Beispiel ist hier der Anbieter Bike Citizens zu nennen. Dieser bietet verschiedene Optionen für die Datenerhebung und –pflege an<sup>57</sup>. Ein solches Angebot ist zunächst jedoch als optionaler Baustein des Serviceangebots anzusehen.

### Infrastrukturelle Serviceangebote

Die infrastrukturellen Serviceangebote beschränken sich im Wesentlichen auf die Bereitstellung von E-Tankstellen. Dieses Netzwerk könnte zukünftig noch ausgebaut werden, sodass auch zentrale Punkte innerhalb der Ortschaften, wie Ortsverwaltungen, mit Ladestationen ausgestattet sind.

Die Stadtwerke Oberkirch stellen bereits heute zwei E-Autos in einem Sharing Konzept zur Verfügung. Selbiges wäre auch mit Fahrrädern denkbar. Insbesondere die Bereitstellung eines E-Lastenfahrrads kann einen besonderen Akzent im Hinblick auf das Thema Radverkehr setzen. Die Möglichkeiten des Verkehrsmittels werden damit öffentlichkeitswirksam dargestellt. Auch weitere Angebote wie Informationsveranstaltungen zu E-Bikes und Lastenfahrrädern z.B. auch in Kooperation mit ortsansässigen Händlern sind in diesem Zuge denkbar.

Weitere Möglichkeiten sind im Allgemeinen Dinge, die das Radfahren in Oberkirch angenehmer machen wie z.B. Radhaltemöglichkeiten<sup>58</sup> an Knotenpunkten. Auf dem Informationsportal des Landes Baden-Württemberg werden weitere Maßnahmen und Beispiele dafür genannt.<sup>59</sup> Diese kleinen Maßnahmen transportieren das Bild, dass der Radverkehr in der Stadt an Stellenwert gewinnt und dessen Entwicklung ernst genommen wird.

<sup>57</sup> <https://www.bikecitizens.net/bike-citizens-mobile-solutions/>

<sup>58</sup> Dazu bieten sich Metallgeländer oder Trittbretter an.

<sup>59</sup> <https://www.fahrradland-bw.de/aus-der-praxis/service/>

Generell ist es förderlich das Angebot an Leihfahrrädern auszubauen. Hier ist nicht zwingend ein eigenständiges Verleihsystem notwendig, auch Kooperationen mit den lokalen Händlern sind denkbar. Möglichkeiten sind dabei zum Beispiel die gemeinsame Anschaffung von Leihfahrrädern und das Bereitstellen dieser an zentralen Orten in der Stadt. Auch hier gibt es ein Beispiel vom Deutschen Fahrradpreis 2018 aus dem Rhein-Sieg-Kreis<sup>60</sup>, bei dem lokale Händler durch Kooperation mit dem Landkreis günstige Verleihgebühren anbieten konnten. Der Fokus lag dabei insbesondere auf längerfristigen Verleihzeiträumen um Nutzer nachhaltig vom Fahrrad als täglichem Verkehrsmittel zu überzeugen. Als Grundlage wurden dabei bestehende Leihfahrradangebote der jeweiligen Händler genutzt.

## Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Oberkirch zum Radverkehr ist auszubauen. Zunächst sollte dazu ein zentraler Ansprechpartner, der sich um alle Belange des Radverkehrs kümmert gefunden werden. Wie im vorangegangenen Abschnitt angeklungen muss es sich dabei nicht zwingend um einen reinen Radverkehrsbeauftragten handeln

Um mehr Menschen vom Fahrrad als Verkehrsmittel zu überzeugen bleibt der Ausbau der Infrastruktur das erste Ziel. Eine weitere Möglichkeit liegt darin Anreize zu schaffen, die die Anschaffung eines Fahrrades begünstigen. Seit einigen Jahren gibt es dabei das Dienstrad-Leasing. Ähnlich wie beim Dienstwagen werden die Kosten des Dienstrades vom Lohn abgezogen. Über die bekannte 1%-Regelung kann das Fahrrad darüber hinaus für private Wege genutzt werden. Die Stadt Bremen kann als Beispiel für gelungene Kooperation zwischen Stadt und Unternehmen herangezogen werden. Über eine Werbekampagne zum Thema Dienstrad wurde diese ins Bewusstsein potentieller Nutzer gerufen.



Abbildung 18: Infobroschüre der "Aktion Firmenrad"

<sup>60</sup> [https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb\\_dateien/Download\\_2018/85-Ein\\_Rad\\_fuer\\_alle\\_Faelle.pdf](https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb_dateien/Download_2018/85-Ein_Rad_fuer_alle_Faelle.pdf)

Anbieter wie Jobrad.de helfen bei der Anschaffung eines Dienstrades und stellen den Kontakt zu den Händlern her. Die in Oberkirch ansässigen Betriebe sind heute bereits als JobRad-Premiumhändler vermerkt. Zusätzlich zum gewünschten Fahrrad kann bei den Händler Service und Inspektion durchgeführt werden.

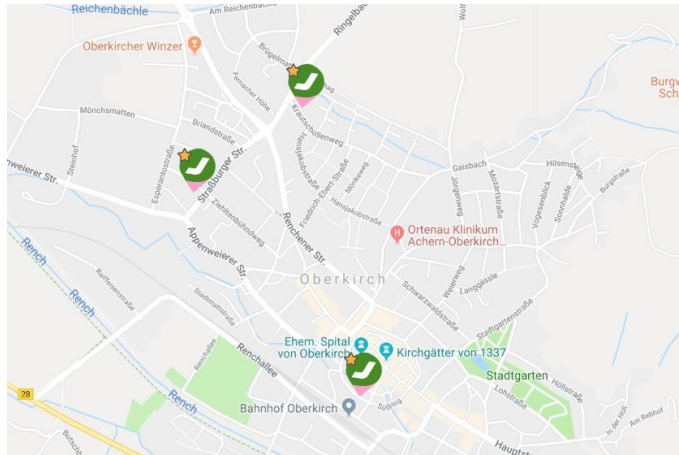


Abbildung 19: Als Jobrad Fachhändler gekennzeichnete Betriebe in Oberkirch

Um die Radverkehrsförderung in Oberkirch auf eine professionellere Ebene zu heben ist eine Mitgliedschaft im Arbeitskreis fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK BW) sinnvoll. Dadurch werden die Vernetzung mit anderen Kommunen und der Erfahrungsaustausch untereinander möglich. Weiterhin unterstützt der AGFK BW seine Mitgliedskommunen bei der Pressearbeit, stellt Informationen zu aktuellen Forschungsergebnissen bereit und bietet Weiterbildungsangebote für Mitarbeiter der Kommunen an.

Neben dem verstärkten Engagement auf kommunaler Ebene, bietet die Stadtradeln Kampagne seit einigen Jahren die Möglichkeit als Kommune in den Wettbewerb mit Kommunen gleicher Größe zu treten. Dabei geht es weniger um das Ergebnis als vielmehr darum das Fahrrad in den Fokus zu rücken und den Vergleich zu anderen Kommunen zu suchen. Die Kampagne wird im NRVP 2020 ausdrücklich als geeignete Maßnahme zur Stärkung des Radverkehrs genannt und findet jährlich zwischen Mai und September statt. Mit Hilfe der entsprechenden App werden von allen Teilnehmern in einer Kommune die in einem Zeitraum von drei Wochen mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer gezählt. Über eine zusätzliche App ist zudem die Möglichkeit der Mängelanalyse gegeben. Teilnehmer können dadurch Mängel auf dem Wegenetz der Kommune markieren.

### **Weiterführende Serviceangebote**

Für die Außendarstellung einer Kommune, die den Radverkehr öffentlichkeitswirksam fördern möchte empfiehlt es sich weiterführende Maßnahmen zu ergreifen, die das gewünschte Bild unterstreichen.

Dem Fahrradfahrer sollte dabei vermittelt werden, dass seine Belange mit denen des Kfz-Verkehrs gleichberechtigt sind. So ist zum Beispiel das konsequente Ahnden widerrechtlich geparkter Fahrzeuge auf Radwegen eine Möglichkeit den Stellenwert sukzessive zu erhöhen. Eine weitere Möglichkeit ist einen flächendeckenden Winterdienst für Fuß- und Radwege zu gewährleisten, welcher ein ganzjähriges Befahren der Wege ermöglicht und zumindest zeitgleich zum Winterdienst auf den Kfz-Spuren erfolgt.

Die Stadtwerke Oberkirch können als Betreiber der Ringbuslinie einen Beitrag zur besseren Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr leisten. Denkbar wäre zum Beispiel eine Analyse der Haltestellen mit dem höchsten Bedarf an Abstellanlagen. Weiterhin besteht die Möglichkeit der Fahrradmitnahme mithilfe eines Fahrradgepäckträgers auf der Rückseite des Busses um eine engere Verknüpfung der Verkehrsmittel zu schaffen.

## **10 Maßnahmenplan**

Die Ergebnisse aus den Kapiteln 6 - 9 werden im folgenden Maßnahmenplan zusammengefasst und nach der jeweiligen Art getrennt betrachtet. Dazu wird neben des Übersichtsplans auch eine tabellarische Darstellung gewählt um die Übersichtlichkeit zu wahren (Beilagen 3.1 und 4.1 bis 4.5). Die detaillierten Problembeschreibungen finden sich in den genannten Kapiteln. Eine exemplarische Beschreibung empfohlener Maßnahmen findet sich im Kapitel 10.4.

Die Maßnahmen für die Radwegweisung (Beilage 3.2), Abstellanlagen (Beilage 3.3) und das Serviceangebot Radverkehr werden gesondert von den baulichen Maßnahmen betrachtet und in textlicher Form festgehalten.

### **10.1 Finanzierungsempfehlung des Radverkehrs nach NRVP 2020**

Grundsätzlich ergibt sich die Umsetzung einzelner Maßnahmen aus den vorhandenen finanziellen Mitteln einer Gemeinde/Stadt. Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 ist eine grobe Abschätzung der für den Radverkehr jährlich bereitzustellenden Mittel enthalten, welche unabhängig von der Größe der Stadt oder Gemeinde zu sehen ist. Dabei werden drei Themenbereiche betrachtet, für die der Mittelbedarf pro Einwohner und Jahr abgeschätzt wird:

- Für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur, ca. 6 bis 15 Euro
  - o Davon ca. 1 bis 3 Euro für betriebliche Unterhaltung
- Für Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum, ca. 1 bis 2,50 Euro
- Für weiche Maßnahmen (Kommunikation, Service, etc.), ca. 0,5 bis 2 Euro

Gesamthaft ergibt sich aus dieser Schätzung ein jährlicher Mittelbedarf von 8 bis 19 Euro pro Einwohner, um schrittweise einen gesamthaft zufriedenstellenden Standard zu erreichen. Für die Stadt Oberkirch mit seinen rund 20.000 Einwohnern ergibt sich daraus ein Mittelbedarf von 150.000 bis 390.000 Euro pro Jahr. Diese Schätzung dient nur als Anhaltspunkt für die zukünftige Förderung sowie zur Überprüfung des bisherigen Investitionsvolumens.

## 10.2 Dringlichkeit von Maßnahmen<sup>61</sup>

Die Maßnahmen werden unter anderem anhand der Dringlichkeit ihrer Umsetzung unterschieden. Dabei spielen verschiedenste Aspekte wie:

- Die aktuelle Verkehrsführung,
- die vorhandenen Verkehrsstärken,
- oder die Bedeutung für den Schülerverkehr eine Rolle.

Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit haben die größte Wirkung bei der Stärkung des Radverkehrs und sollten vorrangig umgesetzt werden.

Maßnahmen mit mittlerer Dringlichkeit sollten im Anschluss daran bzw. im Zuge genereller Umbaumaßnahmen umgesetzt werden.

Maßnahmen mit niedriger Dringlichkeit haben eine geringere Bedeutung für den Gesamtzusammenhang des Netzes, können nachrangig behandelt werden und sind häufig kurzfristig umzusetzen.

## 10.3 Aufwand der Maßnahmen

Der Aufwand der einzelnen Maßnahmen lässt sich im Rahmen konzeptioneller Planung nur grob abschätzen. Für eine detaillierte Kostenabschätzung bedarf es einer gezielten Planung einzelner Maßnahmen. Die Abschätzung des Aufwandes geschieht unter anderem aufgrund von Teilaspekten wie:

- Dem Ausmaß der geplanten Maßnahme
- und der Art der Maßnahme (bauliche Veränderung, etc.).

Großer Aufwand ergibt sich bei weitgreifenden baulichen Veränderungen, wie der Anlage von abgesetzten Radwegen.

Mittlerer Aufwand ergibt sich durch kleinere bauliche Veränderungen, wie die Errichtung einer kleinen Anzahl an Stellplätzen.

Geringer Aufwand beschreibt verkehrstechnische Maßnahmen, wie die Erneuerung/Schaffung von Markierungen oder Beschilderung.

---

<sup>61</sup> Eine Einteilung der Maßnahmen nach den Vorgaben aus Kapitel 10.2 und 10.3 erfolgt erst bei Finalisierung des Radverkehrskonzepts.



## 10.4 Maßnahmen Infrastruktur

Im Folgenden werden einzelne infrastrukturelle Maßnahmen zur Umsetzung der Netzkonzeption beschrieben und grundlegende Förderungsmöglichkeiten aufgezeigt.

### 10.4.1 Grundlagen infrastruktureller Maßnahmen

Die hier beschriebenen infrastrukturellen Elemente werden im Maßnahmenplan empfohlen oder erwähnt. Daher werden die Eckpunkte der jeweiligen Elemente im Folgenden im Detail beschrieben. Als Grundlage dienen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

#### Baulich angelegte Radwege

- Befinden sich im Seitenraum der Straße und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt
- Soll der Radweg benutzungspflichtig sein:
  - o Zeichen 237 StVO „Radweg“ oder,
  - o Zeichen 241 StVO „getrennter Rad- und Gehweg“
- Innerhalb der Kommune immer die gleiche Materialwahl und Farbgebung für einen hohen Wiedererkennungswert
- Furten an Problembereichen sollen zusätzlich markiert sein (vgl. Kapitel 6.5)
- Regelbreite 2m
  - o Überholvorgänge damit möglich
  - o Bei hohen Radverkehrsstärken können größere Breiten erforderlich werden
- Sicherheitsräume zwischen Radweg und benachbarten Flächen
  - o Fußweg 0,3m
  - o Fahrbahnrand 0,5m
  - o Parkende Fahrzeuge in Längsaufstellung 0,75m
- Radwege über Grundstückszufahrten in gleicher Farbgebung hinweg führen
- Radweganfang/-ende als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen gestalten (10-20m)

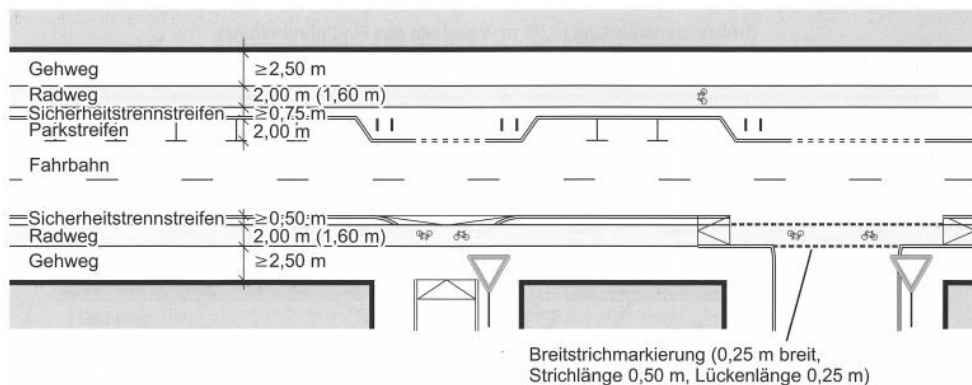


Abbildung 20: exemplarische Darstellung baulich abgesetzter Radweg

### Radfahrstreifen

- Sind durch Zeichen 295 StVO (Breitschraffur) abgetrennte Sonderfahrstreifen
  - o Zusätzlich ist der Fahrstreifen durch Zeichen 237 StVO gekennzeichnet
- Sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig
- Dürfen vom Kfz-Verkehr im Längsverkehr nicht überfahren werden
  - o Ein- und Abbiegen sowie Parkvorgänge sind erlaubt
- Sind grundsätzlich im Einrichtungsverkehr zu betreiben
- Sollen mindestens eine Breite (inklusive Fahrbahnbegrenzung) von 1,85m aufweisen
  - o Fahrbahnbegrenzung beidseits (Zeichen 295 StVO) 0,25m\*2
  - o bei hoher Anzahl an Fahrrädern mit Anhängern sollte der Radfahrstreifen mindestens 2m breit sein
  - o Radfahrstreifen entsprechend zu verbreitern wenn Randbereichen z.B. aufgrund von Rinnen nicht gut zu befahren ist
- Angrenzende Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr mindestens 2,75m Breite
  - o Regelbreite nach RAST 3,25m
- Kombination von Mindestbreiten ist unbedingt zu vermeiden

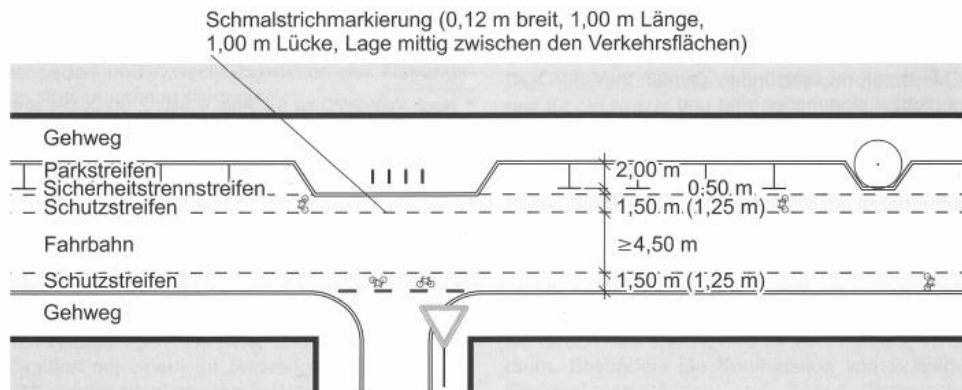


Abbildung 21: exemplarische Darstellung Radfahrstreifen

### Radschutzstreifen

- Ist Teil der Fahrbahn im Mischverkehr
  - o Bis zu einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 50km/h an anbaufreien Hauptstraßen innerhalb bebauter Gebiete
  - o Durch Leitlinien (Zeichen 340 StVO) mit Schmalstrichen 1m Länge und 1m Lücke markiert
  - o Markierung in Kreuzungsbereichen und an Einmündungen fortzuführen
  - o Ist verbleibende Fahrbahnbreite schmaler als 5,5m darf keine Leitlinie in Fahrbahnmitte markiert werden
- Darf vom Kfz-Verkehr nur im Bedarfsfall befahren werden
  - o Bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (>1000 Kfz/Tag) zu vermeiden
- Radschutzstreifen sind nicht beschildert
  - o Kfz dürfen nicht auf Schutzstreifen parken
  - o Halteverbot muss gesondert ausgeschildert werden
- Radschutzstreifen ist i.d.R. 1,5m breit
  - o Mindestens 1,25m
  - o Breite soll vergrößert werden wenn Seitenbereiche schlecht zu befahren sind
- Angrenzende Fahrbahn für den Kfz-Verkehr mindestens 4,5m Breite
  - o Bei hohen Verkehrsstärken 5m
  - o Gesamtfahrbahnbreite von mindestens 7m
- Bei häufigem Parkwechsel im Seitenraum ist eine Sicherheitstrennstreifen von 0,5m einzurichten
  - o Baulich oder durch Markierung herzustellen
  - o Bei wenigen Parkwechseln und beengten Seitenverhältnissen kann der Schutzstreifen einschließlich Sicherheitsraum 1,5m breit sein

- An Kreisverkehrszufahrten mit einer Breite von unter 3,25m werden Radschutzstreifen ab Beginn des Fahrbahnteilers aufgelöst

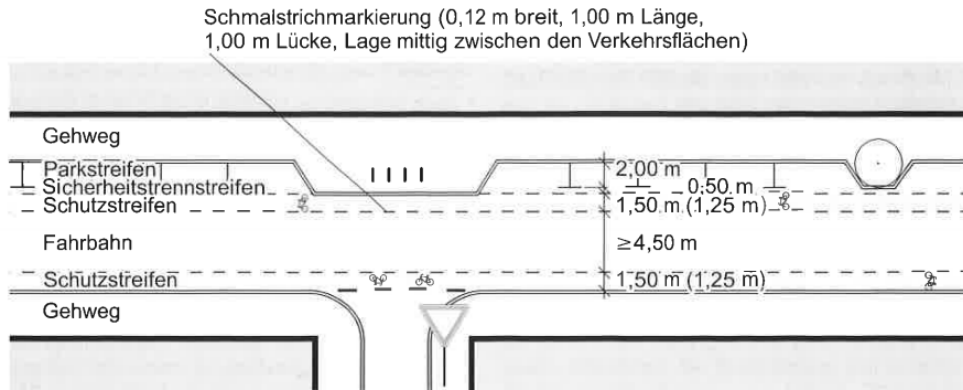


Abbildung 22: exemplarische Darstellung Radschutzstreifen

### Fahrradstraßen

- Sind mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen und vor allem dem Radverkehr vorbehalten
  - o Zeichen 244.2 StVO markiert das Ende einer Fahrradstraße
- Haben eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
  - o Kfz-Verkehr muss wenn nötig die Geschwindigkeit weiter verringern
- Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt
- Fahrradstraßen sind auf Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet
- Zusätzlich kann der Fahrradstraße Vorfahrt gegenüber einmündenden Straßen gewährt werden
  - o Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn können dies hervorheben
  - o Die Vorfahrtsregelung ist von den örtlichen Gegebenheiten abhängig zu machen

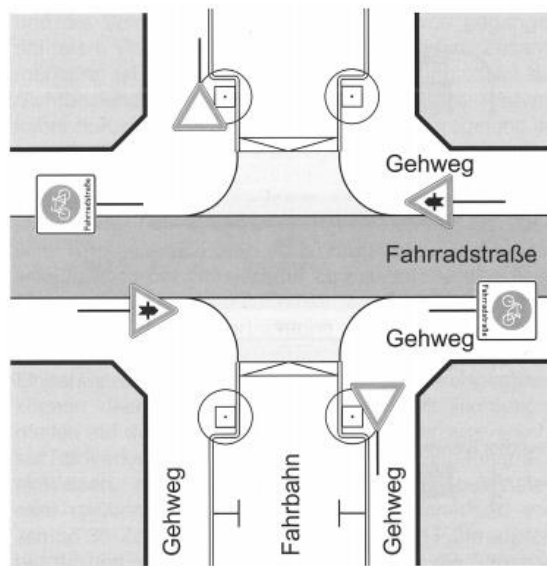


Abbildung 23: exemplarische Darstellung Fahrradstraße mit Vorfahrtsregelung an Kreuzung

### Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung

- Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können
- In Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden
  - o Zusatzzeichen 1000-32 zu Zeichen 220 StVO
  - o Zusatzzeichen 1022-10 zu Zeichen 267 StVO
- Straßen mit einer Fahrbahnbreite ab 3m eignen sich für diese Maßnahme

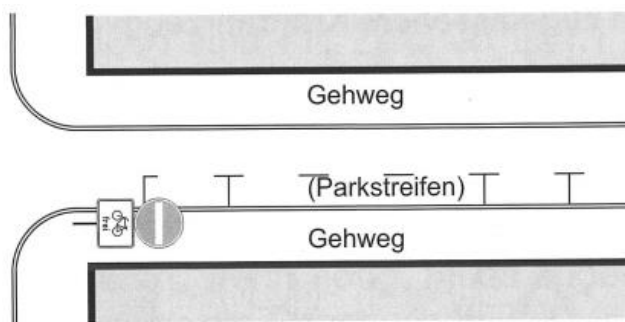


Abbildung 24: exemplarische Darstellung Einbahnstraße mit Radverkehr im Mischverkehr in beide Richtungen

### 10.4.2 Möglichkeiten der finanziellen Förderung infrastruktureller Maßnahmen

Im Folgenden werden Förderungsmöglichkeiten für die oben genannten Maßnahmen aufgezeigt, die sowohl vom Bund als auch vom Land Baden-Württemberg angeboten werden.

### **Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten - Kommunalrichtlinie**

- Förderung durch das BMU<sup>62</sup>
- Richtet sich unter anderem an Kommunen
  - o Kitas und Schulen können gesondert die Förderung von Abstellanlagen beantragen
- Förderung investiver Klimaschutzmaßnahmen
  - o u.a. Förderung einer nachhaltigen Mobilität
- Infrastrukturelle Maßnahmen werden gefördert
  - o Radwege
  - o Abstellanlagen
- Finanzierung von bis zu 50% der Kosten
  - o Zusätzlich können maximal 5% der Ingenieursdienstleistung gefördert werden
- Mindestzuwendung von 10.000€, maximal 350.000€
- Jährlich zwei Bewerbungsfristen
  - o 1.1.-31.3.
  - o 1.7.-30.9.
- Förderzeitraum bis zu 2 Jahre
- Förderung läuft noch bis Ende 2019

### **Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr**

- Förderung durch das BMU
- Richtet sich unter anderem an Kommunen
- Förderung von investiven Maßnahmen mit Modellcharakter (Infrastrukturelle Projekte, Öffentlichkeitsarbeit, etc.)
  - o Modellcharakter zeichnet sich aus durch
    - einen klaren und nachvollziehbaren Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen
    - erstmalige Anwendung und pilothafte Umsetzung integriert geplanter Maßnahmen
    - eine hohe Fördermittel- und Kosteneffizienz
  - o Finanzierung von Einzelmaßnahmen ist nicht vorgesehen
  - o Teilvorhaben müssen in einem Wirkungszusammenhang stehen

---

<sup>62</sup> Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

- Finanzierung von bis zu 65% der Kosten
  - o Zusätzlich können maximal 5% der Ingenieursdienstleistung gefördert werden
- Mindestzuwendung von 200.000€, maximal 10 Millionen €
- Bewerbungszeitraum
  - o 1.8. - 31.10.19
  - o 1.8. - 31.10.20
- Förderzeitraum bis zu 4 Jahre
- Förderung läuft aktuelle bis Oktober 2020

### **Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz**

- Förderung durch Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, BW
  - o Zur Zeit über die Vwv-LGVFG geregelt, welche bis 2023 gültig ist
- Richtet sich unter anderem an Kommunen
- Förderung verkehrswichtiger Maßnahmen der Rad- und Fußinfrastruktur
  - o Zu fördernde Maßnahme muss Teil eines Generalverkehrsplans oder eines gleichwertigen Planwerks sein
- Bis zu 50% der Kosten werden übernommen

### **Förderung von Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegeverbindungen**

- Förderung durch Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, BW
- Richtet sich an Stadt- und Landkreise
- Ausschließlich Förderung von Machbarkeitsstudien für Radschnellwegeverbindungen
- Bis zu 80% der Gesamtkosten der Studie werden übernommen
- Bisher einmalig im Jahr 2017 angeboten

### **Allgemeine Informationen zur Fördermöglichkeiten**

Im Zuge des „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“, welches unter anderem die Förderung des Radverkehrs zum Ziel hat, wurde eine „Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingerichtet.

„Die Lotsenstelle wird die Kommunen zu Fördermöglichkeiten des Bundes, die Bezug zu schadstoffreduzierenden Maßnahmen im kommunalen Raum haben, beraten und eine Unterstützung bei der Einordnung von kommunalen Vorhaben in Förderprogramme des Bundes bieten“.<sup>63</sup>

### 10.5 Maßnahmen Radwegweisung

Wie aus Kapitel 7 hervorgeht, gibt es drei Hauptpunkte im Bestandsnetz, an denen besonderer Verbesserungsbedarf bezüglich der Radwegweisung besteht. Beilage 3.2 gibt eine Übersicht über die bestehenden Lücken bei der Radwegweisung. Vornehmlich wird empfohlen die Gebiete in der Kernstadt um entsprechende Wegweisung zu ergänzen. Hier sollten die zentralen Knotenpunkte zunächst im Fokus stehen und erst dann alle weiteren Punkte aus der Übersicht ergänzt werden.

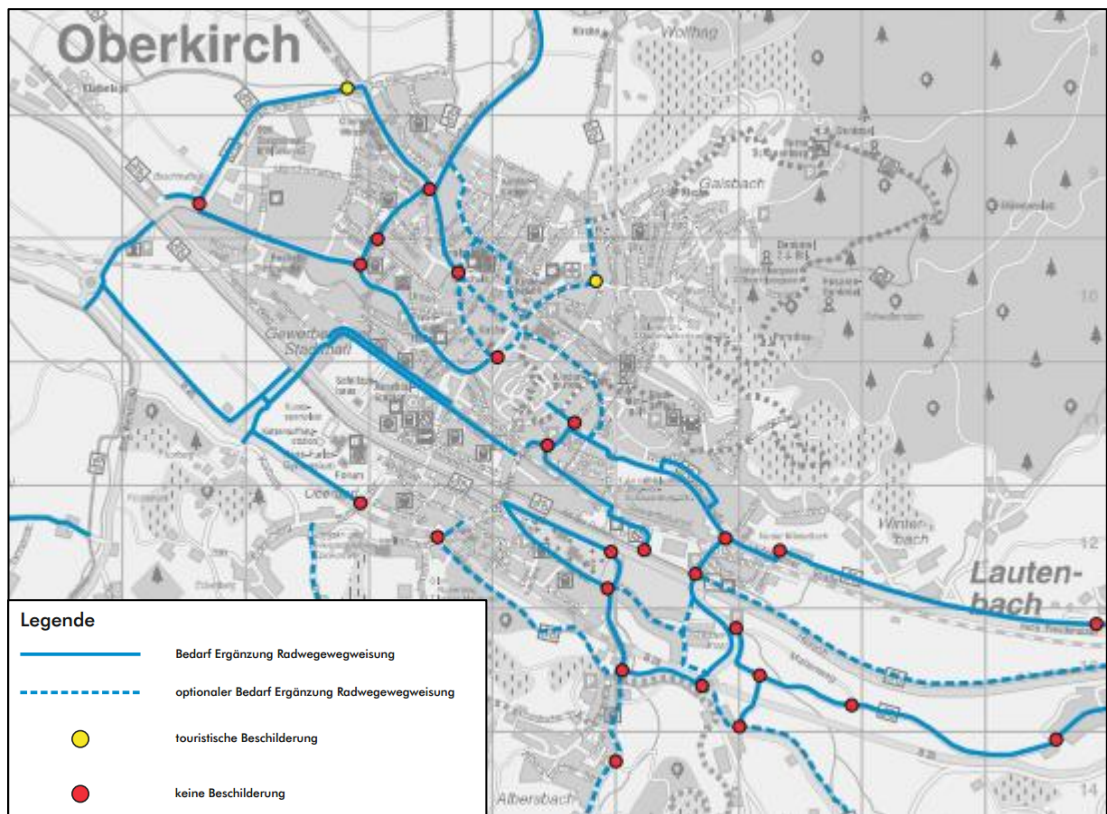


Abbildung 25: Ausschnitt Ergänzungsbedarf Radwegweisung Kernstadt

Während der Bestandsaufnahme sowie der Konzeption für die Radwegweisung wurde festgestellt, dass kein einheitlicher Übersichtsplan besteht. Auf Nachfrage bei der Stadt Oberkirch

<sup>63</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/lotsenstelle-fonds-nachhaltige-mobilitaet.html>



und dem Landkreis Ortenau konnte kein entsprechendes Dokument ausfindig gemacht werden. Es wird daher empfohlen für zukünftige Anpassungen und Erweiterungen sowie für eine durchgängige Qualitätssicherung der Radwegweisung eine umfangreiche und durchgängige Bestandsaufnahme in der Gemarkung Oberkirch durchzuführen. Damit können Aspekte wie die Art und Beschaffenheit der Beschilderung überblickt und Anpassung schnell und präzise durchgeführt werden.

## 10.6 Maßnahmenplan Abstellanlagen

In Kapitel 8 werden Ansatzpunkte für die Erweiterung der Abstellanlagen für den Radverkehr in Oberkirch gegeben. Eine genaue Abschätzung des Stellplatzbedarfs der einzelnen Einrichtung wird erst möglich, wenn detaillierte Informationen über Auslastungsgrade und Frequenzierung durch den Radverkehr erhoben werden.

Einen Anhaltspunkt für den entsprechenden Bedarf liefert die Verwaltungsvorschrift Stellplätze des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze. Hier werden verschiedenen Arten von Einrichtungen unterschieden. Maßgeblich für die benötigte/empfohlene Anzahl an Stellplätzen ist je nach Nutzungsart die Nutzfläche, die Gesamtgröße der Anlage in m<sup>2</sup> oder auch die Anzahl von Betten. Für die Schaffung von neuen Abstellanlagen in Oberkirch kann sich an den in der Verwaltungsvorschrift Stellplätze empfohlenen Größen orientiert werden. Die folgende Übersicht gibt Auskunft über die Notwendige Anzahl an Abstellmöglichkeiten bei unterschiedlichen Nutzungen:

- Verwaltungsgebäude
  - o 1 Platz/100m<sup>2</sup> Büronutzfläche
- Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Arztpraxen o.ä.)
  - o 1 Platz/70m<sup>2</sup> Nutzfläche
- Versammlungsstätten (Gemeindehalle o.ä.)
  - o 1 Platz/10 Besucherplätze
- Verkaufsstätten
  - o 1 Platz/50m<sup>2</sup> Verkaufsfläche
- Gaststätten
  - o 1 Platz/6 – 12m<sup>2</sup> Gastraum
- Hotels und Pensionen
  - o 1 Platz/10 Betten
- Schulen, Einrichtungen für Kinder und Jugendliche
  - o Allgemeinbildende Schulen
    - 1 Platz/3 Schüler/-innen
  - o Berufsschulen
    - 1 Platz/5 Schüler/-innen

- Kindergärten, Kindertagesstätten
  - 5 Plätze/Gruppenraum
- Handwerks- und Industriebetriebe
  - 1 Platz/225m<sup>2</sup> Nutzfläche
- Museen und Ausstellungsgebäude
  - 1 Platz/100m<sup>2</sup> Nutzfläche
- Sportstätten
  - Sportplätze
    - 1 Platz/250m<sup>2</sup> Sportfläche
  - Sporthallen
    - 1 Platz/50m<sup>2</sup> Sportfläche
  - Freibäder
    - 1 Platz/100m<sup>2</sup> Grundstücksfläche

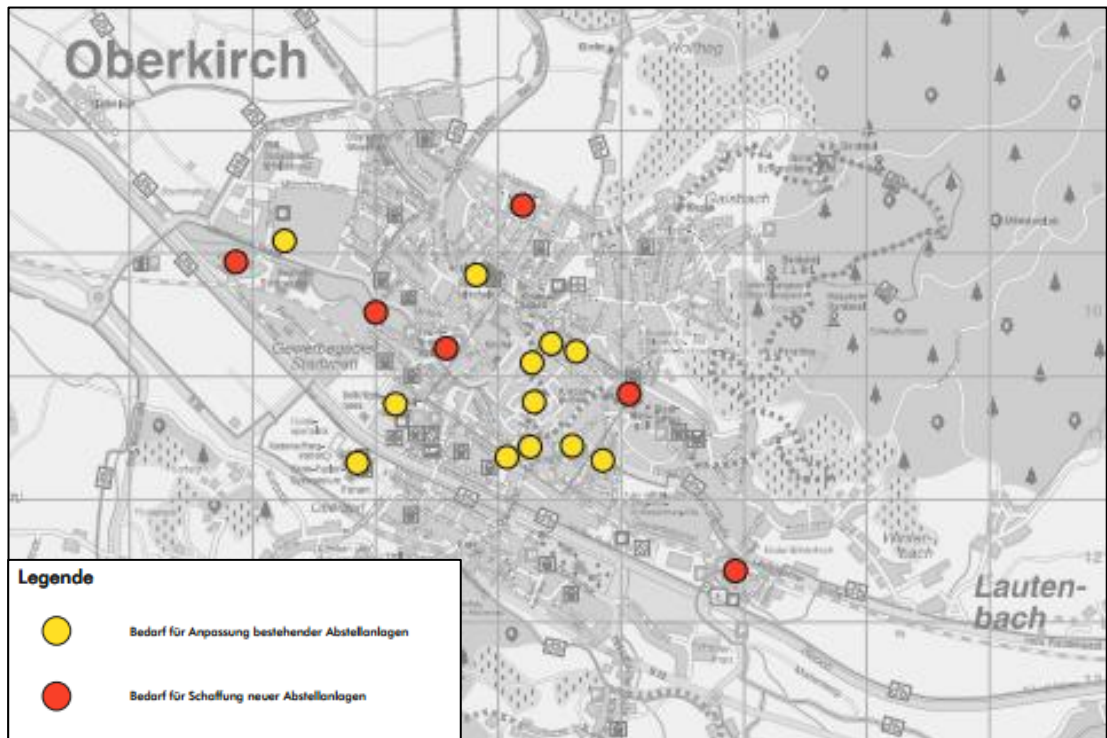


Abbildung 26: Ausschnitt Ergänzungsbedarf Abstellanlagen

In der Übersicht sind diejenigen Orte eingezeichnet an denen sich im Rahmen der Bestandsanalyse die Notwendigkeit für die Schaffung oder Ausbesserung von Stellplätzen ergeben hat.

Die obenstehende Auflistung dient dabei sowohl der Überprüfung bestehender Abstellanlagen, als auch der Abschätzung des Bedarfs bei neuen Bauvorhaben.

Die Förderung für die Errichtung von Radabstellanlagen ist über die in Kapitel 10.4.2 genannte Kommunalrichtlinie möglich. Kitas und Schulen sind in diesem Zusammenhang ebenfalls Antragsberechtigt, sofern es sich bei der Fördermaßnahme um die Errichtung von Abstellanlagen handelt.

## **10.7 Maßnahmen Serviceangebot Radverkehr**

In Kapitel 9 sind bereits einige Ansatzpunkte für eine Verbesserung des Serviceangebots Radverkehr in Oberkirch aufgezeigt worden. Im Folgenden soll es darum gehen diese Punkte zu konkretisieren und daraus eine Handlungsempfehlung für die kommenden Jahre abzuleiten. Denn neben der Aufwertung und Verbesserung der Radinfrastruktur sind weiche Faktoren wie Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation wichtige Bausteine auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Kommune.

An erster Stelle steht hier, wie bereits mehrfach angeklungen, die Benennung eines zentralen Ansprechpartners für den Radverkehr. Viele weiterführende Angebote aus den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation verlangen ohnehin nach einer solchen Person, was diese Position für die Bearbeitung der zukünftigen Aufgaben unabdingbar macht.

Für die generelle Entwicklung des Radverkehrs empfiehlt sich eine Mitgliedschaft beim Arbeitskreis fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK BW). Daraus ergeben sich die folgenden Vorteile:

- Vernetzung mit anderen Mitgliedskommunen
- Austausch von Ideen, Erfahrungen und möglichen Ansätzen in der Radverkehrsplanung
- Schnelle Hilfestellung auch bei komplexen Fragestellungen der Radverkehrsplanung
- Unterstützung beim Thema Pressearbeit mit entsprechenden Kampagnen
- Bereitstellung aktueller Forschungsergebnisse und weiterführender Informationen zu neuen Entwicklungen im Bereich Radverkehr
- Weiterbildungsangebote für Mitarbeiter der Stadt

Die Mitgliedschaft kostet für Kommunen bis 20.000 Einwohner 1.000€/Jahr und ab 20.000 Einwohnern 2.000€/Jahr. Außerdem bedarf es eines festen Ansprechpartners innerhalb der Kommunalverwaltung, der Themen des Radverkehrs auch nach außen vertritt.

Ähnlich wie im Kfz-Verkehr bieten auch beim Radverkehr umfangreiche Datengrundlagen die Möglichkeit zukünftige Planung daran auszurichten und besser auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Nutzer einzugehen. Hinweise zu Auslastung und Nutzungsgewohnheiten können dabei einen wertvollen Beitrag leisten. Für die Erfassung von verschiedenen Arten von Daten bieten sich Umfragen ebenso an wie tieferegreifende Analysen. Als Ausgangspunkt kann der Fahrradklima-Test des ADFC dienen. Die Wirksamkeit und Akzeptanz erster Maßnahmen kann nach deren Umsetzung zum Teil auch an dem Ergebnis des Fahrradklima-Test abgelesen

werden<sup>64</sup>. Eine Onlineumfrage mit der Möglichkeit gezielte Aspekte des Radverkehrs in Oberkirch bei den Nutzern abzufragen, kann eine sinnvolle Ergänzung zu dem vorangegangenen Punkt darstellen. Analysen zu Wegebeschaffenheit, Auslastungen auf bestimmten Routen oder Kreuzungssituationen sind weiterführende Möglichkeiten die Datengrundlage für den Radverkehr weiter zu verdichten. In welchem Umfang schlussendlich Daten zu Verfügung stehen sollen ist vor allem von den finanziellen Möglichkeiten einer Kommune abhängig. Es ist jedoch empfehlenswert grundlegende Kenntnis darüber zu haben wie die Situation des Radverkehrs in der eigenen Kommune ist und dabei langfristig eine gewisse Quantifizierbarkeit entsprechender Aussagen zu ermöglichen.

Eine solide Datengrundlage hilft nicht zuletzt bei der Instandhaltung der eigenen Infrastruktur. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat gibt es keine Dokumentation bei der Radwegweisung. Auch für die restliche Infrastruktur empfiehlt sich eine entsprechende Datenbank um damit ein regelmäßiges Qualitätsmanagement zu ermöglichen. Dadurch werden Schäden an der Infrastruktur schneller erkannt und können dementsprechend schneller behoben werden. Damit ist sichergestellt, dass das Radwegenetz stets einem gewissen Standard entspricht, wodurch sich insbesondere der Komfort beim Radfahren erhöht. Einen Anhaltspunkt in welcher Form ein entsprechendes Qualitätsmanagement durchgeführt werden kann gibt das Projekt mit Wegepaten des Deutschen Fahrradpreises von 2018. Denkbar ist hier auch der Einbezug von Nutzern die z.B. per App auf Mängel bei der Infrastruktur hinweisen können.

Auch das infrastrukturelle Serviceangebot sollte nach Möglichkeit ausgebaut werden. Dazu zählt z.B. die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Leihfahrrädern. Sinnvoll wäre hier die Kooperation mit lokalen Anbietern oder den Stadtwerken (E-Bikes). Das Beispielprojekt aus dem Rhein-Sieg-Kreis zeigt zudem, dass längere Verleihzeiträume den teilweisen Umstieg auf das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel fördern können. Hierbei sollte zudem verstärkt auf die Möglichkeit des Dienstradleasings aufmerksam gemacht werden. Insbesondere bei der Anschaffung eines E-Bikes kann dies eine Rolle bei der Kaufentscheidung spielen. Eine umfangreiche Bewerbung des Angebots liegt ebenfalls im Bereich des Möglichen, wie das Beispiel aus der Stadt Bremen zeigt. Weitere Möglichkeiten das Radfahren in Oberkirch angenehmer zu gestalten ist die Einrichtung von Radhalmöglichkeiten an höher frequentierten Knotenpunkten. Dadurch erhöht sich trotz verhältnismäßig kleiner Investitionen der Komfort für Radfahrer merklich. Auch am Kreisverkehr an der B28 könnte diese Möglichkeit in Betracht gezogen werden, um so den Radfahrern ein schnelleres Anfahren und damit Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Im Rahmen von Öffentlichkeitsarbeit gibt es verschiedenste Ansätze, die zur Steigerung der Wahrnehmung des Radverkehrs in der Öffentlichkeit beitragen können. Die Stadtradeln-Kampagne wird dabei im NRVP ausdrücklich hervorgehoben. Jährlich zwischen Mai und September treten dabei die teilnehmenden Kommunen<sup>65</sup> in einen Wettstreit um gefahrene Fahrradkilometer. Über eine App auf dem Mobiltelefon kann dabei jeder Einwohner einer Kommune an der Aktion teilnehmen. Zusätzlich gibt es für Kommunen die Möglichkeit im Rahmen der Kampagne eine Mängelanalyse (ebenfalls per App) durchzuführen. Die Kosten der Kampagne belaufen sich für Oberkirch auf 990€/Jahr. Das Land Baden-Württemberg fördert dabei die

---

<sup>64</sup> Dies gilt insbesondere im direkten Vergleich mit dem Ergebnis von 2016, welches u.a. Grundlage des Radverkehrskonzeptes ist.

<sup>65</sup> Die Gemeinde Kehl hat 2018 an der Stadtradeln-Kampagne teilgenommen.

Teilnahme und übernimmt bis zu 100% der Teilnahmegebühr<sup>66</sup>. Die Kampagne stellt eine gute Möglichkeit dar den Radverkehr für einen begrenzten Zeitraum in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken und z.B. gemeinsam als Kommune ein entsprechendes Ziel zu erreichen.

Ein weiterführendes Serviceangebot ist die Sicherstellung der durchgängigen Nutzbarkeit der Radinfrastruktur. Zu nennen ist zum einen flächendeckender Winterdienst auf allen Radwegen um deren Befahrbarkeit im ganzjährig zu gewährleisten. Dies gilt auch für das konsequente Ahnden von widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen, die damit Radinfrastruktur blockieren. Häufig handelt es sich dabei Radschutzstreifen. Diese Aspekte sollten eine Selbstverständlichkeit darstellen, finden aber nur langsam Anklang bei einem breiten Teil der Bevölkerung.

Zur besseren Vernetzung des Radverkehrs mit dem ÖPNV ist ein Fokus auf die hochfrequentierten Bushaltestellen in der Gemarkung Oberkirch zu legen. Hier sollte insbesondere im Hinblick auf den Schülerverkehr eine ausreichende Zahl an Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Zusätzlich ist zu überlegen, ob auf ausgewählten Strecken die Möglichkeit der Fahrradmitnahme mithilfe eines Fahrradgepäckträgers auf der Rückseite des Busses angeboten werden soll.

Die zuletzt genannten Punkte sind verhältnismäßig kleine Maßnahmen, die in Ihrer Wirkung jedoch nicht unterschätzt werden sollten und in Kombination mit der allgemeinen Verbesserung der Infrastruktur zur Stärkung des Radverkehrs beitragen.

### **Förderungsmöglichkeiten Serviceangebot Radverkehr**

In Kapitel 10.4.2 sind bereits Förderungsmöglichkeiten genannt, die neben infrastrukturellen Projekten auch auf Themen der Öffentlichkeitsarbeit anwendbar sind. Eine weitere Möglichkeit zur Förderung richtet sich explizit an nicht investive Maßnahmen, die der Umsetzung des 2013 in Kraft getretenen NRVP dient.

### **Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP**

- Förderung durch BMVI<sup>67</sup>
- Richtet sich an alle juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts
- Förderung nicht investiver Modellprojekte
  - o Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr
- Förderung von nicht investiven Maßnahmen mit Modellcharakter
  - o Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Radverkehr (z.B. durch Erprobung/Schaffung neuer Angebote für Menschen im Bereich Radverkehr)
  - o Sicherung nachhaltiger Mobilität (z.B. durch effektive Verknüpfung des Fahrrades insbesondere mit dem ÖPNV)

---

<sup>66</sup> Mitgliederkommunen des AFGK werden zu 100% gefördert, alle weiteren zu 50%.

<sup>67</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

- Förderfähige Vorhaben sind insbesondere Informations- und Kommunikationskampagnen, Wettbewerbe, technische Innovationen, Forschungs- Und Entwicklungsvorhaben
- Vorhaben sollen Ergebnisse liefern, die auf Vergleichbare Anwendungsfälle übertragbar sind
- Finanzierung erfolgt grundsätzlich als Anteilsfinanzierung und wird je nach Projekt auf einen Höchstbetrag begrenzt
  - Förderquote für juristische Personen öffentlichen Rechts liegt bei bis zu 80% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben
    - In Einzelfällen 100% möglich
    - Investive Ausgaben können bis zu 20% mitgefördert werden, sofern diese eine untergeordnete Bedeutung haben
- Bewerbungszeitraum
  - Jährlich zu Beginn des 2. Quartals gibt es einen Projektauftrag
  - Stichtag für das Einreichen der Vorhabenskizze ist jeweils der 1. August
  - Nach Auswahl informiert das BMVI innerhalb von 3 Monaten welche Projekte gefördert werden
  - Danach folgt die förmliche Einreichung des Förderantrags

Die beschriebene Förderungsmöglichkeit wäre unter anderem für die engere Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr zu prüfen.

## 11 Fazit

Die vorliegende Version des Radverkehrskonzepts stellt einen Zwischenstand dar. Ein abschließendes Fazit wird nach Abschluss aller ausstehenden Anpassungen<sup>68</sup> erstellt.

---

<sup>68</sup> Öffentlichkeitsbeteiligung und Vorstellung im Gemeinderat.

Rapp Trans AG



Wolfgang Wahl  
Leiter Büro Freiburg i. Br.



Philipp Grashorn  
Verkehrsplaner

Freiburg, 21. Dezember 2018 / GPh