

Beilage 4.1

	Nr.	Bereich	Problem	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	
Kernstadt	1	Straßburger Str.	ungesicherte Führung bei 50km/h in Richtung Norden	optimalerweise baulich angelegter Radweg wie in Gegenrichtung von Appenweierer Str. bis Kreisverkehr, Ausleitung als Radschutzstreifen Richtung Kreisverkehr	sofern kein Grundstückerwerb: Radschutzstreifen von Appenweierer Str. bis Kreisverkehr	
	2	Ringelbacher Str. zwischen Kreisverkehr und Anfang Radweg	ungesicherte Führung bei 50km/h in beiden Richtungen	Radschutzstreifen beidseits, von Brügelmatt bis Kreisverkehr und von Kreisverkehr bis Radweg entlang Ringelbacher Str.; evtl. Querungshilfe für Radverkehr aus Richtung Norden	sofern kein Grundstückerwerb: Radschutzstreifen nur in eine Richtung und zwar von Kreisverkehr bis Beginn Radweg in Richtung Norden	
	3	Renchener Str. zwischen Friedrich-Ebert-Str. und Hauptstr.	ungesicherte Führung bei 50km/h in beiden Richtungen	optimalerweise baulich angelegte Radwege beidseits aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens -> 8.000 Kfz/24h (DTV 2017)	sofern kein Grundstückerwerb: Radschutzstreifen, wobei nur in eine Richtung machbar; Vorschlag Richtung Westen Ggf. begleitende Maßnahmen: Reduktion des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung, Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h	
	4	Eisenbahnstr. zwischen Appenweierer Str. und Bahnübergang	ungesicherte Führung bei 50km/h, geringer Querschnitt	Radschutzstreifen beidseits auf gesamten Abschnitt	auf Grund fehlender Flächenverfügbarkeit ggf. Ersatzstrecken definieren	
	5	Eisenbahnstr. parallel zum Bahnhof Oberkirch	ungesicherte Führung bei 50km/h, unerlaubte Mitbenutzung der Fußwege in beiden Richtungen	baulich angelegter Radweg beidseits; wird an Gesamtplanung des Bahnhofareals angegliedert	Radschutzstreifen beidseits mit maximaler Breite	
	6	Joseph-Geldreich-Str.	ungesicherte Führung bei 50km/h in beiden Richtungen	optimalerweise baulich angelegter Radweg beidseits	sofern kein Grundstückerwerb: Radschutzstreifen beidseits südlich Hindenburgstr.	
	7	Oberdorfstr.	ungesicherte Führung bei 50km/h, geringer Querschnitt in beiden Richtungen	Radschutzstreifen beidseits	sofern kein Grundstückerwerb: Radschutzstreifen nur in eine Richtung und zwar in Richtung Norden. Ggf. begleitende Maßnahme: Verlagerung des Radverkehrs auf Radweg an der Rench und über Belensteinstraße	
	8	Hesselbacher Str. im Bereich der Brücke über die B 28	ungesicherte Führung bei 50km/h, Steigung und geringer Querschnitt in beiden Richtungen	optimalerweise baulich angelegter Radweg beidseits	sofern bauliche Lösung umgangen werden soll (Knackpunkt Brücke B28): Radschutzstreifen nur in eine Richtung und zwar in Fahrtrichtung Innenstadt (Vorlauf zu vorhergehenden Maßnahme); ggf. begleitende Maßnahme: Verlagerung des Radverkehrs von und nach Hesselbach auf die Belensteinstraße	
Lückenschlüsse	Ortschaften	9	Ortsdurchfahrt Nußbach, Renchtalstr.	ungesicherte Führung bei vorwiegend 50km/h in beiden Richtungen	optimalerweise baulich angelegter Radweg	sofern kein Grundstückerwerb: Radschutzstreifen beidseits Ggf. begleitende Maßnahmen: Reduktion des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung, Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h
		10	Verbindung Nußbach - Zusenhofen	ungesicherte Führung bei 50km/h in Richtung Norden / geringe Breite Radweg in Richtung Süden	baulich angelegter Radweg in Richtung Norden / Aufweitung Radweg in Richtung Süden	Radschutzstreifen ausreichend im Hinblick auf geplante Ortsumfahrung (Reduktion Durchgangsverkehr auf Ortsverbindung)
		11	Verbindung Nußbach - Nesselried	ungesicherte Führung außerorts, relevanter Schülerverkehr, überörtliche Verbindung nach Offenburg	baulich angelegter Radweg beidseits mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, innerhalb Nußbach auch Radschutzstreifen oder Radfahrstreifen denkbar	Zweirichtungsradweg auf besagtem Abschnitt
		12	Ortsdurchfahrt Zusenhofen, Lindenstr.	ungesicherte Führung bei 50km/h, teils geringer Querschnitt	optimalerweise baulich angelegter Radweg	sofern kein Grundstückerwerb: Radschutzstreifen nur in eine Richtung und zwar in Fahrtrichtung Osten Ggf. begleitende Maßnahmen: Reduktion des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung, Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h
		13	Nord-Süd Verbindung Zusenhofen	teilweise ungesicherte Führung bei vorwiegend 50km/h	Radschutzstreifen beidseits	sofern kein Grundstückerwerb: Radschutzstreifen nur in eine Richtung und zwar in Fahrtrichtung Norden Ggf. begleitende Maßnahmen: Reduktion des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung, Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h
		14	Verbindung Zusenhofen - Erlach	ungesicherte Führung außerorts, teilweise Schülerverkehr	baulich angelegter Radweg beidseits	-
		15	Ortsdurchfahrt Stadelhofen, Ortenaustr. / Ulmer Str.	ungesicherte Führung bei vorwiegend 50km/h	optimalerweise baulich angelegter Radweg	sofern kein Grundstückerwerb: Radschutzstreifen nur in eine Richtung und zwar in Fahrtrichtung Norden
		16	Ortsdurchfahrt Haslach	ungesicherte Führung bei 50km/h, geringer Querschnitt	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Radschutzstreifen beidseits sofern kein Grundstückerwerb: Radschutzstreifen in Fahrtrichtung Norden
	17	Verbindung Tiergarten - Oberkirch (Springstraße / Tiergärtner Weg)	ungesicherte Führung bei 50km/h, schwächer befahrene Straße	Radschutzstreifen beidseits	-	
	18	Niederlehen auf Höhe Schwenderstr.	kritische Ausleitung des bestehenden Radweges	Radschutzstreifen beidseits, Warnschilder auf untergeordneter Zufahrt (Achtung Radverkehr)	-	
	19	Ortsdurchfahrt Ringelbach	ungesicherte Führung bei 50km/h, zunehmende Steigung + ruhender Verkehr	baulich abgesetzter Radweg in Richtung Norden; Radschutzstreifen in Richtung Süden	sofern kein Grundstückerwerb: Radschutzstreifen nur in eine Richtung und zwar in Fahrtrichtung Norden	
	20	Verbindung Bottenau - Oberkirch	Führung über Korberg bei 30km/h	baulich abgesetzter Radweg unterhalb (nördlich) der bestehenden Straßenführung, eigenständige Führung für den Radverkehr	-	
	21	Verbindung Bottenau - Durbach	ungesicherte Führung bei 50km/h, zunehmende Steigung	Fortführung des Radwegs entlang der K5369 als Radschutzstreifen beidseits bis Hofeinfahrt auf Höhe Weintalstraße Nr. 26	sofern kein Grundstückerwerb: Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h	
	22	Verbindung Stadelhofen - Renchen (entlang L89)	ungesicherte Führung bei 50km/h	Führung des Radverkehrs entlang der L89 als baulich angelegter Radweg, mit Anschluss an bestehende Infrastruktur	-	

Beilage 4.2

		Nr.	Bereich	Problem	geplante Maßnahme
geplante Lückenschlüsse	Kernstadt	1	Hauptstraße zwischen Joseph-Geldreich-Straße und Hungerbergweg	ungesicherte Führung bei 50km/h	Radschutzstreifen beidseits (Umsetzung auf Nordseite der Straße bereits erfolgt)
	Ortschaften	2	K5369 zwischen Ortseingang Nußbach und Radweg entlang B28	ungesicherte Führung außerorts, unsicherer Ausfahrt des Radverkehrs vom Radweg auf K5369 -> Konflikte/Gefahrensituationen mit Abbiegerverkehr von B28	Zweirichtungsradweg auf besagtem Abschnitt
		3	K5304 zwischen Ortseingang Stadelhofen und L89	ungesicherte Führung außerorts	Zweirichtungsradweg auf besagtem Abschnitt
		4	L89 zwischen Kreisverkehr auf Höhe K5304 und Knotenpunkt Am Rennbäumle	ungesicherte Führung außerorts	Zweirichtungsradweg auf besagtem Abschnitt

Beilage 4.3

		Nr.	Bereich	Problem	Maßnahmenvorschlag
Gefahrenstellen / Konfliktpunkte	Kernstadt	1	Knotenpunkt Eisenbahnstr. / Werkstr. / Renchallee	Umlaufzeit für untergeordnete Zufahrten sehr lang	längerfristig Umbau des Knotenpunkts zur Optimierung der Situation anzustreben
		2	Knotenpunkt Eisenbahnstr. / Appenweierer Str.	keine Aufstellmöglichkeit für Linksabbiegenden Radverkehr auf Appenweierer Straße	Anpassung der bestehenden Verkehrsführung; Einrichtung einer geteilten Mittelinsel, die das Kreuzen für den Kfz-Verkehr ermöglicht
		3	Radweg Konrad-Adenauer-Straße (Südseite)	Häufiges Kreuzen von Grundstückszufahrten, insbesondere Konflikte mit dem Schwerverkehr	Einfärbung aller im Verlauf des Radweges zu querender Furten, alternativ Einrichtung eines Zweirichtungsradweges auf der Nordseite der Straße (Prüfung aller dadurch entstehenden Konfliktpunkte, Begegnungsraum muss gegeben sein, etc.)
		4	Radweg Raiffeisenstraße	unzureichende Breite, Grünbewuchs behindert den Radverkehr, Überholvorgänge nicht möglich	Verbreiterung des bestehenden Radweges auf der nördlichen Straßenseite
		5	Raiffeisenstraße, nördlich Shell-Tankstelle	Radverkehr muss zwischen den Radwegen die Raiffeisenstraße ungesichert kreuzen	Einrichtung einer Querungshilfe für den Rad- und Fußverkehr zur Verbindung der bestehenden Radwege
		6	Renchallee und Butschbacher Straße	relevante Verbindungsstrecken des Schülerverkehrs	Kenntlichmachung der Verbindungsfunktion für den Schülerverkehr durch zusätzliche Beschilderung, ggf. Umwidmung zur Fahrradstraße
		7	Brücke über die Rench, Appenweierer Straße	Radfahrer aus Westen nutzen nicht den Zweirichtungsradweg östlich der Brücke, sondern den schmalen abgesetzten Bereich im Westen	Schaffen einer Querungshilfe südlich der Brücke, Wirkung der Maßnahme überprüfen, ansonsten baulich angelegter Radweg auf westlicher Brückenseite mit durchgängiger Radwegeverbindung auf Appenweierer Straße
	Ortschaften	8	Ortsverbindung Nußbach/Zusenhofen; Brücke über B28	Radweg auf westlicher Straßenseite zu eng, Kreuzungssituation zudem unübersichtlich, in Gegenrichtung keine Radverkehrsführung bei starker Steigung	Ausbau des bestehenden Radweges, Auflösung unübersichtlicher Bereiche an Kreuzung (z.B. durch Grünbeschnitt), Radschutzstreifen zur Führung des Radverkehrs in Richtung Norden
		9	Radweg entlang L88 südlich Ortseinfahrt Haslach	Grundstückseinfahrt kreuzt Radweg und führt zu Konflikten zwischen Kfz- und Radverkehr	Vorfahrtsrecht des Radverkehrs durch farbliche Markierung an besagter Stelle hervorheben
		10	Querung der L89 am Knotenpunkt Rennbäumle	Radverkehr quert die Landesstraße zwischen Radweg - angrenzender Wirtschaftsweg im Süden, relevanter Schülerverkehr	Einrichtung einer Querungshilfe für den Rad- und Fußverkehr zur Verbindung der bestehenden Radwege
		11	Tiergärtner Weg am Knotenpunkt Rennbäumle	querender Radverkehr wird vom Kfz-Verkehr aus Osten spät gesehen	Vorfahrtsregelung stärker herausstellen, Sichtbeziehungen verbessern
		12	Niederlehen auf Höhe Schwenderstr.	kritische Ausleitung des bestehenden Radweges auf Schwender Str., Kfz-Verkehr auf untergeordneter Zufahrt sieht den Radverkehr spät	Hinweis auf kreuzenden Radverkehr für den Kfz-Verkehr auf untergeordneter Zufahrt, Warnschilder, Furteinfärbung, Fahrrad-Piktogramme auf der Straße
		13	Weinstraße, Ortseinfahrt Ringelbach	Radverkehr aus Richtung Norden muss ungesichert die Weinstraße kreuzen um auf den östlich gelegenen Radweg zu gelangen	Einrichtung einer Querungshilfe für den Radverkehr zur Verbindung der bestehenden / angedachten (siehe Lückenschlüsse) Radwege
		14	Korberg, Verbindung Bottenau und Kernstadt	unübersichtliche Führung, geringer Querschnitt und Steigung, trotz 30km/h erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Kfz- und Radverkehr	Streckenabschnitt als relevante Radroute kenntlich machen, z.B. durch Warnschilder
		15	Korberg, Verbindung Bottenau und Kernstadt	Radverkehr muss zwischen Radweg und Korberg die K5369 ungesichert kreuzen	Einrichtung einer Querungshilfe für den Radverkehr zur Verbindung der bestehenden / angedachten (siehe Lückenschlüsse) Radwege
		16	Kreisverkehr B 28 / Appenweierer Str.	fehlende Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr, insbesondere auf bestehender Mittelinsel	Signalisierung der Überquerungsstellen, Grünbewuchs auf zweiter Mittelinsel zur besseren Sichtbarkeit der Radfahrer reduzieren, auf nördlicher Zufahrt Anhebung des Radweges auf Höhenniveau der B28 (durch Stadt Oberkirch bereits geplant); Alternativ Unterführung für den Radverkehr

Beilage 4.4

		Nr.	Bereich	Problem	Idee	Maßnahmenvorschlag
Alternative Routenführung	Kernstadt	1	August-Ganther-Straße	Nördlich der Innenstadt besteht keine eindeutige Route, Durchgangsverkehr durch Fußgängerzone	Verbindung vom Knotenpunkt Hauptstraße / Hungerbergstraße über die August-Ganther-Straße schaffen; Verbindungsfunktion der August-Ganther-Straße z.B. durch Umwidmung zur Fahrradstraße hervorheben	Beschilderung / Wegweisung an entsprechenden Knotenpunkten anpassen, Übergang zur Renchener Straße gesondert betrachten
		2	Hans Jakob Straße / Krautschollenweg	bisher ungesicherte Führung bei 50km/h	Öffnung der Hans Jakob Straße und des Krautschollenweges für den Radverkehr, in Kombination mit Punkt 1 ergibt sich eine fast durchgängige Verbindung zwischen Ost und West	Beschilderung an den entsprechenden Knotenpunkten und Routen anpassen, mögliche bauliche Anpassung der Treppenanlage im Bereich des Knotenpunktes Hans Jakob Str. / Gaisbacher Str.
		3	Hauptstraße / Obere Grendelstraße	bisher ungesicherte Führung bei 50km/h	Radverkehr zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Innenstadt / Hauptstraße über Obere Grendelstraße und Hauptstraße führen, direkte Verbindung zur Innenstadt bei niedrigerem Geschwindigkeitsniveau, insbesondere für den Schülerverkehr der Realschule Oberkirch zu betrachten	Beschilderung an den entsprechenden Knotenpunkten und Routen anpassen, zusätzlich Warnschilder auf Renchener Straße mit Hinweis auf kreuzenden Radverkehr, bei hohem Radverkehrsaufkommen prinzipiell Mittelinsel denkbar
		4	Südring / Bahnhofstraße	umwegige Routen zwischen westlicher Fußgängerzone und Bahnhof Oberkirch, Eisenbahnstraße für den Radverkehr bisher nicht ideal	Schaffung einer Route zwischen Innenstadt und Bahnhof über Südring und Bahnhofstraße	Beschilderung an den entsprechenden Knotenpunkten und Routen anpassen, grundsätzlich wird eine noch direktere Verbindung zwischen Südring und Inselbadweg empfohlen (vgl. nachfolgende Maßnahme)
		5	Inselbadweg	grundsätzlich Alternativroute zwischen Eisenbahnstr. und Bahnhof	Durchbindung für den Radverkehr ermöglichen	Aufweitung des Gehwegs entlang des Gewerbekanals zur gemeinsamen Nutzung von Fuß- und Radverkehr
		6	Sparkassengelände	zu beengte Verhältnisse in der Eisenbahnstraße	Benutzung des Sparkassengeländes durch den Fuß- und Radverkehr	Wegweisung, Ausbau einer Fuß- und Radwegverbindung auf dem Sparkassengelände, Grundstücksnutzung ist abzufragen
		7	Scheffelstraße	Einbahnstraße	Öffnung für den Radverkehr in beide Richtungen, Verbindung Innenstadt / Bahnhof und Appenweierer Straße abseits des Hauptstraßennetzes	Erlaubnis für den Radverkehr durch die Zusatzzeichen 1000-32 zu Zeichen 220 StVO und 1022-10 zu Zeichen 267 StVO
		8	Kapuzinergasse	Einbahnstraße	Öffnung für den Radverkehr in beide Richtungen, Verbindung Appenweierer Straße / Renchener Straße abseits des Hauptstraßennetzes	Erlaubnis für den Radverkehr durch die Zusatzzeichen 1000-32 zu Zeichen 220 StVO und 1022-10 zu Zeichen 267 StVO
		9	Lindengasse	Einbahnstraße	Öffnung für den Radverkehr in beide Richtungen, direkte Verbindung Joseph-Geldreich-Straße / Stadtgarten	Erlaubnis für den Radverkehr durch die Zusatzzeichen 1000-32 zu Zeichen 220 StVO und 1022-10 zu Zeichen 267 StVO
		10	Raiffeisenstraße, Ortseinfahrt Oberkirch	keine direkte Verbindung zwischen Radweg aus südlicher Richtung und Radweg entlang der Rench	direkte Verbindung zwischen den genannten Wegen ohne die Notwendigkeit einer Straßenquerung	Verlängerung des Radwegs an der Raiffeisenstraße bis zum Radweg an der Rench, zwischen Brücke und Landwirtschaftsfläche
		11	Radweg entlang der Rench auf Höhe Obersdorfstraße	Radweg endet im Osten und mündet auf die Ödsbacher Straße, Verbindung nach Süden über die Netzlücke Hesselbacher Straße	Radweg im Osten über die Ödsbacher Straße weiterführen, durchgängige, sichere Verbindung zwischen Oberkirch und Ödsbach / Lautenbach	Beschilderung an den entsprechenden Knotenpunkten und Routen anpassen, zusätzliche Verbindung zum bestehenden Radweg entlang Strandbadweg über Scheuermatt
	Ortschaften	12	Verbindung Zusenhofen / Radweg entlang der Rench	Verbindung wird schon heute über Am Altensteg und Müllen genutzt, kein einheitlicher Belag, teils sehr grob und unbequem	Die beschriebene Route stellt eine direkte Verbindung zwischen Zusenhofen und Oberkirch dar und sollte daher auch in diesem Sinne entwickelt werden	Vereinheitlichung und Verfeinerung der Beläge, klare Ausweisung der Route als direkte Verbindung nach zwischen Zusenhofen und Oberkirch, Weiterführung der Route entlang der Rench (siehe generelle Überlegungen)
		13	Verbindung Ringelbacher Straße / Tiergärtner Weg	bisher keine offizielle Querverbindung zwischen den beiden Streckenabschnitten	Stärkung der Verbindung Nord-Ost Areal Oberkirch / Wolfhag und Tiergarten / Haslach über zusätzliche Querverbindung auf besagtem Abschnitt	Beschilderung an den entsprechenden Knotenpunkten und Routen anpassen, zusätzlich Querungshilfe denkbar, falls Verkehrsaufkommen dies rechtfertigt

	Nr.	Ansatzpunkt	Problem	Maßnahmenvorschlag
Generelle Überlegung zur Entwicklung des Radwegenetzes	1	Radschutzstreifen bei Tempo 50, Bsp.: Appenweierer Straße	aus Kostengründen häufig Mittel der Wahl, baulich angelegte Radwege dennoch sicherer	sukzessive Umwandlung bestehender Radschutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen zu baulich angelegten Radwegen zu empfehlen
	2	Radverkehrsfurten auf Haupttrouten	Radverkehr auf Hauptverkehrsstraßen an untergeordneten Zufahrten häufig unterrepräsentiert	prinzipiell wird zusätzlich zum Zeichen 205 StVO eine farbliche Hervorhebung von Furten im Zuge von Schutzstreifen empfohlen, dies sollte sukzessive an allen betroffenen Punkten im Bestandsnetz und dort wo Schutzstreifen/Radwege geplant sind umgesetzt werden
	3	zentrale Knotenpunkte, Bsp.: Renchallee / Werkstraße	Radverkehr ist an Knotenpunkten häufig noch unterrepräsentiert	Farbliche Hervorhebung der Haupttrouten des Radverkehrs im Kreuzungsbereich, Vorgezogene Aufstellbereiche für den Radverkehr an den Zufahrten
	4	Radschutzstreifen an Kreisverkehrszufahrten	Radschutzstreifen z.B. auf der Renchener Straße reichen nicht immer bis an den Fahrbahnteiler der Kreisverkehre heran	Weiterführung der Radschutzstreifen bis zum Beginn der Fahrbahnteiler
	5	Zweirichtungsradswege	Im Innerstädtischen Bereich sind diese aufgrund des Unfallrisikos insbesondere an Knotenpunkte kritisch zu betrachten und daher, sofern andere Lösung praktikabel sind, zukünftig nicht zu empfehlen; außerorts stellen Zweirichtungsradswege kein Problem dar, sofern die Berührungspunkte mit dem Kfz-Verkehr auf ein Minimum beschränkt werden	Verbindungen von Zweirichtungsradswegen im Detail prüfen und gegebenenfalls Anpassungen vornehmen, z.B. Einrichtung von Querungshilfen an den Übergängen
	6	Radschulwegpläne	Die RadSTRATEGIE Baden-Württemberg sieht vor, dass es bis 2020 für alle weiterführenden Schulen des Landes Radschulwegpläne geben soll.	In Kooperationen mit den Schulen werden die tatsächlichen Schulwege der Schülerinnen und Schüler erhoben und in webgestütztes Geoinformationssystem (WebGis) eingepflegt. Anschließend werden die Routen und Problempunkte analysiert und in einen Radschulwegplan überführt.
	7	Rad(schnell)weg entlang der Rench zwischen Renchen - Oberkirch - Lautenbach	keine schnelle, direkte Verbindung zwischen den Mitgliedern der Verwaltungsgemeinschaft vorhanden	Machbarkeitsuntersuchung Radweg entlang der Rench, Klärung kritischer Punkte (Kreuzungssituationen, Vereinbarung von baulichen angelegten Radwegen mit dem Wasserschutz)