Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzeption

Schlussbericht

MODUS CONSULT ULM GmbH

Prof. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Schillerstraße 18
89077 Ulm
0731/39 94 94-0

17.11.2023

Impressum

Auftraggeber Stadt Oberndorf a. N.

Klosterstraße 3, 78727 Oberndorf a. N.

Telefon: 07423 77-0

Internet: www.oberndorf.de

vertreten durch Michael Lübcke, Verwaltungsleiter Planen und Bauen

Auftragnehmer MODUS CONSULT ULM GmbH
Schillerstraße 18, 89077 Ulm
Telefon: 0731 / 39 94 94-0
Internet: www.modusconsult-ulm.de

vertreten durch Dipl.-Ing. (FH) Reiner Neumann

Bearbeitung Dipl.-Ing. (FH) Reiner Neumann

Dipl.-Ing. (FH) Michael Preuß

B.Sc. Geographie Julian Straub

Projektnummer 41520

Projektstatus Schlussbericht

Aufgestellt Ulm, 17. November 2023

Inhalt

1. ALLGEMEINES 1

1.1 EINLEITUNG 1
1.2 AUFGABENSTELLUNG 1
1.3 AUSGANGSLAGE 2
1.4 GRUNDLAGEN 3

2. RADVERKEHRSFÖRDERUNG AUF BUNDES- UND LANDESEBENE 6

2.1 NATIONALER RADVERKEHRSPLAN 3.0 6
2.2 RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 7

3. ALLGEMEINE GRUNDLAGEN FÜR DEN RADVERKEHR 9

3.1 ENTWICKLUNGEN IN DER STVO UND DER VWV-STVO ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS 9
3.2 VERWALTUNGSVORSCHRIFT ZUR STVO – STAND 25. JUNI 2021 10
3.3 QUALITÄTSSTANDARDS FÜR RADVERKEHRSANLAGEN 11

4. GRUNDSÄTZE DER NETZPLANUNG FÜR DEN RADVERKEHR 13

4.1 ENTWURFSPARAMETER FÜR DIE VERKEHRSRÄUME DES RADVERKEHRS 13
4.2 EMPFEHLUNGEN ZU FÜHRUNGSFORMEN DES RADVERKEHRS 15
4.3 FÜHRUNGSFORMEN DES RADVERKEHRS 18
4.4 INNERÖRTLICHE FÜHRUNG DES RADVERKEHRS 23
4.5 FÜHRUNG DES RADVERKEHRS AN AUßERORTSSTRAßEN 24
4.6 FÜHRUNG DES AUßERÖRTLICHEN RADVERKEHRS AUF FORST- UND WIRTSCHAFTSWEGEN 25

5. METHODISCHES VORGEHEN DER RADVERKEHRSNETZPLANUNG 26

6. NETZPLANUNG 28

6.1 WUNSCHLINIENNETZ 28
6.2 NETZPLANUNG - ZWEI NETZE FÜR DEN RADVERKEHR 28
6.3 BERÜCKSICHTIGUNG DES BESTEHENDEN FREIZEITNETZES 29
6.3.1 Potentialanalyse 30
6.3.2 Raumanalyse 31
6.4 ANALYSENETZ - PRÜFNETZ 33

7. BESTANDSANALYSE 34

7.1 UNFALLANALYSE 35
7.1.1 Allgemeines 35
7.1.2 Unfallanalyse Oberndorf a. N. 39
7.2 ORTSBESICHTIGUNGEN MIT FOTO- UND VIDEODOKUMENTATION 43
7.3 FAHRRADABSTELLANLAGEN 46
7.4 BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT 49
7.4.1 Bürgerbefragung 49
7.4.2 Schülerbefragung 52
7.4.3 Bürgerworkshop 54

8. NETZKONZEPTION 55

8.1 GRUNDLEGENDE ZIELSETZUNGEN 55
8.2 ÜBERLAGERUNG DER RADVERKEHRSNETZE 55
8.3 HAUPTNETZ 56
8.4 BASISNETZ 57
8.5 NETZLÜCKEN 57

9. HANDLUNGSKONZEPT 59

9.1 ALLGEMEINE MAßNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS 59
9.2 MAßNAHMENPROGRAMM FÜR OBERNDORF A. N. 63
9.2.1 Initialmaßnahme, Ost-West-Achse 63
9.2.2 Maßnahmenkataster 73
9.3 PRIORISIERUNG 74
9.4 KOSTENSCHÄTZUNG 76
9.5 ZIELWERT DES RADVERKEHRS AM MODAL SPLIT 76
9.6 MAßNAHMENKATASTER FÜR DAS RADNETZ BW 77
9.7 FLANKIERENDE MAßNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS 77
9.7.1 Fahrradabstellanlagen 77
9.7.2 Wegweisung 83
9.7.3 Wirkungskontrolle 84
9.7.4 Qualitätsmanagement/Qualitätssicherung 85
9.7.5 Betrieb, Unterhalt 86
9.7.6 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation 89

10. FAZIT - AUSBLICK 92

Verzeichnis der Pläne

Plan 1	**Netzplanung** Freizeitnetz RadNETZ BW & RadParadiesrouten Landkreis Rottweil Stadtgebiet
Plan 2.1	**Netzplanung** Wunschliniennetz Quellen und Ziele des Radverkehrs Stadtgebiet
Plan 2.2	**Netzplanung** Wunschliniennetz Quellen und Ziele des Radverkehrs Stadtgebiet
Plan 3	**Netzplanung** Raum- und Potentialanalyse Stadtgebiet
Plan 4	**Netzplanung** Prüfnetz Stadtgebiet
Plan 5.1	**Bestandsanalyse** Defizite im Prüfnetz Stadtgebiet
Plan 5.2	**Bestandsanalyse** Defizite im Prüfnetz Kernstadt
Plan 5.3	**Bestandsanalyse** Defizite im Prüfnetz Auswertung der Bürger- und Schülerbefragung Stadtgebiet
Plan 5.4	**Bestandsanalyse** Defizite im Prüfnetz Auswertung der Bürger- und Schülerbefragung Kernstadt
Plan 6.1	**Bestandsanalyse** Unfallanalyse Stadtgebiet

Plan 6.2 **Bestandsanalyse**
Unfallanalyse
Kernstadt

Plan 7 **Bestandsanalyse**
Fahrradabstellanlagen
Stadtgebiet

Plan 8.1 **Netzkonzeption**
Haupt- und Basisnetz
Stadtgebiet

Plan 8.2 **Netzkonzeption**
Haupt- und Basisnetz
Differenziert nach Führungsformen
Stadtgebiet

Plan 8.3 **Netzkonzeption**
Haupt- und Basisnetz
Kernstadt

Plan 8.4 **Netzkonzeption**
Haupt- und Basisnetz
Differenziert nach Führungsformen
Kernstadt

Plan 9.1 **Maßnahmenprogramm**
Maßnahmenplan
Stadtgebiet

Plan 9.2 **Maßnahmenprogramm**
Maßnahmenplan
Kernstadt

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1	Liste zur Bestandsanalyse Defizite aus den Ortsbesichtigungen Defizite aus der Bürgerbeteiligung
Anlage 2	Fragebogen Bürgerbefragung
Anlage 3	Fragebogen Schülerbefragung
Anlage 4	Dokumentation Bürgerworkshop Montag 24.04.2023
Anlage 5	Maßnahmenliste Priorisierung Kostenschätzung
Anlage 6	Skizzenhafte Entwürfe Initialmaßnahme Verbindung Ost-West Abschnitt L 415-1 bis L 415-5
Anlage 7	Maßnahmenkataster 36 Maßnahmenblätter
Anlage 8	Kostenliste Aufteilung nach Einzelmaßnahmen

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Stadt Oberndorf a. N. Kommunale und öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen der Stadt Oberndorf a. N.
Anhang 2	Stadt Oberndorf a. N. Bürgerbefragung 2022 Detailauswertung
Anhang 3	Stadt Oberndorf a. N. Schülerbefragung 2022 Detailauswertung
Anhang 4	Beschilderungskataster HSB-Radweg

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs 13
Abbildung 2: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen 14
Abbildung 3: Belastungsbereiche zur Vorauswahl der Radverkehrsführung.....15
Abbildung 4: Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone, eigene Aufnahme 18
Abbildung 5: Schutzstreifen, eigene Aufnahme 19
Abbildung 6: Radfahrstreifen, eigene Aufnahme 19
Abbildung 7: Gemeinsamer Geh-/Radweg, eigene Aufnahme 20
Abbildung 8: Getrennter Geh-/Radweg, eigene Aufnahme 20
Abbildung 9: Musterlösungen für Fahrradstraßen.....22
Abbildung 10: Ablauf einer Radverkehrsnetzplanung basierend auf der ERA 2010 27
Abbildung 11: Gefährdung des geradeausfahrenden Radverkehrs im Seitenraum 37
Abbildung 12:Linksabbiegender Radverkehr im Seitenraum.....37
Abbildung 13: Konfliktkonstellation des Unfalltyps 3.....38
Abbildung 14: Konfliktsituation bei Zweirichtungsradv.an Einmündungen ohne LSA 38
Abbildung 15: Jahreszeitliche Verteilung der Radfahrunfälle 39
Abbildung 16: Wochentägliche Verteilung der Radfahrunfälle 40
Abbildung 17: Tageszeitliche Verteilung der Radfahrunfälle 40
Abbildung 18: Unfallschwere der Radfahrunfälle 2017 - 2021 41
Abbildung 19: Unfälle mit Radfahrbeteiligung nach Jahr und Unfalltyp 42
Abbildung 20: Anteile der Unfalltypen im Gesamtzeitraum der Statistik.....42
Abbildung 21: Befahrungsplan Ortsbesichtigung.....43
Abbildung 22: Bürgerbefragung - Ausstattung mit Fahrradtypen 49
Abbildung 23: Bürgerbefragung - Nutzungszweck Fahrrad.....50
Abbildung 24: Bürgerbefragung - Kombination Fahrrad - ÖV.....51
Abbildung 25: Schülerbefragung – Verkehrsmittelwahl Schulweg 51
Abbildung 26: Schülerbefragung – Begründung Nichtbenutzng Fahrrad 51
Abbildung 27: Schülerbefragung – Wohnort der Schülerinnen/Schüler 51
Abbildung 28: Beschilderung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den RVK 60
Abbildung 29: Beschilderung zur Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen 60
Abbildung 30: Beispiel zur Öffnung gesperrter Straßen für den Radverkehr 61
Abbildung 31: Benutzungspflichtiger, gemeinsamer Geh-/Radweg in Oberndorf a. N. 61
Abbildung 32: Beispiele zur Auflösung von Zweirichtungsradwegen am Ortseingang.....62
Abbildung 33: Beispielhaftes Maßnahmenblatt BF1 aus dem Maßnahmenkataster.....73
Abbildung 34: Achsabstände für Fahrradhalter 79
Abbildung 35: Fahrradsammelanlage mit Verkehrsfläche.....80
Abbildung 36: Fahrradparkplatz für Sondernutzung 80
Abbildung 37: Checkliste Reinigung und Unterhalt von Radwegen.....88

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mindestmaße für Radverkehrsanlagen in der VwV-StVO.....14
Tabelle 2: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstr.....16
Tabelle 3: Potentialanalyse des Radverkehrs in Oberndorf a. N.....31
Tabelle 4: Steigungstrecken in Oberndorf a. N.....33
Tabelle 5: Bürgerbefragung-Top-10 Problemstellen für den Radverkehr in Oberndorf 51
Tabelle 6:Vor- und Nachteile von Fahrradhaltertypen (FGSV 2012).....78
Tabelle 7: Kostenübersicht verschiedener Haltertypen 81
Tabelle 8: Möglichkeiten zur Anwendung von Methoden zur Wirkungskontrolle 84
Tabelle 9: Abläufe und Verfahren des Qualitätsmanagements.....85

Text

1. Allgemeines

1.1 Einleitung

Aufgrund der positiven Einflüsse auf das Klima, die Gesundheit und die Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden liefert der Radverkehr viele Argumente um gefördert zu werden und die nachhaltige Entwicklung der Mobilität voranzutreiben. Mit dem nationalen Radverkehrsplan 3.0 unterstreicht die Bundesrepublik Deutschland die Rolle des Radverkehrs, um die aktuellen verkehrspolitischen Aufgaben zu bewältigen. Auf Landesebene konkretisiert die RadSTRATEGIE Baden-Württemberg die konzeptionelle und strategische Umsetzung der Radverkehrsförderung bis zum Jahr 2025. Das Land soll zur Pionierregion für nachhaltige Mobilität entwickelt werden.

Wie in vielen Städten und Gemeinden die im Bereich der Schwäbischen Alb oder des Schwarzwaldes liegen, stellt die Radverkehrsförderung aufgrund der bewegten Topographie auch in Oberndorf a. N. eine Herausforderung dar. Laut RadSTRATEGIE BW sollen bis zum Jahr 2030 mindestens 20 % aller Wege in Baden-Württemberg mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Diese Zielsetzung bedingt, dass auch Gemeinden mit Höhenunterschieden den Radverkehr fördern und eine komfortable und sichere Infrastruktur bereitstellen.

Die Entwicklungen in der elektrischen Antriebstechnik für Fahrräder erschließt neue Räume und Zielgruppen für den Radverkehr. Auch in der Arbeitswelt wurden die Potentiale erkannt. Dienstfahrräder für Botengänge, Lastenräder zur Paketauslieferung oder Arbeitgeber die ihren Angestellten Leasingmodelle zur Anschaffung von Pedelecs anbieten, steigern die Anzahl der elektrisch betriebenen Fahrräder im Verkehrsgeschehen.

Die kommunale Verkehrsplanung steht vor der Herausforderung, den stetig wachsenden Anteil des Radverkehrs in den zukünftigen Planungsüberlegungen zu berücksichtigen. Mit der Entscheidung ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept zu entwickeln, leistet die Stadt Oberndorf a. N. ihren Beitrag zur Mobilitätswende in Baden-Württemberg und Deutschland.

1.2 Aufgabenstellung

Zur Stärkung des nicht motorisierten Individualverkehrs wird in der Stadt Oberndorf a.N. die Optimierung des Radverkehrssystems angestrebt. In die Untersuchung wird das Stadtgebiet Oberndorf mit Stadtteilen einbezogen. Darin ist zu berücksichtigen:

- überörtliche Radwege/Radwanderrouten
- Verknüpfung Stadtteile – Kernstadt
- innerstädtische Radwegekonzeption für den Alltags- und Freizeitradverkehr
- Verknüpfung mit dem ÖPNV
- E-Mobilität im Radverkehr

In einem ersten Arbeitsschritt werden im Rahmen einer Bestandsaufnahme das Angebot für den Radverkehr und die bisher umgesetzten Maßnahmen überprüft und erfasst. Als zweckmäßige Erweiterung der Bestandsaufnahme werden über eine Bürgerbefragung und eine Schülerbefragung aktuelle Nutzungsansprüche und Hinweise erhoben und ausgewertet.

Auf der Grundlage einer Bestands- und Mängelanalyse werden die Netzanforderungen entwickelt und in einer Netzkonzeption aufgezeigt. Daraus werden Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen abgeleitet und beschrieben bzw. konzeptionell dargestellt. Nach der Erfassung/Identifizierung des Umgriffs werden in einer weiteren Bearbeitungsstufe eine Beschreibung und Priorisierung für wesentliche vorgeschlagene Maßnahmen (Maßnahmenkataster) mit groben Kostenschätzungen erstellt.

Die Bearbeitung erfolgt nach den Anforderungen für ein qualifiziertes kommunales Radverkehrskonzept (Berücksichtigung finden u.a. NRVP 3.0, RadSTRATEGIE BW, RadNETZ BW, Grundsätze zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in BW).

1.3 Ausgangslage

Die Stadt Oberndorf a. N. befindet sich im Landkreis Rottweil und liegt im oberen Neckartal zwischen dem Schwarzwald und der Schwäbischen Alb. Das Oberndorfer Stadtgebiet erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung auf rd. 8 km und in Ost-West Richtung auf rd. 12 km. Die rd. 14.000 Einwohner verteilen sich auf den Kernstadtbereich und sechs Stadtteile. Der Kernstadtbereich umfasst die Talstadt, die Oberstadt und die westlich der Kernstadt gelegene Siedlung Lindenhof. Im Bereich des Neckartals, nördlich der Kernstadt, liegt der Stadtteil Aistaig, südlich der Kernstadt befindet sich Altoberndorf. Im westlichen Stadtgebiet liegen die Stadtteile Hochmössingen und Beffendorf. Im östlichen Stadtgebiet die beiden Stadtteile Bochingen und Boll sowie das Gewerbegebiet Rankäcker.

Für die Radverkehrskonzeption von besonderer Bedeutung ist die bewegte Topographie in Oberndorf a. N., welche sich zwischen 450 und 700 m ü. NHN bewegt. Das Stadtgebiet teilt sich in das mittig gelegene Neckartal und die westlich und östlich daran anschließenden Höhenzüge.

Der Talbereich von Oberndorf wird in Nord-Süd-Richtung auf der gesamten Länge vom Neckar durchschnitten. Weitere Zerschneidungen des Oberndorfer Talbereichs erfolgen durch die Bahnlinie und die Landesstraße 424.

Im Oberndorfer Stadtgebiet verlaufen übergeordnete Radverkehrsrouten des Landes Baden-Württemberg (Landesradfernwege) und des Landkreises Rottweil (RadParadiesrouten). Als zentrale Achse im Tal verläuft der Neckartal-Radweg von Süden kommend über Altoberndorf a. N. entlang durch die Kernstadt und weiter nach Norden in Richtung Aistaig. Der Neckartal-Radweg bildet im Talbereich die zentrale Nord-Süd-Achse für den Radverkehr. Aus Norden kommend verläuft im Bereich des östlichen Stadtgebietes der Heidelberg-

Schwarzwald-Bodensee-Radweg (HSB-Radweg) östlich an Bochingen vorbei und weiter durch das GE Rankäcker in südliche Richtung.

Im südlichen Stadtgebiet findet man in Altoberndorf die RadParadiesroute „Vom Neckar in Albvorland“. Auf dem Neckartal-Radweg, von Altoberndorf kommend, macht die RadParadiesroute „Römer und Kelten am oberen Neckar“ einen Rundweg über die Talstadt und Aistaig in westliche Richtung nach Hochmössingen und weiter nach Beffendorf. Die RadParadiesroute „An Neckar und Glatt“ führt von Aistaig über den Herrenhofweg nach Hochmössingen. Die vierte RadParadiesroute im Stadtgebiet „Durch die Gäulandschaft“ verläuft über Lindenhof nach Hochmössingen.

1.4 Grundlagen

Im Folgenden sind Untersuchungen, Publikationen und Unterlagen aufgeführt, die im Zusammenhang mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes verwendet wurden.

/1/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, (ERA 2010)

/2/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008, (RIN.08)

/3/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, (RASt 06)

/4/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012, (RAL 12)

/5/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete, Ausgabe 2002 (H RaS 2002)

/6/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs, Ausgabe 2005, (HSRa 05)

/7/ StVO, 04/2013, 06/2019, 04/2020, VwV-StVO, 07/2001, 05/2017, 06/2021

/8/ RadSTRATEGIE Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Februar 2016

/9/ RadNETZ Baden-Württemberg
Qualitätsstandards, 04/2016
Musterlösungen, 11/2017
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

/10/ Fahrradwegweisung in Baden-Württemberg
Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr Baden-Württemberg“
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Mai 2020

/11/ Qualitätsstandards, 04/2016 und Musterlösungen, 11/2017
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

/12/ Nationaler Radverkehrsplan 3.0
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, April 2021

/13/ Mobilität in Deutschland 2017
Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

/14/ Handbuch, Radverkehr in der Kommune, Institut für innovative Städte,
Thiemo Graf, 2016

/15/ Einrichtung von Fahrradstraßen, Institut für innovative Städte, Thiemo Graf, 2018

/16/ Amtliche Unfallstatistik – Unfälle mit Radfahrbeteiligung
Polizeipräsidium Konstanz a. N.
Zeitraum der Statistik: 01.01.2017 bis 31.12.2021

/17/ Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis
Deutsches Institut für Urbanistik/Bergische Universität Wuppertal
Wuppertal 2021

/18/ Förderung des Radverkehrs in Städten + Gemeinden
Deutscher Städte- und Gemeindeverbund/ADFC, Berlin 2021

/19/ Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast)
Bergisch-Gladbach 2015

/20/ Führung des Radverkehrs auf Landstraßen
Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast)
Bergisch-Gladbach 2020

/21/ Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und
beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen/AGFK BW
Aachen/München 2013

/22/ Radverkehrsanlagen – Planung, Bau und Unterhalt
Forum Verlag Herkert GmbH, 1. Auflage
Merching 2022

/23/ Stadtentwicklungsplan Oberndorf a. N. 2004
Planungsbüro Kölz

/24/ Verkehrsentwicklungsplan Oberndorf a. N. 2004
Planungsbüro Kölz

/25/ Lärmaktionsplan und Fortschreibung VEP Oberndorf a. N. 2017
Planungsbüro Kölz

/26/ Kommunale und öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen der Stadt Oberndorf a. N.

/27/ Forschungsvorhaben - „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“
Bergische Universität Gladbach/Technische Universität Dresden
veröffentlicht Juni 2021 – Förderung BMVI

/28/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen
Ausgabe 2012, (M Uko 2012)

/29/ Radverkehrsanalyse Baden-Württemberg,
Abschlussbericht zum Pilotprojekt Neckartal-Radweg
IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH
Neuss 2019/2020

2. Radverkehrsförderung auf Bundes- und Landesebene

2.1 Nationaler Radverkehrsplan 3.0

Die Förderung des Radverkehrs ist Bestandteil einer bundesweiten Strategie und ist im Nationalen Radverkehrsplan festgehalten. Am 21.04.2021 wurde vom Bundeskabinett der neue Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0) /12/ beschlossen. Die zukünftige Radverkehrsförderung erfordert die Kooperation von Bund, Ländern und Kommunen und soll als gemeinschaftliche Aufgabe verstanden werden, in welcher der Bund mit den Leitzielen des NRVP 3.0 /12/ als Impulsgeber fungiert. Der Bau von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen wird vom Bund direkt finanziert. Die wesentliche Verantwortung zur Förderung des Radverkehrs und dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur liegt aber bei den Ländern und Kommunen. Der NRVP 3.0 /11/ versteht sich als Leitlinie der Radverkehrsförderung für Bund, Länder, Kommunen Wirtschaft und Wissenschaft bis zum Jahr 2030. Er /11/ umfasst in seinem aktuellen Förderprogramm das Fahrradportal, die Fahrradakademie, die Förderfibel und den Deutschen Fahrradpreis.

Das Fahrradportal ist das Internetportal zum NRVP und richtet sich an alle Akteure des Radverkehrs. Als zentrales Informations- und Kommunikationsportal beinhaltet es umfassende Informationen zu Neuerungen in der Radverkehrsförderung, wie Veränderungen in den Regelwerken, aktuellen Fördermöglichkeiten und neue Forschungsergebnisse.

Die Förderfibel umfasst die aktuellen Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten zum Radverkehr des Bundes und der Länder. Thematisiert werden unter anderem Radwege im Zuge von Bundes- und Landesstraßen, die Städtebauförderung, Landesbauverordnungen, EFRE-Mittel und Fördermöglichkeiten zur ländlichen Entwicklung [https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel, Stand 29.04.2021].

Als feste Orientierungsgröße zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen werden 30 Euro je Person und Jahr vom NRVP 3.0 vorgegeben.

Weitere konkrete Zielsetzungen werden im NRVP 3.0 /11/ formuliert (auszugsweise):

- Die Anzahl der zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad pro Person im Jahr soll von 120 auf 180 steigen, ohne dabei die Wegehäufigkeit der anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu reduzieren.
- Die durchschnittlich zurückgelegte Länge von Wegen, die mit dem Fahrrad unternommen werden, soll von 3,7 km auf 6 km angehoben werden.
- Trotz deutlich mehr Radverkehr reduziert sich die Zahl von Radfahrunfällen mit Todesfolge um 40% gegenüber dem Jahr 2019

2.2 Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat mit dem „Förderprogramm kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur“, welches auf dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) basiert, ein Instrument zur Finanzierung und Förderung der Radinfrastruktur geschaffen. Das Programm fördert Maßnahmen an Kreisstraßen und an kommunalen Straßen. Für die Beantragung von Fördermitteln ist ein qualifiziertes Radverkehrskonzept Voraussetzung.

Zudem hat das Land das RadNETZ Baden-Württemberg /9/ mit dem Ziel entwickelt, alle Ober- und Mittelzentren im Land mit Hauptrouten für den Alltagsradverkehr zu verbinden.

Die Zielsetzung ist sichere und komfortable Radwegeachsen mit einheitlicher Wegweisung, die einem bestimmten Standard entsprechen und als „Zielnetz“ beschrieben sind zu schaffen. Zur Unterstützung der Kommunen, die Standards des „Zielnetzes“ zu erfüllen, hat das Land Maßnahmenblätter für die bestehenden Achsen, sowie einheitliche Musterlösungen zur Führung des Radverkehrs erarbeitet. Das Rad-NETZ /9/ soll ein Grundgerüst an Radverkehrsverbindungen vorgeben, welches durch kommunale und regionale Netze ergänzt wird.

Die Radverkehrsstrategie Baden-Württemberg /8/ (RadSTRATEGIE) bildet die konzeptionelle Grundlage der Radverkehrsförderung bis zum Jahr 2025. Sie konkretisiert den Rahmen des nationalen Radverkehrsplans auf Landesebene. Die RadSTRATEGIE /8/ richtet sich hauptsächlich an Akteure der Radverkehrsförderung wie die öffentliche Hand, Wirtschaft und Verbände. Sie /8/ zeigt acht definierte Handlungsfelder mit rd. 200 Maßnahmenempfehlungen und 60 Zielen auf. Zudem werden Anforderungen an qualifizierte kommunale Radverkehrskonzepte genannt [vgl. /8/ S. 106]:

- Berücksichtigung des Alltags- und Freizeitradverkehrs mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen
- baulastträgerübergreifende Betrachtung der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie der Gemeindestraßen
- Dokumentation und Beschreibung der zur Umsetzung erforderlichen Maßnahmen in Form einer Maßnahmenliste oder eines Maßnahmenkatasters
- Priorisierung der Maßnahmen nach Kriterien wie Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Radverkehrspotential
- eine grobe Kostenschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen
- Umsetzungsplanung und Zielsetzung anzustrebender Modal Split Anteile des Radverkehrs
- Untersuchung der gegenwärtigen Fahrradabstellanlagen und Vorschläge zur qualitativen und quantitativen Erweiterung dieser an wichtigen Zielen des Radverkehrs
- Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr

- Vorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit im Zuge der Radverkehrsförderung
- Vorschläge zum Qualitätsmanagement mit Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur und betrieblichen Aspekten

Aufgrund dynamischer Entwicklungen im Radverkehrs ändern sich die Förderkriterien und Fördertöpfe, d.h. die unterschiedlichen Möglichkeiten auf Bundes-, Landes- und Kreisebene müssen von den kommunalen Akteuren fortlaufend überprüft werden.

3. Allgemeine Grundlagen für den Radverkehr

Die veränderten Nutzungsansprüche im Radverkehr und neue Bedingungen durch die E-Mobilität verändern die Anforderungen an Radverkehrsanlagen. Längere Distanzen, höhere Geschwindigkeiten und heterogene Nutzergruppen stellen neue Ansprüche an das Radverkehrsnetz und die Verkehrssicherheit. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklungen werden die Empfehlungen und die rechtlichen Grundlagen stetig angepasst.

3.1 Entwicklungen in der StVO und der VwV-StVO zur Förderung des Radverkehrs

Die StVO wurde in den letzten Jahren mehrfach novelliert. Dadurch haben die Straßenverkehrsbehörden entsprechende Handlungsspielräume zur Stärkung des Radverkehrs.

Relevante Neuerungen für die Radverkehrsplanung sind unter anderem:

- die VwV zu § 2 Absatz 4 Satz 2 StVO verweist bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen explizit auf die ERA 2010
- Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordert. Nach aktuellem Forschungsstand ist die Führung des Radfahrers auf der Fahrbahn am sichersten. Eine Voraussetzung für die Ausweisung benutzungspflichtiger Radwege ist ein guter baulicher Zustand sowie eine klare und sichere Linienführung. Es gibt keine Rangordnung zwischen Radwegen und Radfahrstreifen mehr.
- die Obergrenzen der Kfz-Belastungen für den Einsatz von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen wurden abgeschafft
- Kommunen müssen keine "besondere örtliche Gefahrenlage" mehr nachweisen, um einen benutzungspflichtigen Radfahrstreifen auszuweisen
- Parkverbot auf Schutzstreifen
- Vereinfachung der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- klare Regelungen in Fahrradstraßen, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auch für Radfahrer und die Verpflichtung für die Autofahrer bei Gefährdung von Radfahrern die Geschwindigkeit weiter zu verringern
- außerorts besteht die Möglichkeit zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h, wo Fußgänger oder Radfahrer auf besondere Weise gefährdet sind
- bei Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtsstraßen sind Radwegfurten stets zu markieren
- im Umfeld von Schulen, Krankenhäusern, Kitas und anderen sozialen Einrichtungen können Kommunen zukünftig Tempo 30 anordnen ohne den weiteren Nachweis einer Gefahrenlage

Im Herbst 2019 wurde eine Novellierung der StVO mit vielen Neuerungen zur Stärkung des Radverkehrs vorgelegt. Diese Novelle ist seit dem 28.04.2020 rechtskräftig, und wurde um folgende, für den Radverkehr relevante Punkte erweitert:

- der neue Mindestabstand beim Überholvorgang von Radfahren durch Kraftfahrzeuge liegt innerorts bei 1,5 m und außerorts bei 2 m
- Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht dürfen nur noch mit Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen
- die Bußgelder für das Parken auf Geh- und Radwegen, in zweiter Reihe sowie bei Gefährdung der Radfahrer durch Kfz beim Abbiegen, bzw. durch plötzliches Türöffnen wurden angehoben
- das Halten auf Radfahrstreifen ist gänzlich verboten
- das Parkverbot vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen wird ausgeweitet
- Personenbeförderung auf Fahrrädern wird erlaubt
- es wird ein Grünpfeil zum Rechtsabbiegen nur für den Radverkehr eingeführt
- es können Fahrradzonen ausgewiesen werden
- das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist erlaubt, sofern andere Verkehrsteilnehmer dadurch nicht behindert werden
- neue Verkehrsschilder für Lastenfahrrad, Radschnellwege, Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen wurden eingeführt

3.2 Verwaltungsvorschrift zur StVO – Stand 25. Juni 2021

Die wesentlichen Änderungen der VwV-StVO betreffen die Bereiche Einbahn -und Fahrradstraßen, Markierungen und Verkehrszeichen.

<u>Einbahn- und Fahrradstraßen</u>

Die Öffnung von Einbahnstraßen mit Z 220 StVO wurde von einer „Kann"- zu einer verbindlichen „Soll"-Regelung geändert. Dadurch wird die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr für die Kommunen verpflichtend.

Die Regelungen zur Anordnung von Fahrradstraßen wurden zugunsten des Radverkehrs angepasst. Bis zur Änderung der VwV-StVO musste der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein, um eine Fahrradstraße einzurichten. Diese Regelung wurde nun geändert. Zukünftig ist es ausreichend, wenn eine hohe Radverkehrsdichte auf dem Streckenabschnitt zu erwarten ist. Der zu erwartende Anstieg der Radverkehrsdichte gilt jetzt ausdrücklich auch dann, wenn er erst durch die Ausweisung der neuen Fahrradstraße bewirkt wird.

Auch eine geringe Netzbedeutung für den Kfz-Verkehr bzw. eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr gelten jetzt als zulässige Kriterien um Fahrradstraßen auszuweisen. Diese Regelungen gelten auch bei der Einrichtung von Fahrradzonen.

Markierungen

Es gibt eine neue Möglichkeit zur Kennzeichnung von gemeinsamen Geh- und Radwegen ohne Benutzungspflicht. Bisher konnte dies nur durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei" kenntlich gemacht werden. Jetzt gilt auch eine Kennzeichnung von gemeinsamen Geh- und Radwegen als Piktogramm auf dem Weg als zulässig. Der Radverkehr muss nicht in Schrittgeschwindigkeit fahren.

Seit der Änderung der VwV-StVO soll nun auch die Markierung von Radwegefurten im Zuge einer Vorfahrt durch Z 301 StVO (Vorfahrt an der nächsten Kreuzung oder Einmündung) die Regel werden.

Verkehrszeichen

Es ist zulässig, einzelne Tempolimits von 30 km/h auf Hauptstraßen im Bereich von Schulen, Kindergärten etc. zu geschwindigkeitsbeschränkten Strecken zusammenzufassen, sofern der Abstand zwischen den einzelnen Abschnitten nicht mehr als 300 Meter beträgt.

3.3 Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen

Die Kriterien zur qualitativen Bewertung von Radverkehrsanlagen leiten sich aus der generellen Forderung nach sicheren und komfortablen Bedingungen im Radverkehr ab. Dabei sollen die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigt werden. Für die Planung sind folgende Kriterien zu beachten:

- Unterschiede in der Bewältigung komplexer Verkehrssituationen
- unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten
- unterschiedliches Sicherheitsgefühl, auch soziale Sicherheit (Beleuchtung, Unterführung etc.)
- Nutzung verschiedener Fahrradtypen wie Lastenfahrräder, Fahrräder mit Anhänger oder Pedelecs

Aus diesen Kriterien lassen sich Entwurfsziele für Radverkehrsanlagen definieren. Die grundlegenden Entwurfsanforderungen ergeben sich zum einen aus den Anforderungen zur Verkehrssicherheit im Radverkehr und zum anderen aus dem Anspruch eines qualitativ hochwertigen Verkehrsablaufs. Die Anforderungen an die Verkehrssicherheit des Radverkehrs definieren folgende Planungsziele [vgl. /1/ S. 15]:

- eine Wahl der Führungsform mit hoher Akzeptanz, guter Begreifbarkeit und einem geringem Unfallrisiko

- gute Sichtverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer
- Beleuchtung der Radwege
- dem Nutzen entsprechender baulicher Zustand ohne Gefährdungsrisiken wie zu hohen Bordsteinen oder ungeeigneter Fahrbahnbelag
- konsequenter Unterhalt der Radwege

Zur Gewährleistung einer hohen Qualität im Verkehrsablauf sind folgende Entwurfsanforderungen maßgebend:

- Überholvorgänge ermöglichen
- möglichst direkte Verbindungen
- Minimierung von Umwegen und vermeidbaren Steigungen
- barrierefreie Radwegeachsen
- optimierte Lösungen an Knotenpunkten und an Querungsbereichen

4. Grundsätze der Netzplanung für den Radverkehr

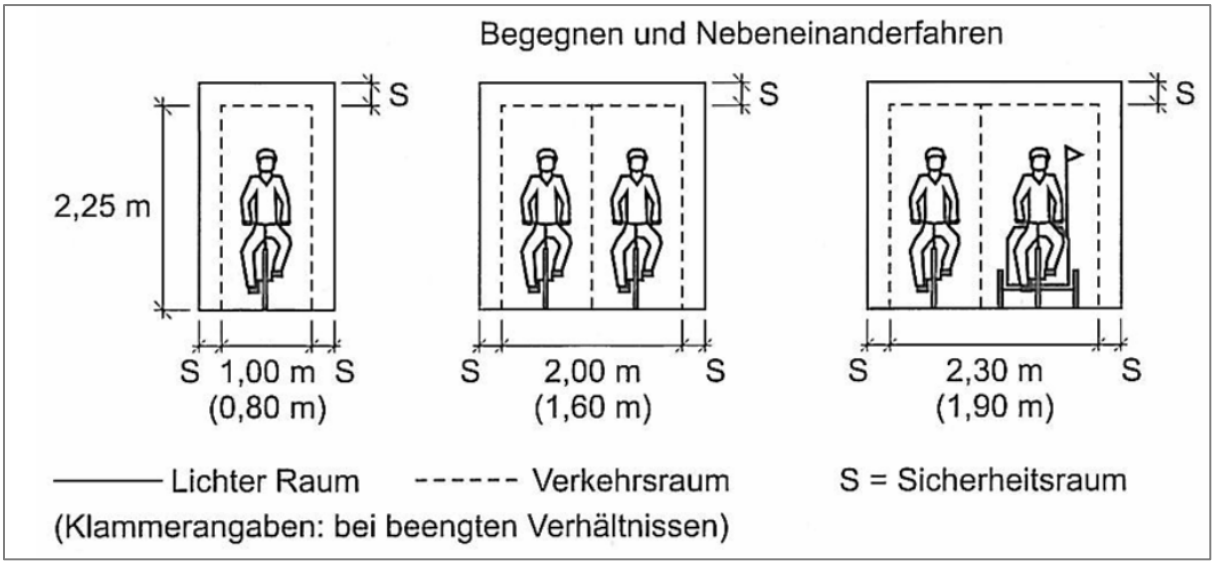
Die Bereitstellung von sicheren und direkten Radverkehrsnetzen bildet die grundsätzliche Anforderung an die Radverkehrsplanung. Dabei gilt es die Quellen und Ziele des Radverkehrs im Planungsraum zu verbinden und durch die Verknüpfung von kommunaler und regionaler Netzplanung ein flächendeckendes Angebot zu entwickeln. Das folgende Kapitel liefert eine allgemeine Übersicht zu wichtigen Grundlagen des Radverkehrs. Sie entsprechen den Empfehlungen der gängigen Regelwerke bei der Radverkehrsplanung.

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausg. 2010, FGSV /1/
- Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung, Ausg. 2008, FGSV /2/
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausg. 2006, FGSV /3/
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausg. 2012, FGSV /4/
- Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete, Ausg. 2002, FGSV /5/

4.1 Entwurfsparameter für die Verkehrsräume des Radverkehrs

Die notwendigen Maße für die Verkehrsräume des Radverkehrs ergeben sich aus den Bewegungsspielräumen, sowie aus der Höhe und Breite eines Radfahrers. *Abbildung 1* zeigt die Herleitung der empfohlenen Dimensionierung aus der ERA 2010 /1/.

Abbildung 1: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs



Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollten Radverkehrsanlagen nach Möglichkeit von angrenzenden Verkehrsflächen abgesetzt werden. Dies wird durch die Einrichtung von Sicherheitstrennstreifen ermöglicht. Feste Einbauten wie Straßenschilder oder Anlagen für die Beleuchtung sollten in diesem Bereich platziert sein.

Der ***Abbildung 2*** sind die empfohlenen Breitenmaße für Radverkehrsanlagen und für Sicherheitstrennstreifen zwischen den Verkehrsanlagen zu entnehmen.

Abbildung 2: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen, /1/, S.16

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	–	Sicherheitsraum[1]: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	–	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

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

Die VwV-StVO /7/ gibt weitere Regelmaße vor, die sich von der ERA 2010 /1/ leicht unterscheiden ***[vgl. Tab. 1]***.

Tabelle 1: Mindestmaße für Radverkehrsanlagen in der VwV-StVO

Zeichen	Art	möglichst [m]	mindestens [m]
340	Schutzstreifen	-	-
237	baulich angelegter Radweg	2,00 m	1,50 m
240	gemeinsamer Geh/Radweg	mind. 2,50 m innerorts mind. 2,00 m außerorts	
241	getrennter Fuß- und Radweg	-	1,50 m
Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z.B. Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden [VwV-StVO § 2 lfd. Nummer 22]			

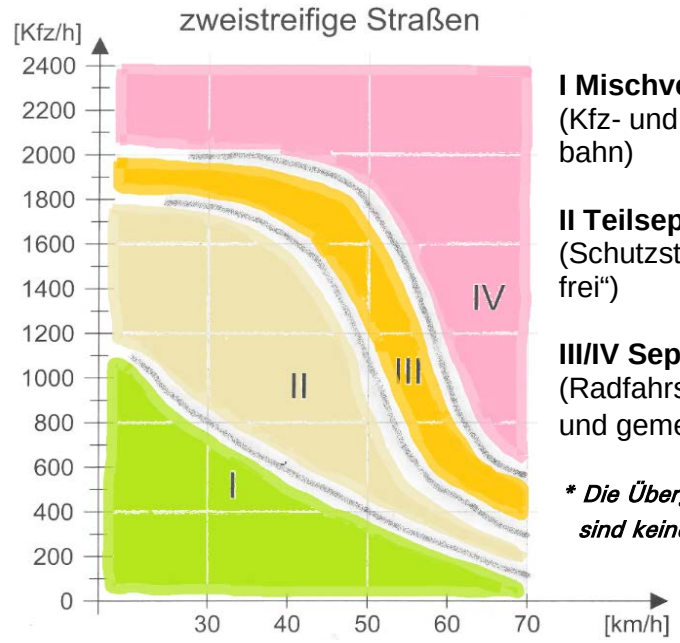
Obwohl die ERA 2010 /1/ und die VwV-StVO /7/ Regelmaße von Radverkehrsanlagen vorgeben, ist im Einzelfall immer zu prüfen, ob auch größere Breiten zweckmäßig sind. Dies kann im Verlauf von Hauptrouten des Radverkehrs bei entsprechendem Radverkehrsaufkommen, bei starkem Gefälle oder intensiver Seitenraumnutzung erforderlich werden [vgl. /3/ S. 84].

4.2 Empfehlungen zu Führungsformen des Radverkehrs

Die Wahl der Radverkehrsführung wird im Regelfall von den Belastungen und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs bestimmt. Für die Ableitung der Führungsform aus dem Zusammenhang dieser beiden Größen, hält die ERA 2010 /1/ ein Schaubild bereit ***[vgl. Abbildung 3]***. Die Bemessungsverkehrsstärke ist die werktägliche Spitzenstunde. Als Geschwindigkeit dient die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Straße, sofern das gemessene Geschwindigkeitsniveau (V_{85}) nicht deutlich darunter liegt.

Bei der Anwendung des Schaubilds ist darauf zu achten, dass zwischen den Belastungsbereichen keine harten Trennlinien bestehen. Je nach Situation kann es sinnvoll sein, von der Zuordnung nach ***Abbildung 3*** abzuweichen.

Abbildung 3: Belastungsbereiche zur Vorauswahl der Radverkehrsführung, /1/, S.19



I Mischverkehr
(Kfz- und Radverkehr gemeinsam auf der Fahrbahn)

II Teilseparation
(Schutzstreifen und Gehweg mit „Radfahrer frei“)

III/IV Separation
(Radfahrstreifen, baulich angelegter Radweg und gemeinsamer Geh-/Radweg)

**** Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien.***

Tabelle 2 gibt einen Überblick zur Wahl der Führungsform. Wie zu *Abbildung 3* erwähnt, sind die Übergänge der Belastungsbereiche fließend. Die dritte Spalte in Tabelle 2 gibt hier wichtige Anhaltspunkte, wann ein Wechsel des Belastungsbereichs sinnvoll sein kann.

Tabelle 2 Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen, /1/, S.18

Belastungs bereich	Führungsformen für den Radverkehr	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereichs nach oben oder unten
I	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	- Bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenfalls durch die Führung mit dem Zusatz "Radfahrer frei" ergänzt werden. - bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen
II	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und "Gehweg" mit Zusatz "Radfahrer frei" - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und "Gehweg" mit Zusatz "Radfahrer frei" - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	- bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3% Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeignete Fahrbahnbreiten kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	- Radfahrstreifen - Radweg -gemeinsamer Geh- und Radweg	- bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit "Gehweg/Radfahrer frei" eingesetzt werden

Weitere Kriterien zur Wahl der Führungsformen auf Hauptverbindungen des Radverkehrs die von der ERA 2010 /1/ aufgeführt werden:

- **Flächenverfügbarkeit**
  (Realisierbarkeit einer bestimmten Führungsform hinsichtlich der Breite des Querschnitts)
- **Parken**
  (besondere Gefährdung des Radverkehrs durch ruhenden Verkehr; Ein-/Ausparken, Öffnen von Wagentüren und Lieferverkehr)
- **Schwerverkehrsstärke**
  (besondere Gefährdung des Radverkehrs durch abbiegenden und überholenden Lkw-Verkehr)
- **Schutzbedürftige Fußgänger**
  (Nutzung des Seitenraums durch Menschen mit Mobilitätseinschränkung oder Kinder)
- **Seitenraumnutzung**
  (besonderes Gefährdungspotenzial durch einbiegende und abbiegende Kfz bei Einmündungen und Grundstückszufahrten sowie Geschäfts- und Hauszugängen)
- **Längsneigung**
  (besondere Gefährdung durch höhere Geschwindigkeiten bergab und "instabile" Fahrweise bergauf)

Die gängigen Empfehlungen und Regelwerke nennen folgende Anforderungen an eine moderne Radverkehrsführung:

- innerorts gehört der Radverkehr auf die Fahrbahn ggf. unter Einsatz von Radfahr- und Schutzstreifen
- der Neu- und Umbau von Radverkehrsanlagen soll die Belange des Fußverkehrs berücksichtigen, um innerorts eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr zu vermeiden
- Zweirichtungsradverkehr soll innerorts möglichst vermieden werden und nur in begründeten Ausnahmefällen in Betracht gezogen werden
- Sicherung der Überquerungen im Bereich von Ortseinfahrten mit Wechsel einer einseitigen Führung außerorts auf eine zweiseitige Führung innerorts
- die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ist verkehrsrechtlich der Ausnahmefall und in jedem Einzelfall zu begründen

4.3 Führungsformen des Radverkehrs

Im Radverkehr unterscheidet man die Führungsformen auf Fahrbahnniveau und im Seitenraum. Wesentliche Kriterien bzw. Vor- und Nachteile der Führungsformen sind im Folgenden aufgeführt:

Führung auf der Fahrbahn:

- Mischverkehr
- Schutzstreifen
- Radfahrstreifen

\+ Sicht
\+ Knotenpunkte
– Längsverkehr

Führung im Seitenraum

- Radwege
- gemeinsame Geh-/Radwege
- Gehweg, Radfahrer frei

\+ Längsverkehr
– Sicht
– Knotenpunkte
– Grundstückszufahrten

Die folgende Übersicht präzisiert die unterschiedlichen Führungsformen im Radverkehr und gibt Anhaltspunkte zu Mindestmaßen sowie Vor- und Nachteilen:

<u>Mischverkehr</u>

- Führungsform mit geringem Flächenanspruch
- empfohlene Fahrbahnquerschnitte für Mischverkehr orientieren sich an der Gegebenheit, dass im Begegnungsfall zweier Kfz kein Überholen des Radverkehrs möglich ist, da die geforderten Mindestabstände nicht eingehalten werden können
- problematisch auf Fahrbahnquerschnitten zwischen 6,00 m bis 7,00 m bei Kraftfahrzeugstärken über 400 Kfz/Stunde
- bei geringeren Fahrbahnquerschnitten bis 700 Kfz/Stunde verträglich
- empfohlene Sicherheitsabstände zum längsparkenden Verkehr von 0,50 m und zum Schräg- bzw. senkrecht parkenden Verkehr von 0,75 m
- auf Straßen mit Tempo 30 die empfohlene Führungsform, laut StVO sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen bei Tempo 30 auszuschließen
- geringe Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kfz und Radfahrer bei Tempo 30

Abbildung 4: Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone, eigene Aufnahme

Schutzstreifen

- verringern Überholkonflikte zwischen Kfz und Fahrrad
- nur innerorts erlaubt
- beidseitig bevorzugt um "Geisterfahrten" im Radverkehr zu unterbinden
- Schutzstreifen dürfen von Fahrzeugen nur im Bedarfsfall überfahren werden, wie beispielsweiße im Begegnungsfall Kfz – Schwerverkehr → Schutzstreifen sind bei hohem Schwerverkehrsaufkommen und geringen Fahrbahnbreiten kritisch zu sehen
- Mindestbreite 1,25 m, Regelbreite 1,50 m
- empfohlene Sicherheitsabstände zum längsparkenden Verkehr von 0,50 m und zum Schräg- bzw. senkrechtparkenden Verkehr von 0,75 m
- beidseitige Schutzstreifen erfordern Fahrbahnquerschnitte von mindestens 7,00 m

Abbildung 5: Schutzstreifen, eigene Aufnahme

Radfahrstreifen

- auch außerorts möglich (Einzelfallprüfung)
- dürfen vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden
- für den Radverkehr benutzungspflichtig
- empfohlene Mindestbreite einschließlich Markierung 1,85 m, bei hohen Kfz- und Radverkehrsstärken 2,00 m
- empfohlene Sicherheitsabstände zum längsparkenden Verkehr von 0,50 m bis 0,75 m und zum schräg- bzw. senkrechtparkenden Verkehr 0,75 m

Abbildung 6: Radfahrstreifen, eigene Aufnahme

gemeinsamer Geh-/Radweg, Gehweg mit Radfahrer frei

- nur auf Wegen mit geringen Belastungen im Fußgänger- und Radverkehr empfohlen
- bergauf zweckmäßig, bergab aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Fußgängern und Radfahrern nicht geeignet
- empfohlene Breite mindestens 2,50 m
- für jeden Einzelfall abwägen, ob eine Benutzungspflicht angeordnet werden soll

Abbildung 7: Gemeinsamer Geh-/Radweg, eigene Aufnahme

Radwege – baulich angelegt und selbstständig geführt

- außerorts geeignet
- innerorts oft problematisch in Knotenpunktbereichen und an Grundstückszufahrten
- Furten an Überwegen sollten optisch verdeutlicht werden
- bei Gefällestrecken auf Zweirichtungsradwege verzichten
- müssen durch Bordstein, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt werden
- Einrichtungsradweg Regelmaß 2,00 m, bei geringen Verkehrsmengen 1,60 m
- beidseitiger Zweirichtungsradweg 2,50 m Regelbreite, bei geringen Verkehrsmengen 2,00 m
- einseitiger Zweirichtungsradweg 3,00 m Regelbreite, bei geringen Verkehrsmengen 2,50 m

Abbildung 8: Getrennter Geh-/Radweg, eigene Aufnahme

Fahrradstraßen

Obwohl Fahrradstraßen durch die Fahrradnovelle der StVO schon im Jahr 1997 eingeführt wurden, sind sie bisher vergleichsweise wenig verbreitet. Aus diesem Grund sind die Regelungen, die in Fahrradstraßen gelten, der Öffentlichkeit oftmals nicht bekannt. Die grundlegenden Rahmenbedingungen zur Ausweisung von Fahrradstraßen sind in der Verwaltungsvorschrift der StVO (VwV-StVO) /6/ genannt. Wichtige Vorgaben und Empfehlungen sind in der RASt 06 /3/ und der ERA 2010 /1/ enthalten:

- Fahrradstraßen sind dem Radverkehr vorbehalten. Andere Fahrzeuge dürfen sie nur nutzen, wenn dies durch Zusatzschilder wie "Anlieger frei" oder "Kfz-frei" angezeigt ist.
- In Fahrradstraßen gilt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, deshalb muss keine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet werden.
- Der Radverkehr darf in Fahrradstraßen weder behindert noch gefährdet werden. Wenn Kfz-Verkehr zugelassen ist muss dieser gegebenenfalls die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Das Nebeneinanderfahren von Fahrradfahrern ist explizit erlaubt.
- Für den Radverkehr gilt das generelle Rechtsfahrgebot.
- Fahrradstraßen eigenen sich an Straßen mit einer maximalen Verkehrsbelastung von 400 Kfz/Stunde.
- Zu längsparkenden Fahrzeugen soll ein Sicherheitstrennstreifen markiert werden.

Nach VwV-StVO /6/ ist die Ausweisung von Fahrradstraßen möglich, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder aufgrund der kommunalen Angebotsplanung dies zukünftig zu erwarten ist. Somit eignen sich Fahrradstraßen als Hauptrouten, die den Radverkehr auf leistungsfähigen Achsen bündeln und durch die Verbindung wichtiger innerstädtischer Ziele wie den Schulen, dem Bahnhof und den großen Arbeitsplatzkonzentrationen attraktive Anreize zum Radfahrern schaffen. Um dieser Funktion gerecht zu werden und auch in der Wahrnehmung als schnelle und komfortable Radwegeachsen zu funktionieren, sollten sie gegenüber einmündender Straßen bevorrechtigt sein. Bei richtiger Gestaltung erfüllen Fahrradstraßen die Anforderungen an Sicherheit und Komfort für alle Nutzergruppen.

Hinweise zur Gestaltung und Beschilderung von Fahrradstraßen für unterschiedliche Straßenquerschnitte wurden beispielsweise vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in der Publikation "Musterlösungen für Radverkehrsanlagen Baden-Württemberg" /8/ herausgegeben. *Abbildung 9* zeigt verschiedene Musterlösungen. Weitere hilfreiche Empfehlungen finden sich in "Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis" /18/.

Abbildung 9: Musterlösungen für Fahrradstraßen, Veränderte Darstellung nach /11/ S.45, S.46, S.47

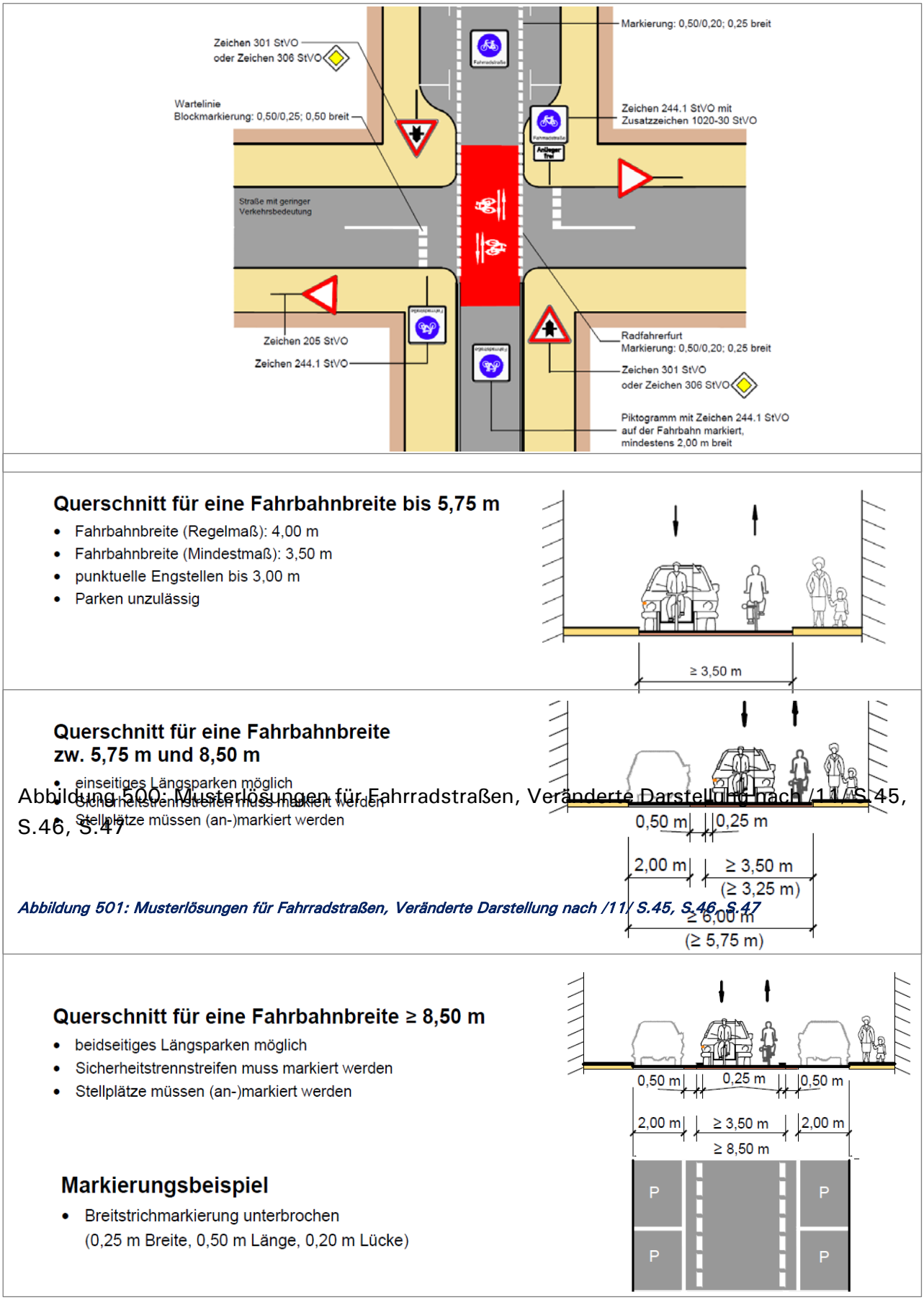


Abbildung 500: Musterlösungen für Fahrradstraßen, Veränderte Darstellung nach /11/ S.45, S.46, S.47

Abbildung 501: Musterlösungen für Fahrradstraßen, Veränderte Darstellung nach /11/ S.45, S.46, S.47

Piktogrammrouten/Piktogrammketten

Aufgrund der oftmals beengten Platzverhältnisse im öffentlichen Raum stehen die Kommunen vor der Problematik, dass in vielen Fällen eine vom Kfz-Verkehr getrennte Infrastruktur für den Radverkehr nicht realisierbar ist. In diesen Fällen ist die gemeinsame Führung des Kfz- und Radverkehrs auf der Fahrbahn oft die einzige umsetzbare Lösung. Um dem Radverkehr in solchen Fällen eine Orientierung zu geben und den Kfz-Verkehr auf potentielle Radfahrende auf der Fahrbahn hinzuweisen, hat das BMVI ein Forschungsprojekt /27/ zum Einsatz von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn bzw. von Hinweisschildern initialisiert. Das Projekt wurde unter Führung der Bergischen Universität Gladbach sowie der Technischen Universität Dresden durchgeführt und die Ergebnisse im Juni 2021 veröffentlicht. Weil die StVO den Einsatz von Piktogrammen und Hinweisschildern in dieser Form nicht vorsieht, war die Zielsetzung des Projekts für diesen Einsatz umfassende Erkenntnisse bezüglich der Akzeptanz und der Verkehrssicherheit zu gewinnen. Für eine Vorher/Nachher-Betrachtung wurden 20 Strecken in 15 Kommunen in Deutschland ausgewählt.

Das Forschungsprojekt kam zu dem Ergebnis, dass der Einsatz von Piktogrammen bzw. Hinweisschildern für den Radverkehr positiv zu bewerten ist. Der Bedarf von Lösungen dieser Art besteht in Bereichen wo selbst durch die Wegnahme von Parkständen keine den Vorgaben entsprechende Radverkehrsanlage umsetzbar ist. Es wird empfohlen diese Art von Neuregelungen auf die Haupt- und Basisrouten des Radverkehrs zu beschränken.

Die Auswertung der Videoanalysen der betrachteten Streckenabschnitte ergab folgende positiven Effekte für den Radverkehr:

- Weniger Überholvorgänge von Radfahrenden durch Kfz-Verkehr
- Anstieg des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei Abnahme des Radverkehrs im Seitenraum
- Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Radfahrenden
- Reduzierung der gemessenen Fahrtgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- eine mögliche Reduktion von Unfällen an Knotenpunkten und von Konflikten im Seitenraum

Es wird empfohlen die Piktogramme in der Fahrbahnmitte aufzubringen, weil nachgewiesen werden konnte, dass die Lage der Piktogramme auf der Fahrbahn, direkten Einfluss auf die Fahrlinie der Radfahrenden hat. Piktogramme an der Fahrbahnseite verleiten den radverkehr ebenfalls im seitlichen Fahrbahnbereich zu fahren.

4.4 Innerörtliche Führung des Radverkehrs

Nach aktuellen Erkenntnissen aus der Unfallforschung wird die Führung des Radverkehrs innerorts nach Möglichkeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn im unmittelbaren Sichtfeld des Kfz-Verkehrs empfohlen. Dadurch sollen Konflikte mit Fußgängern in den Seitenräumen

reduziert werden. Auf Grundlage der aktuellen Regelwerke sollen vermehrt Schutz- bzw. Radfahrstreifen ausgewiesen werden. Sie bilden sichere und kosteneffiziente Lösungen zur Radverkehrsführung. Entscheidend für den Einsatz von Schutz- und Radfahrstreifen sind der Straßenquerschnitt und das Kfz-Verkehrsaufkommen.

Bei der Entscheidung für eine bedarfsgerechte Radverkehrsführung innerorts sollen die Anforderungen an eine moderne Radverkehrsführung berücksichtigt werden:

- innerorts den Radverkehr auf der Fahrbahn führen
- gemeinsame Führungen von Radfahrern und Fußgängern vermeiden
- Zweirichtungsradverkehr sollte nur in Ausnahmefällen zugelassen werden
- eine Radwegebenutzungspflicht ist nur in Ausnahmefällen anzuordnen

4.5 Führung des Radverkehrs an Außerortsstraßen

Außerorts bilden das klassifizierte Straßennetz und die Gemeindeverbindungsstraßen häufig direkte Verbindungen. Dort wo keine straßenbegleitenden Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr vorhanden sind, erfolgt die Führung auf dem vorhandenen Straßennetz.

Die Wahl der Radverkehrsführungsform an Außerortstraßen orientiert sich an der Systematik der Entwurfsklassen (EKL 1-4) gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen /4/. Eine Führung der Radfahrer im Mischverkehr ist auf Straßen der EKL 3 und EKL 4 möglich. Straßen der EKL 1 werden in der Regel als Kraftfahrstraßen betrieben und spielen demnach für den nicht motorisierten Verkehr keine Rolle. Auch Straßen der EKL 2 sind dem zügig fahrenden Kfz-Verkehr vorbehalten. Radverkehr soll entweder straßenunabhängig oder auf begleitenden Geh- und Radwegen geführt werden.

Straßen der EKL 3 sind zweistreifige Straßen mit dem Regelquerschnitt RQ 11. Sie charakterisiert eine mittige Trennung der Fahrtstreifen durch eine einfache Leitlinie, wodurch die Mitbenutzung des Gegenverkehrsfahrstreifens beim Überholen notwendig ist. Die Führung des Radverkehrs kann auf der Fahrbahn oder einseitig auf einem straßenbegleitenden Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr erfolgen. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen /1/ ist bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h bei Verkehrsstärken < 2 500 Kfz/24h Mischverkehr möglich, bzw. < 4 000 Kfz/24h bei zulässigen 70 km/h.

Straßen der EKL 4 sind zweistreifige Straßen mit dem Regelquerschnitt RQ 9. Sie dienen der Verbindung nahräumiger Verkehre und weisen in der Regel eine geringe Verkehrsnachfrage auf. Aufgrund der geringen Breite von Straßen der EKL 4 wird anstatt einer Mittelmarkierung zur Trennung der Fahrstreifen eine beidseitige Leitlinie zur Markierung angebracht. Der Radverkehr kann häufig angemessen sicher auf der Fahrbahn geführt werden.

4.6 Führung des außerörtlichen Radverkehrs auf Forst- und Wirtschaftswegen

Die vorhandenen Wege im ländlichen Raum bilden einen wesentlichen Teil der außerörtlichen Radverkehrsnetze. Dazu zählen Wege entlang von Gewässern, alte Bahntrassen, land- und forstwirtschaftliche Wege sowie öffentlich nutzbare Privatwege. Im Zusammenhang mit einer schlüssigen Wegweisung können sowohl die touristischen, wie auch die Alltagsradverkehre auf Hauptachsen gebündelt werden.

Land- und forstwirtschaftliche Wege erschließen einzelne Quellen und Ziele und bilden eine Anbindung an die überörtlichen Verkehrsnetze. Wirtschaftswege sind auf die Belange der land- und forstwirtschaftlichen Maschinen ausgelegt und weisen i.d.R. ausreichende Breiten auf. Die empfohlene Mindestbreite beträgt drei Meter. Für Radverkehrsnetze sind wassergebundene und asphaltierte Wege von Vorteil um ganzjährig eine sichere Befahrbarkeit zu garantieren.

Stark frequentierte Querungsbereiche an Hauptverkehrsstraßen sind in Abstimmung mit den jeweiligen Baulastträgern nach Möglichkeit zu sichern. Mittelinseln kommen nur im Vorfeld bebauter Gebiete infrage, wenn ein hoher Querungsbedarf besteht.

5. Methodisches Vorgehen der Radverkehrsnetzplanung

Das Arbeitsprogramm einer Radverkehrskonzeption orientiert sich an den Empfehlungen zum Planungsablauf der ERA 2010 /1/ für die Radverkehrsnetzplanung.

Die Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts beginnt mit **Vorüberlegungen** zum Untersuchungsgebiet und dem Stand der Netzplanung, die in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung erfolgen. Jeder Planungsraum weist eine spezifische Charakteristik auf, die in der **strategischen Radverkehrsplanung** berücksichtigt werden muss. In Oberndorf a. N. bildet die Vernetzung der Stadtteile ein wichtiges Leitziel des Konzeptes. Dabei müssen die Höhendifferenzen im Stadtgebiet berücksichtigt werden.

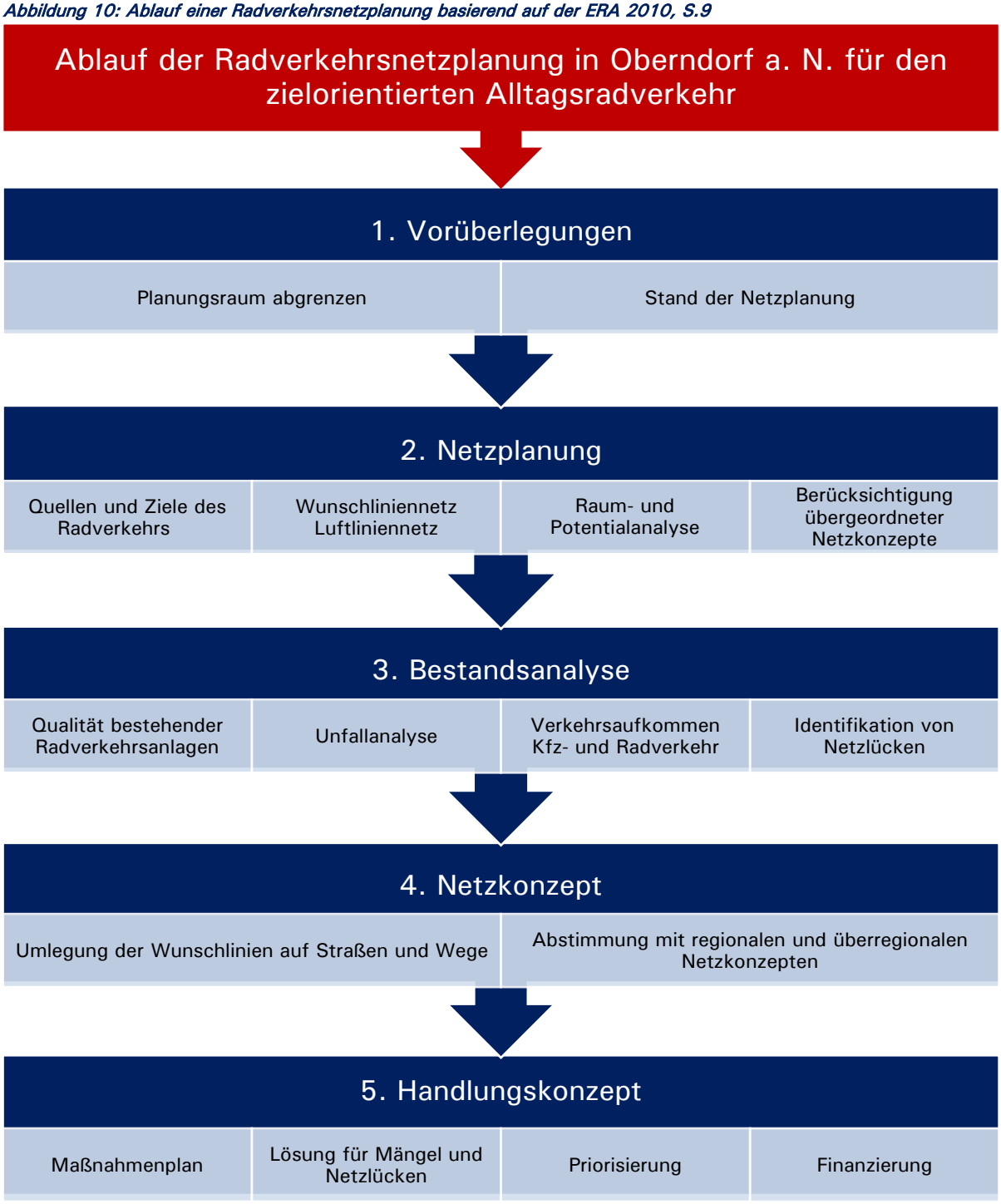
Aufbauend auf den Vorüberlegungen erfolgt die **Netzplanung.** Dazu wird im ersten Schritt ein Wunschliniennetz für den Radverkehr erstellt. Die Grundlage dafür bilden die potentiellen Quellen und Ziele des Radverkehrs wie Wohngebiete, Bildungseinrichtungen, Einkaufszentren, Haltestellen des ÖV, Arbeitsplatzkonzentrationen, öffentliche Einrichtungen sowie die Verknüpfungspunkte an überörtliche Netze und an die touristische Radverkehrsinfrastruktur. Durch die Verbindung der Quellen und Ziele mit Luftlinien, werden die Anforderungen an das Radverkehrsnetz deutlich. Abgeleitet aus den Wunschlinien lassen sich Bündelungspotentiale bestimmen und eine Priorisierung der zu untersuchenden Radwegeachsen vornehmen. Zur näheren Konkretisierung von wichtigen Verbindungen im Untersuchungsgebiet sowie raumspezifischer Besonderheiten, wird eine Raum- und Potentialanalyse erstellt. Bei der Potentialanalyse wird auf Grundlage von Mobilitätskenngrößen und der Einwohnerzahl ein Radverkehrspotential für die Kernstadt und Stadtteile abgeschätzt. Anhand bestehender Radrouten im Untersuchungsgebiet und den Erkenntnissen aus dem Wunschliniennetz, sowie der Raum- und Potentialanalyse, wird das Analyse- bzw. Prüfnetz abgeleitet. Dieses bildet den räumlichen Umgriff der Bestandsanalyse.

Anschließend wird eine **Bestandsanalyse** der gegenwärtigen Qualität der Radverkehrsinfrastruktur durchgeführt. Zur Erarbeitung einer geeigneten Datengrundlage erfolgen Ortsbegehungen/-befahrungen mit einer Foto- und Videodokumentation, die Auswertung kartographischer Unterlagen sowie eine Analyse von radverkehrsspezifischen Erkenntnissen aus den bereits vorliegenden Verkehrserhebungen wie dem Verkehrsentwicklungsplan bzw. dem Stadtentwicklungsplan der Stadt Oberndorf. Darüber hinaus wird die Unfallsituation mit Radfahrerbeteiligung anhand der amtlichen Unfallstatistik der letzten fünf Jahre ausgewertet. Die fachliche Bewertung der Bestandssituation wird anhand gültiger Regelwerke und der StVO vorgenommen.

Die Erstellung einer **Netzkonzeption** ergibt sich aus der Umlegung der Wunschlinien auf konkrete Straßen und Wege. Anhand der Überlagerung der Bestandsanalyse und der Netzkonzeption werden Netzlücken und Defizite auf den Radwegeachsen identifiziert.

Mit den Erkenntnissen aus der Bestandsanalyse werden geeignete Achsen für den Radverkehr priorisiert. Es wird eine Überlagerung der kommunalen Hauptradwegeachsen mit den überregionalen Netzen angestrebt. Um die Ziele der Netzkonzeption zu erreichen, werden in einem **Handlungskonzept** Lösungen für Mängel und Netzlücken im Radwegenetz vorgeschlagen. Die empfohlenen Maßnahmen werden tabellarisch in einer Maßnahmenliste zusammengestellt und auf einer Kartengrundlage verortet. Im Rahmen des Maßnahmenprogramms erfolgt eine Priorisierung nach verschiedenen Kriterien sowie Hinweise zu den Kosten.

Abbildung 10: Ablauf einer Radverkehrsnetzplanung basierend auf der ERA 2010, S.9



6. Netzplanung

Wesentlichen Einfluss auf die Radverkehrsanteile im Verkehrsgeschehen hat die Entwicklung eines flächendeckenden Radwegenetzes. Es soll möglichst direkt und sicher die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander verbinden. Die Quellen des Radverkehrs sind hauptsächlich Wohngebiete. Wichtige Ziele stellen Bildungseinrichtungen, zentrale Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, Arbeitsplatzkonzentrationen, Bahnhöfe und Haltstellen des ÖV, Freizeiteinrichtungen sowie Verknüpfungspunkte zu überregionalen Radwegenetzen dar. Durch die Verbindungen dieser Punkte durch Luftlinien ergibt sich ein Wunschliniennetz für den Radverkehr. Die Wunschlinien geben Aufschluss darüber, wo eine relevante Nachfrage im Radverkehr zu erwarten ist.

6.1 Wunschliniennetz

Das Wunschliniennetz zeigt wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs sowie deren Vernetzung untereinander auf. Durch die Verbindung der identifizierten Radverkehrsschwerpunkte werden die Wunschlinien in einem Luftliniennetz dargestellt (**Pläne 2.1 und 2.2)**. Quellen und Ziele mit hoher Nachfrage bieten Anhaltspunkte für die Schwerpunkte der Netzkonzeption und sollten nach Möglichkeit mit dem Hauptradwegenetz verknüpft werden.

Aufgrund der bewegten Topographie in Oberndorf a. N. wurden Wunschlinien zwischen Zielen mit einem spürbaren Höhenunterschied in oranger Farbe dargestellt. Für wichtige Wunschlinienverbindung mit relevanten Höhenunterschieden wurde in den **Plänen 2.1 und 2.2** die mittlere Steigung angegeben. In der Raumanalyse wurden konkrete Achsen zur Überwindung der Steigungen näher betrachtet und differenzierter untersucht.

6.2 Netzplanung - zwei Netze für den Radverkehr

Die Netzplanung für den Radverkehr in Oberndorf a. N. erfolgt in der ersten Stufe nach einer Klassifizierung in die zwei Kategorien:

- Mischverkehrsnetz
- eigenständiges Radverkehrsnetz

Das Mischverkehrsnetz beschreibt alle Abschnitte des Radverkehrsnetzes in Oberndorf a. N. auf denen die Führung des Rad- und Kfz-Verkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn verträglich abgewickelt werden kann. Darunter fallen innerorts alle Abschnitte in Tempo 30-Zonen bzw. Streckenabschnitte mit Tempo 30, Fahrradstraßen sowie Straßen mit Tempo 50 und weniger als 2 000 Kfz/24h. Außerorts kann der Radverkehr auf Straßen der Entwurfsklassen 3 und 4 mit geringem Verkehrsaufkommen sowie auf Wirtschaftswegen im Mischverkehr geführt werden.

Das eigenständige Radverkehrsnetz in Oberndorf a. N. definiert sich durch die Notwendigkeit einer Teilseparation bzw. einer vollständigen Trennung des Rad- und Kfz-Verkehrs.

Generell ist eine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr im klassifizierten Straßennetz und an Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Die Grenzwerte zwischen einer Führung im Mischverkehr bzw. einer getrennten Führung von Kfz- und Radverkehr orientieren sich an den Vorgaben der ERA 2010 *[vgl. Abbildung 3 – Kapitel 4.2]*.

Das eigenständige Radverkehrsnetz beschreibt die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen, Radfahrstreifen, gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie separat geführten Radwegen.

Für die Netzplanung in dieser Form sind die Verkehrsbelastungen auf den betrachteten Abschnitten eine entscheidende Einflussgröße. Aus vorliegenden Verkehrsuntersuchungen in Oberndorf, stehen diverse Verkehrsdaten zur Verfügung /24/.

6.3 Berücksichtigung des bestehenden Freizeitnetzes

Durch das Oberndorfer Stadtgebiet verlaufen Freizeitrouten für den Radverkehr des Landes Baden-Württemberg (RadNETZ BW - Landesradfernwege) und des Landkreises Rottweil (RadParadiesrouten). Das Freizeitnetz ist in **Plan 1** dargestellt. Die folgenden Freizeitrouten befinden sich auf dem Oberndorfer Stadtgebiet:

<u>RadNETZ BW – Landesradfernwege</u>

- Neckartal-Radweg
- Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-Radweg (HSB-Radweg)

<u>RadParadiesrouten Landkreis Rottweil</u>

- An Neckar und Glatt
- Durch die Gäulandschaft
- Römer und Kelten am oberen Neckar
- Vom Neckar ins Albvorland

Die Netzplanung verfolgt die grundlegende Leitidee, die Alltags- und Freizeitrouten des Radverkehrs zu überlagern. Die Nutzung bestehender Strukturen ist dem Neubau von neuen Achsen vorzuziehen. Dementsprechend bildet das bestehende Freizeitnetz, mit den heute schon vorhandenen Qualitäten wie Beschilderung und Qualitätskontrollen der zuständigen Baulastträger ein wichtiges Grundgerüst für das zu entwickelnde kommunale Radverkehrsnetz.

Durch die Kombination des Alltags- und des Freizeitnetz kann ein engmaschiges, kommunales Radwegenetz etabliert werden, das Verknüpfungspunkte zu den regionalen und überregionalen Radnetzen aufweist. Die Routen der Freizeitnetze verbinden in der Regel die Stadt Oberndorf mit ihren Nachbarkommunen bzw. mit den umliegenden Ortschaften.

Durch die Nutzung dieser Verbindungen und der Beseitigung bestehender Defizite, werden die relevanten Umlandverbindungen in das kommunale Radnetz integriert.

6.3.1 Potentialanalyse

In *Tabelle 3* sind die Ergebnisse der Potentialanalyse für den Radverkehr auf Basis der Bevölkerungszahl in Oberndorf a. N. dargestellt. Die Potentialabschätzung der täglich möglichen Radverkehrsfahrten beruht auf der Einwohnerzahl, der durchschnittlichen Wegehäufigkeit am Tag pro Einwohnerin bzw. Einwohner sowie dem Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen.

Da für das Untersuchungsgebiet keine Haushaltsbefragung zur Verfügung steht, aus welcher sich die täglichen Wege sowie der Modal Split (Verkehrsmittelwahl) ableiten lassen, wurde auf die Mobilitätsstudie *„Mobilität in Deutschland 2017" (MiD 2017) /13/* zurückgegriffen. Die Studie wurde im Auftrag des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* (BMVI) vom *Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas)* durchgeführt. Zudem wurden die ermittelten Potentiale mit den Erkenntnissen der Bachelorarbeit von Frau Madsen: *„Nicht motorisierter Individualverkehr in Oberndorf a. N. - Chancen und Potentiale zur kommunalen Förderung des Rad- und Fußverkehrs"* 2015, der Eberhard-Karls-Universität Tübingen abgeglichen.

In der Studie MiD 2017 /13/ werden Kommunen in sieben (71-77) Raumkategorien unterteilt. Die Stadt Oberndorf a. N. entspricht der Raumkategorie 76, welche einen Städtischen Raum in einer ländlichen Region beschreibt. Für jede Raumkategorie werden in /13/ die gängigsten Mobilitätskenngrößen ausgewertet. In der Raumkategorie 76 unternehmen die Einwohner durchschnittlich 3,1 Wege am Tag, wobei der Anteil des Radverkehrs an einem Weg rd. 9% entspricht.

Auf Basis dieser Eingangsgrößen wurde das theoretische Potential des Radverkehrs für Oberndorf a. N. abgeschätzt. Bei dem zugrunde gelegten Anteil von 9% des Radverkehrs am Modal Split hat die Stadt ein Radverkehrspotential von rd. 3.800 Fahrten am Tag. Sowohl die topographischen Gegebenheiten, wie auch die Ergebnisse der Potentialanalyse der Bachelorarbeit lassen vermuten, dass der heutige Anteil des Radverkehrs in Oberndorf a. N. unterhalb 9% liegt.

Tabelle 209: Potentialanalyse des Radverkehrs in Oberndorf a. N.

Stadtteil	Einwohnerzahl [nur Hauptwohnsitz]	ø Wege/ Einwohner	ø Anteil Radverkehr/Weg	Radverkehrspotential [in Radfahrten/Tag]
Aistaig	1.614	3,1	9%	450
Altoberndorf	877			245
Beffendorf	959			268
Bochingen	1.645			459
Boll	713			199
Hochmössingen	1.288			359
Kernstadt Oberstadt	1.247			348
Kernstadt Talstadt	2.220			619
Lindenhof	3.139			876
Summe	**13.702**			**3.823**

* ø Wege pro Einwohner und ø Anteil des Radverkehrs an einem Weg entsprechen der Mobilitätsstudie "Mobilität in Deutschland 2017" für die Raumkategorie 76 (Ländliche Region - Städtischer Raum) des BBSR

Wie *Tabelle 3* zu entnehmen ist, bestehen die größten Radverkehrspotentiale in der Kernstadt mit rd. 970 Fahrten am Tag, in Lindenhof mit rd. 870 Fahrten/24h bzw. den östlich gelegen Stadtteilen Bochingen und Boll mit rd. 650 Fahrten/24h. Zusammengefasst entspricht das rd. 65% am Gesamtpotential. Die wichtigen Ziele für den Radverkehr befinden sich überwiegend im Kernstadtbereich bzw. in Lindenhof. In den östlich bzw. westlich der Talstadt liegenden Wohngebieten Bochingen, Boll und Lindenhof sowie der Oberstadt wohnt mit rd. 6.750 Einwohnerinnen und Einwohnern etwa die Hälfte der Oberndorfer Bevölkerung. Bezogen auf die Siedlungsstruktur liegt das größte Radverkehrspotential in Oberndorf in ost-westlicher Richtung.

Die Potentialabschätzung wurde für den zielorientierten Alltagsradverkehr einwohnerbezogen durchgeführt.

6.3.2 Raumanalyse

Die räumlichen Gegebenheiten in Oberndorf a. N. nehmen wesentlichen Einfluss auf die Situation des Radverkehrs. In ost-westlicher Richtung ist die bewegte Topographie zwischen der Tallage im Neckartal und den östlich und westlich angrenzenden Höhenzüge die prägende Raumcharakteristik. In Nord-Süd-Richtung nimmt die Zerschneidung der Tallage in Form der Bahnlinie, dem Neckar und der L 424 Einfluss auf Vernetzung der Kernstadt und der Stadtteile.

Ausdehnung Stadtgebiet

In /13/ (MiD 2017) wurde aufgrund der steigenden Relevanz der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, ÖV) ein separater Analysebericht für deren Mobilitätskenngrößen und Entwicklungspotentiale veröffentlicht. Die durchschnittliche tägliche Fahrstrecke von Fahrradfahrern wird hier auf 9,4 km angegeben. Für den Bodenseekreis beispielsweise wurde im Rahmen der MiD 2017 in der Regionalauswertung analysiert, dass

rd. 45% aller Fahrten des Kfz-Verkehrs nicht länger als fünf Kilometer waren. Dementsprechend liegen in diesen Distanzklassen mögliche Potentiale für den Radverkehr.

Die Raumanalyse in **Plan 3** beinhaltet eine Untersuchung der Distanzen zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen ausgehend vom Oberndorfer Hauptbahnhof. Es wurden Radien von drei bzw. fünf Kilometern eingearbeitet. Auf Basis der Distanzen im Oberndorfer Stadtgebiet, sind die Bedingungen für den Radverkehr, zweidimensional betrachtet, optimal. Nahezu alle Siedlungsbereiche sind von der Kernstadt aus, im Radius von drei Kilometern und weniger zu erreichen. Die Stadteile Beffendorf und Hochmössingen und Abschnitte von Bochingen liegen zwischen drei und vier Kilometer vom Bahnhof in der Kernstadt entfernt und somit in realistischen Entfernungen für den Radverkehr.

Bestandsnetz

Die bestehenden Nord-Süd-Achsen in der Tallage und auf den Hochflächen im Stadtgebiet bilden in ihrer bestehenden Qualität solide Radverkehrsachsen, die abschnittsweise den Ansprüchen des zielorientierten Alltagsradverkehrs gerecht werden.

Heute bestehen Verbindungen auf der westlichen Hochebene zwischen den Stadtteilen Hochmössingen, Lindenhof und Beffendorf. Im Neckartal bildet der Neckartal-Radweg eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung zwischen Altoberndorf, der Kernstadt und Aistaig. Der Neckartal-Radweg liegt östlich der Bahnlinie. Westlich davon fehlt heute eine Nord-Süd-verlaufende Radverkehrsachse.

Topographie

Wie die Potentialanalyse aufzeigt, bestehen in Ost-West-Richtung die größten Radverkehrspotentiale, aber eben auch die relevantesten Steigungen.

Für die Verbindung der östlichen Wohngebiete Bochingen und Boll (ca. 2.350 Ew) mit der Kernstadt müssen rd. 135 Höhenmeter, mit einer mittleren Steigung von 8% überwunden werden. Für die Verbindung von Lindenhof in die Kernstadt ergibt sich bei rd. 160 m Höhendifferenz eine mittlere Steigung von 9%.

Die Steigungsstrecken im Oberndorfer Stadtgebiet sind in *Tabelle 4* dargestellt. Die Gesamtübersicht der Raum- und Potentialanalyse ist in **Plan 3** dokumentiert.

Tabelle 4: Steigungstrecken in Oberndorf a. N.

Steigungsstrecke	Länge [m]	Höhen-uterschied [m]	mittlere Steigung [%]
Altoberndorf-Hochebene Ost	1.950	110	6%
Altoberndorf-Hochebene West	1.920	141	7%
Boller Steige	1.590	123	8%
Herrenhofweg	2.490	198	8%
Aistaig-Boll	2.130	142	7%
Talstadt-Oberstadt	390	31	8%
Oberstadt-Lindenhof	1.350	132	10%
Oberstadt-Hochebene West	2.400	140	6%

6.4 Analysenetz - Prüfnetz

Die Planung von Radverkehrsnetzen ist Angebotsplanung. Diese orientiert sich an den vorhandenen Quellen und Zielen aus dem Wunschliniennetz. Die Bestandsanalyse bildet den grundlegenden Arbeitsschritt zur Ableitung einer Netzkonzeption und den daraus erforderlichen Maßnahmen, um diese umzusetzen.

Zur Vorbereitung der Bestandsanalyse ist es demnach notwendig, die bestehenden Radwegeachsen zu filtern und abgeleitet daraus ein Prüfnetz zu entwickeln, welches in Absprache mit den zuständigen Verkehrsbehörden und im Rahmen von Ortsbesichtigungen und Befahrungen auf die vorhandene Qualität untersucht wird.

Das Prüfnetz für die Bestandsanalyse in Oberndorf a. N. ist in **Plan 4** dargestellt.

7. Bestandsanalyse

Im Rahmen der Bestandsanalyse werden die grundlegenden Daten erhoben, die eine qualitative Einschätzung des Radwegenetzes ermöglichen. Die räumliche Eingrenzung der Bestandsanalyse bildet das Prüfnetz. Die Überprüfung der bestehenden Qualitäten zur Ableitung von Defiziten im Radwegenetz und deren Dokumentation erfolgte durch mehrere Ortsbesichtigungen im Planungsraum.

Weitere Unterlagen die in der Bestandsanalyse berücksichtig wurden zeigt die folgende Aufzählung:

- Amtliche Unfallstatistik Polizeipräsidium Konstanz 2017-2021 /16/
- Verkehrserhebungen der Lärmaktionsplanung 2017 /25/
- Radverkehrsanalyse BW 2019/2020 – Abschlussprojekt zum Pilotprojekt Neckartal-Radweg /29/
- Verkehrsentwicklungsplan 2004 Oberndorf a. N. /24/
- Stadtentwicklungsplan 2004 Oberndorf a. N. /23/
- Kommunale und öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen der Stadt Oberndorf a. N. – Epap/Schenk /26/

Die Zusammenfassung der Bestandsanalyse ist in **Plan 5.1** für das Stadtgebiet und in **Plan 5.2** für das Oberndorfer Kernstadtgebiet dargestellt. Sie beinhalten die identifizierten Defizite im Oberndorfer Radwegenetz.

Eine tabellarische Zusammenfassung der identifizierten Problemstellen ist der Liste zur Bestandsanalyse in **Anlage 1** zu entnehmen.

7.1 Unfallanalyse

7.1.1 Allgemeines

Die Verkehrssicherheit ist ein wesentlicher Bestandteil der Radverkehrsförderung, da sie einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl nehmen kann. Ein Anstieg der Radverkehrsanteile bei allen Zielgruppen des Radverkehrs kann nur auf einer sicheren Infrastruktur erreicht werden. Die Ansprüche der routinierten Alltagsradler sowie der schützenswerten Nutzergruppen wie Senioren und Schüler, müssen gleichermaßen berücksichtigt werden.

Als Datengrundlage der Unfallanalyse diente die elektronische Unfalltypensteckkarte EUSka für das Stadtgebiet von Oberndorf a. N.. Die EUSka und weitere statistische Auswertungen mit der Software zur Verwaltung von Unfalldaten PTV Vistad - Euska wurden vom Polizeipräsidium Konstanz zur Verfügung gestellt. Die Unfalltypensteckkarte entspricht den Empfehlungen aus dem Merkblatt der FGSV *„Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ (M Uko 2012*) /28/

Die wesentlichen Merkmale der Unfallanalyse sind die Unfallschwere sowie der Unfalltyp. Die Unfallschwere wird nach fünf Kategorien unterteilt und in der Unfallstecktypenkarte anhand von unterschiedlichen Durchmessern der Kreissignaturen dargestellt. Die Kategorisierung inklusive der genutzten Signaturen in der EUSka sind im Folgenden aufgeführt:

Kategorie 1: Unfall mit Getöteten - **U(GT)**

Mindestens ein Verkehrsteilnehmer getötet oder innerhalb von 30 Tagen verstorben.

Kategorie 2: Unfall mit Schwerverletzten – **U(SV)**

Mindestens ein Verkehrsteilnehmer zur stationären Behandlung (mindestens 24 Std.) im Krankenhaus.

Kategorie 3: Unfall mit Leichtverletzten – **U(LV)**

Mindestens ein Verkehrsteilnehmer wurde verletzt.

Kategorie 4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)

Sachschadensunfall, bei dem eine VOWi (Bußgeld), ein Straftatbestand oder Alkohol- oder Drogeneinwirkung vorliegt und gleichzeitig mind. ein Kfz. abgeschleppt werden muss.

Kategorie 5: Sonstiger Unfall mit Sachschaden

Leichter Sachschadensfall mit Straftat oder VOwi (Bußgeld) ohne Alkohol oder Drogen, bei denen alle Fahrzeuge fahrbereit sind, oder geringfügige VOwi ohne Rücksicht auf die Fahrbereitschaft der Fahrzeuge.

Die Unfallkategorie folgt aus dem größten Schaden, den mindestens ein Beteiligter erlitten hat. Beispielsweise wird ein Unfall mit einem Schwerverletzten und zwei Leichtverletzten der Kategorie 2 zugeordnet.

Die 7 unterschiedlichen **Unfalltypen** beschreiben den Unfallhergang. Ausschlaggebend ist dabei die Konfliktsituation und nicht das Ergebnis des Unfalls. Die Beschreibung der Unfalltypen sowie deren Darstellung als gefärbte Punkte in der EUSka werden im Folgenden erläutert:

Unfalltyp 1: Fahrunfall – **(F)**

Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (z.B. wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufes), ohne Beitrag anderer Verkehrsteilnehmer. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es aber dann zur Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.

Unfalltyp 2: Abbiege-Unfall – **(AB)**

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

Unfalltyp 3: *Einbiegen/Kreuzen-Unfall* – **(EK)**

Der Unfall wurde ausgelöst durch den Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken oder Parkplätzen.

Unfalltyp 4: Überschreiten-Unfall – **(ÜS)**

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

Unfalltyp 5 Unfall durch ruhenden Verkehr – **(RV)**

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

Unfalltyp 6 Unfall im Längsverkehr – **(LV)**

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

Unfalltyp 7 Sonstiger Unfall – **(SO)**

Unfall, der sich nicht den Typen 1-6 zuordnen lässt, z. B. Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden wie Bremsversagen, Reifenschaden…etc.

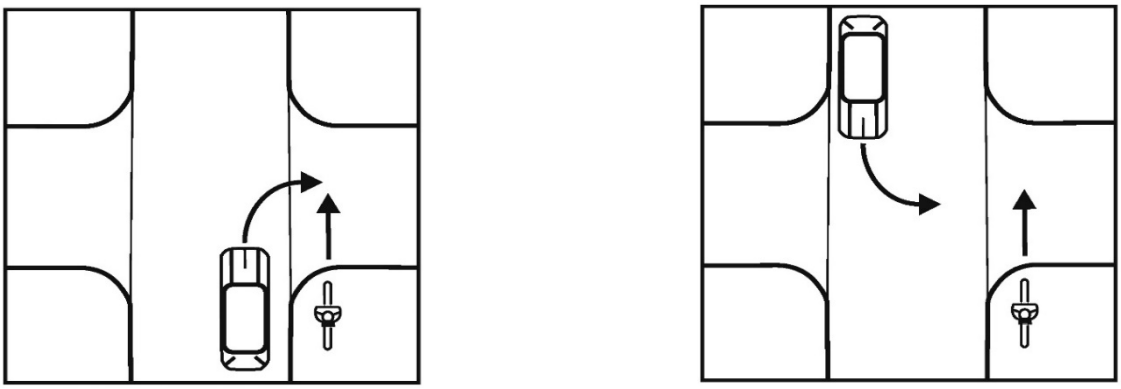
Beschreibung der Unfalltypen gemäß: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): "Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko)", Köln 2012

Für den Radverkehr bestehen im Radverkehrsnetz Unfallgefährdungen vor allem an Knotenpunkten sowie an Ein- und Ausfahrten. Die häufigsten Fälle dieser Konfliktsituationen werden im Folgenden näher thematisiert:

<u>Gefährdung des Radverkehrs an Knotenpunkten mit Vorfahrtregelung</u>

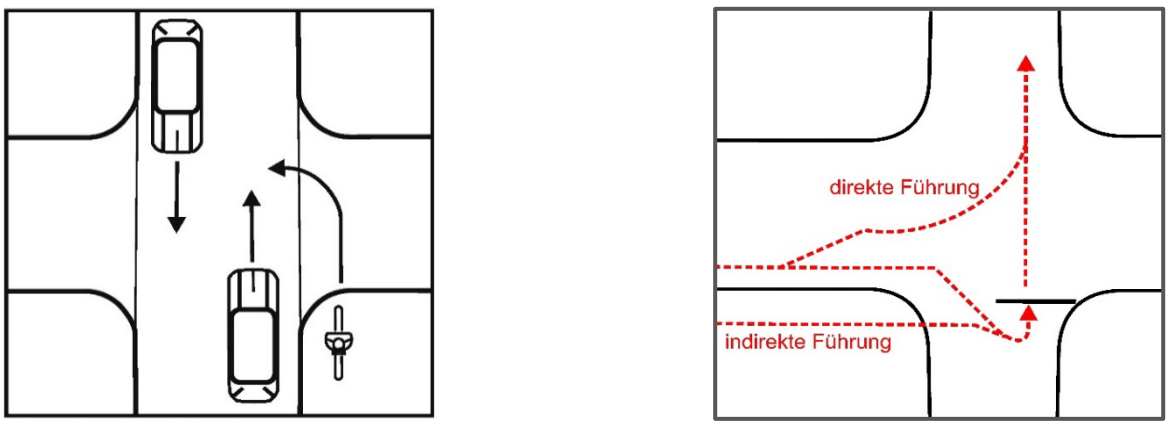
Häufige Konfliktsituationen entstehen für den geradeausfahrenden Radverkehr im Zuge der übergeordneten Knotenpunktarme. In dieser Situation ist der Radverkehr durch rechts oder links abbiegenden Kfz-Verkehr gefährdet. Laut ERA 2010 ist die Gefährdung für den geradeausfahrenden Radverkehr im Seitenraum höher als bei der Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Durch die Führung im Seitenraum befindet sich der Radverkehr nicht im direkten Sichtfeld des abbiegenden Kfz-Verkehrs. Daher ist bei dieser Führungsform die Gewährleistung der Sichtbeziehungen zwingend erforderlich. ***Abbildung 11*** beschreibt die Konfliktsituation entsprechend dem Unfalltyp 2 - Abbiege-Unfall.

Abbildung 11: Gefährdung des geradeausfahrenden Radverkehrs im Seitenraum



Ein weiteres Gefährdungspotential gemäß dem Unfalltyp 2 besteht für den Radverkehr beim Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen. Das Kreuzen von Fahrstreifen bildet in diesem Fall das Risiko für den Radverkehr. Bei Knotenpunkten mit Abbiegestreifen bzw. einem erhöhten Aufkommen linksabbiegenden Radverkehrs sollten besondere Vorkehrungen getroffen werden. Je nach Situation muss zwischen direkter und indirekter Führung zum Linksabbiegen entschieden werden. Diesen Fall beschreibt ***Abbildung 12***:

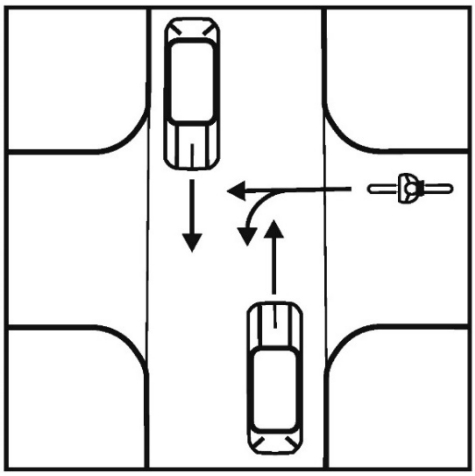
Abbildung 12: Linksabbiegender Radverkehr im Seitenraum/direktes und indirektes Abbiegen



Gefährdung des Radverkehrs an wartepflichtigen Knotenpunktszufahrten

Das Geschwindigkeitsniveau an wartepflichtigen Knotenpunktszufahrten ist niedrig, wodurch die Gefährdung für den Radverkehr in der Regel gering ausfällt. Die Konfliktsituation und die daraus resultierenden Unfallgefährdungen entstehen beim Überqueren der übergeordneten Straße. Unfälle als Folge dieser Kreuzungs- bzw. Einbiegevorgänge entsprechen dem Unfalltyp 3. Um diese Konfliktkonstellation zu minimieren wird direktes Linkseinbiegen für den Radverkehr aus untergeordneten Knotenpunktarmen empfohlen. Daher ist der Übergang vorhandener Radwege in Radfahrstreifen oder Schutzstreifen der Regelfall. ***Abbildung 13*** beschreibt die Konfliktkonstellation des Unfalltyps 3 an Knotenpunkten.

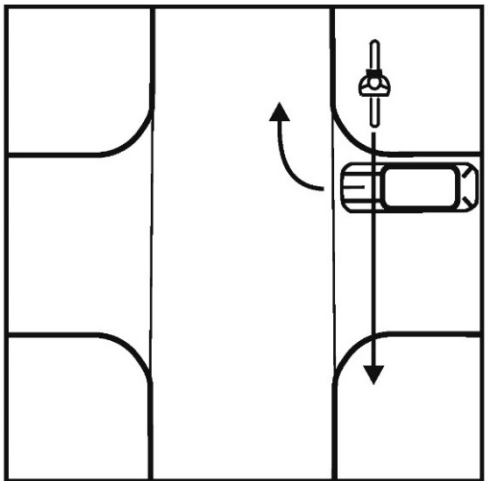
Abbildung 13: Konfliktkonstellation des Unfalltyps 3



Gefährdung des Zweirichtungsradverkehrs an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten

Das Hauptgefährdungspotential an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage besteht für den Zweirichtungsradverkehr durch rechts einbiegende Kraftfahrzeuge aus den untergeordneten Knotenpunktszufahrten. Der Kfz-Verkehr beachtet beim Einbiegen den von links kommenden Verkehr, wodurch der von rechts kommende Radverkehr leicht übersehen werden kann. ***Abbildung 14*** beschreibt diese Situation, die ebenfalls dem Unfalltyp 3 zugeordnet wird.

Abbildung 141046: Konfliktsituation bei Zweirichtungsradverkehr an Einmündungen ohne LSA



7.1.2 Unfallanalyse Oberndorf a. N.

Die zur Verfügung gestellte amtliche Unfallstatistik der Radverkehrsunfälle für Oberndorf beinhaltet alle Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern, die im gesamten Stadtgebiet von Oberndorf im Zeitraum vom 01. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 polizeilich erfasst wurden. In den fünf Jahren der vorliegenden Statistik wurden 34 Unfälle mit Radfahrbeteiligung dokumentiert.

Mit der Unfallanalyse wird untersucht, ob Unfallhäufungsstellen bzw. unfallauffällige Bereiche im Planungsraum vorhanden sind. Dabei werden nur Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern berücksichtigt. Generell ist anzunehmen, dass die die Dunkelziffer von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern höher ausfällt als bei Unfällen des Kfz-Verkehrs.

In *Abbildung 15* ist die Aufteilung der erfassten Unfälle nach jahreszeitlicher Verteilung abgebildet. Hier zeigt sich eine deutliche Konzentration der Unfälle auf die Sommermonate Juni, Juli und August. Rd. 56 % der Unfälle ereigneten sich in diesen drei Monaten. Die jahreszeitliche Verteilung lässt darauf schließen, dass ein gewisser Anteil der Radverkehrsunfälle durch den Freizeitradverkehr verursacht wurde, welcher verstärkt über die Sommermonate auftritt. Da im Oberndorfer Stadtgebiet zwei Landesradfernwege verlaufen, gibt es einen relevanten Anteil von Freizeitradverkehr.

Der Anteil an Freizeitradverkehr in Oberndorf a. N. wurde im Rahmen der *„Radverkehrsanalyse Baden-Württemberg 2019/2020 – Abschlussbericht zum Pilotprojekt Neckartal-Radweg, Ministerium für Verkehr“,* ermittelt. An der Radverkehrszählstelle RW1 in Oberndorf im Dollauweg wurden im Zeitraum vom 01.04.2019 bis zum 31.03.2020 rd. 46.000 Radfahrende gezählt. Rd. 86% (rd. 40.000) Radfahrende erfasste man in der Saison zwischen dem 01.04.2019 bis zum 31.10.2019.

Abbildung 15: Jahreszeitliche Verteilung der Radfahrunfälle

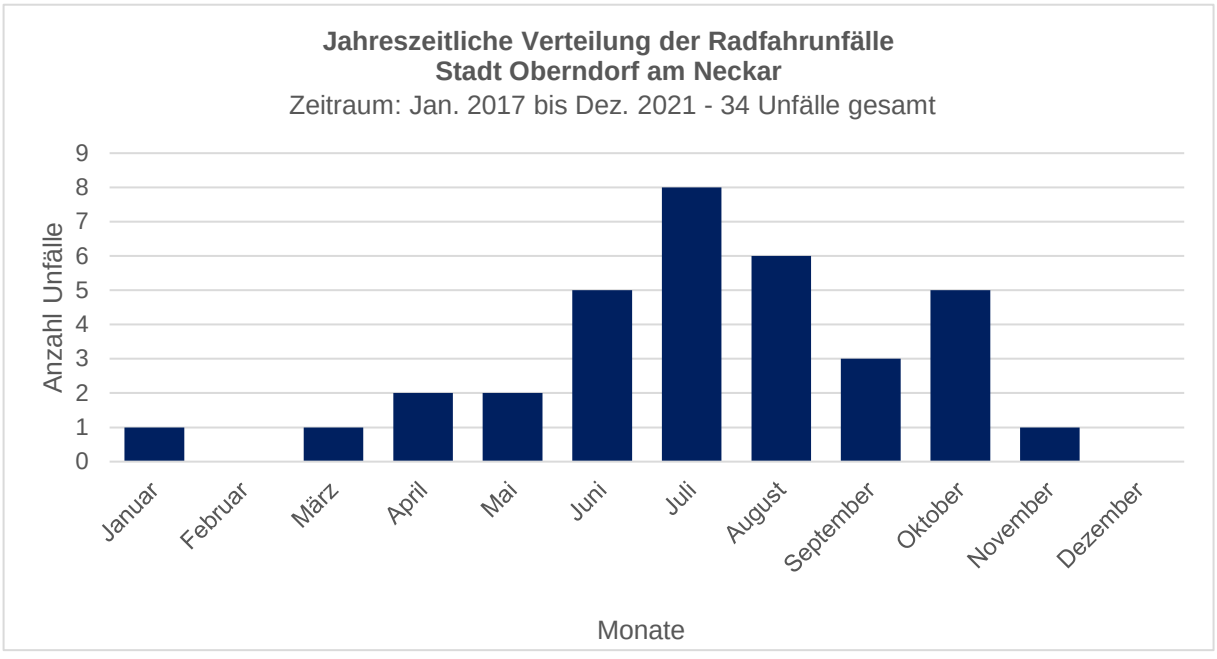
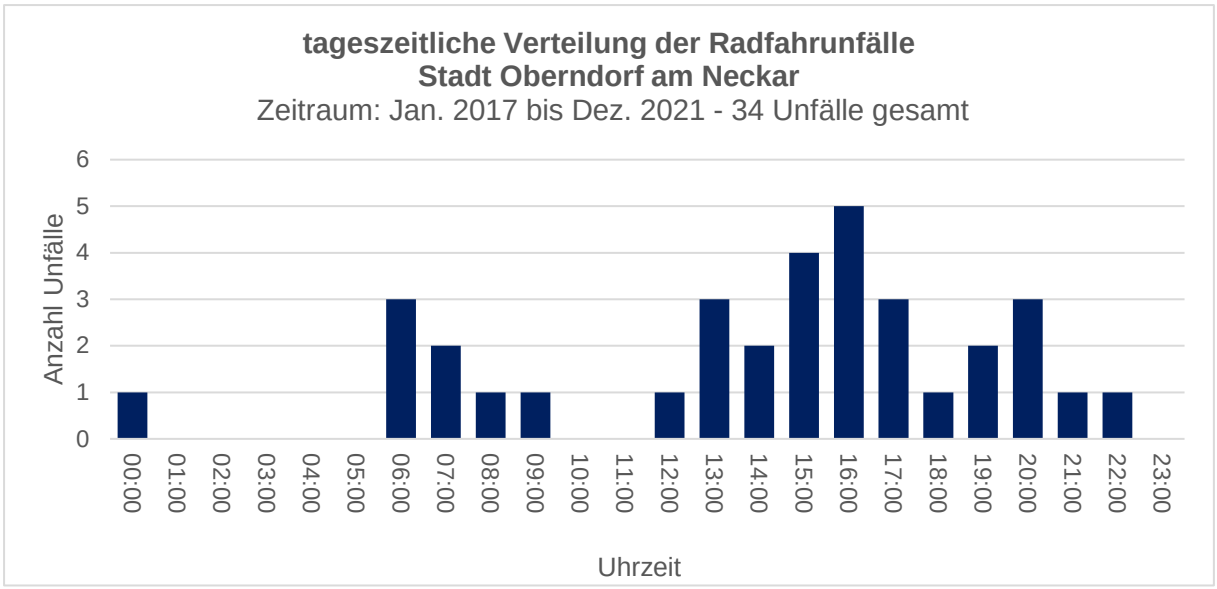


Abbildung 16 zeigt die Verteilung der Radfahrunfälle auf die Wochentage. Der Tag mit den meisten Unfällen war der Samstag, was auf eine Überlagerung von Unfällen des Alltags- und Freizeitradverkehrs schließen lässt.

Abbildung 12076: Wochentägliche Verteilung der Radfahrunfälle

Die Auswertung zur tageszeitlichen Verteilung der Radverkehrsunfälle korrespondiert weitgehend mit dem allgemeinen Verkehrsbelastungsverlauf über den Tag. Die Unfallspitzen decken sich mit den üblichen Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens am Morgen und am Nachmittag.

Abbildung 1288: Tageszeitliche Verteilung der Radfahrunfälle



Verortung der Unfälle – Unfallhäufungsstellen

In Oberndorf a. N. konnten weder Unfallhäufungsstellen noch unfallauffällige Bereiche identifiziert werden. Die 34 erfassten Unfälle verteilen sich ohne erkennbare Konzentrationen auf das gesamte Stadtgebiet. Es ist auch kein Zusammenhang der Unfälle mit den vorhandenen Steigungen in Oberndorf zu erkennen. Von den 34 Unfällen ereigneten sich sechs außerorts und 28 in den Ortslagen.

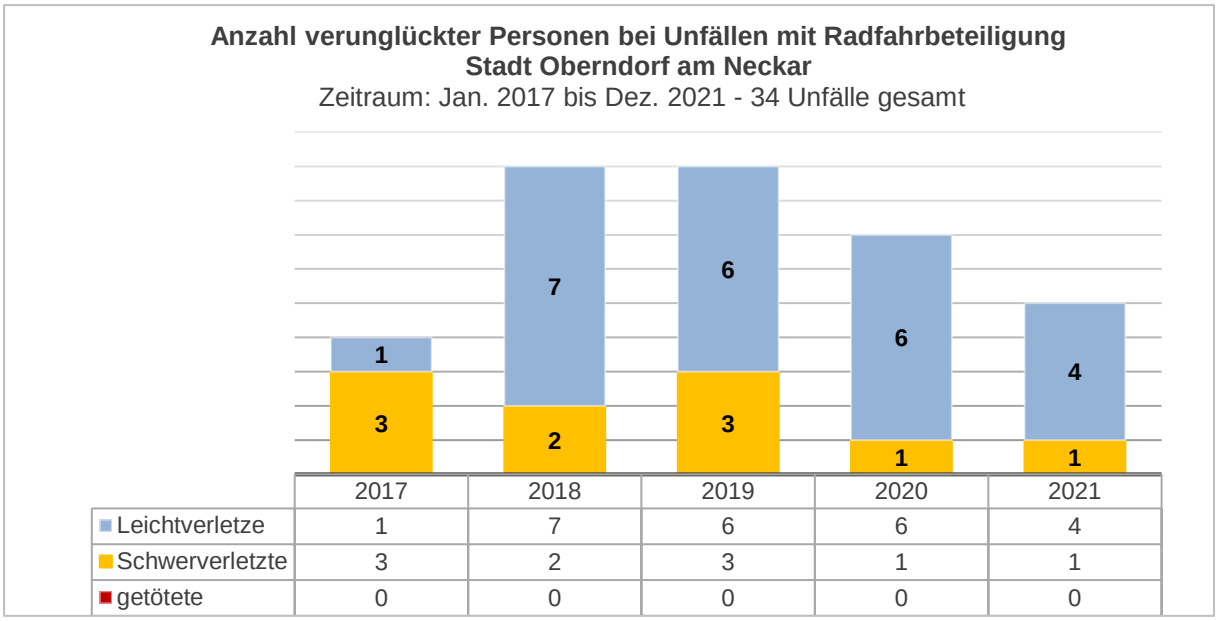
Die **Pläne 6.1 und 6.2** zeigen die Verortung der Unfälle für das Oberndorfer Stadtgebiet bzw. den Kernstadtbereich. Rd. die Hälfte aller Unfälle (16) ereigneten sich in der Tallage des Oberndorfer Stadtgebietes zwischen Altoberndorf und Aistaig. Auf den zuführenden Ost-West-Achsen zur Kernstadt von den Stadteilen im Osten und Westen wurde kein relevanter Anteil von Unfällen des Radverkehrs erfasst. Lediglich ein Unfall im betrachteten Zeitraum ereignete sich im Zuge der Boller Steige, welche die wesentliche Verbindung der Kernstadt mit Bochingen und Boll darstellt.

In **den Plänen 6.1 und 6.2** ist neben der Verortung der Unfälle auch der jeweilige Unfalltyp in der entsprechenden Farbe, basierend auf den Vorgaben der amtlichen Unfallstatistik, dargestellt. Zudem wurden die neun erfassten Unfälle der Kategorie 2 – Unfall mit Schwerverletzten durch einen größeren Kreisradius kenntlich gemacht.

Unfallschwere

Wie *Abbildung 18* zu entnehmen ist, teilt sich die Anzahl der verunglückten Personen auf 24 leichtverletze und 10 schwerverletzte Personen auf. Auch bei den Unfällen mit Schwerverletzten lässt sich keine Konzentration auf einen bestimmten Bereich bzw. auf einen bestimmten Unfalltyp erkennen.

Abbildung 18: Unfallschwere der Radfahrunfälle 2017 - 2021

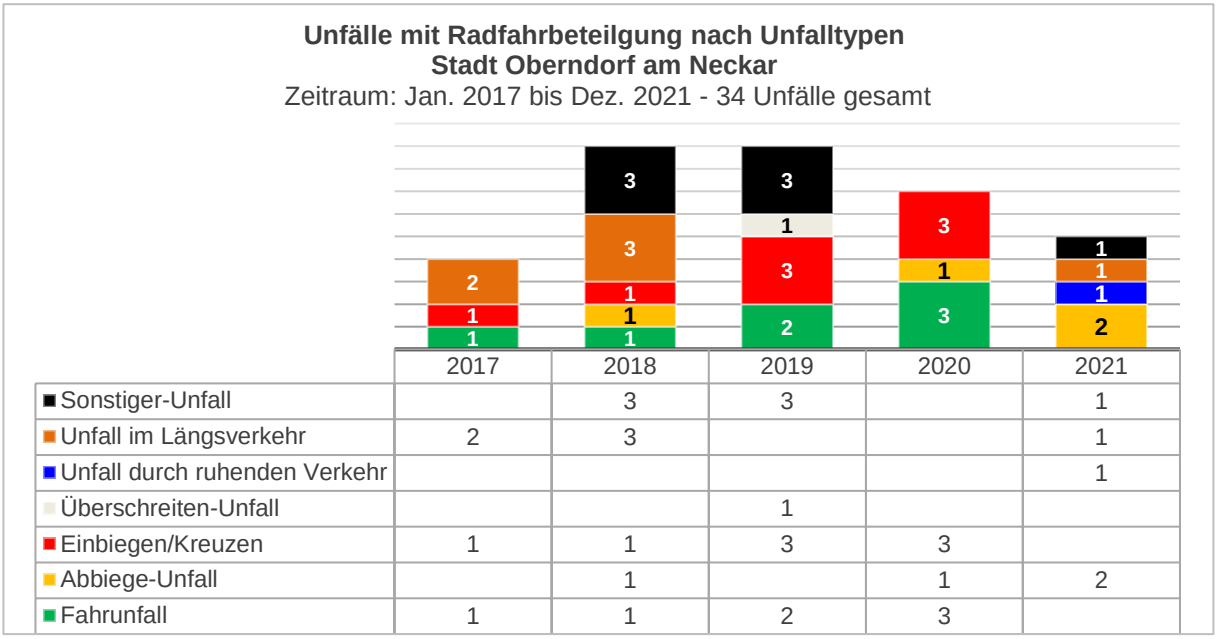


	2017	2018	2019	2020	2021
Leichtverletze	1	7	6	6	4
Schwerverletzte	3	2	3	1	1
getötete	0	0	0	0	0

Unfalltypen

In *Abbildung 19* sind die Anteile der Unfalltypen über den gesamten Auswertezeitraum dargestellt. Acht Radfahrunfällen ereigneten sich im Zusammenhang von Einbiege bzw. Kreuzungsvorgängen des Radverkehrs (Unfalltyp 3). Jeweils sieben Unfälle können den Typen Fahrunfall bzw. Sonstiger-Unfall zugeordnet werden. Fünf Unfälle ereigneten sich im Längsverkehr und weitere vier Unfälle wurden bei Abbiegevorgängen des Radverkehrs registriert. Die Auswertung der amtlichen Unfallstatistik zeigt keine signifikante oder außergewöhnliche Häufung eines bestimmten Unfalltyps.

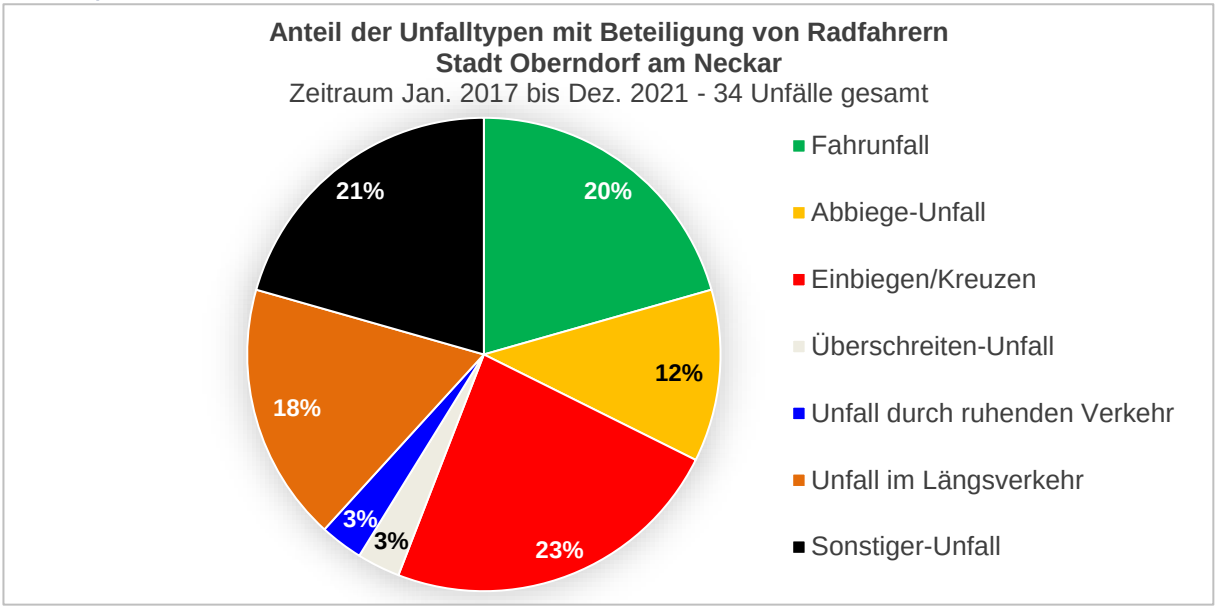
Abbildung 1448: Unfälle mit Radfahrbeteiligung nach Jahr und Unfalltyp



	2017	2018	2019	2020	2021
Sonstiger-Unfall		3	3		1
Unfall im Längsverkehr	2	3			1
Unfall durch ruhenden Verkehr					1
Überschreiten-Unfall			1		
Einbiegen/Kreuzen	1	1	3	3	
Abbiege-Unfall		1		1	2
Fahrunfall	1	1	2	3	

In *Abbildung 20* sind die Anteile der Unfalltypen für den Gesamtzeitraum von 2017 bis 2021 dokumentiert.

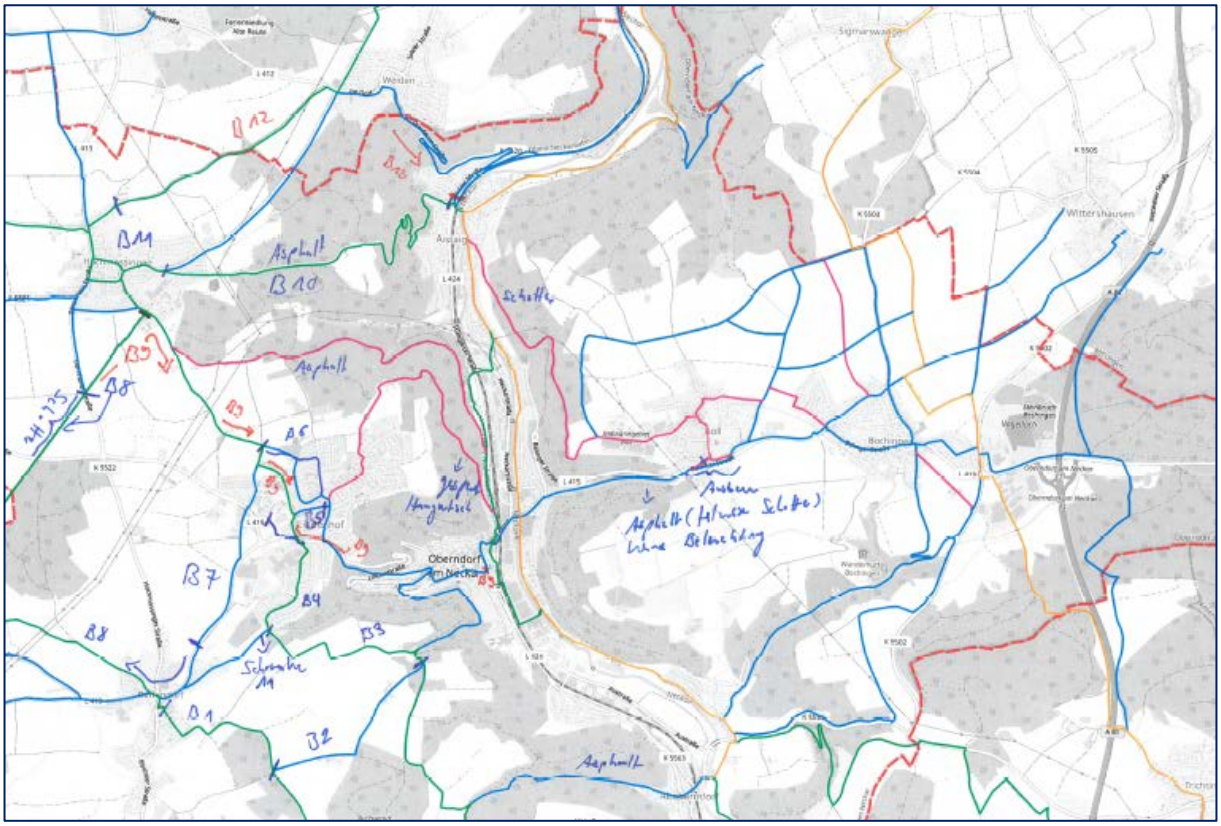
Abbildung 20: Anteile der Unfalltypen im Gesamtzeitraum der Statistik



7.2 Ortsbesichtigungen mit Foto- und Videodokumentation

Im Rahmen der Bestandsanalyse fanden Ortsbesichtigungen zur Untersuchung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur in Oberndorf a. N. statt. Für das Prüfnetz aus **Plan 4** wurde eine Foto- und Videodokumentation durchgeführt.

Abbildung 21: Befahrungsplan Ortsbesichtigung



Im Folgenden sind ausgewählte Bereiche mit Defiziten für den Radverkehr, die im Rahmen der Ortsbesichtigungen identifiziert wurden, dargestellt und beschrieben:

Hochbrücke	
	▪ rd. 10.700 Kfz/24h (Analyse 2017) | Mischverkehr bei Tempo 50 **=> generell Teilseparation von Rad- und Kfz-Verkehr erforderlich** ▪ keine Zu- und Fortführung für den Radverkehr in den Seitenbereichen vor und nach der Hochbrücke ▪ Brückenkappen durch hohe Borde von der Fahrbahn getrennt => Gefahrenpotential für den Radverkehr

Teckstraße

- In der Teckstraße sind beidseitig Schutzstreifen ausgewiesen bei Abschnittsweise Tempo 30 und schmaler Kernfahrbahn.
  => generell keine Schutzstreifen bei Tempo 30. Mindestbreite der Fahrbahn für beidseitige Schutzstreifen 7,00 m
- Die fahrbahnbreite der Teckstraße unterschreitet die 7,00 m.
  =>Begegnungsverkehr zweier Kfz ohne Überfahren der Schutzstreifen nicht möglich

Spindelbauwerk über die Bahnlinie

- Das Spindelbauwerk über die Bahnlinie verbindet die Oberstadt mit der südlichen Talstadt, dem Webertal und Altoberndorf. Zudem befinden sich wichtige Freizeiteinrichtungen wie das Freibad, die Dollau und das Stadion im Zuge dieser Achse
- Aktuell darf das Spindelbauwerk vom Radverkehr nicht befahren werden.

Boll - straßenbegleitender Weg L 415

- Der Straßenbegleitende Gehweg entlang der L 415 Balinger Straße ist für den Radverkehr unterdimensioniert.
- Es gibt keine benutzungspflichtige Beschilderung für den Radverkehr.
- Durch die fehlende Beschilderung, ist die Achse über die Boller Steige für den Radverkehr nicht vorgesehen.

Lindenhof: Querung Landesstraße L 415 Lehenhof

- Rd. 11.800 Kfz/24h (Analyse 2017) auf der L 415 Lehenhof.
- Die Querung der Landesstraße erfolgt plangleich über eine Querungshilfe mit mangelhafter Zuführung für den Radverkehr auf beiden Straßenseiten.
- Alternativ kann die Landesstraße durch eine Unterführung gequert werden, die nur über Treppen zu erreichen ist.

Altoberndorf: Querungsbereich Sporthalle-Theodor-Quehl-Straße über K 5500

- Rd. 6.300 Kfz/24h (Analyse 2017) auf der K 5500 Untere Straße.
- Die Querung der Kreisstraße über die Neckarbrücke in die Theodor-Quehl-Straße ist durch den Versatz der beiden Straßen schwierig. Das Ortsschild von Altoberndorf befindet sich rd. 70 m nördlich von diesem Querungsbereich.
- Der Kfz-Verkehr kommt aus einer Kurve mit erhöhter Geschwindigkeit an.

Beffendorf: Ein-/Ausleitung Radverkehr Ortsrand– L 419 Schramberger Straße

- Rd. 8.800 Kfz/24h (Analyse 2017) auf der L 419 Schramberger Straße. Am Nordöstlichen Ortsrand von Beffendorf kann der Radverkehr auf zwei Wirtschaftswegen nach Lindenhof bzw. nach Hochmössingen fahren.
- Der Querungsbereich ist nicht gesichert.
- Es gibt keine Überleitung für den Radverkehr von seitlicher Führung in den Mischverkehr.

7.3 Fahrradabstellanlagen

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden bei den Ortsbegehungen und durch die Auswertung von bestehenden Unterlagen zu den Fahrradabstellanlagen in Oberdorf und den Stadtteilen deren Quantität und Qualität untersucht. Eine Übersicht der Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet mit Kapazität und Ausstattung liefert **Plan 7**. Die Angaben zu den bestehenden Fahrradabstellanlagen wurden der Quelle *„Kommunale und öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen der Stadt Oberndorf a. N."* /26/ entnommen

Die folgenden Planausschnitte beinhalten die Standorte der Fahrradabstellanlangen für die Kernstadt und die Stadtteile, die Rahmen der Bestandsanalyse untersucht wurden. Eine detailliertere Beschreibung der einzelnen Fahrradabstellanlagen, auch mit jeweiliger Kapazität, ist **Anhang 1** zu entnehmen.

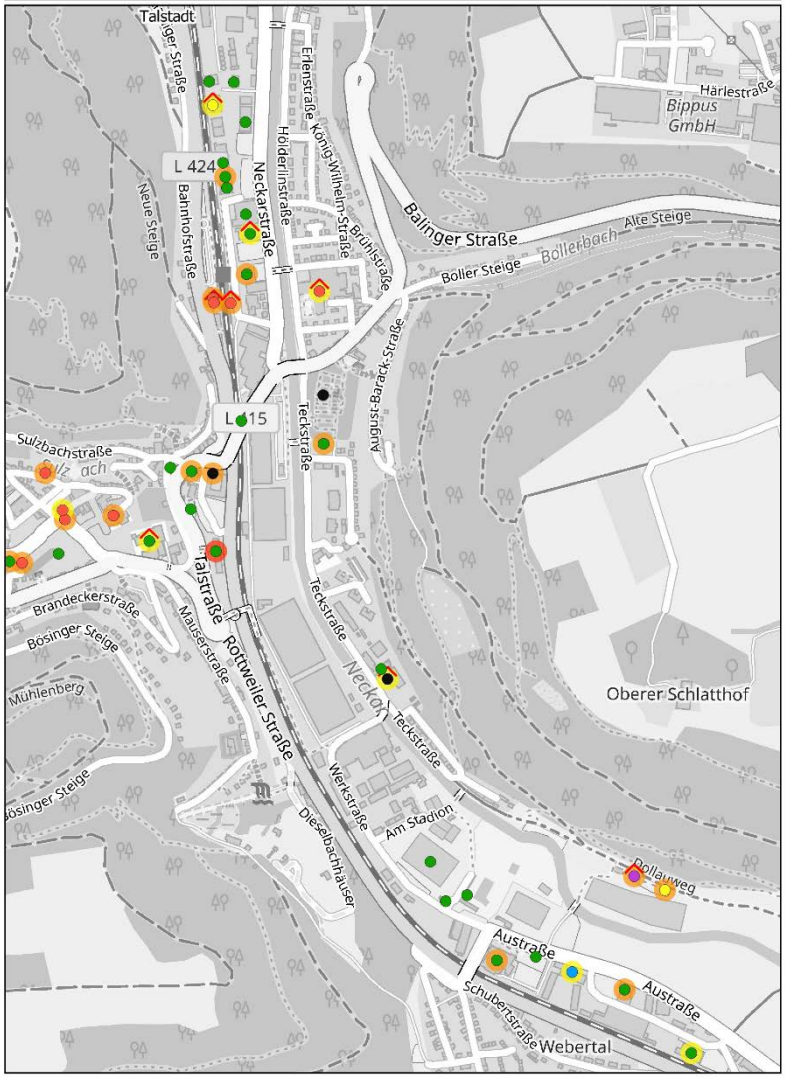
Legende:
(für alle folgenden Pläne gültig)

Radabstellanlagen
- Vorderradhalter
- Bügel
- C-Förmiger Bügel
- Fahrradbox
- Bügel (vorne geschlossen)
- Fahrradständer mit Anlehnbügel

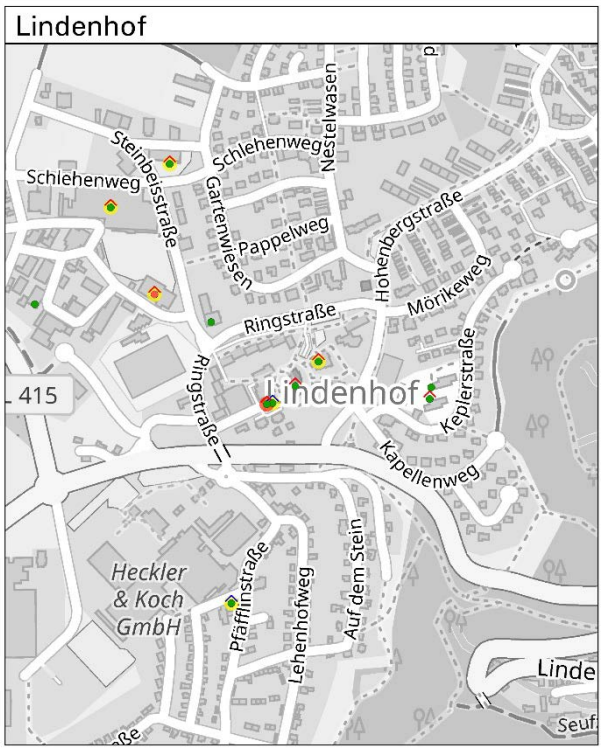
Beleuchtung
- beleuchtet
- durch Straßenlaternen beleuchtet
- teilweise/ schlecht beleuchtet

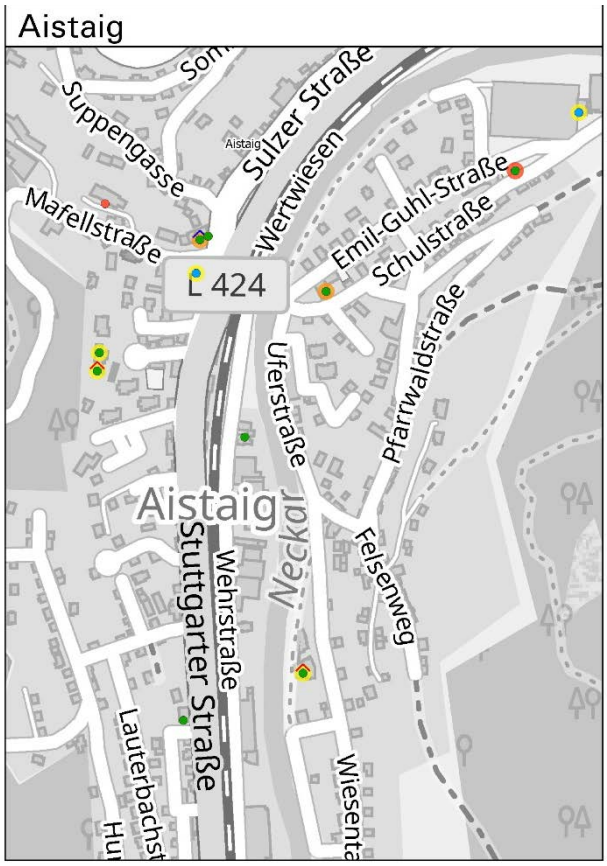
Wetterschutz
- überdacht
- teilweise/ schlecht überdacht

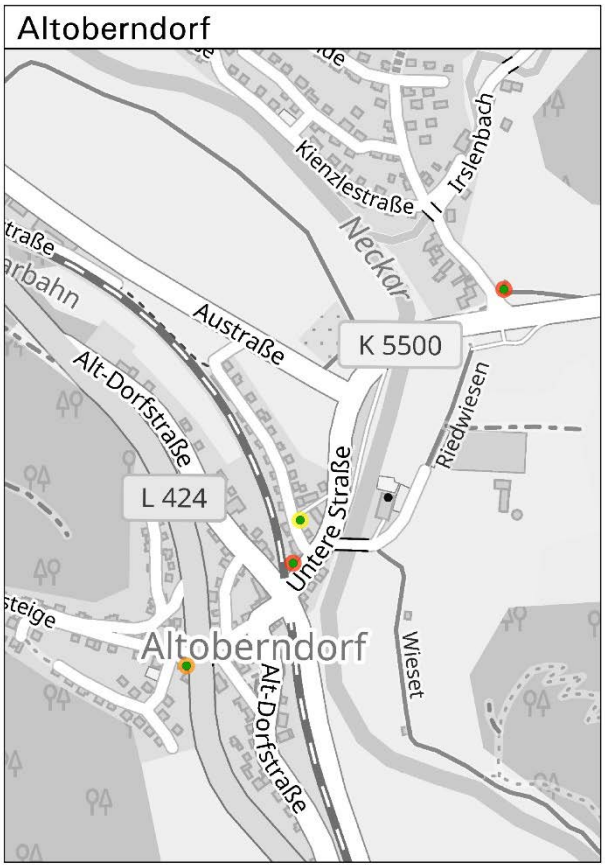
Kernstadt



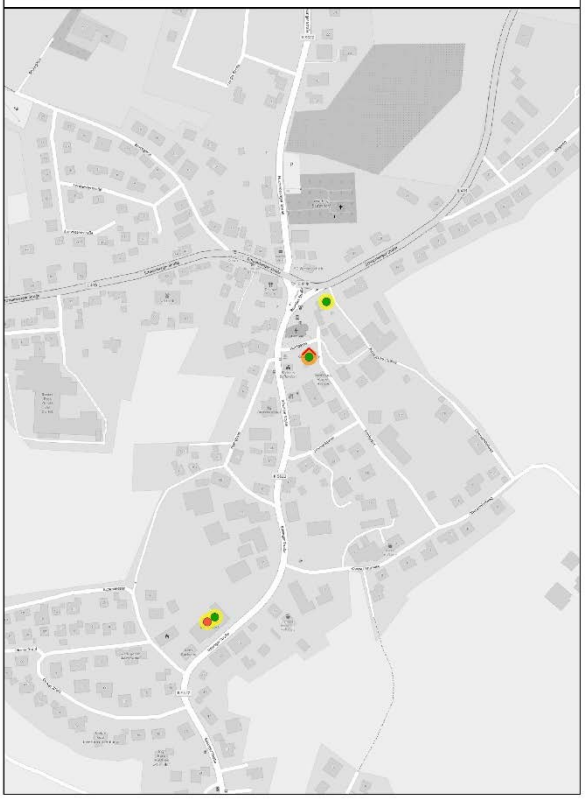
Oberstadt
Sulzbachstraße
Sulz ach
Tuchbergstraße
Scheffelstraße
Schützensteige
Talstraße
Brandeckerstraße
Wasserfallstraße
Allee
Bösinger Steige
Mühlenberg
Oberstadt
Mauserstraße
Bösinger Steige
Stockbrunnen


Lindenhof
Steinbeisstraße
Schlehenweg
Schlehenweg
Nestelwasen
Gartenwiesen
Pappelweg
Hohenbergstraße
Mörikeweg
Ringstraße
Ringstraße
L 415
Lindenhof
Keplerstraße
Kapellenweg
Heckler & Koch GmbH
Pfäfflinstraße
Lehenhofweg
Auf dem Stein
Linde


Aistaig
Suppengasse
Sulzer Straße
Aistaig
Wertwiesen
Mafellstraße
L 424
Emil-Guhl-Straße
Schulstraße
Uferstraße
Pfarrwaldstraße
Aistaig
Neckar
Stuttgarter Straße
Wehrstraße
Felsenweg
Lauterbachstr
Wiesenta

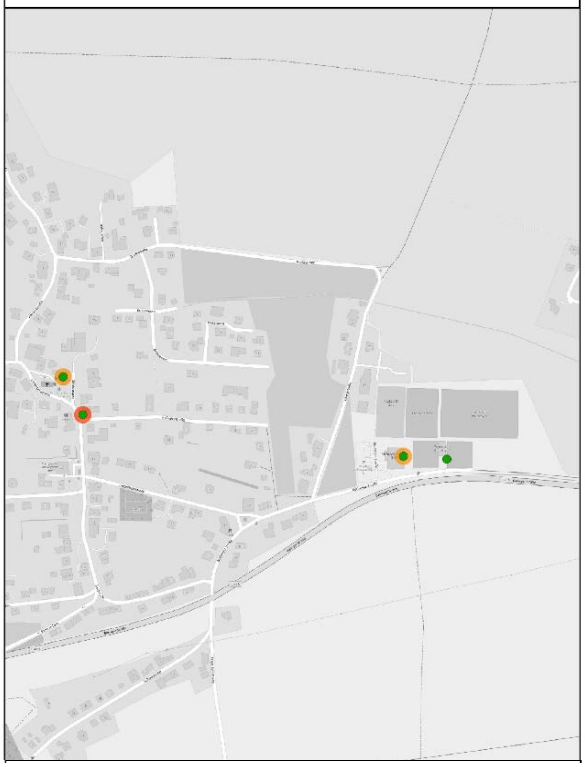

Altoberndorf
Kienzlestraße
Irslenbach
Neckar
Austraße
K 5500
Alt-Dorfstraße
Riedwiesen
L 424
Untere Straße
Altoberndorf
Wieset
Alt-Dorfstraße

Beffendorf

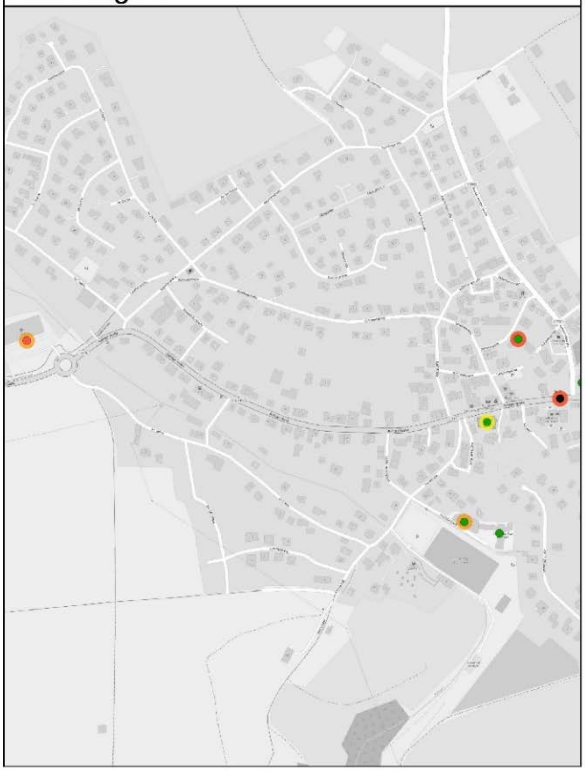


Hochmössingen

Boll



Bochingen



7.4 Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Oberndorfer Bevölkerung ist ein wichtiger Bestandteil bei der Erstellung der Radverkehrskonzeption. Im Folgenden werden die unterschiedlichen Beteiligungsformen aufgeführt.

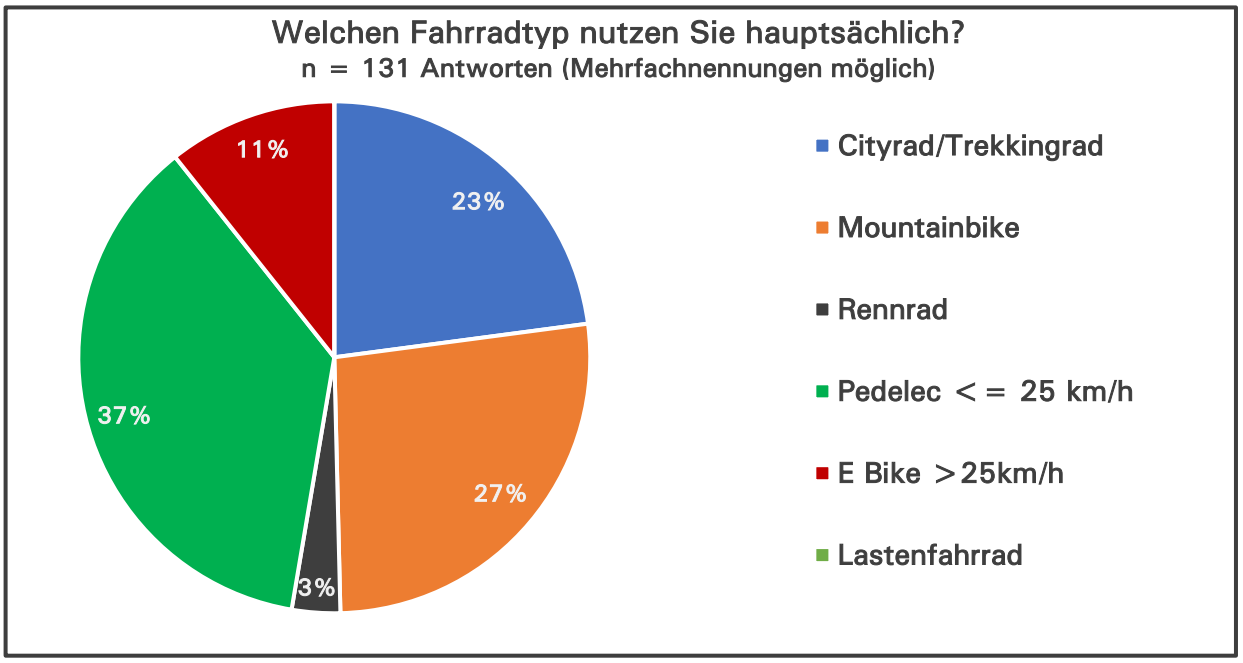
7.4.1 Bürgerbefragung

Die Anregungen und Wünsche der Oberndorfer Bürgerinnen und Bürger zum Radverkehrskonzept wurden anhand einer Bürgerbefragung im Jahr 2022 erhoben. Die Teilnahme an der Befragung war sowohl online als auch schriftlich möglich. Insgesamt konnten rd. 100 verwertbare Fragebögen ausgewertet werden. Die Auswertung der Bürgerbefragung erfolgte anhand der tatsächlich befragten Personen und wurde nicht auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnet.

Im Folgenden sind die wesentlichen Ergebnisse der Bürgerbefragung zusammengefasst. Der Fragebogen der Bürgerbefragung ist **Anlage 2** zu entnehmen. Eine Auswertung aller Fragen ist in **Anhang 2** dargestellt.

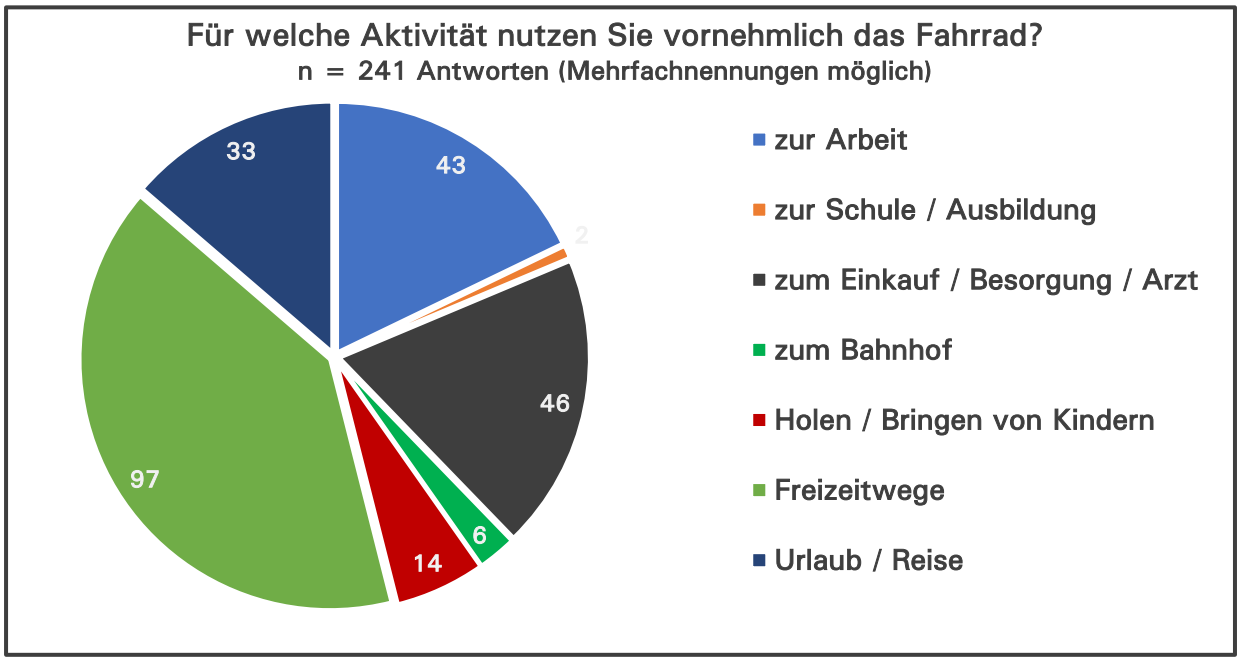
Aufgrund der Topographie in Oberndorf a. N., war die Ausstattung der Befragten Personen mit den unterschiedlichen Fahrradtypen ein interessanter Aspekt. Unter den Teilnehmenden besitzen 48% ein E-Bike bzw. Pedelec *[vgl. Abb. 22]*. Der Anteil von elektrisch unterstützten Fahrrädern, hat in Oberndorf einen entscheidenden Einfluss auf die Radverkehrsanteile im täglichen Verkehrsgeschehen. Die Steigungsstrecken zur Verbindung der östlichen sowie der westlichen Stadtteile mit der Kernstadt, aber auch die Verbindung der Oberstadt mit der Kernstadt führt über direkte Wege, wodurch zum Teil mittlere Steigungen von 15% für die Radfahrenden zu überwinden sind.

Abbildung 22: Bürgerbefragung - Ausstattung mit Fahrradtypen



Zur Einschätzung der Radverkehrsanteile an den unterschiedlichen Nutzungszwecken wurde abgefragt, für welche Aktivitäten die befragten Personen das Fahrrad regelmäßig nutzen *[vgl. Abb. 23]*. Es waren Mehrfachnennungen möglich. Den größten Anteil bei den Teilnehmenden macht der Freizeitverkehr aus. Die Anteile für die Fahrt zur Arbeit und für weitere werktägliche Wegezwecke wie Einkauf und Besorgungen machen zusammen rd. 37% aller Fahrten aus. Der Wegezweck zur Schule/Ausbildung sowie zum Bahnhof haben die geringsten Anteile unter den befragten Personen.

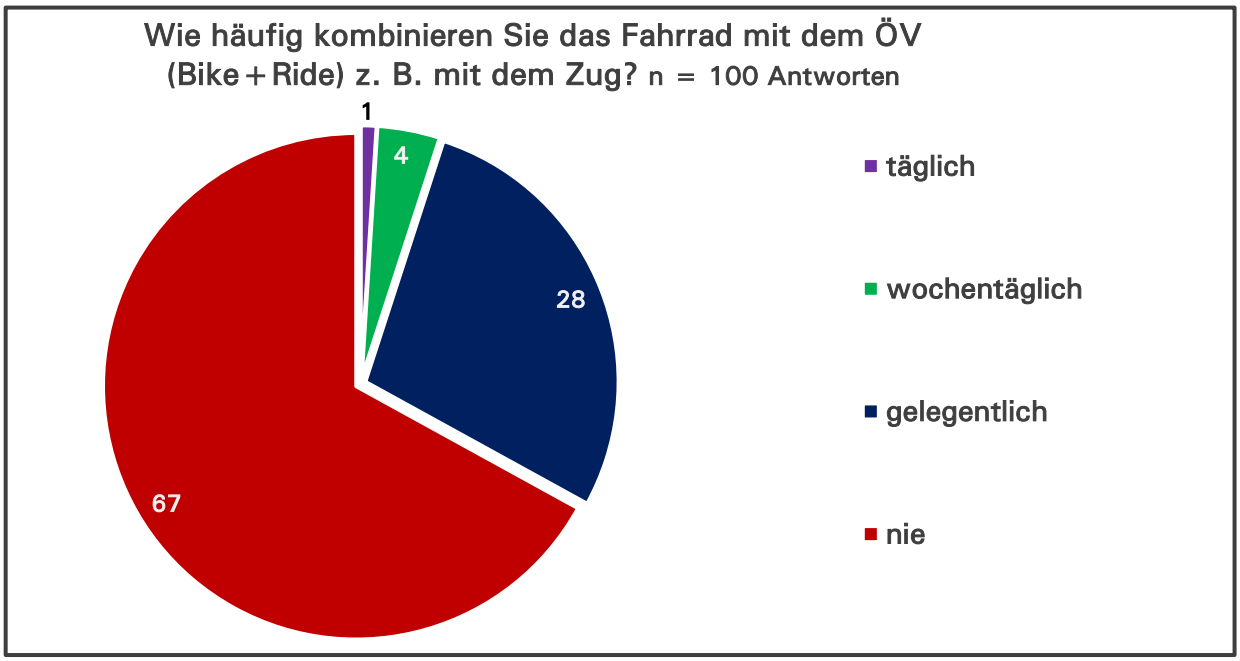
Abbildung 23: Bürgerbefragung - Nutzungszweck Fahrrad



Im Rahmen der Bürgerbefragung sollten zudem Erkenntnisse über die Verknüpfung des Fahrrades mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gewonnen werden (Bike + Ride). Die Ergebnisse sind *Abbildung 24* zu entnehmen. Bei rd. 95% der Befragten, spielt die Verknüpfung von Fahrrad und ÖV eine untergeordnete bzw. gar keine Rolle.

Zur Konkretisierung dieser Thematik wurde in einer weiteren Frage zur Nutzung von Bike + Ride die Gründe für die gelegentliche bzw. die Nichtnutzung dieses Angebotes abgefragt. Dabei wurde von 27% der Befragten als Grund angegeben, dass es keine oder zu wenige Abstellanlagen an den Schnittpunkten gibt. Rd. 60% gaben als Grund an, dass die Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu schwierig sei.

Abbildung 24: Bürgerbefragung - Kombination Fahrrad - ÖV



Zusätzlich zu den rein quantitativen Fragestellungen, wurden in der Bürgerbefragung auch qualitative Fragen z. B. zu Problemstellen im Oberndorfer Radwegenetz abgefragt. Die Folgende *Tabelle 5* listet die zehn meist genannten Problembereiche, absteigend nach ihrer Nennungshäufigkeit auf. Die meisten Anmerkungen zu Problemstellen betrafen die Radverkehrsführung im Zuge der L 415 durch die Kernstadt.

Tabelle 5: Bürgerbefragung - Top-10 Problemstellen für den Radverkehr in Oberndorf a. N.

Wo in Oberndorf sind problematische Punkte an denen die Situation für Radfahrer verbessert werden sollte?	
Nennung	**Anzahl**
Hochbrücke	19
Talplatz Kreuzung/Talplatz generell	13
Verbindung Talstadt - Oberstadt	11
Teckstraße allgemein/Teckstraße Änderung Führungsform	8
Rondell	8
Unterführung Hölderlinstraße/Teckstraße	7
Verbindung Beffendorf-Hochmössingen entlang K 5522	5
Unterführung Altoberndorf Irslenbach	4
Boller Steige Ausbauen	4
Querung L 419 Schramberger Str. zwischen Beffendorf und Lindenhof	3

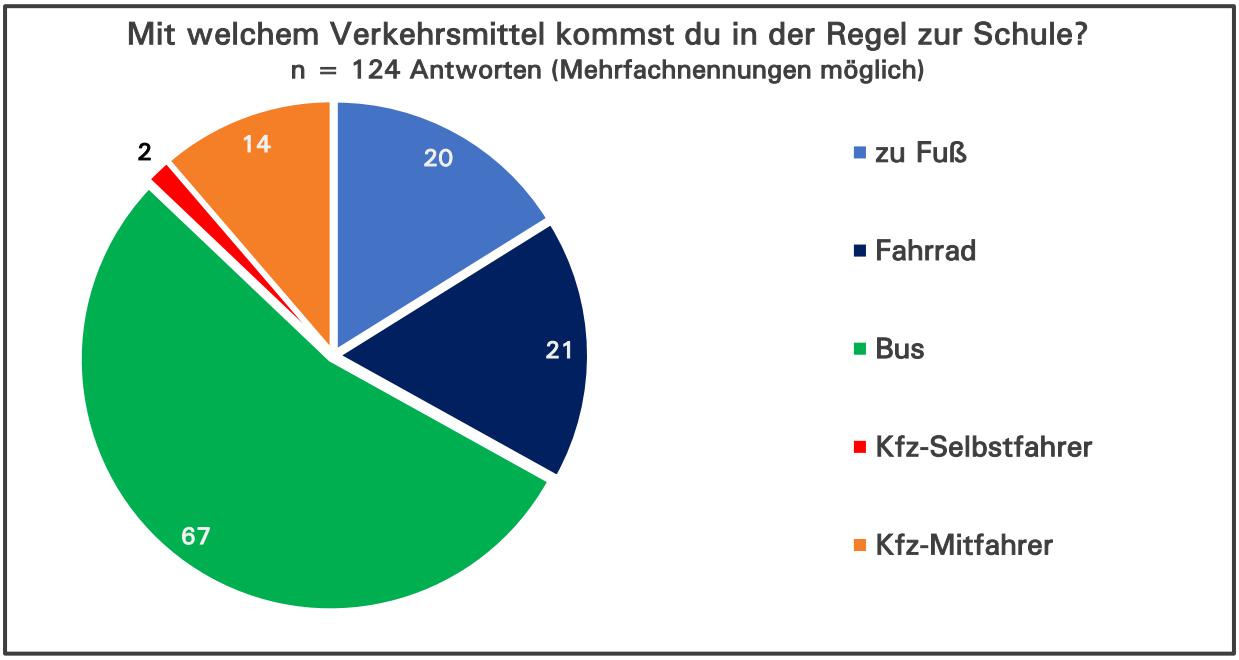
Die von den Bürgerinnen und Bürgern benannten Bereiche mit Defiziten für den Radverkehr wurden methodisch und systematisch ausgewertet und aufbereitet. Die tabellarische Zusammenfassung ist der Liste zur Bestandsanalyse aus **Anlage 1** zu entnehmen. Eine Plandarstellung mit den benannten Defiziten sowie Bereichen, in denen von den Teilnehmenden Fahrradabstellanlagen gefordert wurden, sind in den **Plänen 5.3 und 5.4** dokumentiert.

7.4.2 Schülerbefragung

Die Anregungen und Wünsche der Schülerinnen und Schüler aus dem Schulzentrum in der Oberndorfer Kernstadt (rd. 1.000 Schüler) zum Radverkehrskonzept wurden anhand einer Schülerbefragung im Jahr 2022 erhoben. Die Teilnahme an der Befragung war über eine Onlinefragebogen möglich. Insgesamt konnten rd. 90 verwertbare Fragebögen ausgewertet werden. Die Auswertung der Schülerbefragung erfolgte anhand der tatsächlich befragten Personen und wurde nicht auf die Gesamtschülerzahl hochgerechnet. Der Fragebogen ist in **Anlage 3** dokumentiert, die Gesamtauswertung der Befragung kann **Anhang 3** entnommen werden.

Die Ortsbesichtigungen wurden Werktags durchgeführt. Dadurch konnte, auf Grundlage der Anzahl von abgestellten Fahrrädern im Schulbereich während der Unterrichtszeit, ein erster Eindruck über die Fahrradnutzung der Schülerinnen und Schüler für den Schulweg gewonnen werden. Im Vergleich zu den rd. 1.000 Schülerinnen und Schüler im Schulzentrum der Oberstadt, waren wenige Fahrräder im Schulbereich abgestellt. *Abbildung 25* dokumentiert die Ergebnisse zu dieser Fragestellung aus der Schülerbefragung. Von den Teilnehmenden nutzen rd. 17% das Fahrrad für den Schulweg.

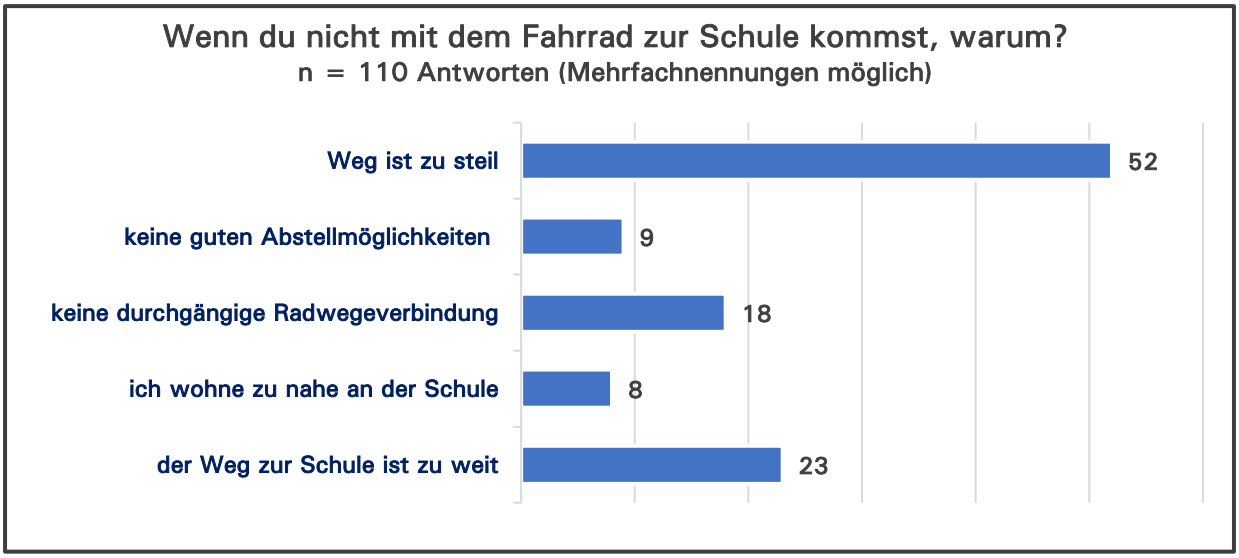
Abbildung 25: Schülerbefragung - Verkehrsmittelwahl Schulweg



Weil die Radverkehrsanteile für den Schulweg erwartungsgemäß niedrig ausfielen, wurden in einer Folgefrage die Gründe für die Nichtbenutzung des Fahrrades abgefragt. Die Ergebnisse dieser Frage sind in *Abbildung 29* dokumentiert.

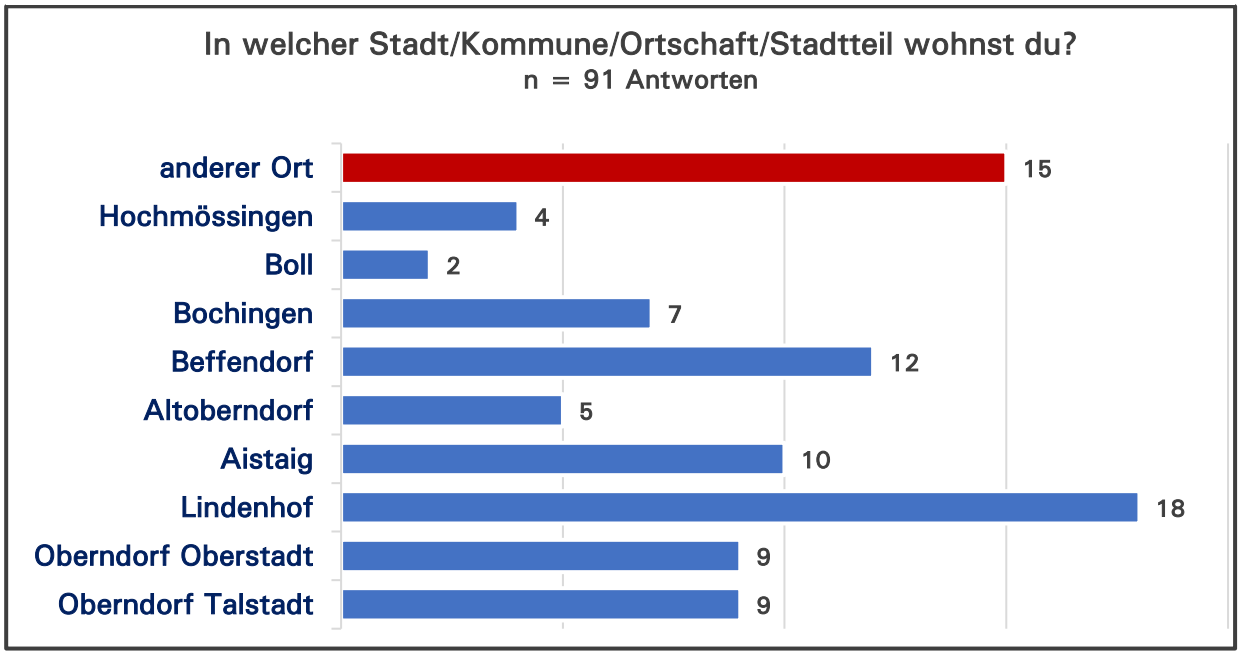
Rd. die Hälfte der Befragten Schülerinnen und Schüler gab als Grund die Steigungen im Zuge ihres Schulwegs als Begründung für die Nichtbenutzung des Fahrrades an. Rd. 16% fehlt eine durchgängige Radwegeverbindung. Rd. 8% vermissen qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen im Bereich des Schulzentrums.

Abbildung 26: Schülerbefragung - Begründung einer Nichtnutzung des Fahrrades für den Schulweg



Um die für den radverkehr zu aktivierenden Potentiale bei den Schülerinnen und Schülern für den Schulweg besser einschätzen zu könne, wurde der jeweilige Wohnort abgefragt. In *Abbildung 27* sind die Ergebnisse aufgelistet.

Abbildung 27: Schülerbefragung - Wohnort Schülerinnen und Schüler



Wie *Abbildung 27* zeigt, wohnen rd. 85% der befragten Teilnehmenden im Stadtgebiet von Oberndorf. Zudem wurde in der Befragung, über die Ausstattung der Schülerinnen und Schüler mit Fahrradtypen, ein Anteil von E-Bike und Pedelecs von rd. 13% erhoben. Das Argument von zu steilen Schulwegen schwächt sich ab, wenn die mehr Schülerinnen und Schüler ein elektrisch unterstütztes Fahrrad besitzen.

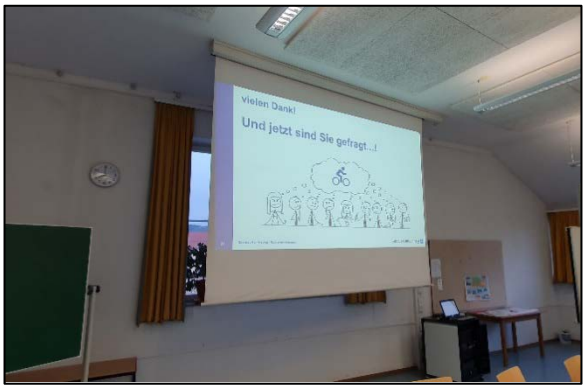
7.4.3 Bürgerworkshop

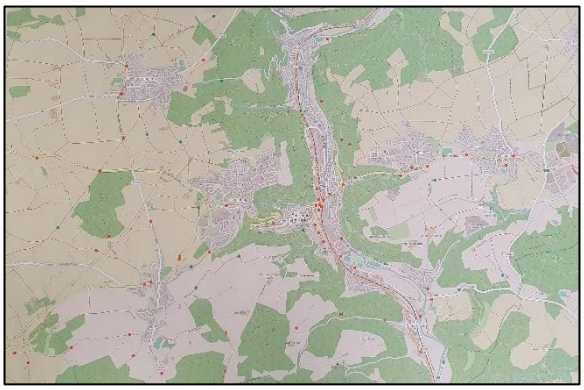
Im Rahmen des Beteiligungsprozesses der Öffentlichkeit an der Radverkehrskonzeption in Oberndorf a. N. fand am Montag, den 24 April 2023 in Räumlichkeiten des Schwedenbaus ein Bürgerworkshop mit rd. 30 interessierten Bürgerinnen und Bürgern statt. Einführend wurde den Teilnehmenden die Methodik und der aktuelle Planungsstand der Radverkehrskonzeption erläutert.

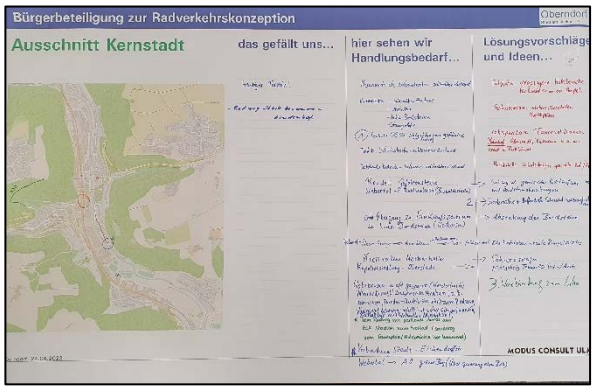
In der anschließenden offenen Workshoparbeit konnten die Bürgerinnen und Bürger an vier Kartenausschnitten, sog. „Tischdecken", des Oberndorfer Stadtgebietes ihre Meinungen, Wünsche und Vorschläge eintragen und erläutern. Auch Vorschläge zu potentiellen Radwegeachsen für das kommunale Radwegenetz wurden in den Karten von den Teilnehmenden eingefügt.

Zusätzlich konnten mittels grünen und roten Klebepunkten in einer gesamtstädtischen Übersichtskarte von Oberndorf a. N. positive bzw. negative Bereiche für den Radverkehr verortet werden.

Abschließend wurde die gesammelten Ergebnisse der Workshoparbeit zusammengefasst und ein Ausblick zur weiteren Bearbeitung der Radverkehrskonzeption gegeben. Die Dokumentation des Bürgerworkshops ist in **Anlage 4** zusammengestellt. Die Ergebnisse des Bürgerworkshops wurden im Planungsprozess der Radverkehrskonzeption berücksichtigt.







8. Netzkonzeption

Die Netzkonzeption erfolgt durch die Umlegung der Wunschlinien aus den **Plänen 2.1 und 2.2** auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz. Durch den Vergleich alternativer Routen zur Verbindung der wichtigen Quellen und Ziele werden Netzlücken identifiziert und Hauptachsen für den Radverkehr deutlich. Dabei werden Kriterien wie Qualität der Radverkehrsanlagen, Kfz- und Radverkehrsaufkommen, Topographie sowie die Erschließungsfunktion bewertet.

Die Erarbeitung der Netzkonzeption ist ein iterativer Prozess, der unter Berücksichtigung vieler Faktoren und in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung und Baulastträger stetig weiterentwickelt wird. Zudem wurden die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger für potentielle Radwegeachsen aus den Beteiligungsprozessen berücksichtigt. Auch die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsüberlegungen in Oberndorf a. N. sollen in der Netzkonzeption Berücksichtigung finden. Beispielhaft kann hier die Umgestaltung des Talplatzes im Kernstadtbereich genannt werden. Die zukünftige Radverkehrsführung im zentralen Kernstadtbereich wird maßgeblich von den Gegebenheiten der Umgestaltung abhängen.

Zukünftige städtebauliche und verkehrliche Entwicklungen in Oberndorf a. N. sollten jeweils mit der aktuellen Netzkonzeption abgeglichen und diese entsprechend angepasst werden, sofern die neuen Gegebenheiten eine verbesserte Situation für den Radverkehr ermöglichen.

8.1 Grundlegende Zielsetzungen

Die grundsätzlichen Zielsetzungen der Netzkonzeption leiten sich aus den Anforderungen an die Radverkehrsnetzplanung aus **Kapitel 4** ab. Folgende Zielsetzungen wurden definiert:

- abseits der Hauptverkehrsstraßen die Führung der Radverkehre im Mischverkehr
- Koordination mit den unterschiedlichen Planungsträgern im Planungsraum
- Überlagerung der Netze des Alltags- und Freizeitradverkehrs
- Definition eines Hauptroutennetzes entlang der wichtigen Radverkehrsachsen in Oberndorf a. N. mit hohem Radverkehrsaufkommen und Anbindung der relevanten Ziele des Radverkehrs an das Hauptnetz
- Definition eines Basisnetzes zur Erschließung des Hauptnetzes
- Identifikation von Netzlücken

8.2 Überlagerung der Radverkehrsnetze

Bei der Netzkonzeption werden übergeordnete Radwegenetze des Landes Baden-Württemberg und des Landkreises Rottweil berücksichtigt. Diese übergeordneten Radwegenetze

sind vornehmlich für den Freizeitradverkehr ausgewiesen und entsprechen innerorts teilweise nicht den Anforderungen des zielorientierten Alltagsradverkehr. Die ausgewiesenen Freizeitrouten sind beschildert und auch auf den entsprechenden Kartengrundlagen und Internetportalen zur Tourenplanung für den Radverkehr abrufbar. Es empfiehlt sich demnach die radverkehrsbezogene Netzkonzeption der Stadt Oberndorf a. N. mit den Freizeitnetzen zu überlagern und ein Hauptnetz aus leistungsfähigen Netzabschnitten zu entwickeln um den Radverkehr auf diesen Achsen zu bündeln.

8.3 Hauptnetz

Die Hauptnetzrouten für den Radverkehr in Oberndorf a. N. sollen alle Siedlungsbereiche vernetzen. Das Hauptroutennetz soll von den Wohnstandorten aus - Quellgebiete des Radverkehrs, in einer vertretbaren Entfernung zu erreichen sein. Dabei verlaufen die Hauptrouten häufig entlang der klassifizierten Hauptverkehrsstraßen, die auch vom Kraftfahrzeugverkehr genutzt werden und die Stadtteile miteinander vernetzen. Die Qualitätsanforderungen an Hauptverbindungen des Radverkehrs sind höher als auf Basisrouten. Folgende Qualitäten sind anzustreben [vgl. /1/, S.10]:

- 90% der Einwohner sollen nicht weiter als 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen.
- Herstellung der sozialen Kontrolle durch Beleuchtung, Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit.
- Winterdienst auf den Hauptnetzrouten.
- Berücksichtigung der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Radfahrenden.
- Minimierung des Kraftaufwandes durch Befestigung, Direktheit und die Vermeidung unnötiger Halte.
- Minimierung von Zeitverlusten durch optimierte Gestaltung von Überquerungsanlagen, optimierte Signalisierung und Gewährleitung aller Fahrtbeziehungen an Knotenpunkten.

Entlang folgender klassifizierten Straßen verläuft das zukünftige Hauptroutennetz:

- L 415 Bahlinger Straße (Boll)
- L 415 Rosenfelder Straße | L 415 Talstraße (Kernstadt)
- L 415 Eugen-Frueth-Straße (Oberstadt)
- L 419 Schramberger Straße (Beffendorf)

- K 5502 (Verbindung Bochingen-Altoberndorf)
- K 5505 (östlich Altoberndorf)

Weitere Hauptrouten liegen abseits der o.g. klassifizierten Hauptstraßen. So die Verbindung Lindenhof-Hochmössingen, Altoberndorf-Kernstadt, das Hauptroutennetz im Stadtteil Lindenhof und die Nord-Süd verlaufende Hauptachse der Talstadt auf der Achse Neckartal-Radweg.

Das ausgewiesene Hauptnetz für den Radverkehr aus den **Plänen 8.1 und 8.3** orientiert sich an den wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs aus dem Wunschliniennetz. Die Führungsformen im Hauptnetz sind in den **Plänen 8.2 und 8.4** dargestellt. Die differenzierte Darstellung nach Führungsform, der in der Netzkonzeption ausgewiesenen Achsen, bildet die Grundlage zur Ableitung von Netzlücken im Oberndorfer Radwegenetz.

8.4 Basisnetz

Das Basisnetz dient zur Erschließung und Verdichtung des Hauptroutennetzes. Basisrouten verlaufen in der Regel abseits der klassifizierten Hauptstraßen. Grundsätzlich verläuft das Basisnetz nicht auf Strecken die eigene Radverkehrsanlagen erfordern, sondern im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr oder auf eigenständig geführten Wegen abseits des Kfz-Verkehrs. Klassische Netzelemente bilden Tempo-30-Zonen, gering belasteten Außerortsstraßen sowie Wald- und Wirtschaftswege.

Entlang der Basisrouten in Oberndorf a. N. verlaufen teilweise auch die Freizeitrouten des Landkreises Rottweil, die Umlandverbindungen in die umliegenden Ortschaften sind. Zudem stellen sie oftmals Alternativverbindungen zum Hauptnetz dar. Aufgrund der qualitativen Anforderungen an das Hauptnetz, verläuft dieses in der Regel innerhalb der Siedlungsbereiche. In Oberndorf hat dieser Umstand teilweise enorme Steigungen im Hauptnetz zur Folge, wie beispielsweise die Schützensteige und die Boller Steige. Das Basisnetz umfasst abschnittsweise Alternativverbindungen mit geringerer Steigung, wie die Achse über den Stockbrunnen zur Verbindung des westlichen Höhenzugs mit der Oberstadt als Umfahrung der Schützensteige.

8.5 Netzlücken

In den oftmals begrenzten öffentlichen Räumen unsere Städte besteht eine Nutzungskonkurrenz um Flächen im Straßenraum unter den verschiedenen Verkehrsträgern. Die Planung und Eingliederung von Radverkehrsnetzen in bestehende Strukturen, sowie die zeitlichen Horizonte mit sich ändernden Ansprüchen der Verkehrsmittel haben zur Folge, dass die Radverkehrsnetze zumeist aus einem Bündel an unterschiedlichsten Führungsformen bestehen.

Zur Identifikation von Netzlücken im Oberndorfer Radwegenetz wurden die in der Netzkonzeption vorgeschlagenen Haupt- und Basisrouten hinsichtlich ihrer bestehender Führungsform untersucht. Die Führungsformen der Netzkonzeption sind in den **Plänen 8.2 und 8.4** dargestellt.

Die auf Grundlage der differenzierten Betrachtung der Führungsformen identifizierten Netzlücken in Oberndorf beschreiben nicht das Fehlen einer möglichen Verbindung - also bauliche Netzlücken im klassischen Sinne, sondern sie definieren sich über die folgenden Kategorien:

- Führungsform des Radverkehrs entspricht nicht den qualitativen Ansprüchen der ERA 2010
- Bereiche in denen das Radfahren nicht erlaubt ist

In Oberndorf a.N. konnten im Wesentlichen keine baulichen Netzlücken im Zuge der vorgeschlagenen Netzkonzeption identifiziert werden. Für Netzlücken die aus einer nicht angemessenen Führungsform für den Radverkehr resultieren, wurden im Maßnahmenprogramm entsprechende Lösungen erarbeitet.

Beispielhafte Netzlücken aufgrund einer nicht angemessenen Führungsform sind im Verlauf L 415 in der Kernstadt identifizierbar. Die hier bestehende Führungsform des Mischverkehrs entspricht aufgrund des Verkehrsaufkommens und der Tempo-50-Regelung nicht den Vorgaben der /1/.

Netzlücken aufgrund von Schiebestrecken in denen das Radfahren nicht erlaubt ist, bilden beispielsweise das Spindelbauwerk über die Bahnlinie in der südlichen Talstadt und der Rosenberg von der Oberstadt kommend. In beiden Fällen werden die Radfahrenden durch die bestehende Beschilderung zum Absteigen aufgefordert.

9. Handlungskonzept

Das Handlungskonzept bildet das Kernelement der Radverkehrskonzeption. Es umfasst das Maßnahmenprogramm, welches planerische Lösungen zur Beseitigung von Defiziten und Netzlücken enthält. Zudem wird eine Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen erarbeitet. Sie bildet die Grundlage einer zeitlichen Einstufung der Maßnahmenvorschläge. Für die einzelnen Maßnahmen wird eine grobe Kostenschätzung im Maßnahmenprogramm integriert. Zudem umfasst das Handlungskonzept Empfehlungen für grundsätzliche infrastrukturelle sowie flankierende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

9.1 Allgemeine Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Die im Folgenden benannten Maßnahmen zeigen potentielle Lösungsansätze für grundlegende Problemstellungen.

Durchlässigkeit für den Radverkehr - Beschilderung

In den bestehenden Verkehrsnetzen berücksichtigt die Beschilderung in vielen Fällen ausschließlich den Kfz-Verkehr. Da es von Seiten der Regelwerke die klare Forderung gibt, den Radverkehr auf den für Mischverkehr verträglichen Netzabschnitten mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam auf der Fahrbahn zu führen, muss auch der Radverkehr in der Beschilderung berücksichtigt werden. Dies gilt auch in den Außerortsbereichen auf Wald- und Wirtschaftswegen.

Die Integration der Belange des Radverkehrs in die bestehende Beschilderung ist eine vergleichsweise kostengünstige und schnell umzusetzende Maßnahme. Sie zeigt den Radfahrenden, dass sie von der kommunalen Verkehrsplanung als ernstzunehmender Verkehrsträger wahrgenommen werden.

Die folgenden Beispiele zeigen mögliche radverkehrsfördernde Anpassungen in der Beschilderung:

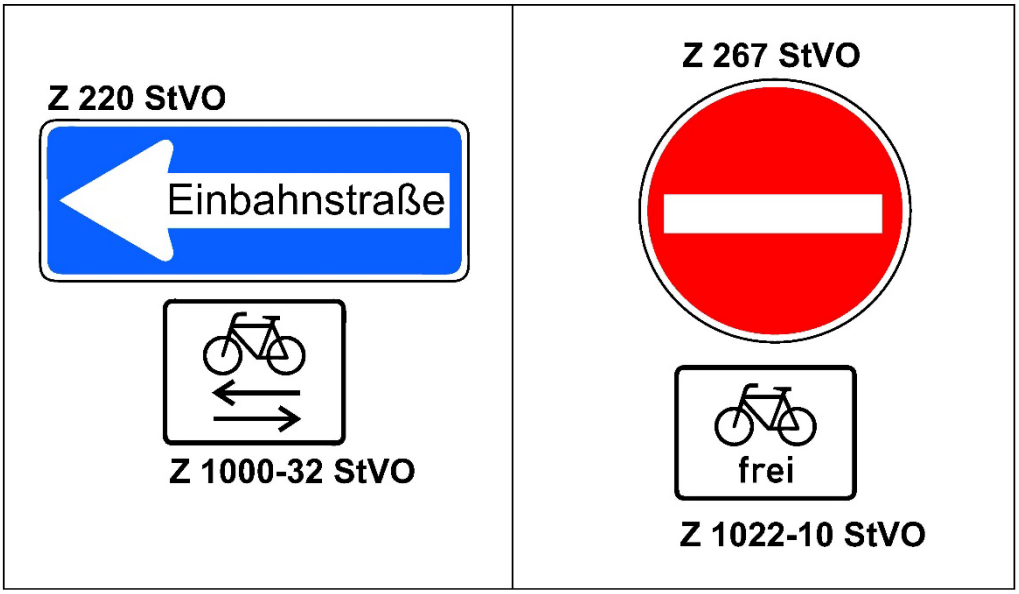
Freigabe von Einbahnstraßen

Wie in **Kapitel 3.2** beschrieben, sollen seit der Novellierung der StVO (2021) alle Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden, sofern die zulässige Geschwindigkeit Tempo 30 nicht übersteigt und bestimmte Radbedingungen gegeben sind. Die Freigabe erfolgt durch das Zusatzzeichen 1000-32 zu Z 220 StVO, bzw. 1022-10 zu Z 267 StVO *[vgl. Abb. 28]*. Laut /1/ eignen sich Fahrgassen ab 3,00 m bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Die Breite von 3,50 m wird empfohlen, wenn Linienbusverkehr, bzw. höhere Schwerverkehrsanteile auf der Einbahnstraße zu erwarten sind.

Im Einzelfall können auch Einbahnstraßen mit geringeren Breiten geöffnet werden, sofern die Begegnungswahrscheinlichkeit aufgrund des Verkehrsaufkommens gering ist bzw. der

Abschnitt der Einbahnstraße entsprechend kurz ist. Auch bei bestehenden Ausweichmöglichkeiten über Grundstückszufahrten oder Lücken im Parkstreifen kann eine Freigabe bei Unterschreiten der Regelmaße erfolgen.

Abbildung 28: Beschilderung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr, eigene Darstellung



Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen

Die Verlagerung von MIV-Anteilen zu Gunsten des Radverkehrs wird wahrscheinlicher, wenn der Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr Zeitvorteile bei bestimmten Fahrtbeziehungen erreichen kann.

In vielen Bereichen im Bestandstraßennetz wird die Durchlässigkeit von Sackgassen für den Fuß- und Radverkehr nicht beschildert. Genau in diesen Bereichen bieten sich für den Radverkehr oftmals attraktive Verbindungen, die dem Kfz-Verkehr vorenthalten bleiben. Daher sollten Sackgassen, die nur für den Kfz-Verkehr gelten, jedoch durchlässig für den Radverkehr sind, gemäß dem Beispiel aus ***Abbildung 29*** beschildert werden.

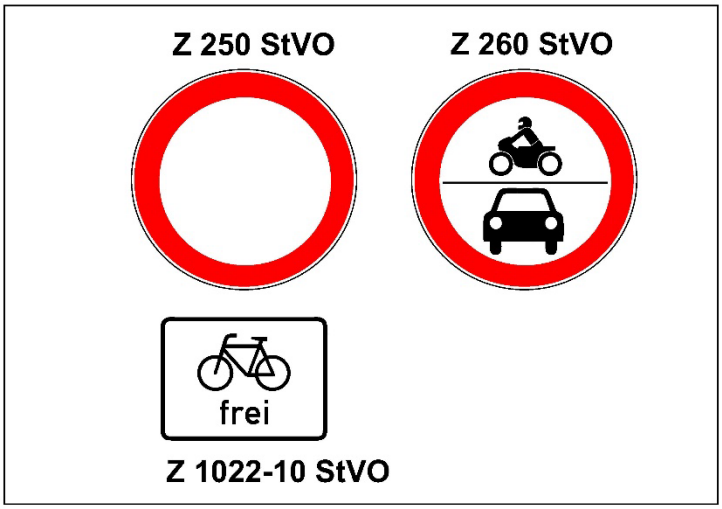
Abbildung 29: Beschilderung zur Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen, eigene Darstellung

Öffnung von Wald- und Wirtschaftswegen sowie gesperrter Straßen

Die Bereitstellung von flächendeckenden und engmaschigen Radverkehrsnetzen erfordert die Nutzung bestehender Achsen. Vor allem in ländlichen Raum und generell in Außerortsbereichen bilden Wald- und Wirtschaftswege daher Netzelemente der Radverkehrsnetze.

Abbildung 30 zeigt Beispiele, wie die Beschilderung auf Achsen mit Relevanz für den Radverkehr angepasst werden kann. Die Freigabe von Straßen für den Radverkehr, die mit Z 250 StVO „Verbot für Fahrzeuge aller Art" beschildert sind, kann durch das Austauschen der Beschilderung mit Z 260 StVO erfolgen. Andernfalls können die gängigen Zusatzzeichen zur Freigabe des Radverkehrs genutzt werden.

Abbildung 30: Beispiel zur Öffnung gesperrter Straßen für den Radverkehr



Überprüfung der Benutzungspflicht

Die Überprüfung der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen auf die gängigen Mindeststandards sollte mindestens einmal in Jahr erfolgen. Die Mindestmaße sind in *Tabelle 2* in **Kapitel 4.1** dokumentiert.

In Oberndorf a. N. unterschreitet beispielsweiße der gemeinsame Geh-/Radweg zwischen dem Rathaus und dem Spindelbauwerk entlang der L 424 die geforderten Mindestmaße *[vgl. Abbildung 32]*.

Abbildung 31: Benutzungspflichtiger, gemeinsamer Geh-/Radweg in Oberndorf a. N.

Übergangsbereiche zwischen unterschiedlichen Radverkehrsführungsformen

Die Übergangsbereiche zwischen unterschiedlichen Radverkehrsführungsformen bzw. das Ende von Radverkehrsanlagen sollen zur Sicherung des Radverkehrs und zur Vorbeugung von Unfällen entsprechend gestaltet werden.

Ein klassischer Bereich mit wechselnden Führungsformen, oftmals von einer seitlichen Führung im Zweirichtungs- in den Mischverkehr, befindet sich an den Übergängen von freier Strecke und Ortsdurchfahrt. Auch in Oberndorf finden sich diese Bereiche beispielsweis am östlichen Ortsrand von Beffendorf auf der L 419 Schramberger Straße oder in Hochmössingen am westlichen Ortsausgang entlang der K 5523 Römlinsdorfer Straße.

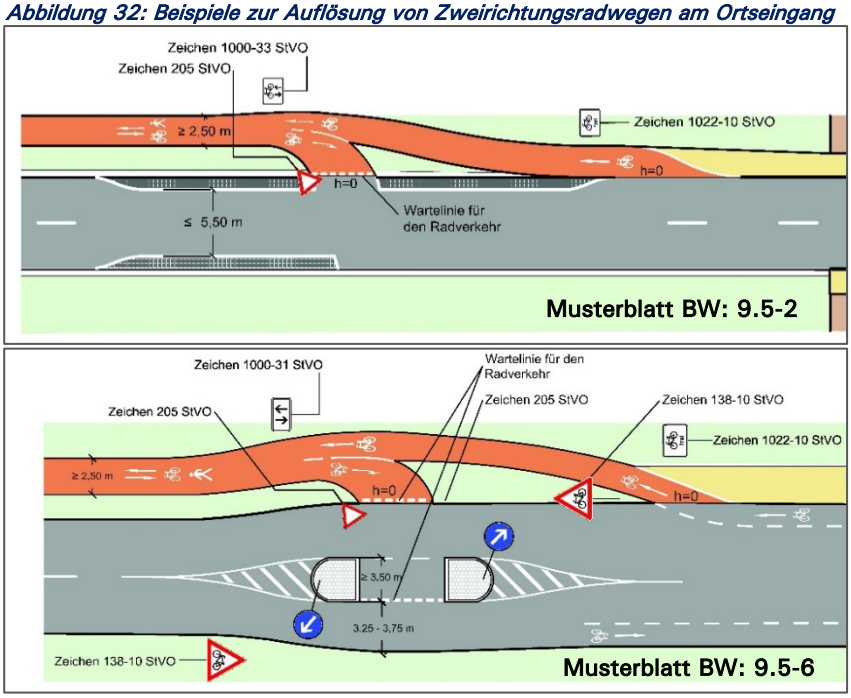
Laut VwV-StVO erfordern Zweirichtungsradwege am Anfang und am Ende eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn *[vgl. VwV-StVO, II Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung, Satz 4]*

Die ERA 2010 gibt folgende Empfehlungen, was die Ausbildung der Übergangsbereiche leisten soll:

- am Anfang und Ende von einseitigen Radverkehrsanlagen den Radfahrenden einen sicheren Wechsel der Straßenseite ermöglichen,
- den sicheren Übergang bei wechselnder Führungsform gewährleisten (z. B. vom Radweg auf die Fahrbahn),
- auf den Kfz-Verkehr eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung haben.

Wie die Übergangsbereiche letztendlich ausgestaltet sein sollen, hängt von den zu verknüpfenden Führungsformen ab. Die folgenden Beispiele aus den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen BW /9/ zeigen Beispiele:

Abbildung 32: Beispiele zur Auflösung von Zweirichtungsradwegen am Ortseingang



9.2 Maßnahmenprogramm für Oberndorf a. N.

Das Maßnahmenprogramm für Oberndorf a. N. beinhaltet 36 Maßnahmenbereiche, die sich auf den Achsen der vorgeschlagenen Netzkonzeption befinden. Durch die Überlagerung der Bestandsanalyse und der Netzkonzeption werden planerische Lösungen zur Beseitigung von Defiziten und Netzlücken sowie zur Verwirklichung der netzkonzeptionellen Zielsetzungen entwickelt und in Form von Maßnahmenplänen zusammengefasst **[vgl. Pläne 9.1 und 9.2].**

Das Maßnahmenprogramm umfasst die Identifikation und Benennung der Maßnahmen in tabellarischer Form **[vgl. Anlage 5]** sowie die Verortung dieser in einem Maßnahmenplan. Zudem wurden alle vorgeschlagenen Maßnahmen in einem umfassenden Maßnahmenka-taster zusammengefasst wobei jede Maßnahme in einem eigenen Maßnahmenblatt doku-mentiert ist **[vgl. Anlage 7]**.

Ein wichtiger Grundsatz für das Maßnahmenprogramm ist die Abstimmung mit der Stadt-verwaltung, den zuständigen Baulastträgern, den Verkehrsbehörden und der Polizei. Vor der Umsetzung einzelner Maßnahmen müssen die Zuständigkeiten der unterschiedlichen Baulastträger bestimmt werden.

Jede Maßnahme ist in der Maßnahmenliste aus **Anlage 5**, in den Maßnahmenplänen **(Pläne 9.1 und 9.2)** und in den Maßnahmenkarten aus dem Maßnahmenkataster eine spezifische ID zugeordnet.

Für diverse Maßnahmen aus dem Maßnahmenkataster wurde eine grobe Kostenschätzung erarbeitet **[vgl. Kapitel 9.4].** Zudem wurden alle Maßnahmen in Prioritätsstufen eingeteilt **[vgl. Kapitel 9.3].**

9.2.1 Initialmaßnahme, Ost-West-Achse

In der Potentialanalyse für den zielorientierten Alltagsradverkehr in Oberndorf a.N. wurde herausgearbeitet, dass aufgrund der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten die größten Rad-verkehrspotentiale in Ost-West-Richtung liegen. Zudem konnte in der Raumanalyse aufge-zeigt werden, dass auch die bewegte Topographie in Oberndorf in Ost-West-Richtung ver-läuft. Aufgrund der von Nord nach Süd verlaufenden Zerschneidung der Tallage durch die Bahnlinie bildet die Achse entlang der L 415 die wesentliche zentrale Verbindung des öst-lichen und westlichen Stadtgebietes. Im Zentrum der Talstadt ist die Hochbrücke für alle Verkehrsmittel die zentrale Möglichkeit die Bahnlinie zu überqueren. Im weiteren Verlauf der L 415 befindet sich zudem das Schulzentrum in der Oberstadt mit rd. 1 000 Schülerin-nen und Schüler sowie wichtige Arbeitsplatzkonzentrationen in Lindenhof.

Die Relevanz der Achse zeigt sich auch in dem vorherrschenden Kfz-Verkehrsaufkommen auf der L 415. Von den östlichen Stadtteilen Bochingen und Boll beträgt die Querschnitts-belastung im Kfz-Verkehr rd. 8 500 Kfz/24h, steigt in der Kernstadt auf über 10 000 Kfz/24h und erreicht zwischen Tal- und Oberstadt ein Aufkommen von bis zu 16 000 Kfz/24h. In den innerörtlichen Bereichen liegt die zulässige Geschwindigkeit bei 50 km/h im Verlauf der L 415.

Im aktuellen Radnetz existiert entlang der L 415 nur ein unzureichendes Angebot für den Radverkehr. Der Radverkehr wird bei hohem Verkehrsaufkommen und Tempo 50 überwiegend im Mischverkehr geführt. Zur Aktivierung von Radverkehrspotentialen bildet demnach die Herstellung einer sicheren und leistungsfähigen Ost-West-Achse die infrastrukturelle Initialmaßnahme zur Steigerung der Radverkehrsanteile.

Aufgrund der Relevanz und der Komplexität von Maßnahmen entlang der Ost-West-Achse wurden neben den Maßnahmenblättern, in Form von skizzenhaften Entwürfen detailliertere planerische Lösungsansätze für die wesentlichen Bereiche des Hauptnetzes im Zuge der Ost-West-Achse entwickelt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen in den skizzenhaften Entwürfen zeigen mögliche Varianten einer angemessenen Führungsform für den Radverkehr und Lösungsvorschläge für kritische Bereiche.

Das Verkehrsaufkommen, der verfügbare Straßenraum und die bestehenden Zwangspunkte wie die Hoch- und Neckarbrücke erfordern eine modulhafte Betrachtung der Abschnitte, wobei für jeden Abschnitt unterschiedliche Varianten zur Verbesserung der Situation zu diskutieren sind. Anzustreben ist eine möglich einheitliche durchgängige Führungsform für den Radverkehr durch die zentrale Ost-West-Achse in der Kernstadt.

Alle Maßnahmen entlang der L 415 erforderten einen engen Abstimmungsbedarf mit dem Land Baden-Württemberg.

Folgende skizzenhafte Entwürfe auf Kataster-/Luftbildbasis mit konzeptionellen Überlegungen wurden für fünf Abschnitte der Ost-West-Achse entwickelt **[vgl. Anlage 6]**:

- **L 415 Abschnitt 1 [Anlage 6, Seite 1]**
  [Knotenpunkt L 415 Balinger Straße/Bochinger Straße/Enger Schlattweg]
- **L 415 Abschnitt 2 [Anlage 6, Seite 2]**
  [Einmündung Boller Steige bis Bushaltestelle Talfriedhof – Variante Radfahrstreifen]
- **L 415 Abschnitt 2 + 3 [Anlage 6, Seite 3]**
  [Bushaltestelle Talfriedhof bis Einmündung Neckarstraße – Variante Schutzstreifen]
- **L 415 Abschnitt 2 + 3 [Anlage 6, Seite 4]**
  [Bushaltestelle Talfriedhof bis Einmündung Neckarstraße – Variante einseitige Führung]
- **L 415 Abschnitt 4 [Anlage 6, Seite 5+6]**
  [L 415 Hochbrücke]
- **L 415 Abschnitt 5 [Anlage 6, Seite 7]**
  [Schulzentrum - L 415 Eugen-Frueth-Straße/Hauptstraße]

Die skizzenhaften Entwürfe sind im Folgenden näher beschrieben:

L 415 Abschnitt 1 - Knotenpunkt L 415 Balinger Str./Bochinger Str./Enger Schlattweg [Plan L 415-1]

Die Hauptachse des Radverkehrs verläuft von der Boller Steige kommend über den straßenbegleitenden Weg entlang der L 415 Balinger Straße und führt in Richtung Osten über die Bochinger Straße nach Boll. Für diese Hauptnetzbeziehung ist die Querung der L 415 Balinger Straße im Knotenpunktbereich notwendig.

Im **Plan L 415-1** sind die folgenden zwei Varianten der Radverkehrsführung am Knotenpunkt beschrieben, wobei jede Variante die Ertüchtigung des straßenbegleitenden Weges entlang der L 415 Balinger Straße für die Führung der Radfahrenden im Zweirichtungsverkehr unterstellt, sowie die Fortführung im Mischverkehr auf der Bochinger Straße:

Führung im Einrichtungsverkehr:

Fahrtrichtung Talstadt – Boll

- Herstellung einer gesicherten Querung an der Zufahrt Enger Schlattweg durch eine bauliche Querungshilfe. Zu prüfen ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs ggf. mit Furtmarkierung und Roteinfärbung.
- Neubau einer Querungshilfe an der Zufahrt L 415 Balinger Straße Ost für den nach Boll orientierten Radverkehr.
- Fortführung des Radverkehrs nach der neuen Querungsmöglichkeit an der L 415 Ost über den Neubau eines seitlich geführten Geh-/Radwegs im Einrichtungsverkehr.
- Gesicherte Einleitung des Radverkehrs auf die Bochinger Straße herstellen.

Fahrtrichtung Boll – Talstadt

- Ertüchtigung der bestehenden Querungshilfe an den L 415 Balinger Straße West für den von Boll kommenden Radverkehr.
- Fortführung des Radverkehrs nach der Querungsmöglichkeit durch den Neubau eines seitlich geführten Geh-/Radwegs im Einrichtungsverkehr.
- Überleitung des Radverkehrs von der Bochinger Straße kommend auf die Führung im Seitenraum.

Führung im Zweirichtungsverkehr:

- Umgestaltungsmaßnahmen gemäß der oben beschriebenen Führung im Einrichtungsverkehr für die Fahrtbeziehung Boll – Talstadt auf die entsprechenden Regelmaße für die Führung im Zweirichtungsverkehr.
- Sichere Gestaltung des Ein-/Ausleitungsbereichs an der Bochinger Straße.

Eine Führung der Radfahrenden im Mischverkehr im Knotenpunktbereich wird nach Abstimmung mit dem **Regierungspräsidium Freiburg, Referat 45 – Regionales Mobilitätsmanagement** als nicht bedarfsgerecht erachtet.

Abschnitt L 415 OD Oberndorf Kernstadt

Die verschiedenen Abschnitte enthalten jeweils spezifische Gegebenheiten und Zwangspunkte, die eine Diskussion von unterschiedlichen Lösungsansätzen erfordern. Die Entwicklung einer leistungsfähigen und angemessen sicheren Radinfrastruktur im Verlauf der L 415 bedarf einer modulhafte Betrachtung der verschiedenen Abschnitte. Daher sind in der vorliegenden Radverkehrskonzeption unterschiedliche Lösungsansätze für die jeweiligen Bereiche konzeptionell dargestellt.

Die Entscheidung hinsichtlich der künftigen Führung des Radverkehrs an den Bauwerken wie der Hoch- und Neckarbrücke erfordern vertiefende Untersuchungen. Daher hängt die passende Führungsform in den daran angrenzenden Abschnitten von den möglichen zu realisierenden Maßnahmen an den Bauwerken ab. Die konzeptionell erarbeiteten Maßnahmenvorschläge wurden mit dem **Regierungspräsidium Freiburg, Referat 45 – Regionales Mobilitätsmanagement** vorabgestimmt und für die weitere Vorgehensweise dadurch präzisiert.

Da nicht auszuschließen ist, dass aufgrund von limitierten Möglichkeiten bei den baulichen Anpassungen an den Brückenbauwerken in der Kernstadt bestimmte Führungsformen nicht zu realisieren sind, werden zunächst alle erarbeiteten konzeptionellen Vorschläge aufgezeigt.

Im Folgenden werden die verschiedenen Varianten der Abschnitte 2,3 und 4 auf der L 415 chronologisch nach ihrer konzeptionellen Entwicklung erläutert.

L 415 Abschnitt 2 - Einmündung Boller Steige bis Bushaltestelle Talfriedhof [Plan L 415-2+3 - Variante Radfahrstreifen]

- Sicherung der Einmündung der Boller Steige in die L 415 Rosenfelder Straße durch optische Hervorhebung/Gliederung des Einmündungsbereichs. Orientierung für die Radfahrenden durch Piktogramme herstellen.

  Führung des Radverkehrs zwischen der Einmündung Boller Steige und der Bushaltestelle Talfriedhof auf Radfahrstreifen mit 1,85 m auf der L 415 Rosenfelder Straße bis zur Bushaltestelle Talfriedhof. Dazu wird beidseitig die Aufgabe der Längsparkplätze (rd. 30 Stellplätze) entlang der L 415 erforderlich.

- Die Variante einer beidseitigen Führung im Einrichtungsverkehr erfordert die Sicherung des linkseinbiegenden Radverkehrs von der Boller Steige auf die L 415 Rosenfelder Straße. Die Ortseinfahrt nördlich der Einmündung führt den Kfz-Verkehr über eine Kurve mit Gefälle auf der L 415 in Richtung Kernstadt. Zur Sicherung des linkseinbiegenden Radverkehrs, ist ein baulich gesicherter Aufstellbereich in der Fahrbahnmitte der L 415 denkbar.

- Umgestaltung des Haltestellenbereichs Talfriedhof von den bestehenden Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen oder Buskaps. Das gegebene Verkehrsaufkommen und die Busfolgezeiten entsprechen den Vorgaben der Regelwerke für die Verträglichkeit von Fahrbahnhaltestellen /3/.
- Alle, den Busverkehr betreffenden Maßnahmen müssen mit den Busbetreibern abgestimmt werden.

L 415 Abschnitt 2 - Einmündung Boller Steige bis Bushaltestelle Talfriedhof
[Plan L 415-2+3 - Variante Schutzstreifen alternierend | Variante einseitige Führung]

- Sicherung der Einmündung der Boller Steige in die L 415 Rosenfelder Straße durch optische Hervorhebung/Gliederung des Einmündungsbereichs. Orientierung für die Radfahrenden durch Piktogramme herstellen.
- Führung des Radverkehrs zwischen der Einmündung Boller Steige und der Bushaltestelle Talfriedhof auf einem getrennten Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der Südseite der L 415 Rosenfelder Straße. Dazu wird die Aufgabe der Längsparkplätze (rd. 15 Stellplätze) entlang der Südseite der L 415 erforderlich.
- Bei dieser Variante wird in Höhe Boller Steige ein Queren der L 415 für den Radverkehr nicht notwendig.
- Umgestaltung des Haltestellenbereichs Talfriedhof von den bestehenden Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen oder Buskaps. Das gegebene Verkehrsaufkommen und die Busfolgezeiten entsprechen den Vorgaben der Regelwerke für die Verträglichkeit von Fahrbahnhaltestellen /3/. Alle, den Busverkehr betreffenden Maßnahmen müssen mit den Busbetreibern abgestimmt werden.
- Bei der Umgestaltung des Haltestellenbereichs wird eine bauliche Mitteltrennung der Fahrbahn konzipiert. Dadurch soll ein Überholen haltender Busse durch den Kfz-Verkehr minimiert werden. Zudem stellt die Mitteltrennung den Übergangsbereich von einer einseitigen, in eine beidseitige Führung des Radverkehrs dar.
- Zur Gewährleistung der Fahrbeziehungen zwischen der Ost-West-Achse und dem Neckartal-Radweg im Zuge der Teckstraße/Hölderlinstraße wird auf der Südseite zwischen Bushaltestelle und Teckstraße eine Öffnung der Gehwege durch das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ (Z 1022-10 StVO) empfohlen. Analog sollte die Freigabe für den Radverkehr auch auf der Nordseite zwischen Überleitung auf den Angebotsstreifen und der Einmündung König-Wilhelm-Straße/Brühlstraße geprüft werden.

L 415 Abschnitt 3 - Bushaltestelle Talfriedhof bis Beginn Hochbrücke
[Plan L 415-2+3 - Variante Schutzstreifen alternierend]

Die Führung der Radfahrenden im **Abschnitt 3 - Variante Schutzstreifen alternierend** zwischen der Bushaltestelle Talfriedhof und der Neckarbrücke sieht eine Teilseparation mit Schutzstreifen vor. Diese Führung setzt eine Neugliederung des bestehenden Straßenraumes voraus. Ein Zwangspunkt besteht im Bereich der Neckarbrücke. Aufgrund der gegebenen Querschnittsmaße und der bestehenden Fahrbahnaufteilung besteht nur Platz für einen Schutzstreifen. Im Bereich der Neckarbrücke wird die Prüfung einer Verbreiterung der Brückenkappen angeregt. Grundsätzlich ist die Freigabe der Seitenbereiche für den Radverkehr mit Gehweg „Radfahrer frei“ oder mit Piktogramm als nicht benutzungspflichtiger Geh-/Radweg denkbar. Zudem besteht die Möglichkeit den Radverkehr zur Überwindung der Engstelle durch eine Piktogrammkette im Mischverkehr zu führen.

Fahrtrichtung West zur Kernstadt

- Westlich der Bushaltestelle Talfriedhof, Beginn eines Schutzstreifens auf der Nordseite der L 415 Rosenfelder Straße zur Fortführung der Ost-West-gerichteten Radverkehre nach Auflösung des Zweirichtungsverkehrs im Haltestellenbereich.
- Anbindung des Neckartal-Radwegs am Knotenpunkt L 415/Hölderlinstraße/Teckstraße durch Ergänzung der bestehenden Linksabbiegespur mit einem Aufstellbereich für den Radverkehr. Orientierung durch Piktogramme empfohlen.
- Roteinfärbung des Schutzstreifens an der Einmündung Hölderlinstraße und Überleitung auf die Neckarbrücke.
- Fortführung des Radverkehrs über die Neckarbrücke (erforderliche Regelmaße prüfen). Alternativ: Führung im Mischverkehr an der Engstelle, ggf. mit Piktogrammkette. Ergänzend - Freigabe des seitlichen Gehweges für den Radverkehr durch „Gehweg Radfahrer frei“ oder Ausweisung mit Piktogramm als nicht benutzungspflichtiger Geh-/Radweg.
- Gesicherte Querung der Neckarstraße durch Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fortführung im Seitenbereich der Hochbrücke.

Fahrtrichtung Ost zur Boller Steige

- Von der Hochbrücke im Seitenbereich kommend, gesicherte Querung der Einmündung. Neuverkehrsaufkommen durch den Neubau Aldi berücksichtigen.
- Überleitung des Radverkehrs auf einen Schutzstreifen auf der Neckarbrücke.
- Anbindung des Neckartal-Radwegs entsprechend der oben beschriebenen Gegenrichtung.

- Roteinfärbung des Schutzstreifens an der Einmündung Teckstraße und Überleitung in den Seitenraum. Radverkehrsführung hinter dem Wartebereich der neuen Bushaltestelle.

L 415 Abschnitt 3 - Bushaltestelle Talfriedhof bis Beginn Hochbrücke
[Plan L 415-2+3 - Variante einseitige Führung]

- Westlich der Bushaltestelle Talfriedhof, Beginn eines einseitigen Zweirichtungsradweges auf der Nordseite nach dem Querungsbereich im Bereich der Bushaltestellen.
- Zur Gewährleistung der Fahrbeziehungen zwischen der Ost-West-Achse und dem Neckartal-Radweg im Zuge der Teckstraße/Hölderlinstraße wird auf der Südseite zwischen Bushaltestelle und Teckstraße eine Öffnung der Gehwege durch das Zusatzzeichen „Radfahrer frei" (Z 1022-10 StVO) empfohlen. Analog sollte die Freigabe für den Radverkehr auch auf der Nordseite zwischen Bushaltestelle und der Einmündung König-Wilhelm-Straße/Brühlstraße geprüft werden.
- Die Anbindung des Neckartalradwegs an die Ost-West-Achse soll durch Beschilderung und Piktogramme verdeutlicht werden. Die Anbindung erfolgt über den bestehenden Knotenpunktbereich L 415/Hölderlinstraße/Teckstraße.
- Zur Überwindung der Engstelle an der Neckarbrücke ist eine Erweiterung des bestehenden Brückenbauwerks oder der Bau einer separaten Fußgängerbrücke parallel zur Neckarbrücke denkbar. Nach Aussage des **Regierungspräsidium Freiburg, Referat 45 – Regionales Mobilitätsmanagement** sollen die nächsten Sanierungsarbeiten an der Neckarbrücke voraussichtlich in 10 Jahren erfolgen.
- Furtmarkierung mit Roteinfärbung an den Einmündungen Hölderlinstraße, Neckarstraße und Teckstraße
- Ertüchtigung auf der Nordseite der Hochbrücke für getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr.

Die aufgezeigten Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation im Zuge der L 415 im Kernstadtbereich erfordern einen hohen planerischen Aufwand und können nur durch enge Abstimmung mit allen Zuständigen Akteuren erfolgen. Aufgrund von erforderlichen Anpassungen an bestehenden Bauwerken und einer Neugliederung des Straßenraumes werden auch entsprechende finanzielle Aufwendungen erwartet. Für eine mögliche bauliche Umsetzung wird von einem mittel- bis langfristigen Zeitraum ausgegangen.

Als kurzfristige Maßnahme zur Verbesserung für den Radverkehr im Zuge der L 415 wird nach Abstimmung mit dem **Regierungspräsidium Freiburg, Referat 45 – Regionales Mobilitätsmanagement** eine stufenweise Umgestaltung der L 415 angeregt.

Folgende Maßnahmen beinhaltet die **Stufe 1**:

- Anordnung von Tempo 30 im gesamten innerörtlichen Abschnitt der L 415
- flankierende Maßnahmen zur Unterstützung von Tempo 30 wie Blinklicht und Z 138-10 StVO „Achtung Radfahrer“ im Bereich des östlichen Ortseingangs (Höhe Boller Steige)
- ggf. Kontrolle des Geschwindigkeitsniveaus
- Verdeutlichung des Mischverkehrs auf der Fahrbahn durch Fahrradpiktogramme (Piktogrammketten)
- Sicherung des linkseinbiegenden Radverkehrs von der Boller Steige auf die L 415 Rosenfelder Straße in Richtung Kernstadt.

Es wird empfohlen die Maßnahmen zur Umsetzung der **Stufe 1** im Rahmen einer Verkehrsschau mit den entsprechenden Verkehrsbehörden abzustimmen.

L 415 Abschnitt 4 – Hochbrücke [Plan L 415-4.1+4.2]

Die bestehende Situation sieht eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vor. Im Jahr 2017 wurde bei Verkehrserhebungen ein Verkehrsaufkommen von rd. 10.700 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 3% (rd. 300 SV-Fz/24h) erhoben. Die erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h für den Kfz-Verkehr im Zusammenhang mit einem Verkehrsaufkommen > 10.000 Kfz/24h führt zu einer Verdrängung des Radverkehrs in den seitlichen Fahrbahnteil. Hier sind die bestehenden Hochborde eine Gefahrenstelle für den Radverkehr. Es ist zu prüfen, inwieweit der Radverkehr zukünftig im Seitenbereich der Hochbrücke geführt werden kann.

An die Führung im Seitenraum gekoppelt ist die Fragestellung nach der Fortführung des Radverkehrs im Bereich L 415 Talstraße. Die Seitenräume lassen keine angemessene Führung zu. Auch eine Aus- bzw. Einleitung von den Seitenbereichen auf die Fahrbahn ist aufgrund der Zwangslage mit Gebäudestellungen und der Knotenpunktsituation schwer darstellbar.

Die vorgeschlagene Lösung im skizzenhaften Entwurf **Plan L 415-4.1+4.2** zeigt eine Möglichkeit, wie der Radverkehr zukünftig abgesetzt von der L 415 Talstraße durch die Kernstadt geführt werden kann. Diese Führung verläuft im nachgeordneten Netz über die Sulzbachstraße und den Talplatz und deckt sich mit den netzkonzeptionellen Vorschlägen zur Erschließung der Oberstadt über die Rosenbergstraße.

Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Neubau einer Fahrradbrücke von der Sulzbachstraße mit Anschluss an die Hochbrücke im Bereich der heutigen Fußgängertreppe. In **Plan L 415- 4.1+4.2** wer-

den zwei Varianten einer neuen Fahrradbrücke vorgeschlagen. Die optionale Lösung (Darstellung in blau) wird aufgrund der maximalen Längsneigung von rd. 9% hinsichtlich fehlender Barrierefreiheit nicht weiter verfolgt.

- Zuführung zur neuen Brücke im Einrichtungs- oder Zweirichtungsverkehr:

  Zweirichtungsverkehr: Führung des Radverkehrs auf der Nordseite der Hochbrücke. Dazu ist eine Verbreiterung des Seitenbereichs notwendig (Verbreiterung der Brückenkappen, Querschnittsanpassung). Bauliche Maßnahmen am Bauwerk müssen von einem Bauwerksplaner geprüft und bewertet werden.

  Einrichtungsverkehr: Neubau einer Fußgängerschutzanlage (FSA) auf der Hochbrücke im Bereich des Anschlusses der neuen Fuß- und Radwegbrücke. FSA ermöglicht beidseitige Führung des Radverkehrs im Einrichtungsverkehr auf der Hochbrücke, da eine Querungsmöglichkeit geschaffen wird. Konzipierte FSA erfordert Koordinierung mit der LSA Talstraße.

- Im Zusammenhang mit weiteren Planungsüberlegungen zu einer Fahrradbrücke zwischen der Hochbrücke und der Sulzbachstraße ist das Lichtraumprofil über der L 424 entsprechend ihrer Funktionen Bedarfsumleitungsstrecke Autobahn und GST-Strecke, sowie mögliche Knotenpunktmaßnahmen (Kreisverkehr) zu prüfen und abzustimmen.

Nach Abstimmung mit dem **Regierungspräsidium Freiburg, Referat 45 – Regionales Mobilitätsmanagement** wird die Lösung einer einseitigen Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr auf der Nordseite der Hochbrücke favorisiert. Nach Aussage des **Regierungspräsidium Freiburg, Referat 45 – Regionales Mobilitätsmanagement** sind nach aktuellem Kenntnisstand Sanierungsarbeiten an der Hochbrücke voraussichtlich in 5 Jahren zu erwarten.

L 415 Abschnitt 5 - Schulzentrum - L 415 Eugen-Frueth-Straße/Hauptstraße [Plan L 415-5]

Im **Plan L 415-5** wird eine optimierte Radverkehrsführung im Bereich des Schulzentrums in der Oberstadt vorgeschlagen. Die Hauptachse aus der Talstadt führt über die Rosenbergstraße zum Schulzentrum und verläuft im Bereich der Bushaltestelle Stadtgarten in Richtung Hauptstraße und Oberstadt.

Im Bestand ist keine klare Führung für den Radverkehr erkennbar. Sowohl die Führung entlang der Kirchtorstraße, aber auch über den Stadtgarten und die Schulhöfe eignen sich nur bedingt (Konfliktsituation).

Folgende Kernaspekte werden vorgeschlagen:

- Aufgabe der Rechtsabbiegespur von der L 415 zur Kirchtorstraße und Rechtsabbiegen durch kombinierte Fahrspur für Geradeausfahren und Rechtsabbiegen ermöglichen. Dazu ist eine verkehrstechnische Untersuchung (Leistungsfähigkeit, Rückstaulängen, etc.) auf Basis aktueller Verkehrszahlen notwendig.

- Verlegung der Bushaltestelle auf den Bereich der aufgegebenen Rechtabbiegespur. Standzeiten der Busse und Fortführung der Fahrrouten sind zu prüfen.
- Neugliederung des Haltestellenbereichs. Wartebereich der Schüler auf den Bereich der heutigen Busspur verlegen. Radverkehrsführung hinter dem Wartebereich der Haltestelle im Zweirichtungsverkehr und Fortführung in die Kirchtorstraße.
- Strategische Platzierung der Fahrradabstellanlagen im Schulbereich zur Entflechtung der Alltags- und Schülerradverkehre.

9.2.2 Maßnahmenkataster

Neben den beschriebenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Initialmaßnahme zur Entwicklung einer leistungsfähigen Ost-West-Achse, werden 30 weitere Maßnahmen in einem Maßnahmenkataster aufgeführt **[vgl. Anlage 7]**.

Die Maßnahmen erstrecken sich auf das gesamte Stadtgebiet von Oberndorf a. N.. Für jede Maßnahme wurde ein Übersichtsblatt im Maßnahmenkataser erstellt. Die Maßnahmenblätter enthalten die relevanten Informationen zur gegebenen Bestandssituation, die Maßnahmenvorschläge, eine grobe Kostenschätzung und weitere Hinweise wie die Priorisierung, die zuständigen Baulastträger und jeweils eine eindeutige ID, die sich in den Maßnahmenplänen und der Maßnahmenliste wiederfindet.

In *Abbildung 33* ist ein Maßnahmenblatt beispielhaft dargestellt:

Abbildung 33: Beispielhaftes Maßnahmenblatt BF1 aus dem Maßnahmenkataster

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID **BF1**

Priorität **2**

Maßnahmentyp: punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich
Maßnahme(n): Übergangsbereich Ortseingang/-ende
Ortsangabe: **Beffendorf** - nordöstlicher Ortsrand L 419
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.

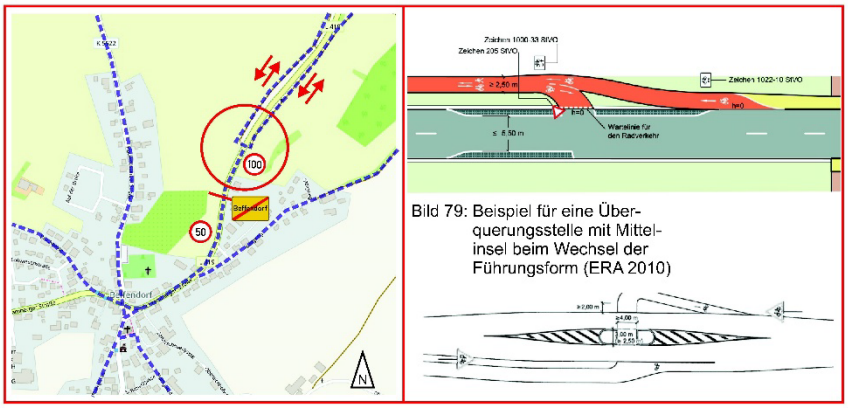


Bild 79: Beispiel für eine Überquerungsstelle mit Mittelinsel beim Wechsel der Führungsform (ERA 2010)

Gegebenheiten:

- Ungesicherter Bereich für den Radverkehr am Ortanfang/-ende => 100 km/h ab Ortsschild.
- Wechsel der Führungsform.
- Querungsbereich von zwei Radwegeachsen.
- ***Verkehrsaufkommen Analyse 2017 - Q 78:***
  8.800 Kfz/24h | 340 SV/24h | 3,9% SV-Anteil

Maßnahmen:

- Gestaltung der Überquerungsstelle in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Radverkehrsführungen gemäß den ERA 2010 | **Musterblatt 9.5.2** RadNetz BW.
  => *Abbildungen oben rechts*

Gestaltungsmöglichkeiten Übergangsbereich:
- Ohne bauliches Element mit Fahrbahnmarkierungen zur Verengung auf >= 5,50 m.
- Mit baulichem Element => Mittelinsel >= 2,50 m | besser 3,50 m sonst ist ein Aufstellen mit Fahrradanhänger nicht möglich. Bei einer Breite von 2,50 m sollte die Mittelinsel 4,00 m Länge aufweisen um ein Schrägaufstellen von Fahrrädern mit Anhänger zu ermöglichen.

Bei Wechsel der Führungsform von einseitiger zu beidseitiger Führung und umgekehrt:
- abhängig von den örtlichen Randbedingungen
- indirekt über den Seitenraum | Abbiegespur | Kombination möglich

Kosten:

Bemerkungen:

- **Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger**
- Ansprüche Wirtschaftsweg prüfen => Landwirtschaftlicher Verkehr
- Abschnitt der primären Verbindungsachse Beffendorf - Lindenhof im Hauptnetz

9.3 Priorisierung

Für eine mögliche Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen in Stufen wurde eine Priorisierung anhand der folgenden fachlichen Kriterien vorgenommen:

- Verkehrssicherheit
- Netzbedeutung
- Radverkehrspotential

Als Methodik der Priorisierung wurde jeder Maßnahme, für jedes der drei o.g. Kriterien, eine Punktzahl zwischen eins und drei vergeben. Je höher die Punktzahl liegt, desto höher ist die Priorität einer Maßnahme. Die Gesamtpunktzahl auf Grundlage der Punktvergabe jedes Kriteriums ergibt die Prioritätenstufe 1, 2 oder 3 (Priorität 1 am höchsten).

Die Punktevergabe für jedes Kriterium ist in den nachfolgenden Tabellen erklärt.

Verkehrssicherheit

Bewertungsabstufung	Erläuterung	Punktzahl
hohe Sicherheitsrelevanz	Die Maßnahme bezieht sich auf einen Straßenabschnitt oder eine punktuelle Situation im Stadtgebiet, in dem die Radverkehrsführung nicht den Vorgaben der Regelwerke entspricht.	3
mittlere Sicherheitsrelevanz	Die Maßnahme steht direkt mit dem Straßenverkehr in Verbindungen und soll den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr schützen.	2
geringe Sicherheitsrelevanz	Die Maßnahme bezieht sich auf den Streckenverlauf abseits der Hauptrouten und hat nur eine indirekte Auswirkung auf die verkehrliche Situation des Radverkehrs.	1

Netzbedeutung

Bewertungsabstufung	Erläuterung	Punktzahl
hohe Netzbedeutung	Die Maßnahme bezieht sich auf den Streckenverlauf der Initialmaßnahme einer leistungsfähigen Ost-West-Achse. Die Netzbedeutung ist daher als hoch einzustufen.	3
mittlere Netzbedeutung	Die Maßnahme bezieht sich auf den Streckenverlauf einer angedachten Hauptradwegeverbindung innerorts oder außerorts.	2
geringe Netzbedeutung	Die Maßnahme bezieht sich auf den Streckenverlauf einer ergänzenden Radwegeachse aus dem Basisnetz.	1

Radverkehrsaufkommen

Bewertungsabstufung	Erläuterung	Punktzahl
hohes Radverkehrsaufkommen	Die Maßnahme bezieht sich auf einen Streckenverlauf im Zuge der Initialmaßnahme einer leistungsfähigen Ost-West-Achse bzw. auf einer direkte Zuführungsachse zum Schulzentrum Oberstadt.	3
mittleres Radverkehrsaufkommen	Die Maßnahme bezieht sich auf einen Streckenverlauf von wichtigen Alltagsverbindungen und auf Achsen die Radverkehrsziele mit erhöhter Nachfrage anbinden. Die Maßnahme liegt auf einem Hauptnetzabschnitt.	2
geringes Radverkehrsaufkommen	Die Maßnahme bezieht sich auf einen Streckenabschnitt mit einem geringen Radverkehrspotential. Die Maßnahme liegt auf einem Basisnetzabschnitt	1

Insgesamt kann eine einzelne Maßnahme durch die drei Kriterien maximal mit neun Punkten bewertet werden, was der höchsten Priorisierungsstufe entspricht.

Die Priorisierung bewertet die Dringlichkeit und den Handlungsbedarf der Maßnahme nicht aber deren konzeptionelle Umsetzung im Gesamtzusammenhang. Die Maßnahmen sind deshalb stets im Zusammenhang zueinander und nicht isoliert zu betrachten. Dies gilt im Besonderen in Bezug auf die Initialmaßnahme im Zuge der L 415. Dort können bestimmte Maßnahmen eine hohe Priorisierung aufweisen, sind aber als Einzelmaßnahmen nur dann sinnvoll, wenn sie im Verbund realisiert werden.

Eine Vielzahl der hoch priorisierten Maßnahmen bezieht sich auf die Initialmaßnahme im Zuge der L 415. Die bestehende Situation für die Radfahrenden im Zuge der L 415 weißt große Defizite aus Sicht der Verkehrssicherheit auf. Im Kontext der Radverkehrskonzeption stehen die Maßnahmen im Verlauf der zentralörtlichen L 415 in engem Zusammenhang mit der zu erwartenden Entwicklung des Radverkehrs in Oberndorf a. N.

9.4 Kostenschätzung

Für die Maßnahmen aus dem Maßnahmenkataster wurden Kostenschätzungen durchgeführt. Die Berechnung der Kosten ergibt sich aus pauschalierten Kostenansätzen für die vorgeschlagenen Maßnahmen (Kosten sind Nettobeträge ohne Baunebenkosten). Der Stand der vorliegenden Kostenschätzung ist November 2023. Die detaillierte Kostenschätzung nach Aufteilung der erforderlichen Einzelmaßnahmen in den entsprechenden Maßnahmenbereichen ist in **Anlage 8** dokumnetiert.

Die Radverkehrskonzeption erfolgt in einer konzeptionellen Planungstiefe, die lediglich grobe Kostenschätzungen zulassen. Daher finden Kostenfaktoren wie Grunderwerb, Tiefbauarbeiten an Versorgungsleitungen oder Kosten für Bauwerksanpassungen in der Kostenschätzung zunächst keine Berücksichtigung.

Die erarbeiteten und vorgeschlagenen Maßnahmen wurden mit der Stadtverwaltung, dem Fördergeber und den zuständigen Baulastträgern vorabgestimmt. Vor Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind weitere Planungsstufen notwendig und die Kosten anhand entsprechend zu verifizieren.

Für Maßnahmen im Zusammenhang mit baulichen Änderungen an bestehenden Bauwerken wurden in der Kostenberechnung keine Aussagen getroffen. Gleiches gilt für Maßnahmen, die erst durch vertiefende Planungsschritte und Abstimmungs- sowie Entscheidungsprozesse detailliert ausgearbeitet werden können. Die entsprechenden Maßnahmenblätter aus dem Maßnahmenkataster enthalten entsprechende Hinweise bezüglich der notwendigen vertiefenden Untersuchungen.

9.5 Zielwert des Radverkehrs am Modal Split

Die im Rahmen der Radverkehrskonzeption vorgeschlagenen Maßnahmen sollen in erster Linie die Gegebenheiten der Radinfrastruktur in Oberndorf verbessern und dadurch die bestehenden Potentiale aktivieren.

Durch die konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, kann eine sukzessive Steigerung der Radverkehrsanteile erwartet werden. Als Zielwert für die kommunale Verkehrsplanung wird bis zum Jahr **2030/2035** ein Radverkehrsanteil von **15% - 20%** am werktäglichen Modal Split vorgeschlagen.

9.6 Maßnahmenkataster für das RadNETZ BW

Die zwei Landesradfernwege in Oberndorf, der Neckartal-Radweg und der HSB-Radweg, werden vom Land Baden-Württemberg unterhalten. Für diese Achsen hat das Land sowohl ein Maßnahmen- sowie ein Beschilderungskataster erarbeitet. Die Unterlagen werden ständig weiterentwickelt und sind von der Stadt Oberndorf bei Land anzufragen.

Das Beschilderungskataster für die Abschnitte des HSB-Radwegs auf Oberndorfer Gemarkung sind **Anhang 4** zu entnehmen.

9.7 Flankierende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Der qualitative Ausbau der Radinfrastruktur ist ein wichtiger Baustein zur Steigerung der Radverkehrsanteile am kommunalen Verkehrsgeschehen. Zu einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung gehören aber auch flankierende Maßnahmen, die zur Verbesserung der Gesamtsituation des Radverkehrs beitragen. Dazu zählen Aufgabenfelder wie qualifiziertes Fahrradparken, Förderung von Multimodalität, Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation, Qualitätsmanagement, Wirkungskontrolle sowie betriebliche Aspekte.

9.7.1 Fahrradabstellanlagen

Von der Stadt Oberndorf a. N. wurden Unterlagen zu den bestehenden Fahrradabstellanlagen und deren Qualitäten im Stadtgebiet zur Verfügung. Sie sind **Anhang 1** zu entnehmen.

Wie beim Kfz-Verkehr beginnt und endet jede Fahrradfahrt an einem Abstellplatz. Dem Anspruch an sichere Abstellanlagen ist Rechnung zu tragen (E-Bike, Pedelec, Lastenrad, Fahrradanhänger). Gemäß der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen gelten für die Anlagen bestimmte Qualitätskriterien in Bezug auf Standsicherheit, Diebstahl- und Wetterschutz. Dabei unterscheiden sich die Anforderungen an Abstellanlagen je nach Art und Nutzung des jeweiligen Abstellorts. Die Qualitätskriterien sind im Folgenden näher erläutert:

Standsicherheit und Diebstahlschutz

Abstellanlagen sollten möglichst jedem Fahrradtyp unabhängig von Größe, Rahmengeometrie, Bereifung und Zubehör einen sicheren Stand gewährleisten können. Neben der ausreichenden Befestigung des Untergrunds und der Topographie ist dabei vor allem die Wahl des Fahrradhaltertyps entscheidend. Es gibt verschiedene Modelle und Ausprägungen der Halterungen, vom herkömmlichen Vorderradhalter bis hin zu modernen Haltesystem. Die Wahl der richtigen Halteform hängt von mehreren Faktoren ab. Die nachfolgende Tabelle zeigt Vor- und Nachteile der beiden gängigsten Fahrradhaltertypen.

Tabelle 6:Vor- und Nachteile von Fahrradhaltertypen (FGSV 2012)

		Anlehnhalter	Vorderradhalter	Punktesystem
Kundensicht	Guter Halt	+ +	--	+ + Großer Vorteil + kleiner Vorteil 0 kein Vor-/Nachteil - kleiner Nachteil -- großer Nachteil
	Zugänglichkeit	+	-	
	Diebstahlschutz	+ +	--	
Betriebssicht	Betrieb	+	--	
	Installation	-	0	
	Stadtgestallt	+	0	

Während der klassische Vorderradhalter für den Fahrradfahrer kaum Vorteile besitzt, ist der Anlehnhalter deutlich nutzerfreundlicher. Der Anlehnhalter bietet durch die Möglichkeit den Fahrradrahmen anzuschließen einen sehr guten Diebstahlschutz, eine gute Zugänglichkeit und einen sicheren Halt. Der Diebstahlschutz hängt zudem mit der Höhe der Schlossanbringung ab. Bei Anlehnhaltern kann keine Hebelwirkung mit Hilfe des Bodens erzeugt werden und ein Diebstahl muss für die Öffentlichkeit sichtbar in einer gewissen Höhe erfolgen.

Eine besonders standsichere Variante des Anlehnhalters ist die Kombination mit einem Vorderradhalter in einem montagefertigen Metallgestell. In doppelseitiger Ausführung und mit abwechselndem Höhenversatz, lassen sich diese fertigen Abstellmodule kostengünstig und platzsparend verbauen. Die Installation ist dabei mit wenig Aufwand verbunden, da die Module einfach im Boden verschraubt werden können.

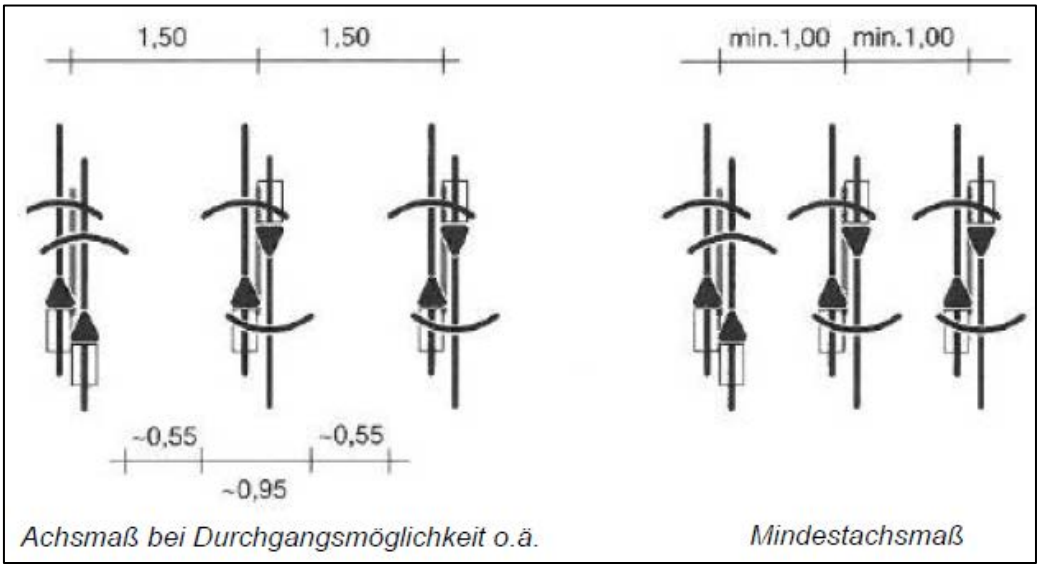
Wetterschutz

Eine Überdachung ist für Abstellanlagen, an denen das Fahrrad über einen längeren Zeitraum abgestellt wird, empfehlenswert. Die Fahrräder und ihre Anbauteile werden dadurch gegen Nässe geschützt.

Zugänglichkeit

Im Allgemeinen sollen Fahrradabstellanlagen dem Fahrradverkehrsziel direkt zugeordnet sowie einfach und sicher erreichbar sein. Der Zugang zu den Anlagen soll möglichst ebenerdig erfolgen und an das Radverkehrsnetz angebunden sein. Hierzu zählen auch eine entsprechende Beschilderung und Ausweisung der Abstellplätze. Generell gilt, eine Anlage vor einem potentiellen Radverkehrsziel wird besser angenommen als eine dahinter gelegene. Die Anlagen sollten genug Platz bieten das Fahrrad bequem ein- und auszuparken ohne dabei andere Fahrräder zu berühren. Zudem sollte ausreichend Platz vorhanden sein, das Fahrrad anzuschließen und zu beladen. Es werden entsprechende Maße als Richtwerte für den Entwurf von Abstellanlagen empfohlen (Abbildung 22).

Abbildung 34: Achsabstände für Fahrradhalter (FGSV 2012)



Bei einer Unterschreitung der Maße muss eine beengte Zugänglichkeit in Kauf genommen werden. Ein seitliches Herantreten an die Fahrräder ist dann nicht mehr möglich. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass durch einen zu geringen Abstand der Fahrräder der Anteil der tatsächlich genutzten Fahrradhalter sinkt. Die höhenversetze Aufstellung der Vorderräder und beidseitige Nutzung der Abstellhalter kann zum Verhaken der Lenker, der Bremszüge und der Anbauteile führen. Besonders für Fahrräder mit spezieller Ausstattung wie z.B. Körben oder Packtaschen sind zu eng bemessene Abstellanlagen nicht nutzerfreundlich.

Sondernutzung

Das Kriterium Sondernutzung bezieht sich auf die ergänzenden Anforderungen an Fahrradabstellanlagen, die durch die Nutzung besonderer Fahrradtypen wie z.B. Lastenräder, Räder mit Anhänger, Dreiräder oder E-Bikes notwendig werden. Hierzu zählen unter anderem große und leicht zugängliche Abstellflächen mit geeigneten Ladestationen oder Fahrradboxen. Darüber hinaus können zusätzliche Services wie zum Beispiel eine Reparaturstation oder Schließfächer für mehr Komfort und Sicherheit sorgen.

Die Sondernutzungen nehmen stetig zu und müssen daher auch bei der Einrichtung von Sammel- und Großparkplätzen berücksichtigt werden. Die folgenden ***Abbildung 35*** zeigt mögliche Abmessungen und Einteilungen für moderne Fahrradsammelanlagen. Als notwendige Fahr- und Rangierfläche sind 2,5 qm Verkehrsfläche pro Fahrradabstellplatz zweckmäßig. Zusätzlich sollten Flächen für die Sondernutzungen mit entsprechenden Möglichkeiten zum Abschließen vorhanden sein. Für Lastenräder empfiehlt sich aufgrund der teilweise speziellen Rahmengeometrie eine Befestigungsmöglichkeit über einen Stahlbügel am Boden, wie es in ***Abbildung 36*** dargestellt ist.

Abbildung 35: Fahrradsammelanlage mit Verkehrsfläche, Forum Radverkehrsanlagen -Planung, Bau und Unterhalt 2022, S.105

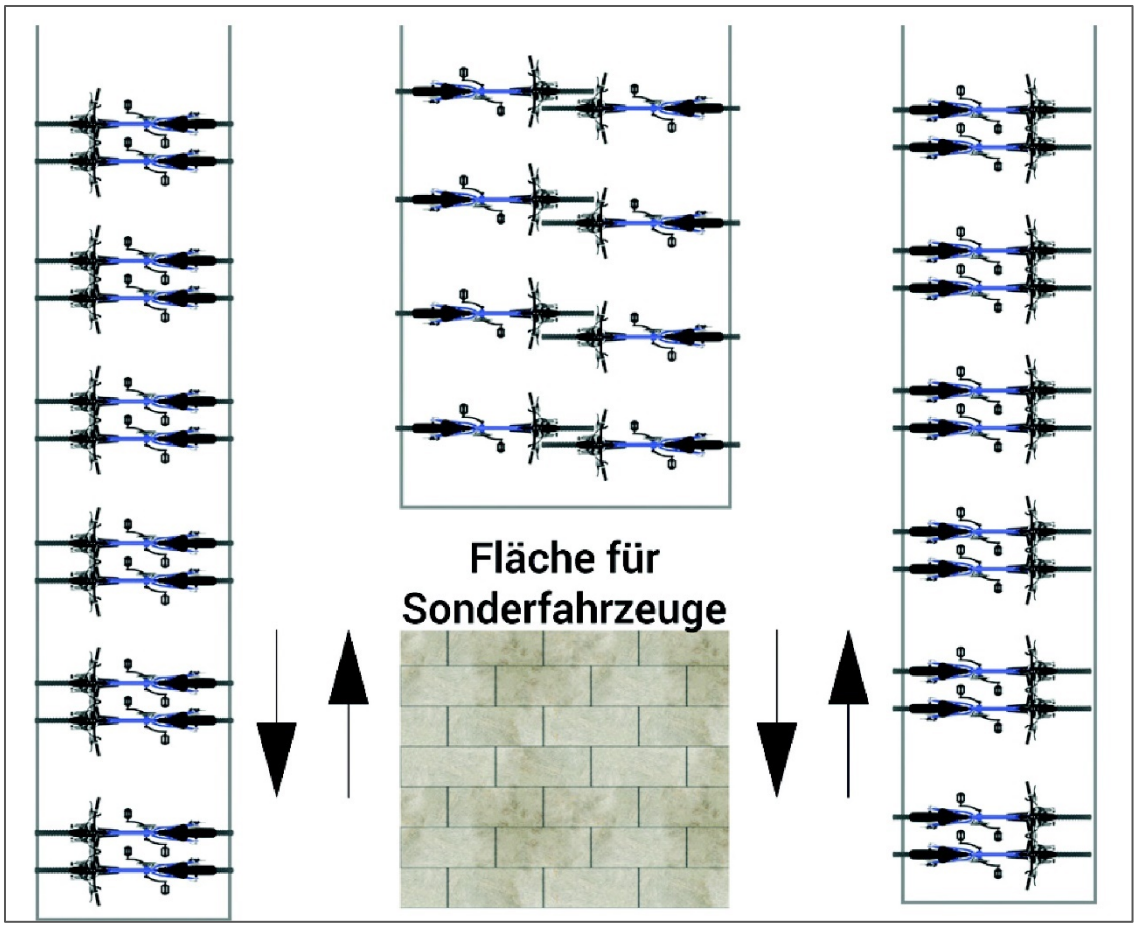


Abbildung 2318: Fahrradparkplatz für Sondernutzung, Forum Radverkehrsanlagen -Planung, Bau und Unterhalt 2022, S.106

Kosten

Die Kosten für Radabstellanlagen sind im Wesentlichen von der Anschaffung des ausgewählten Haltertyps sowie dessen Montage abhängig. Des Weiteren sind zum Beispiel Kosten für die bauliche Erschließung von geeigneten Flächen oder Optimierungsmaßnahmen wie Überdachung und Beleuchtung zu berücksichtigen. Je nach Modell, Material und Hersteller der Anlagen können die Kosten hierbei stark variieren. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Anschaffungskosten für empfohlenen Haltertypen.

Tabelle 7: Kostenübersicht verschiedener Haltertypen

Haltertyp	Beispiel	Anschaffungskosten je Halter
Anlehnbügel	TRUST, www.wsm.eu	80 bis 300 € (je nach Design und Material)
Vorderradhalter mit Anlehnbügel (Typ 1)	BETA XXL, www.orion-bausysteme.de	150 bis 250 €
Vorderradhalter mit Anlehnbügel (Typ 2)	4500 XBF, www.wsm.eu	200 bis 250 €
Fahrradbox	Bikebox 1, www.wsm.eu	1.000 bis 3.000 € (pro Box)
Lastenrad-anschließbügel	Anschließbüger SEVIER ziegler-metall.de	100 bis 150 € (je nach Abmessung)

Berechnung der erforderlichen Stellplätze

Zur angemessenen Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad gehört auch die Kalkulation der notwendigen Stellplätze entsprechend der jeweiligen Zielgruppe. In der Publikation /22/ sind dafür Orientierungswerte dargestellt.

Für den **Einzelhandel** wird die Anzahl der erforderlichen Stellplätze anhand der Verkaufsfläche berechnet. Als Richtwert gilt ein Stellplatz je 25 bis 70 qm Verkaufsfläche.

An **Schulen** haben Fahrradabstellanlagen eine besondere Bedeutung, da Schülerinnen und Schüler (SuS) eine relevante Nutzergruppe des Radverkehrs darstellt. Der Bedarf an Abstellanlagen wird anhand des Radverkehrsanteils der SuS und deren Gesamtzahl quantifiziert. Daher ist die regelmäßige Erhebung des Radverkehrsanteils der SuS eine wichtige Grundlage zur Bereitstellung angemessener Fahrradabstellanlagen.

Bei einem Radverkehrsanteil von 10% sollten für 20% der SuS Stellplätze zur Verfügung stehen. Bei einem Radverkehrsanteil von 20% für 30% usw.

Für das Schulzentrum in der Oberstadt von Oberndorf a. N. würde sich demnach bei einem Radverkehrsanteil von 10% der SuS ein Bedarf von 200 (20% von rd. 1.000 SuS) Stellplätzen ergeben. Es wird empfohlen die Abstellanlagen von Lehrkräften und SuS zu trennen.

Die erforderliche Anzahl der Fahrradabstellanlagen an **Firmen** werden über Erhebungen der Belegschaft, zur Bereitschaft das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zu nutzen, ermittelt. Wenn keine Daten bekannt sind und nicht erhoben werden, kann als Richtwert angenommen werden, für 25% der Belegschaft Fahrradparkplätze bereitzustellen. Diese sollten sich immer auf dem Firmengelände befinden und bei mehreren Zugängen dezentral angeordnet sein.

Grundsätzlich muss bei der Wahl der Stellplatztypen unterschieden werden, von welcher Nutzergruppe die Abstellanlage primär genutzt wird. Mitarbeiterparkplätze werden weniger von Sondernutzungen wie Lastenräder oder Fahrradanhängern genutzt, wie beispielsweise Stellplätze an Einzelhandelsstandorten oder Kindergärten.

Fahrradparken zur Förderung der Multimodalität – Verknüpfung Rad und ÖPNV

Ein weiterer wichtiger Aspekt bei der Planung bedarfsgerchter Fahrradabstellanlagen ist die Vernetzung mit dem ÖPNV zur Förderung der Multimodalität von Wegeketten, primär mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Daher empfiehlt sich an Haltestellen des ÖPNV die Einrichtung von Bike + Ride- bzw. Ride + Bike-Anlagen zu prüfen. Aufgrund oftmals hoher Standzeiten der Räder am Umsteigepunkt auf den ÖV – tagsüber bei Bike + Ride bzw. über Nacht an Ride + Bike, sollten hier möglichst sichere Formen von Abstellanlagen gewählt werden. An großen Umsteigepunkten sind Fahrradboxen, geschützte Abstellanlagen ggf. mit Videoüberwachung zweckmäßig.

9.7.2 Wegweisung

Ein weiteres Infrastrukturelement der Radverkehrsförderung bildet die Entwicklung einer schlüssigen Wegweisung. Dabei ist eine konsistente Wegweisung in erster Linie für touristische Routen und nachgeordnet auch für die Alltagsrouten zweckmäßig. Aufgrund der Überlagerung von kommunalen und regionalen Radnetzen ist eine baulastträgerübergreifendende und einheitliche Wegweisung über die Stadt- und Landkreisgrenzen hinaus zu entwickeln. Dazu ist eine intensive Abstimmung mit allen zuständigen Akteuren erforderlich.

In Oberndorf a. N. verläuft das kommunale Radnetz auf Routen von RadNETZ BW und auf RadParadiesrouten des Landkreises Rottweil, die bereits beschildert sind. Bei Umsetzung eines Wegweisungskonzeptes für das kommunale Radwegenetz ist die bestehende Beschilderung zu berücksichtigen.

Die Radwegweisung muss dauerhaft unterhalten und gepflegt werden. In Baden-Württemberg ist die Publikation *„Fahrradwegweisung in Baden-Württemberg – Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg" (Mai 2020)* der Leitfaden zum Aufbau einer einheitlichen wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr.

Die zwei Landesradfernwege in Oberndorf, der Neckartal-Radweg und der HSB-Radweg, werden vom Land Baden-Württemberg unterhalten. Für diese Achsen hat das Land ein Beschilderungskataster erarbeitet. Die Unterlagen werden ständig weiterentwickelt und sind von der Stadt Oberndorf bei Land anzufragen. Das Beschilderungskataster für die Abschnitte des HSB-Radwegs auf Oberndorfer Gemarkung sind **Anhang 4** zu entnehmen.

Bestehende Wegweisung für den Radverkehr im Oberndorfer Stadtgebiet
Bilder von der Ortsbesichtigung

9.7.3 Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle dient zur Überprüfung, ob die im Rahmen der Radverkehrskonzeption erarbeiteten Maßnahmen nach Umsetzung ihre geplante Wirkung erreichen.

Folgende Aspekte sind für eine Wirkungskontrolle im Radverkehr zu nennen:

- Auswirkungen der umgesetzten Maßnahmen auf die Radverkehrsanteile an allen Wegen
- die Annahme der in der Netzkonzeption ausgewiesenen Hauptrouten des Radverkehrs durch die Bevölkerung hinsichtlich der Steigerung des Radverkehrs und spürbarer Bündelungseffekte
- die Nutzung und Auslastung der Radabstellanlagen. Speziell auch die Annahme und Nutzung von Bike + Ride-Anlagen
- das Verhalten der Radfahrer der neu konzipierten Radverkehrsführungen im Streckenverlauf (Schutzstreifen/Radfahrstreifen etc…) und an Knotenpunkten.
- kritisches Monitoring von Maßnahmen die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs umgesetzt werden

Welche Methoden bei der Wirkungskontrolle zur Entwicklung des Radverkehrs genutzt werden können ist **Tabelle 6** zu entnehmen.

Tabelle 8: Möglichkeiten zur Anwendung von Methoden zur Wirkungskontrolle (verändert nach ERA 2010, S.84)

Themenbereiche der Wirkungskontrolle	Methoden zur Überprüfung
Radverkehrsanteile an allen Wegen	Haushaltsbefragungen
Bündelungseffekte auf wichtigen Hauptrouten des Radverkehrs	Zählungen mit Vorher-Nachher-Vergleich (dabei auf gleiche Witterung achten)
	Befragungen zur Routenwahl bestenfalls mit Vorher-Nachher-Vergleich
Ruhender Radverkehr/Fahrradabstellanlagen	Zählungen - Kapazität und Nutzung
Akzeptanz von neuen Radverkehrsführungen an Strecken und Knotenpunkten	Verhaltensevaluierung der Radfahrenden
	Zählungen mit Unterscheidung nach festgelegtem Nutzungsverhalten
	Befragungen
Monitoring zur Verkehrssicherheit nach Umsetzung von Maßnahmen	Unfallauswertungen
	Konfliktbeobachtung insbesondere von unterschiedlichen Verkehrsmitteln
	Befragungen zum subjektiven Sicherheitsempfinden

9.7.4 Qualitätsmanagement/Qualitätssicherung

Für den Erfolg einer "Fahrradstadt" ist ein strukturiertes Qualitätsmanagement in allen Phasen der Planung, der Umsetzung und im laufenden Betrieb entscheidend. Wenn die Radverkehrsförderung ein neu etabliertes Aufgabengebiet darstellt, fehlen Personal- und Zeitressourcen sowie ein fest eingeplantes und ganzheitlich kalkuliertes Finanzbudget in der Verwaltung. Das Qualitätsmanagement bildet einen Leitfaden für die verantwortlichen Vorhabensträger.

Die folgende Tabelle basiert auf den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010“ und gibt einen strukturierten Überblick zu Abläufen und Verfahren des Qualitätsmanagements.

Tabelle 9: Abläufe und Verfahren des Qualitätsmanagements (verändert nach ERA 2010, S.87)

Leitfragen		Schritte	Verfahren/Methoden
1.	Wo stehen wir heute?	Erhebung des aktuellen Zustandes	Erhebung relevanter Kenngrößen
			Vergleich mit erfolgreichen Kommunen
			Bewertung durch Experten
			Befragung der Nutzer
			Beschwerdemanagement einrichten
2.	Wohin wollen wir?	Festlegung von Qualitätszielen	Erarbeitung eines Leitbildes
			messbare Ziele formulieren
3.	Wie erreichen wir unsere Ziele?	Prozesse entwickeln und Verantwortliche benennen	Aufgaben und Kompetenzen innerhalb der Verwaltung definieren
			Verfahrensabläufe beschreiben
			den gesamten Prozess mit Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation begleiten
			Zeit/und Maßnahmenpläne mit Prioritäten entwickeln
4.	Wie müssen wir uns aufstellen?	Ressourcen planen und bereitstellen	Bereitstellung von Personalmitteln
			Bereitstellung von Sachmitteln
			Mitarbeiter für die Aufgaben qualifizieren
			Finanzierung planen und absichern
5.	Sind wir auf dem richtigen Weg?	Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung	stetige Wirkungskontrolle von umgesetzten Maßnahmen
			stetige Wirkungskontrolle von laufenden Projekten
			Anregungen/Beschwerden der Bevölkerung evaluieren
			stetiger Ermittlung des Zustandes gem. Schritt 1
6.	Können wir etwas besser machen?	Verbesserung und Weiterentwicklung	Qualitätsberichte
			Analyse der Kontrollergebnisse
			Weiterentwicklung gem. der Schritte 1-5
wieder bei Schritt 1 beginnen und eine stetige Förderung des Radverkehrs anstreben			

9.7.5 Betrieb, Unterhalt

Neben der stetigen Verbesserung und Weiterentwicklung der Radverkehrsanlagen ist auch deren Unterhalt und Wartung ein zentrales Element ganzheitlicher Radverkehrsförderung. Die Aufrechterhaltung eines hohen Qualitätsniveaus des Radwegenetzes ist ein entscheidender Faktor für die Zufriedenheit der Radfahrenden. Zum Betrieb und Unterhalt der Radinfrastruktur zählen:

- Reinigung und der Winterdienst
- Grünschnitt
- Fahrbahnbelag
- Fahrradwegweisung
- Baustellensicherung

Reinigung und Winterdienst

Die Reinigung der Radwege umfasst beispielsweise die Beseitigung von Ästen, Laub, Sand, Scherben, Schmutz, altem Streugut usw. Dabei sollten die Hauptrouten des Radverkehrs primär gereinigt werden.

Auch im Winter müssen die Radverkehrsanlagen befahrbar sein. Je nach verfügbaren Kapazitäten empfiehlt es sich ein geschlossenes Vorrangnetz für die Räumung zu definieren und dieses mit der Bevölkerung zu kommunizieren. Dabei sind auch die Räumzeiten zu planen um beispielsweise wichtige Radschulwege vor Schulbeginn zu räumen.

Die Reinigung und der Winterdienst müssen geplant und organisiert werden. Dabei sollten alle beteiligten Akteure mit einbezogen werden. Die folgenden Punkte können bei der Umsetzung hilfreich sein:

- Aufstellung von verbindlichen Reinigungs- und Winterdienstplänen
- mit den Bauhofzuständigen die vorrangig zu räumenden Hauptrouten kommunizieren (Räumungs-/Winterdienstkarte) und für die Belange des Radverkehrs sensibilisieren
- den bestehenden Fuhrpark des Bauhofs überprüfen und ggf. um geeignete Spezialfahrzeuge ergänzen

Grünpflege

Die Radwege sollten regelmäßig auf störenden Bewuchs hin untersucht werden. Vor allem während den Vegetationsperioden ist darauf zu achten, dass die erforderlichen Sichtdreiecke an Einmündungen frei einsehbar sind. Auch der Rückschnitt von seitlichem Bewuchs ist wichtig für die störungsfreie Benutzung der Radverkehrsanlagen. Dazu zählt ebenfalls das regelmäßige mähen der Bankette entlang wichtiger Radverkehrsrouten.

Baustellensicherung

Hinsichtlich der Sicherung von Baustellen sind die *„Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen„ (*RSA) zu beachten. Bei Baustellen im Zuge von wichtigen Radrouten empfiehlt es sich weiterführende Erkenntnisse zu beachten wie z. B. die Broschüre *„Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen* (HRSG.: Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. 2006). Generell steigt die Akzeptanz der Maßnahmen zur Baustellensicherung bei den Radfahrenden, wenn es ihnen ermöglicht wird den gesicherten Bereich fahrend zu passieren. Wenn möglich sollte die Beschilderung „Radfahrer absteigen" vermieden werden. Eine Umleitung zur Umfahrung der Baustelle sollte eingerichtet und entsprechend früh ausgewiesen werden.

Das Meldesystem RADar!

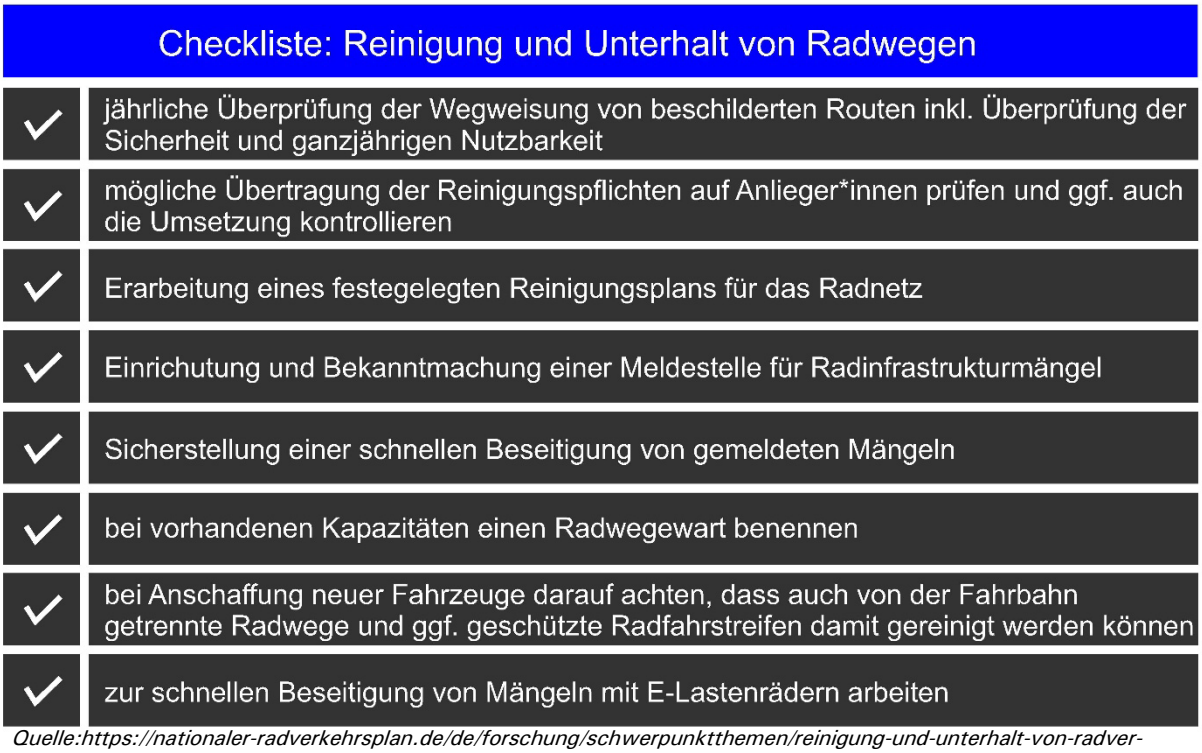
Eine große Herausforderung beim Betrieb und Unterhalt der Radinfrastruktur liegt in der Identifizierung vorhandener Mängel. Die besten Kontrolleure der Radnetze sind die Radfahrer selber. Durch die tägliche Nutzung der Infrastruktur besitzen sie ein wertvolles Expertenwissen bezüglich bestehender Schwachpunkte im Netz. Dieses Expertenwissen sollte der Stadtverwaltung zur Verfügung stehen.

Genau für diesen Anwendungszweck wurde die Meldeplattform **RADar**! entwickelt. Diese Meldeplattform ist ein onlinebasiertes Planungs- und Bürgerbeteiligungsinstrument um die kommunale Radinfrastruktur zu verbessern. Die Radfahrenden könne die Stadtverwaltung über die Stadtradeln-App bzw. das Internet auf kritische Bereiche im Radnetz aufmerksam machen. Dies erfolgt durch Setzen eines Pins sowie Erläuterungen dazu auf einer Onlinekartengrundlage. Folgende Gründe können für das setzen eines Pins ausgewählt werden:

- Oberfläche
- Verkehrsbeschilderung/Markierung/Beleuchtung
- Radwegweisung
- Behinderung
- Verkehrsführung
- Straßenbauarbeiten
- Lichtsignalanlage (Ampel)
- Abstellanlagen
- Sonstige Hinweise

Je nach Einwohnerzahl und weitere Faktoren bewegen sich die Kosten einer Jahreslizenz zwischen 85 € bis 930 € bzw. für eine Drei-Jahreslizenz zwischen 60 € bis 650 € (Stand 20.03.2022). Alle weiteren Informationen stehen unter dem Link: https://www.radar-online.net/home zur Verfügung.

Abbildung 37: Checkliste Reinigung und Unterhalt von Radwegen



Quelle:https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/schwerpunktthemen/reinigung-und-unterhalt-von-radverkehrsanlagen, Stand: 20.03.2022

9.7.6 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Die Öffentlichkeitsarbeit hat die Aufgabe das Thema Radverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung herzustellen. Sie begleitet die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen für den Radverkehr und fördert so die Akzeptanz in der Bevölkerung. Eine systematische Öffentlichkeitsarbeit ist notwendig, dass Maßnahmen in der Radverkehrsinfrastruktur wahrgenommen werden und eine Verschiebung bei der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Fahrrades ermöglichen.

Die folgende Übersicht zeigt wichtige Kriterien einer konzeptbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr

- **Systematik:** Planung und Strukturierung der Öffentlichkeitsarbeit in einem bestimmten Zeithorizont und parallel zu Infrastrukturmaßnahmen.
- **Vielseitigkeit:** Nutzung von verschieden Kommunikationsformen z.B. Onlineauftritt der Kommune, Flyer, Schilder, Events, etc. um die unterschiedlichen Zielgruppen anzusprechen.
- **Kontinuität und Wiedererkennungswert:** Die verschiedenen Medien und Kommunikationskanäle sollen regelmäßig mit neuen Informationen versorgt werden. Die Bündelung der Maßnahmen und Informationen unter einem einheitlichen Slogan/Logo verdeutlicht den Zusammenhang der Aktionen und schafft einen Wiedererkennungswert.
- **Glaubwürdigkeit und Transparenz:** Die kommunizierten Informationen zu den Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes sind zu prüfen und sollten keine unrealistischen Erwartungen wecken. Zudem müssen die getroffenen Maßnahmen gut begründet und der Entscheidungsprozess transparent gemacht werden.
- **Information:** Die Kommunikation bezüglich geltender Regelungen bei neuen Infrastrukturelementen wie Fahrradstraßen und Schutzstreifen ist ein hilfreiches Instrument zur Prävention von Konfliktsituationen im Straßenverkehr und dient der Verkehrssicherheit.
- **Integration von überörtlichen Radverkehrsstrategien:** Aufnahme von übergeordneten Planungskonzepten.

<u>Inhalt, Zielgruppen und finanzieller Aufwand</u>

Zu Beginn der Öffentlichkeitsarbeit stellen sich für die verantwortlichen Akteure drei Fragen:

- Was sind die Zielsetzungen der Öffentlichkeitsarbeit und welche Inhalte können dazu kommuniziert werden?
- Wer sind die relevanten Zielgruppen?
- In welchem Rahmen bewegt sich der finanzielle Aufwand?

Botschaften und Inhalte:

Die folgende Übersicht liefert Vorschläge zu Themen und Inhalten der Öffentlichkeitsarbeit:

Zielgruppen:

Die folgende Aufzählung stellt die Zielgruppen der Radverkehrsförderung vor:

Alltagsradverkehr: Für diese Gruppe bildet das Fahrrad ein zentrales Verkehrsmittel in der täglichen Mobilität. Sie müssen nicht mehr zum Umstieg auf das Fahrrad überzeugt werden, jedoch sollten Sie als Vorreiter ein Gefühl der Wertschätzung spüren.

Dafür eigenen sich Aktionen wie das STADTRADELN. Auch das Webtool RADar! mit dem sich wertvolle Erkenntnisse zur Radverkehrsinfrastruktur gewinnen lassen, kann einen wichtigen Beitrag leisten. Dadurch können sich die Alltagsradler auszeichnen. Durch die tägliche Nutzung des Fahrrades besitzt diese Gruppe wichtiges Expertenwissen zu Stärken und Schwächen der bestehenden Infrastruktur. Dieses Wissen lässt sich in Form von Bürgerworkshops und Arbeitsgruppen nutzbar machen und bindet interessierte Bürger in die kommunale Radverkehrsplanung ein.

Freizeitradverkehr: Diese Gruppe nutzt das Fahrrad vorwiegend in der Freizeit und weniger für alltägliche Wege, wie zur Arbeit oder zum Einkaufen. Potentielle Alltagsradfahrer müssen die Vorteile die das Fahrrad im Alltag und im städtischen Bereich bietet selbst erleben. Entsprechende Angebote die zum Probieren von verschiedenen Fahrradtypen einladen wie Aktionstage, Job-Bikes oder Bike-Sharing-Konzepte, können vorhandene Potentiale aktivieren.

Schüler: Kinder und Jugendliche bilden üblicherweise eine große Zielgruppe für den Radverkehr. In der morgendlichen Verkehrsspitze sind viele Schüler unterwegs. Eine Kooperation mit den Schulen, um den Radverkehr zu fördern kann zu einer Entflechtung und positiven Auswirkungen im Verkehrsgeschehen beitragen. An Fahrradaktionstagen kann zusammen mit Lehrpersonal und der Polizei eine Befahrung von sicheren Radrouten für den Schulweg stattfinden.

Arbeitgeber: Tägliche Wege zur Arbeit bilden einen wesentlichen Teil der Alltagsmobilität und werden zum Großteil mit dem Kfz zurückgelegt. Die Kommunikation mit den Arbeitgebern bezüglich vorhandener Möglichkeiten zur Steigerung der Radverkehrsanteile ist daher ein wichtiger Aspekt. Dienstfahrräder, Fahrradleasing für Mitarbeiter, qualifizierte Fahrradabstellanlagen, Umkleidekabinen oder eine Servicestation am Arbeitsplatz können fördernd auf die Radverkehrsanteile im Berufsverkehr wirken. Die positiven Effekte auf die Gesundheit und das Klima lassen sich im Sinne einer nachhaltigen Unternehmenskultur, für Imagekampagnen und zur Bindung qualifizierter Arbeitskräfte nutzbar machen.

Finanzieller Aufwand:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr sollte als fester Bestandteil in den jährlichen Haushaltsplanungen verankert werden. Als finanziellen Richtwert der Radverkehrsförderung für Bund, Länder und Kommunen gibt der Nationaler Radverkehrsplan 3.0 /12/ je 30 Euro pro Einwohner und Jahr an. Die 30 Euro beziehen sich auf alle Aufgabenfelder der Radverkehrsplanung. Für die Aufgabenfelder Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation empfiehlt der vorherige Nationale Radverkehrsplan 2020 zwischen 50 Cent und einem Euro pro Person und Jahr.

10. Fazit - Ausblick

Das vorliegende Radverkehrskonzept soll die Grundlage für die kommunale Radverkehrsplanung der nächsten Jahre bilden. Das Arbeitsprogramm orientiert sich an den Empfehlungen der ERA 2010 /1/.

Aufgrund der Lage im Neckartal und der daraus resultierenden bewegten Topographie der Stadt Oberndorf a. N. herrschen für den Radverkehr keine idealen Bedingungen. Für die politische Zielsetzung "Verkehrswende" soll mit einer qualifizierten gesamtstädtischen Radverkehrskonzeption eine Grundlage geschaffen werden, in der der Radverkehr in der künftigen kommunalen Verkehrsplanung eine angemessene Berücksichtigung findet.

Schon heute verläuft mit dem Neckartal-Radweg eine hoch frequentierte Freizeitroute entlang des Neckars durch Oberndorf. Die relevanten Steigerungspotentiale des Radverkehrs finden sich im zielorientierten, werktäglichen Alltagsradverkehr.

Die Grundlage der **Netzkonzeption** und des **Maßnahmenprogramms** bildet die umfassende **Bestandsanalyse** der bestehenden Qualitäten und Defizite im Oberndorfer Radwegenetz. Aufbauend auf dem bestehenden Radverkehrsnetz und dem Wunschliniennetz für den Radverkehr wurde ein Prüfnetz entwickelt. Diese bildet die Grundlage der Bereiche, die im Rahmen der Bestandsanalyse auf ihre Qualität hin geprüft wurden.

Ein wichtiger Baustein zur Erarbeitung einer ganzheitlichen Radverkehrskonzeption bildet die Beteiligung der Öffentlichkeit von Oberndorf a. N. Dafür wurde eine Bürger- und Schülerbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse wurden als wichtige Datengrundlage in der Bestandsanalyse berücksichtigt. Zur tieferen Einbindung der Öffentlichkeit in die Netzkonzeption und das Maßnahmenprogramm fand am 24. April 2023 ein Bürgerworkshop statt. Hier konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger aktiv netzkonzeptionelle Vorschläge einbringen, kritische Bereiche für die Radfahrenden benennen sowie potentielle Lösungsvorschläge erarbeiten.

Abgeleitet aus den Erkenntnissen der **Netzplanung** und der **Bestandsanalyse** wurde eine gesamtstädtische **Netzkonzeption** für den Radverkehr entwickelt, die sich in ein Haupt- und ein Basisnetz gliedert. Über das Hauptnetz soll eine Vernetzung der Stadtteile und der Kernstadt auf attraktiven Radverkehrsrouten erreicht werden. Resultierend aus der qualitativen Aufwertung der Radinfrastruktur, wird eine Steigerung der Radverkehrsanteile an den zurückgelegten Wegen der Oberndorfer Bevölkerung und damit eine Verlagerung vom privaten Pkw auf das Fahrrad angestrebt. Als Leitziel bis zum Jahr **2030/2035** werden werktägliche Radverkehrsanteile zwischen **15% - 20%** formuliert.

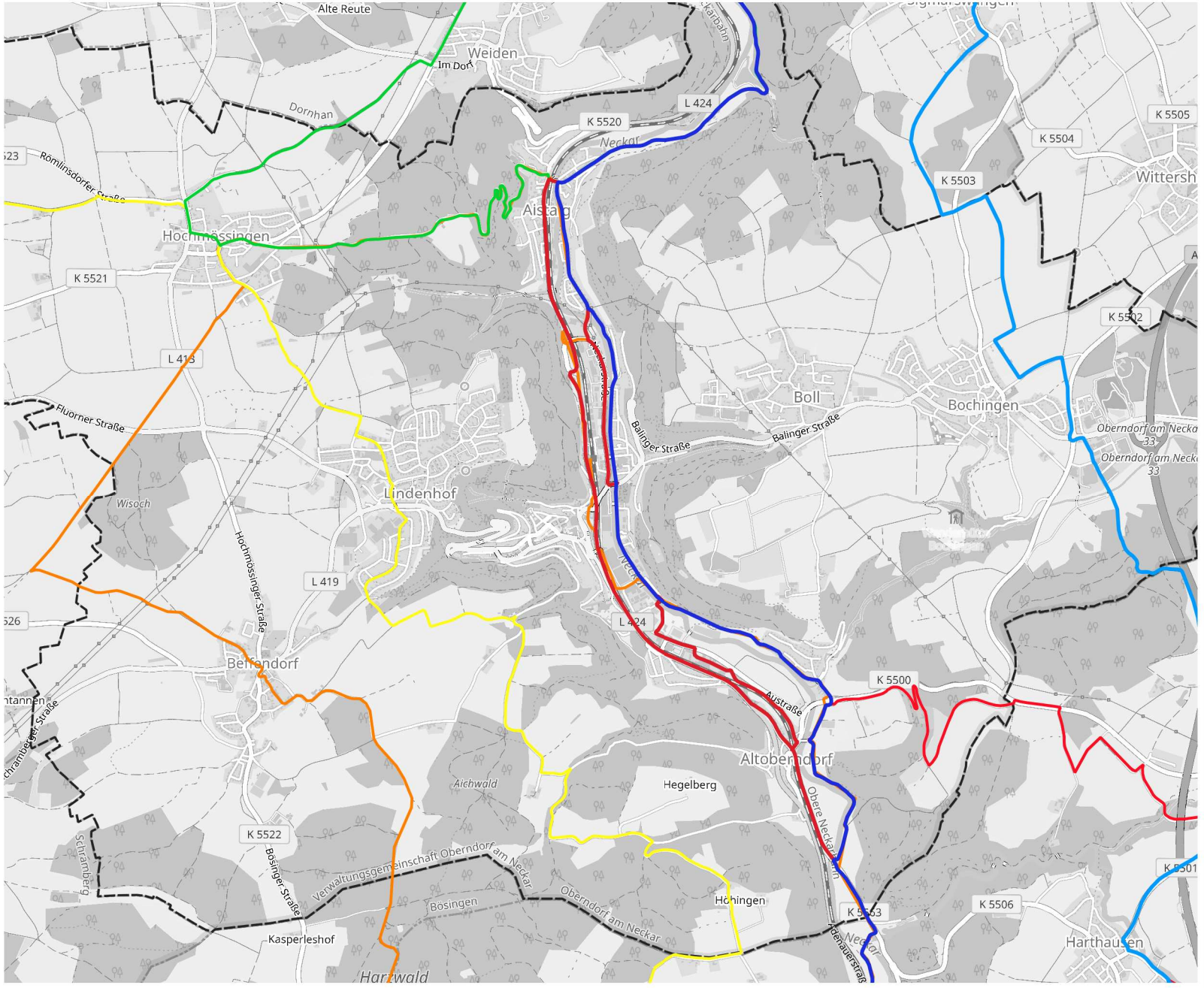
Im Rahmen des **Handlungskonzepts** wurden im **Maßnahmenprogramm** für die identifizierten Defizite im bestehenden Oberndorfer Radwegenetz 36 Einzelmaßnahmen erarbeitet und in einem Maßnahmenkataster zusammengefasst.

Für die Entwicklung einer bedarfsgerechten Ost-West-Achse entlang der L 415 wurden aufgrund der Bedeutung und der komplexen Situation zur Bereitstellung einer angemessenen Radverkehrsführung, sieben skizzenhafte Konzeptionen entwickelt. Die Radverkehrsführung im Zuge dieser Initialmaßnahme sollte in einem Gesamtzusammenhang betrachtet und geplant werden, wobei die skizzenhaften Entwürfe die konzeptionelle Grundlage zur weiteren Abstimmung mit der Stadtverwaltung, den Baulastträgern und des Fördergebers bilden.

Für eine mögliche Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen in Stufen wurde eine Priorisierung anhand der fachlichen Kriterien Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Radverkehrspotential vorgenommen. Für diverse Maßnahmen wurde eine Kostenschätzung erarbeitet.

Im vorliegenden Radverkehrskonzept wurde das vorgeschlagene Maßnahmenprogramm weitgehend konzeptionell ausgearbeitet. Zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist eine Konkretisierung des Maßnahmenkataloges in Form von Detailplanungen und die Ermittlung der genauen Kostensituation zu erbringen.

Die Planung und Umsetzung von Maßnahmen im Zuge von klassifizierten Straßen soll in enger Abstimmung mit dem Baulastträger und den Verkehrsbehörden erfolgen. Dabei ist stets die besondere topografische Situation und oftmals eingeschränkte Flächenverfügbarkeit in Oberndorf a.N. zu berücksichtigen. Ziel muss es sein, den Bestand an Radverkehrsanlagen und die Bedingungen für den Radverkehr entsprechend den aktuellen Anforderungen zu verbessern.



Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept

Netzplanung

Freizeitnetz Bestand

Stadtgebiet

Stadtgebiet

RadNETZ BW
Landesradfernwege

- Neckartalradweg
- HSB-Radweg

Landkreis Rottweil
RadParadies-Routen

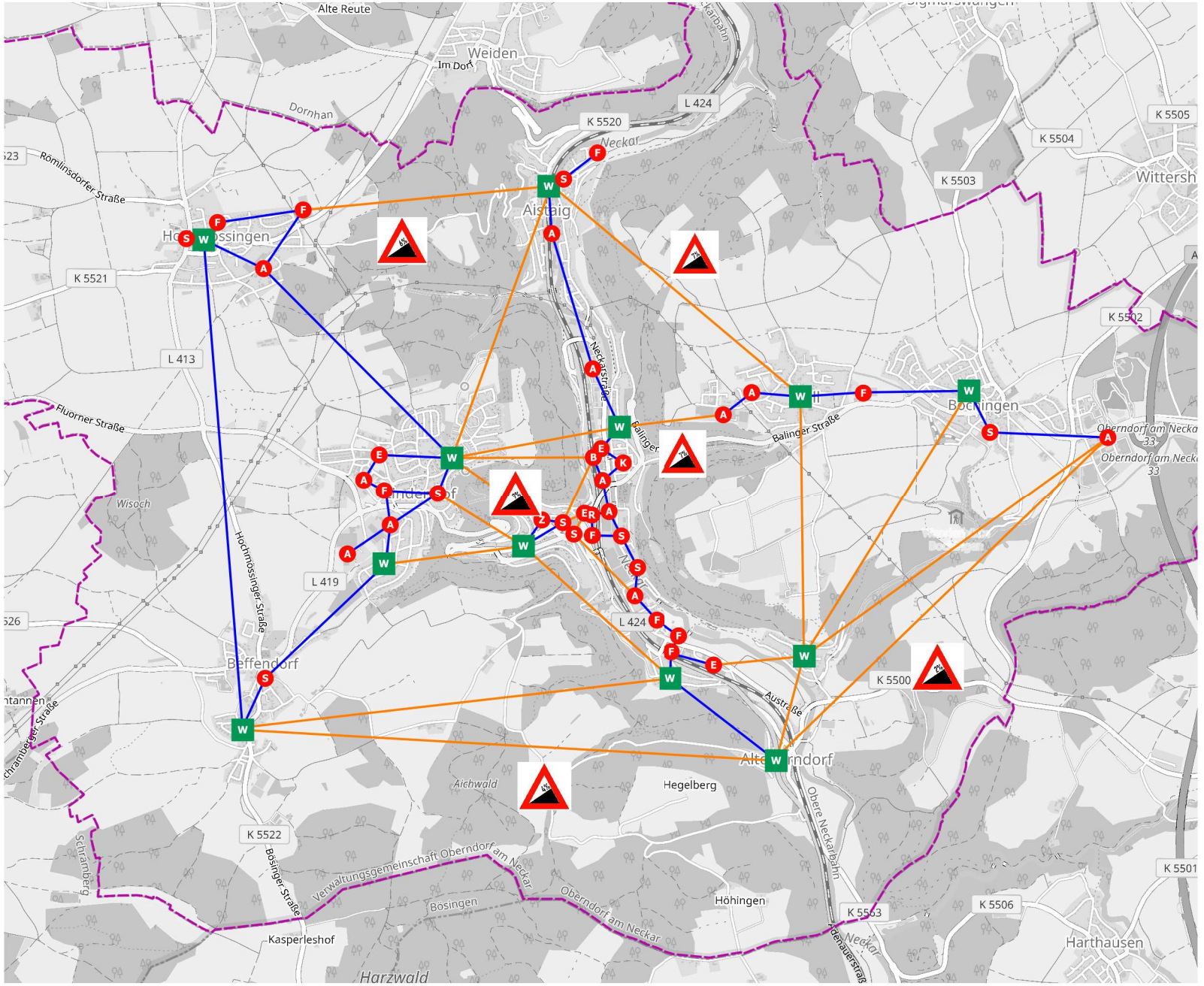
- An Neckar und Glatt
- durch die Gäulandschaft
- Römer und Kelten am oberen Neckar
- Vom Neckar ins Albvorland

0 1 2 km

Plan 1

Ulm, 2022

MODUS CONSULT ULM GmbH



Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept Netzplanung Wunschliniennetz

Stadtgebiet

Stadtgebiet

Wunschliniennetz

Wunschlinien

Wunschlinien mit relevanter Steigung

mittlere Steigung wichtiger Wunschlinienverbindungen

Quellen und Ziele Radverkehr

Quelle

Ziel

Bedeutung der Quell- Zielsignaturen

A Arbeitsplätze
B Bahnhof
E Einzelhandel
F Freizeit
K Klinikum
S Schule
W Wohngebiet
Z Zentrum

0 1 2 km

Plan 2.1

Ulm, 2022

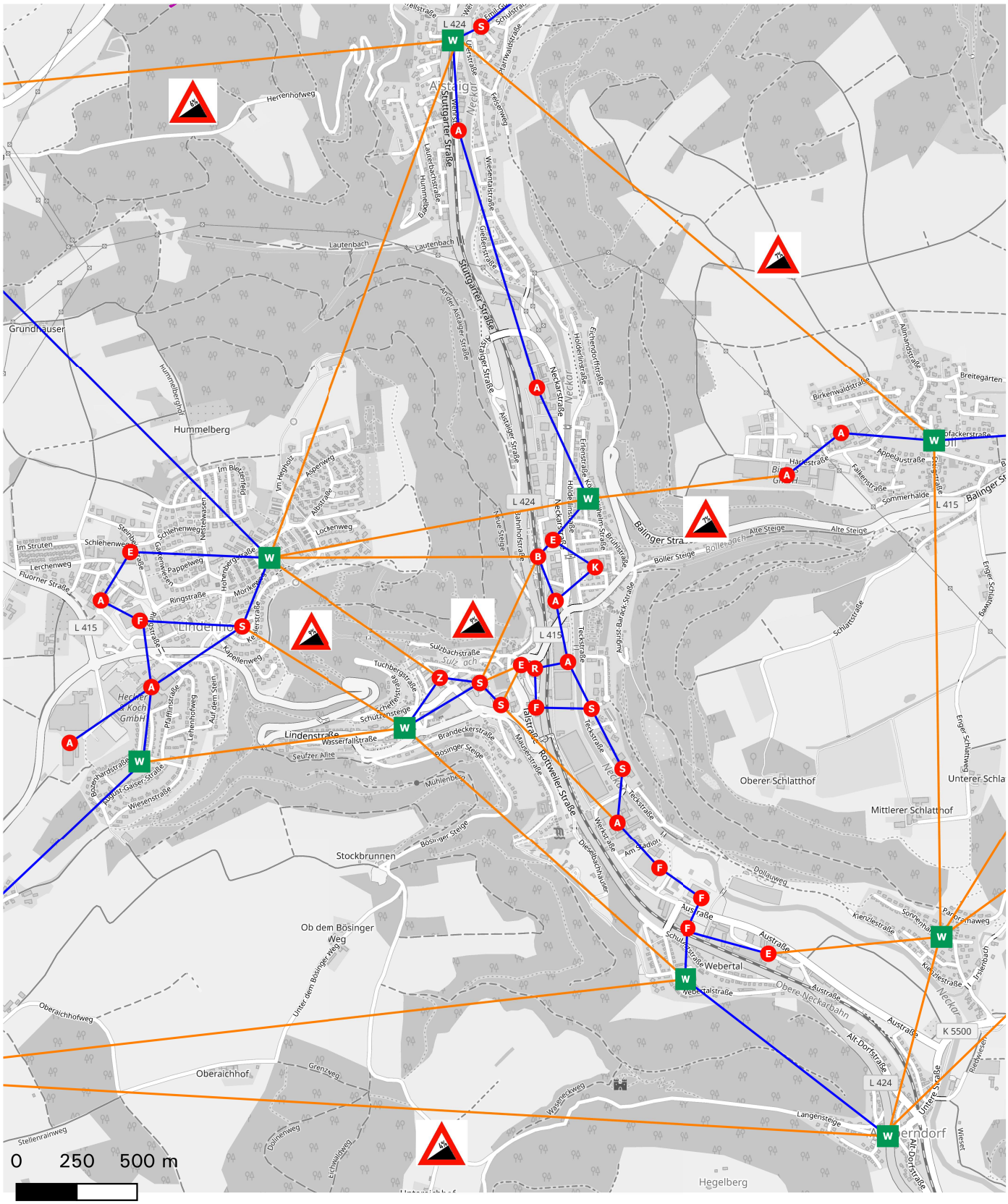
MODUS CONSULT ULM GmbH

Stadt Oberndorf am Neckar
Radverkehrskonzept

Netzplanung Wunschliniennetz

Plan 2.2

Ausschnitt Kernstadt



Wunschliniennetz

- Wunschlinien
- Wunschlinien mit relevanter Steigung

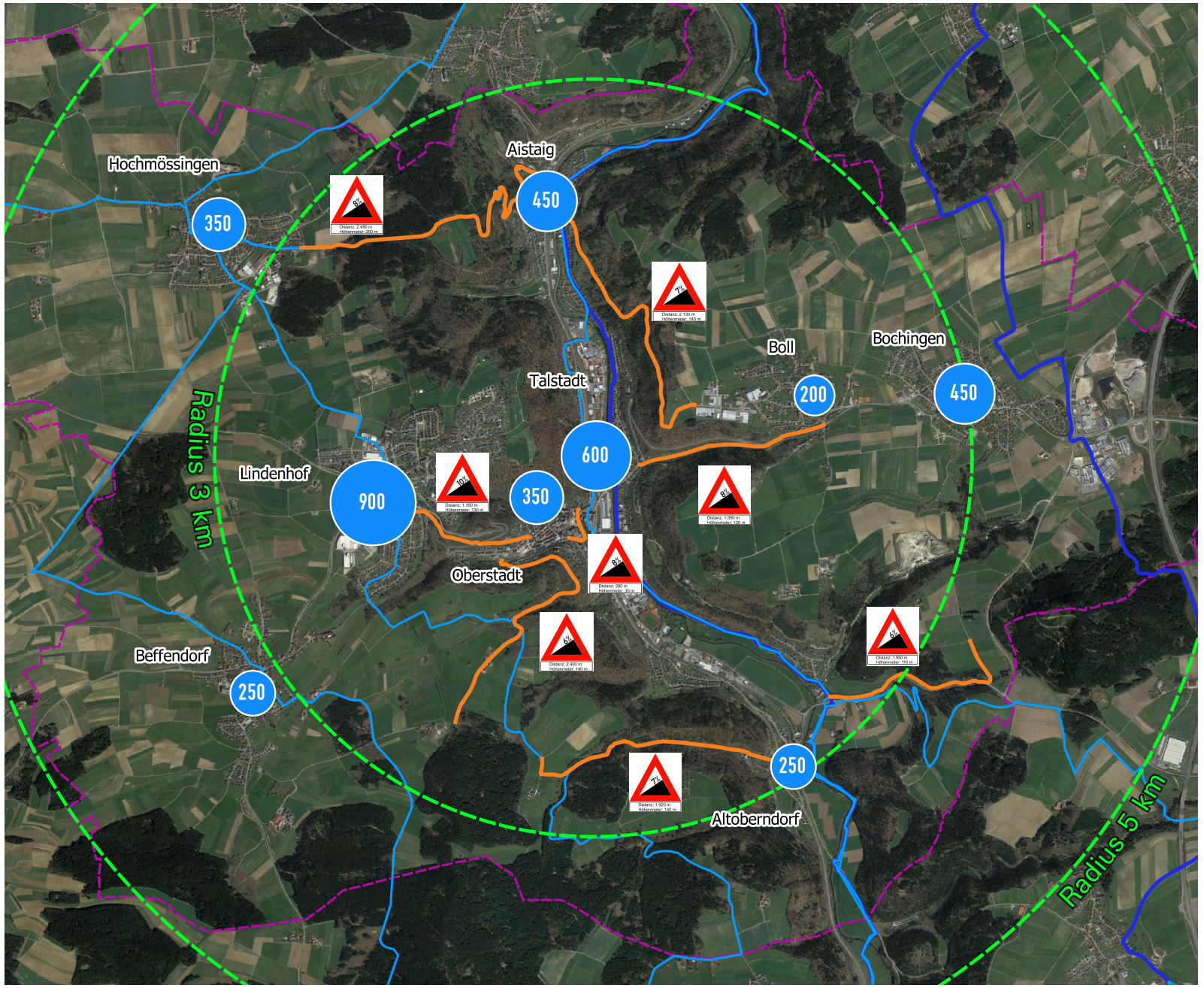
mittlere Steigung wichtiger Wunschlinienverbindungen

Quellen und Ziele Radverkehr

- Quelle
- Ziel

Bedeutung der Quell- Zielsignaturen

- A Arbeitsplätze
- B Bahnhof
- E Einzelhandel
- F Freizeit
- K Klinikum
- S Schule
- W Wohngebiet
- Z Zentrum



Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept

Netzplanung

Raum-/Potentialanalyse

Stadtgebiet

- Stadtgebiet
- Bezugspunkt Radien = HBF Oberndorf a. N.
- 200 Radverkehrspotential in Fahrten/Tag
- Landesradfernwege RadNETZ BW
- RadParadies-Routen Lkr. Rottweil
- Steigungsstrecken

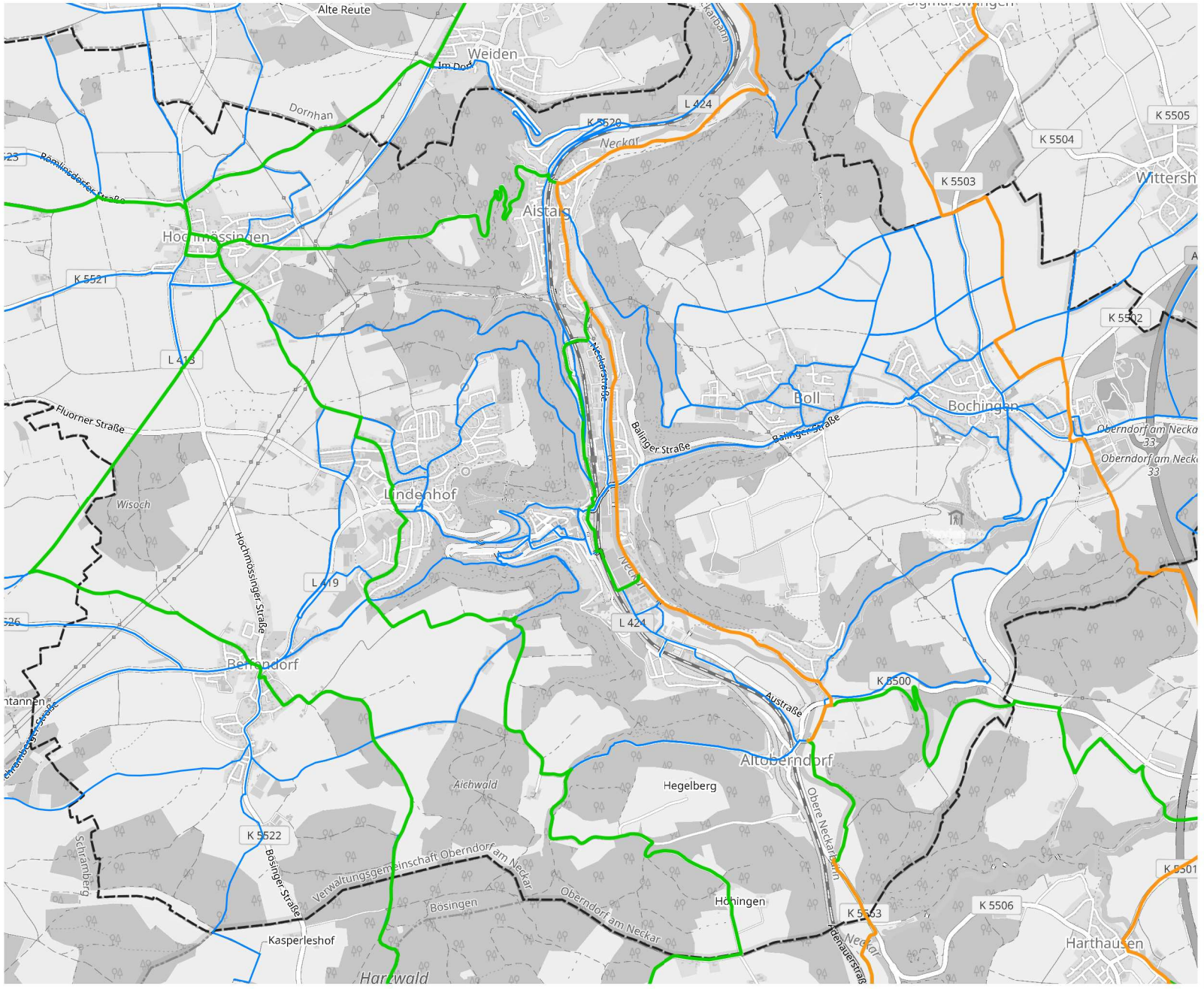
Steigungsstrecken mit
- mittlere Steigung in %
- Länge in m
- Höhenmeter in m

0 1 2 km

Plan 3

Ulm, 2022

MODUS CONSULT ULM GmbH



Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept

Netzplanung

Prüfnetz

Stadtgebiet

Stadtgebiet

Prüfnetz differenziert

- Radwege Bestand/Potential
- Landesradfernwege
- RadParadiesrouten

Grundlage der Foto- und Videodokumentation

0 1 2 km

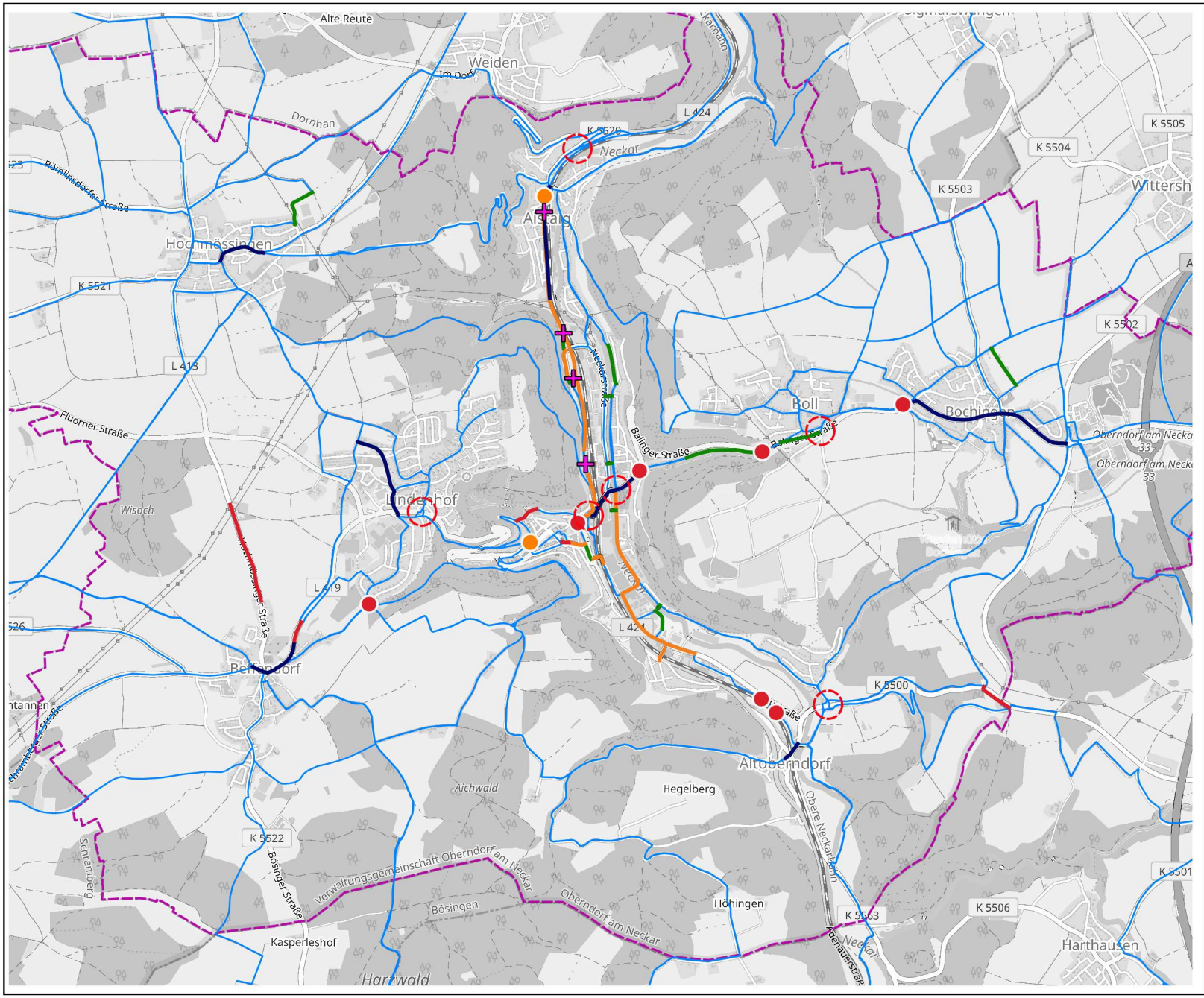
Plan 4

Ulm, 2022

MODUS CONSULT ULM GmbH

Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept
Bestandsanalyse
Defizite im Prüfnetz
Stadtgebiet



Stadtgebiet

Prüfnetz der Bestandsanalyse

Defizite im Streckenverlauf

- Qualität/Dimensionierung
- Führungsform
- Netzlücke
- Ortsdurchfahrt

punktuelle Defizite

- Qualität am Knotenpunkt/ Querungssituation
- punktuell
- Orientierung Radverkehr
- Einbahnstraße Durchfahrtsverbot Radverkehr

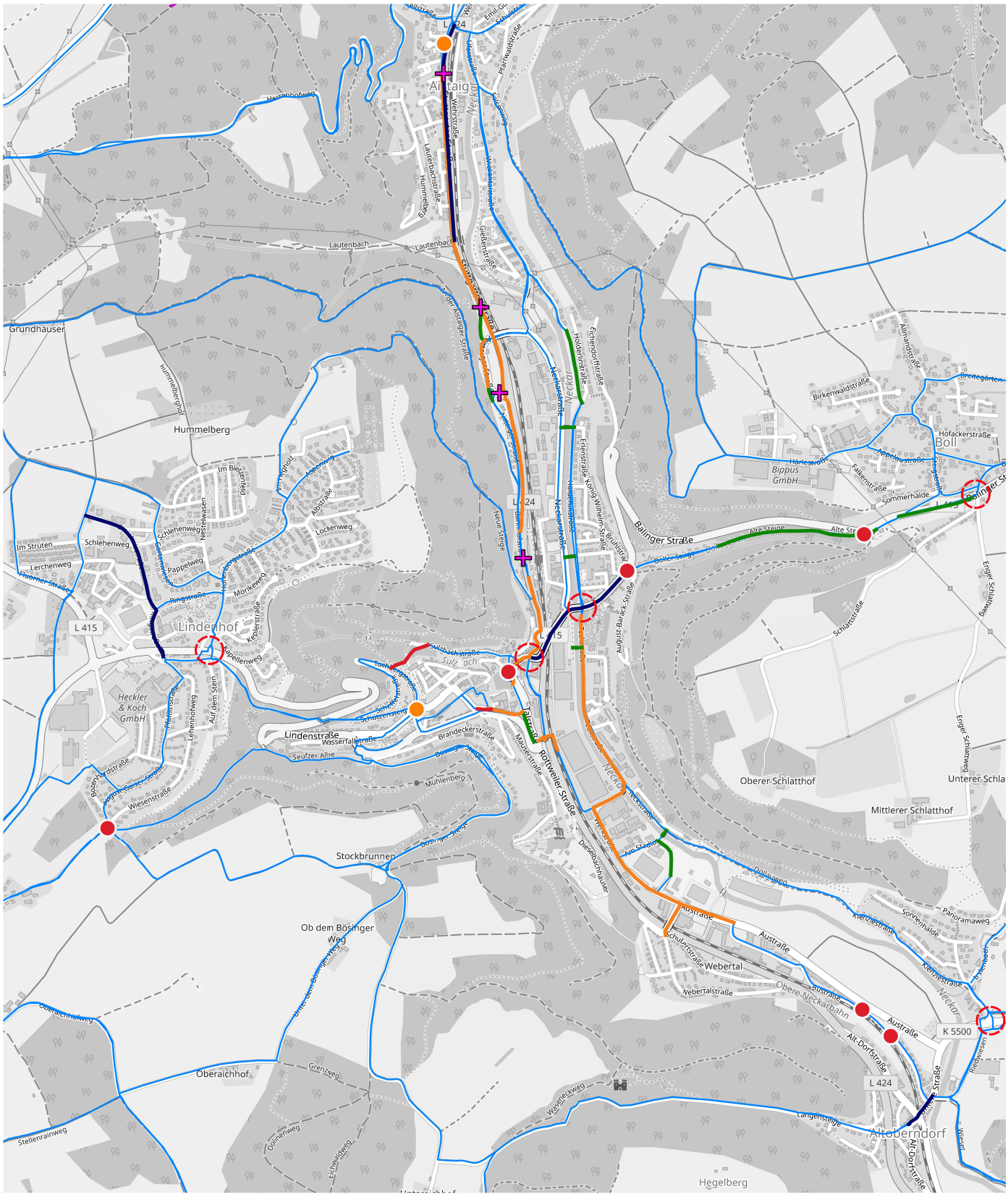
0 1 2 km

Plan 5.1

Ulm, 2022

MODUS CONSULT ULM GmbH

Stadt Oberndorf am Neckar **Radverkehrskonzept**	**Bestandsanalyse** **Defizite im Prüfnetz**	Plan 5.2	Ausschnitt Kernstadt



Prüfnetz
der Bestandsanalyse

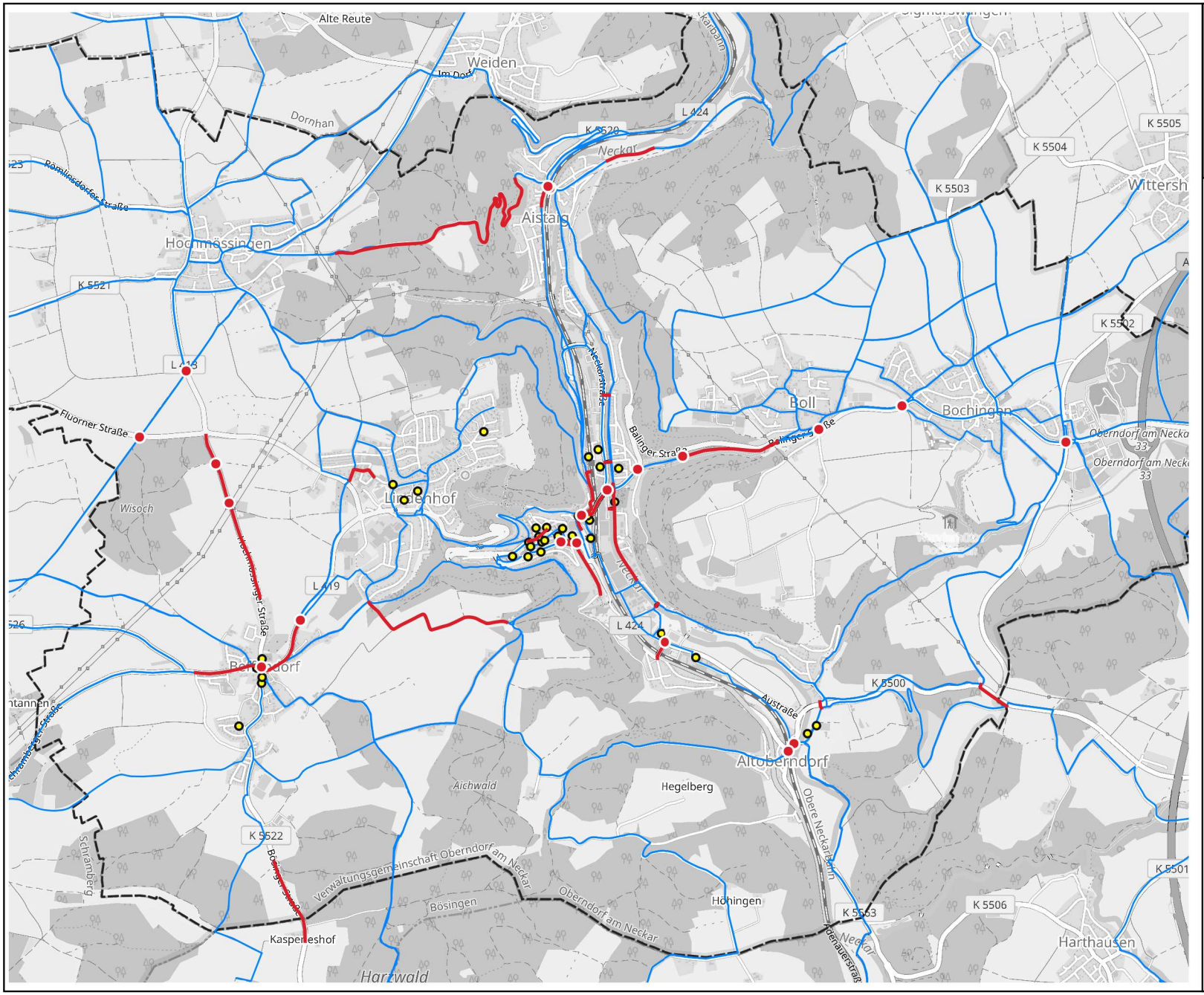
Defizite im Streckenverlauf

- Qualität/Dimensionierung
- Führungsform
- Netzlücke
- Ortsdurchfahrt

punktuelle Defizite

- Qualität am Knotenpunkt/Querungssituation
- punktuell
- Orientierung Radverkehr
- Einbahnstraße
  Durchfahrtsverbot Radverkehr

0 250 500 m



Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept Bestandsanalyse

Auswertung der Bürgerbefragung

Stadtgebiet

Stadtgebiet

Prüfnetz der Bestandsanalyse

Hinweise aus der Bürgerbefragung

- Defizite punktuell
- Defizite im Streckenverlauf
- Defizit Anzahl Stellplätze Radverkehr

0 1 2 km

Plan 5.3

Ulm, 2022

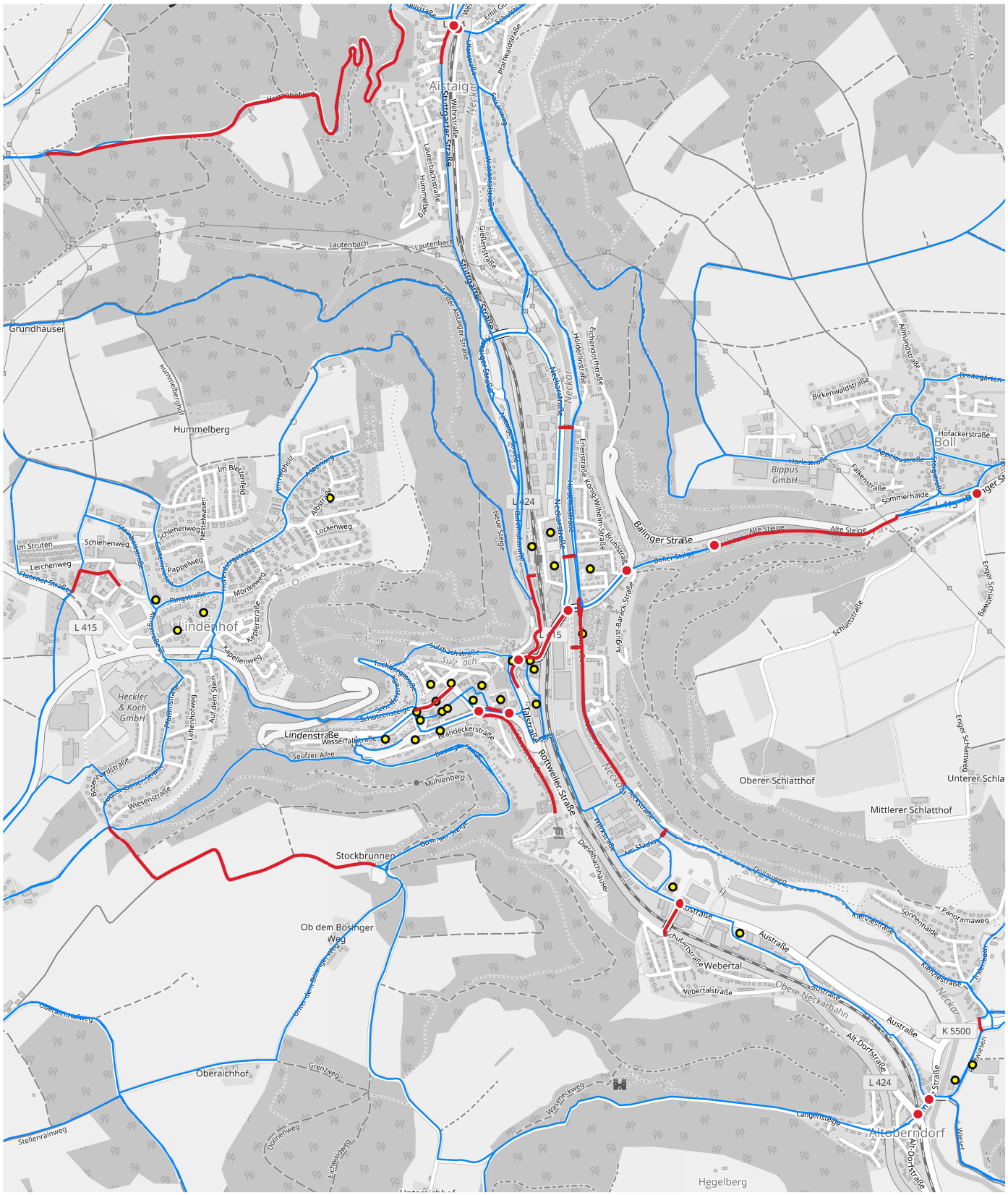
MODUS CONSULT ULM GmbH

Stadt Oberndorf am Neckar
Radverkehrskonzept

Bestandsanalyse
Auswertung der Bürgerbefragung

Plan 5.4

Ausschnitt Kernstadt



Prüfnetz der Bestandsanalyse

Hinweise aus der Bürgerbefragung

- Defizite punktuell
- Defizite im Streckenverlauf
- Defizit Anzahl Stellplätze Radverkehr

0 250 500 m

Ulm, 2022

MODUS CONSULT ULM GmbH

Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept
Bestandsanalyse
Unfallanalyse

Stadtgebiet
amtliche Unfallstatistik
Jan. 2017 - Dez. 2021
nur Unfälle mit
Beteiligung von Radfahrern

Stadtgebiet

qualifiziertes Straßennetz
- Bundesautobahn
- Landesstraße
- Kreisstraße

Unfalltypen
(Unfallschwere = Kreisradius)
- Fahrunfall
- Einbiegen/Kreuzen Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- sonstiger Unfall
- Abbiegeunfall
- Fahrbahnüberschreitung

0 1 2 km

Plan 6.1

Ulm, 2022

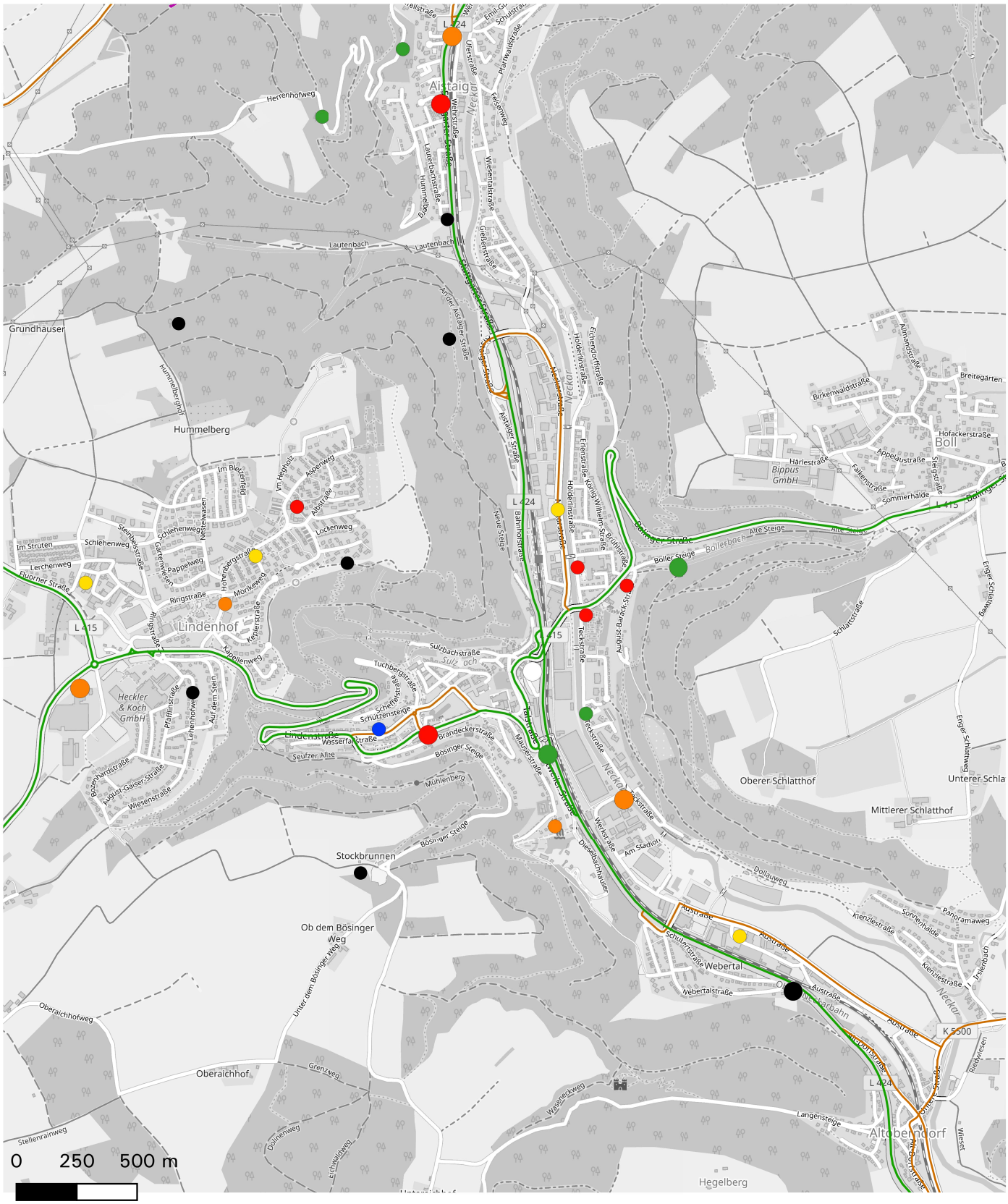
MODUS CONSULT ULM GmbH

Stadt Oberndorf am Neckar
Radverkehrskonzept

Bestandsanalyse
Unfallanalyse

Plan 6.2

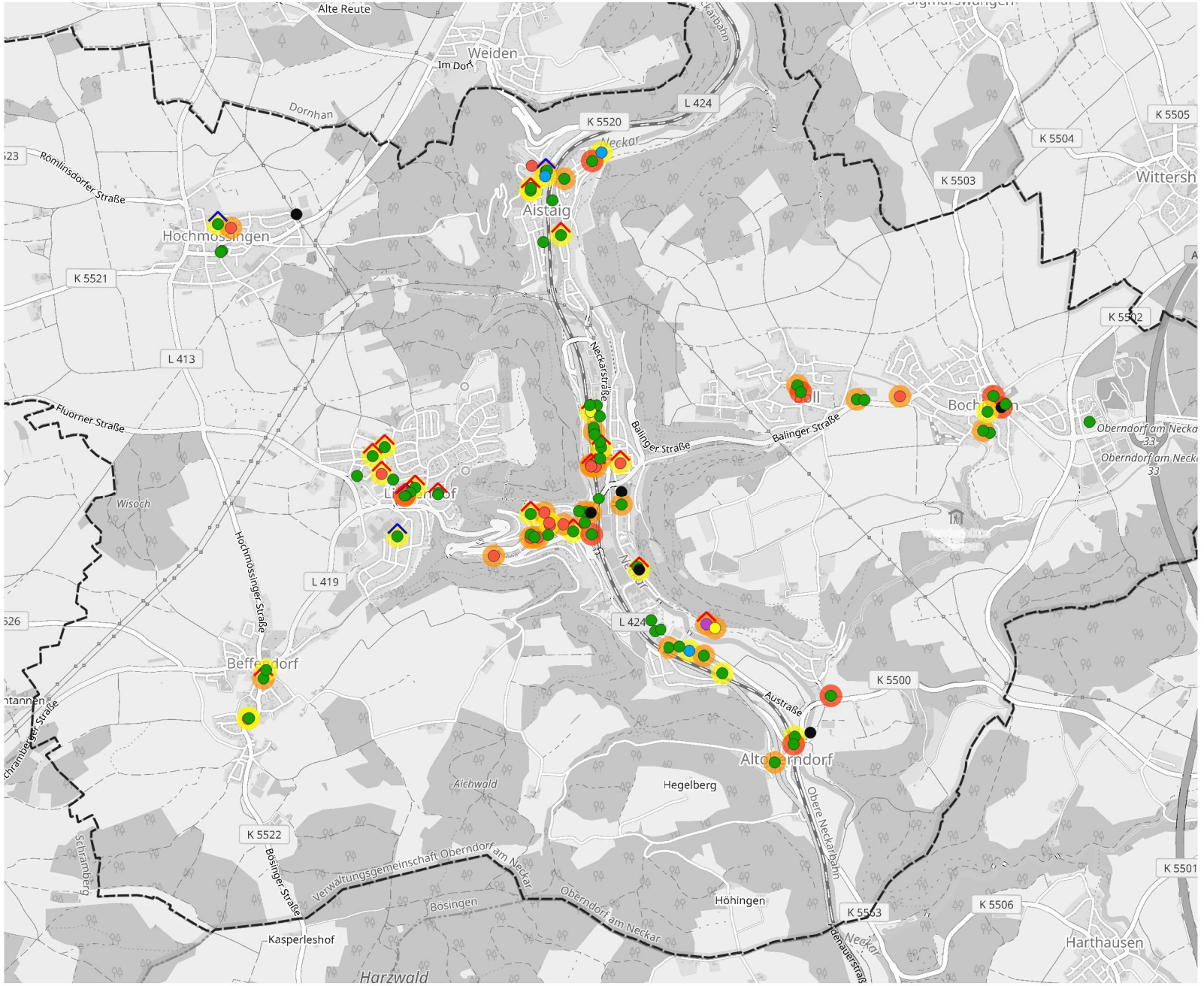
Ausschnitt
Kernstadt



qualifiziertes Strassennetz
- Bundesautobahn
- Landesstraße
- Kreisstraße

amtliche Unfallstatistik
Jan. 2017 - Dez. 2021
nur Unfälle mit
Beteiligung von Radfahrern

Unfalltypen (Kreisradius = Unfallschwere)
- Fahrunfall
- Einbiegen/Kreuzen Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- sonstiger Unfall
- Abbiegeunfall
- Fahrbahnüberschreitung



Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept
Bestandsanalyse
Fahrradabstellanlagen

Stadtgebiet

Stadtgebiet

Radabstellanlagen

- Vorderradhalter
- Bügel
- C-Förmiger Bügel
- Fahrradbox
- Bügel (vorne geschlossen)
- Fahrradständer mit Anlehnbügel

Beleuchtung

- beleuchtet
- durch Straßenlaternen beleuchtet
- teilweise/ schlecht beleuchtet

Wetterschutz

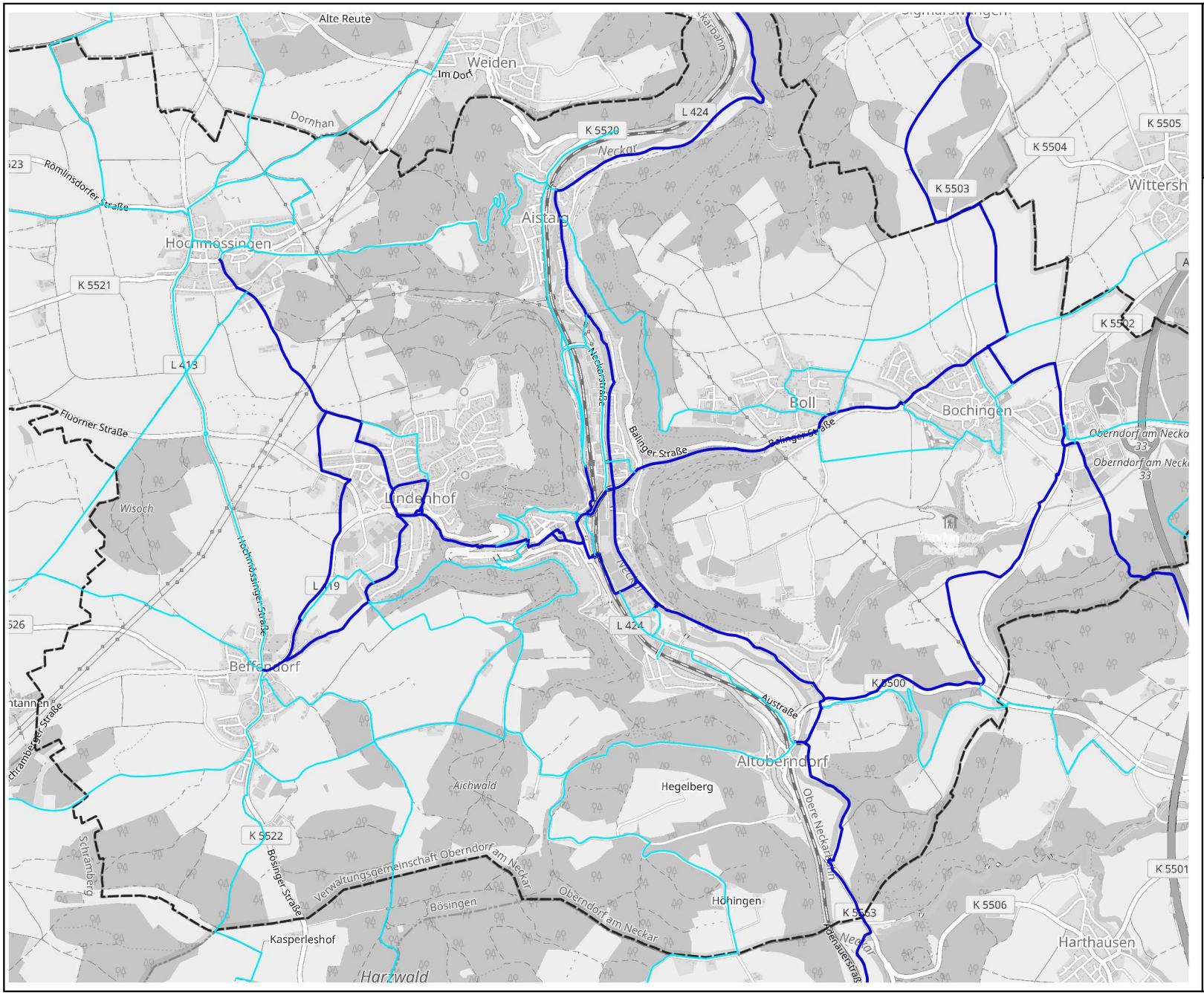
- überdacht
- teilweise/ schlecht überdacht

0 1 2 km

Plan 7

Ulm, 2022

MODUS CONSULT ULM GmbH



Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept
Netzkonzeption
Haupt- und Basisnetz

Stadtgebiet

Stadtgebiet

Netkonzeption

Hauptnetz

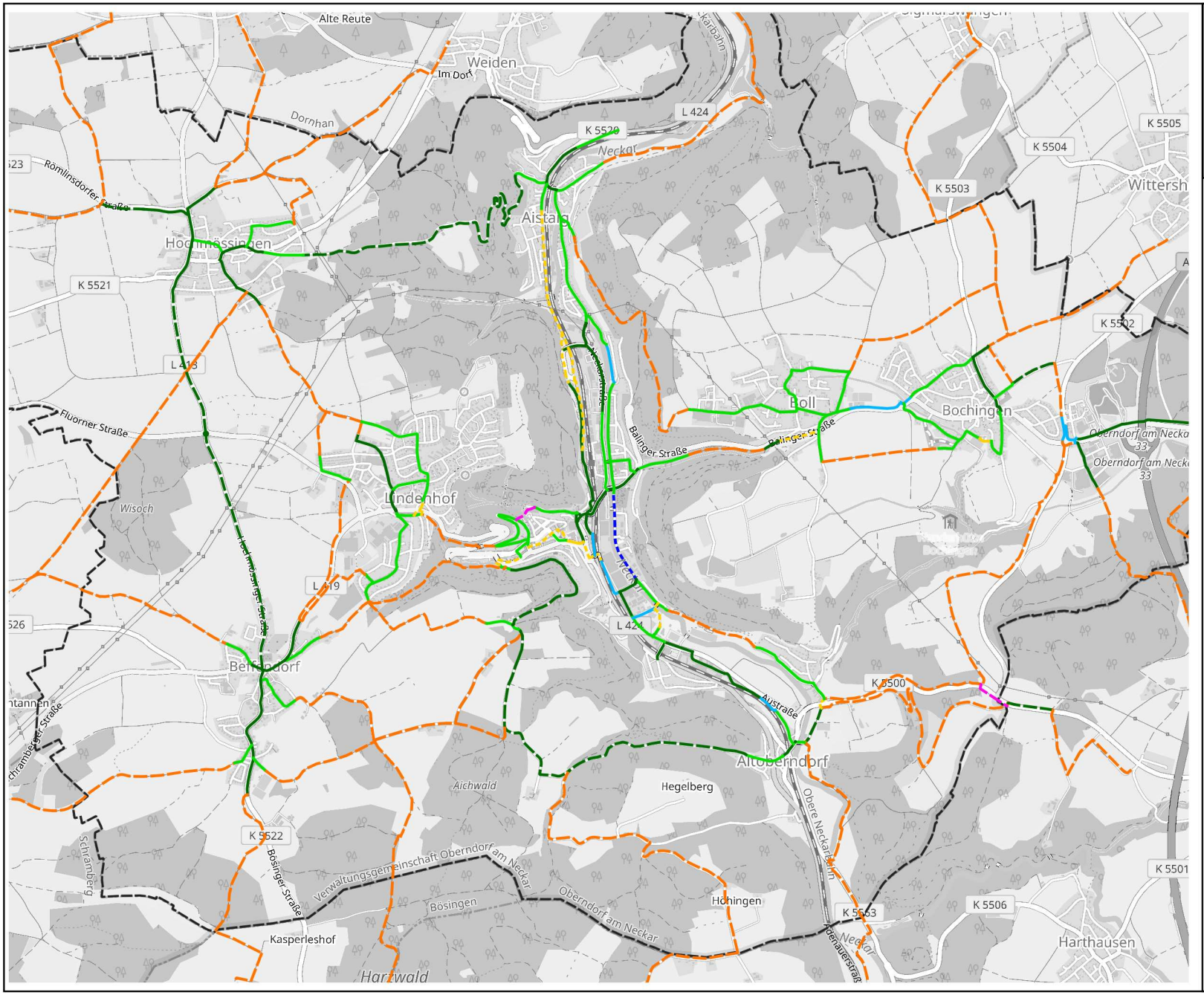
Basisnetz

0 1 2 km

Plan 8.1

Ulm, 2023

MODUS CONSULT ULM GmbH



Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept Netzkonzeption Haupt- und Basisnetz nach Führungsformen

Stadtgebiet

Stadtgebiet

Netkonzeption differenziert nach Führungsformen (Bestand)

- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Schutzstreifen
- Mischverkehr Tempo 30
- Mischverkehr Tempo 50
- Mischverkehr außerorts
- Wirtschaftswege
- reiner Gehweg
- unbefestigter Weg

Plan 8.2

Ulm, 2023

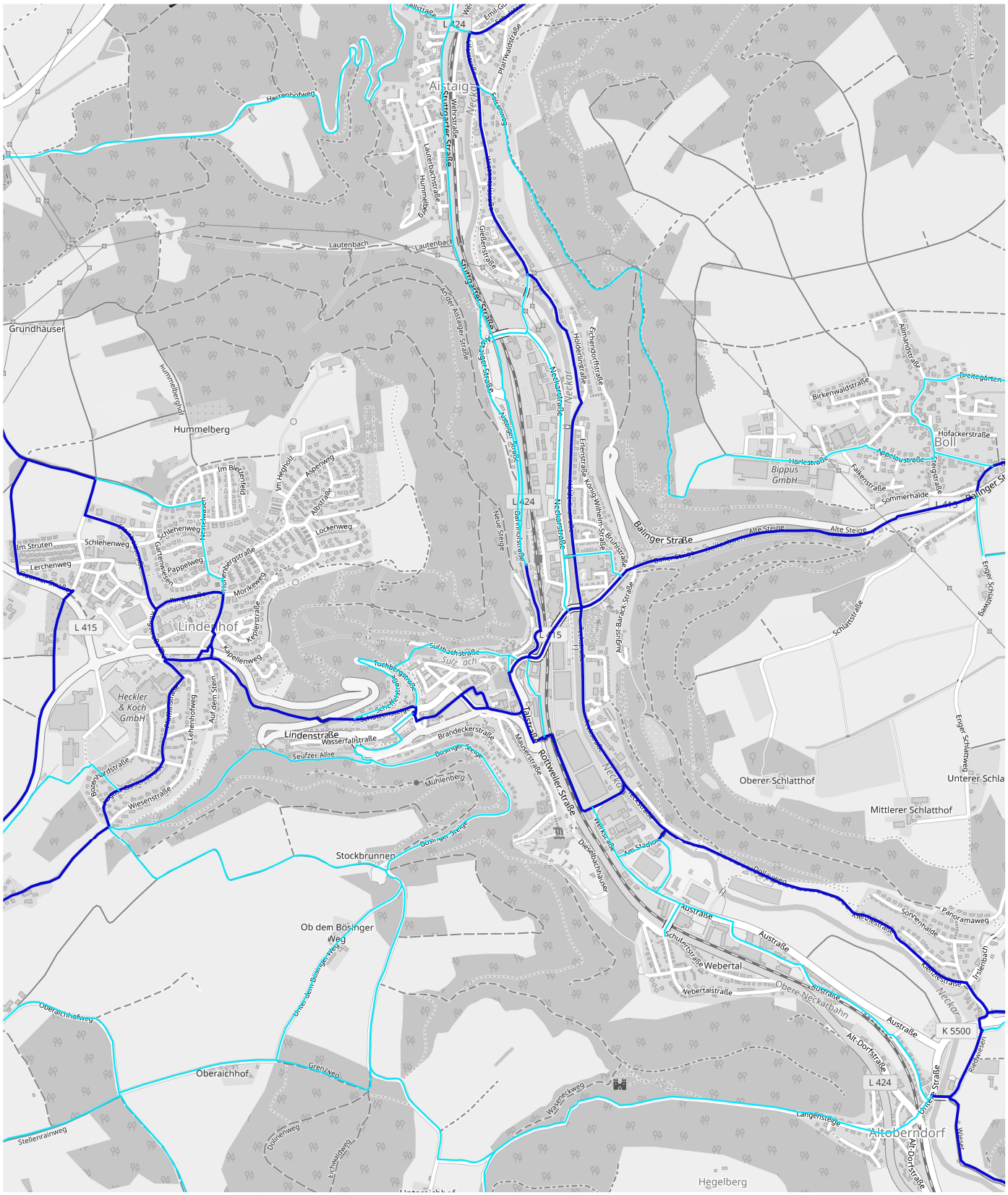
MODUS CONSULT ULM GmbH

Stadt Oberndorf am Neckar
Radverkehrskonzept

Netzkonzeption Haupt- und Basisnetz

Plan 8.3

Ausschnitt Kernstadt



Netkonzeption

- Hauptnetz
- Basisnetz

0 250 500 m

Ulm, 2023

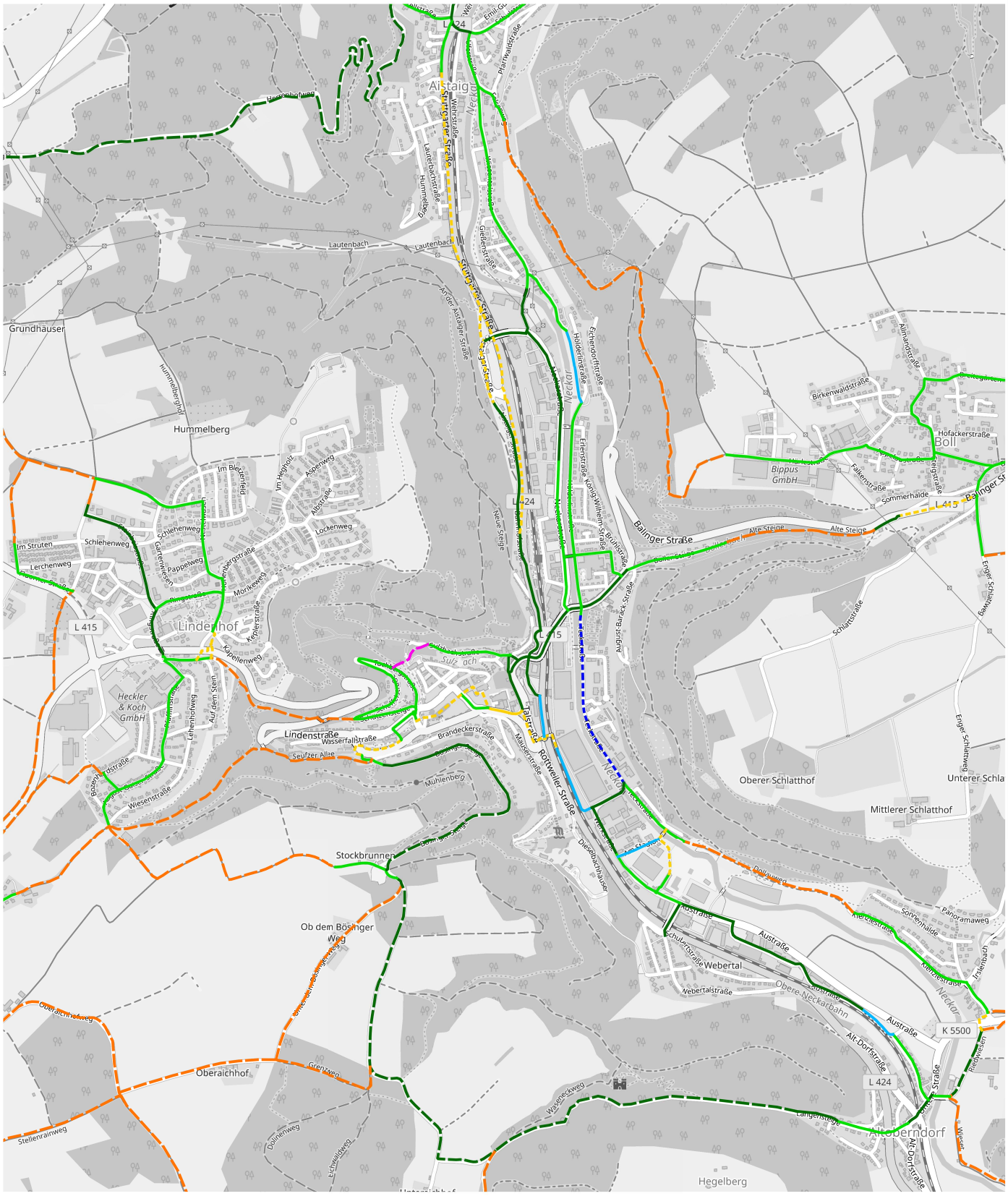
MODUS CONSULT ULM GmbH

Stadt Oberndorf am Neckar
Radverkehrskonzept

Netzkonzeption
Haupt- und Basisnetz nach Führungsformen

Plan 8.4

Ausschnitt Kernstadt



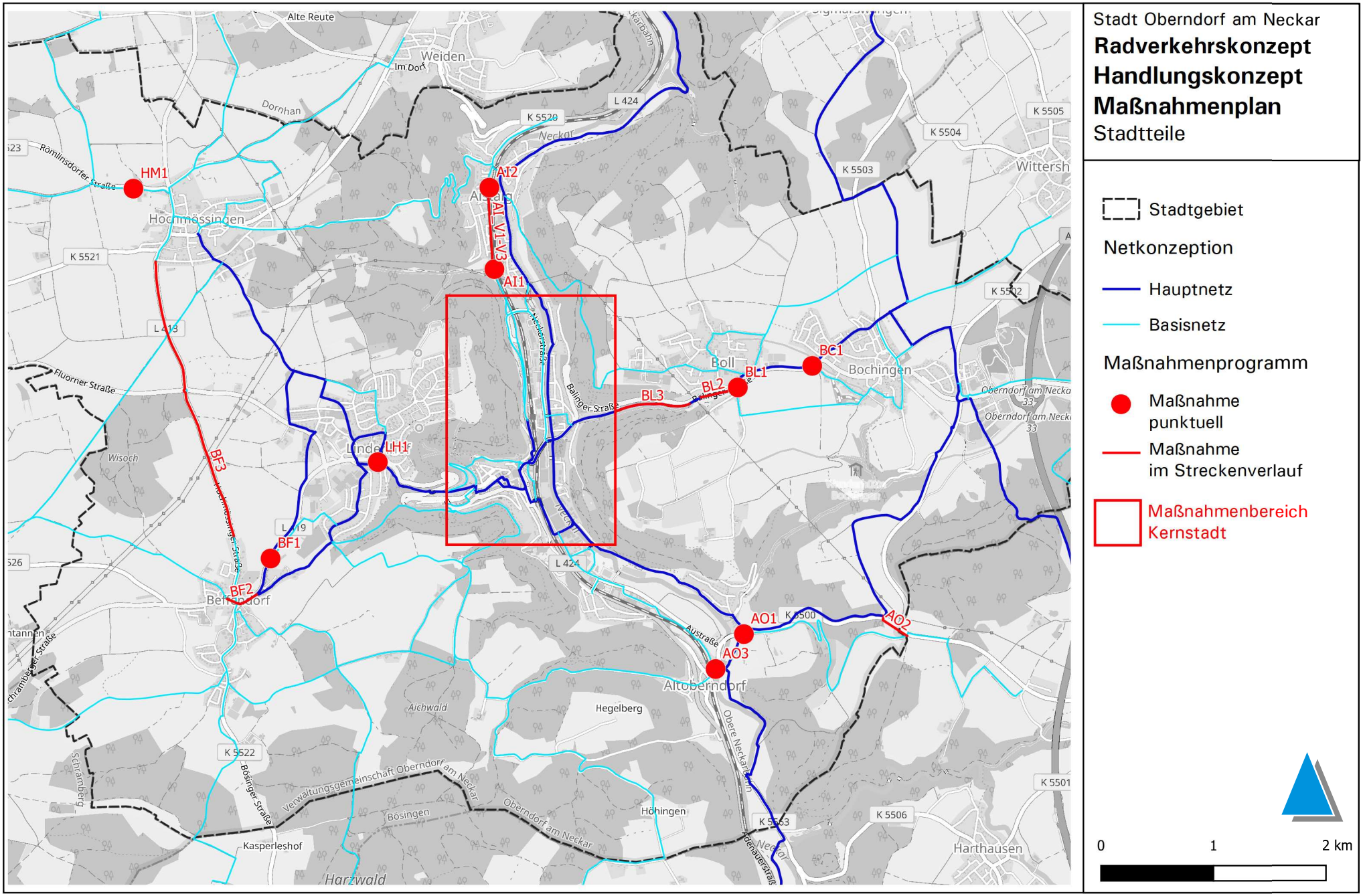
Netzkonzeption differenziert nach Führungsformen (Bestand)

- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Schutzstreifen
- Mischverkehr Tempo 30
- Mischverkehr Tempo 50
- Mischverkehr außerorts
- Wirtschaftswege
- reiner Gehweg
- unbefestigter Weg

0 250 500 m

Ulm, 2023

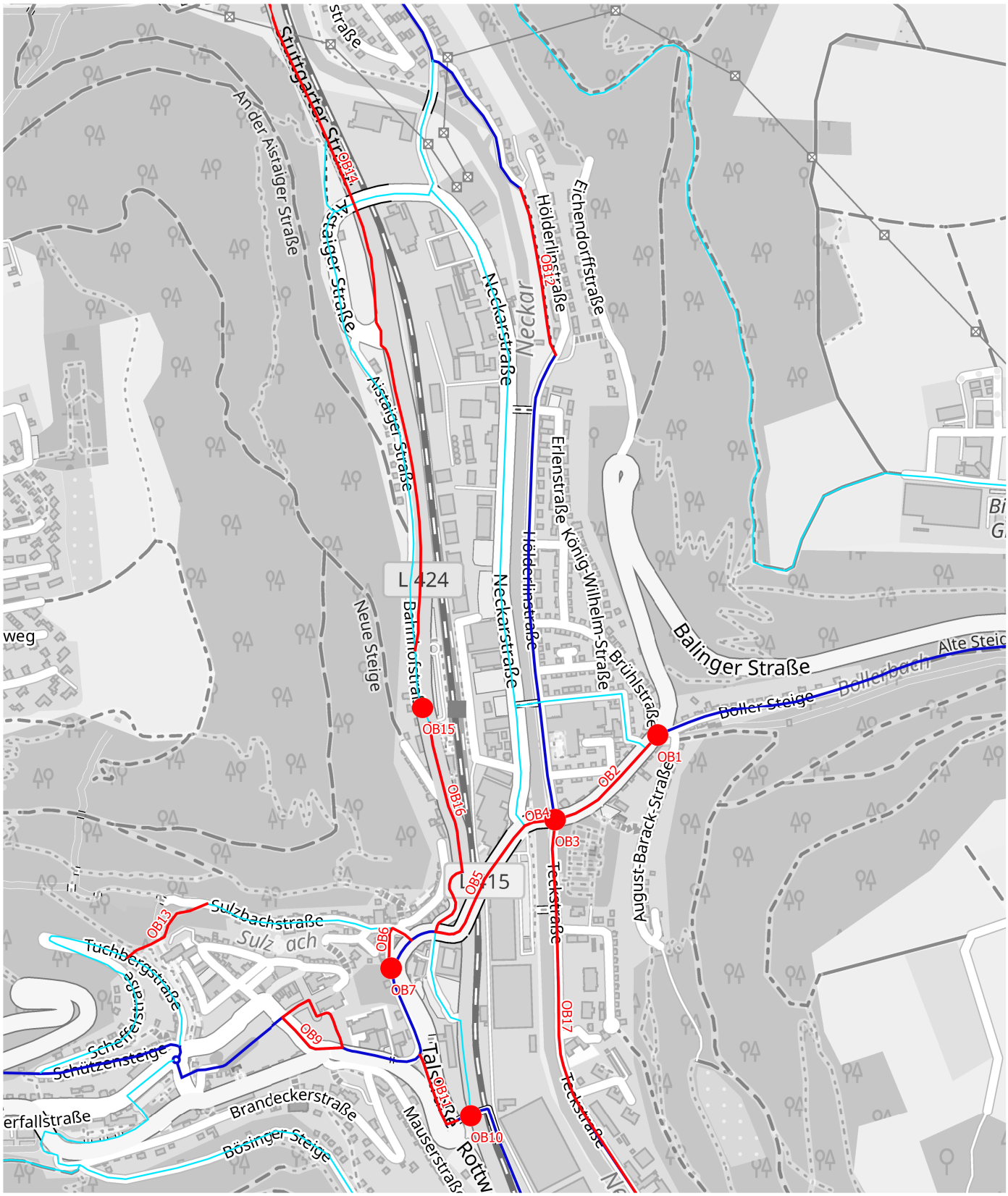
MODUS CONSULT ULM GmbH



Ulm, 2023

MODUS CONSULT ULM GmbH

Plan 9.1



Netkonzeption

Hauptnetz

Basisnetz

Maßnahmenprogramm

Maßnahme punktuell

Maßnahme im Streckenverlauf

0 100 200 m

Anlage 1

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept

Liste der Bestandsanalyse

Legende ID:
BX - Hinweis aus der Bürgerbefragung
KX - Hinweis von Modus Consult Ulm - punktuell
SX - Hinweis von Modus Consult Ulm - Streckenverlauf
ODX - Hinweis von Modus Consult Ulm - Ortsdurchfahrt

ID	Standort	Beschreibung	Typ	Quelle
B1	Bochingen Kreisverkehr L 415/K 5502	eingeschränkte Orientierung für den Radverkehr	punktuell	Bestandanalyse Bürgerbefragung
B2	Kreisverkehr L 415/Im Gehrn zwischen Boll und Bochingen	unklare Verkehrsführung für den Radverkehr - Piktogramme sind verwirrend	punktuell	
B3	Radweg nördlich des Kreisverkehr L 415/Im Gehrn zwischen Boll und Bochingen	scharfe Kurve aus Richtung Bochingen bis zum Kreisverkehr an der Zufahrt zum Norma	Strecke	
B4	Boll Kreuzungsbereich L 415/Bochinger Straße	kein entsprechendes Angebot für den Radverkehr bei Verkehrsführung und Querung	punktuell	
B5	Boller Steige	baulicher Zustand der Boller Steige entspricht nicht den Bedürfnissen des Radverkehrs	Strecke	
B6	Boller Steige Hausnummer 33	die Schwelle auf Höhe Hausnummer 33 ist unfallträchtig	punktuell	
B7	Einmündung Boller Steige/Rosenfelder Straße	Einleitung/Ausleitung Radverkehr ist unklar und nicht gesichert	punktuell	
B8	Unterführung Neckarstraße-Teckstraße	Die Unterführung ist zu schmal und die Ein-und Ausleitung für den Radverkehr ist unsicher	Strecke	
B9	Rosenfelder Straße/Neckarstraße	Das Linksabbiegen aus der Rosenfleder Straße in die Neckarstraße ist gefährlich	punktuell	
B10	Hochbrücke	Die Radverkehrsführung bzw. die Situation für den Radverkehr ist gefährlich => hohes Verkehrsaufkommen mit relevantem SV-Anteil, beengte Verhältnisse, Fahrradfahrer werden in Seitenraum gedrängt, hohe Bordsteine	Strecke	
B11	Teckstraße	Die Führungsform mit den Schutzstreifen ist nicht optimal	Strecke	
B12	Brücken über den Neckar in der Neckarstraße und Teckstraße	die Brücken sind für den Radverkehr unzureichend ausgebaut	Strecke	
B13	Anbindung Bahnhof-Talstadt	Die Anbindung des Bahnhofs an die Talstadt ist für den Radverkehr nicht gegeben	Strecke	
B14	Kreuzung L 415 Talstraße/Talplatz	unsichere Bedingungen für den Radverkehr im Knotenpunktsbereich aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens	punktuell	
B15	L 415 Talstraße - "Rondell"	Verkehrsaufkommen und bauliche Ausgestaltung führen zu unsicheren Verhältnissen für den Radverkehr	Strecke	
B16	Rosenbergstraße	Beschilderung für den Radverkehr anpassen	punktuell	
B17	Bereich Stadtgarten/L 415 Eugen-Frueth-Straße	Nadelöhr => viele Verkehrsmittel treffen hier aufeinander => Schüler, Busse, Kfz-Verkehr, Radfahrer	Strecke	
B18	Kreuzung L 415 Eugen-Frueth-Straße/Hauptstraße/Mauserstraße	keine Orientierung für den Radverkehr am Knotenpunkt	punktuell	
B19	Mauserstraße	Mauser Straße schlechter baulicher Zustand	Strecke	
B20	Hauptstraße Oberstadt	Einbahnstraße verbietet die Durchfahrt für den Radverkehr	Strecke	
B21	Webertal Zufahrt über Webertalstraße	schlechte Radverkehrsanbindung des Webertals an die Talstadt	Strecke	
B22	Kreisverkehr Webertalstraße/Austraße	Führung Radverkehr am Kreisverkehr und in der Fortführung unklar	punktuell	
B23	K 5500 Untere Straße/Riedwiesen/Irslenbachweg	Radverkehrsführung problematisch => Unterführung zu schmal für den Radverkehr, alternativer Querungsbereich nicht gesichert, schlechte Einsicht, hohe Geschwindigkeit Kfz-Verkehr	punktuell	
B24	Altoberndorf Einmündung K 5500 Untere Straße/Theodor-Quehl-Straße	gefährlicher Querungsbereich zwischen Theodor-Quehl-Straße und Brücke zur Riedwiesen	punktuell	

Radverkehrskonzept

Liste der Bestandsanalyse

Legende ID:
BX - Hinweis aus der Bürgerbefragung
KX - Hinweis von Modus Consult Ulm - punktuell
SX - Hinweis von Modus Consult Ulm - Streckenverlauf
ODX - Hinweis von Modus Consult Ulm - Ortsdurchfahrt

ID	Standort	Beschreibung	Typ	Quelle
B25	Altoberndorf Kreuzung K 5500 Untere Straße/K 5563 Alt-Dorfstraße	Kreuzung unübersichtlich für den Radverkehr	punktuell	Bestandsanalyse Bürgerbefragung
B26	K 5500/K 5502 Radäcker	Lückenschluss möglich durch die Verbindung bestehender Wege ohne dass die Straße genutzt werden muss	Strecke	
B27	Aistaig Abschnitt Neckartalradweg nordöstlich der Schulstraße	baulicher Zustand muss verbessert werden, viele Schlaglöcher	Strecke	
B28	Aistaig K 5520 Stuttgarter Straße/Schulstraße	gefährliche Querung, für den Radverkehr schwierig die Unterführung zu nutzen	punktuell	
B29	Aistaig Bahnübergang Schulstraße	gefährliche Querung für den Radverkehr	punktuell	
B30	Aistaig Stuttgarter Straße im Bereich Gästehaus Krone	Einbahnstraße verbietet die Durchfahrt für den Radverkehr	Strecke	
B31	Aistaig - Hochmössingen Herrenhofweg	gefährlicher und unübersichtlicher Streckenabschnitt	Strecke	
B32	Stockbrunnen	Strecke Stockbrunnen ist zu schmal	Strecke	
B33	Lindenhof Friedrich-List-Straße	gefährlicher Steckenabschnitt für den Radverkehr	Strecke	
B34	L 413 Dornhaner Straße Querungsbereich Römerweg	ungesicherter Querungsbereich	punktuell	
B35	L 415 Fluorner Straße Querungsbereich Römerweg	ungesicherter Querungsbereich	punktuell	
B36	Verbindung Beffendorf-Hochmössingen über L 415	kein Angebot für den Radverkehr	Strecke	
B37	K 5522 Hochmössinger Straße südlich L 415	ungesicherte Querungsbereich	punktuell	
B38	K 5522 Hochmössinger Straße Höhe Wasserturm	keine Anbindung für den Radverkehr - Kreisstraße muss benutzt werden	punktuell	
B39	L 419 zwischen Beffendorf und Lindenhof	ungesicherte Querungsbereich	punktuell	
B40	Ortsausgang Beffendorf Richtung Lindenhof	kein Angebot für den Radverkehr abseits der Hauptstraße, keine Verbindung zu den bestehenden straßenbegleitenden Wirtschaftswegen	Strecke	
B41	Beffendorf nördlich der Kreuzung L 419 Schramberger Straße/ K 5522 Hochmössinger Straße	abschüssiger Gehweg und enge Kurve, viele Kinder benutzen den Weg	punktuell	
B42	K 5522 zwischen Beffendorf und Bösingen	kein straßenbegleitender Radweg entlang der K 5522 daher umwegige Verbindung	Strecke	

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept

Liste der Bestandsanalyse

Legende ID:
BX - Hinweis aus der Bürgerbefragung
KX - Hinweis von Modus Consult Ulm - punktuell
SX - Hinweis von Modus Consult Ulm - Streckenverlauf
ODX - Hinweis von Modus Consult Ulm - Ortsdurchfahrt

ID	Standort	Beschreibung	Typ	Quelle
OD1	**Oberndorf:** L 415 Rosendelder Straße - Hochbrücke	**Für den Radverkehr relevante Abschnitte in den Ortsdurchfahrten für die Bedürfnisse des Radverkehrs anpassen.** - Teilseparation (Schutzstreifen in Kombination mit Gehweg Radfahrer frei) - Separation (Benutzungspflicht in Seitenlage) - Mischverkehr mit Temporeduktion (V-zul. 30 km/h) - **Übergangsbereiche von außerorts/innerorts für den Radverkehr ertüchtigen** - **Knotenpunkte auf die Belange des Radverkehrs untersuchen** - **relevante Querungsbereiche prüfen** - **Schulwegachsen beachten**	Strecke/ punktuell	**Bestandsanalyse - Ortsbesichtigungen**
OD2	**Altoberndorf:** K 5500 Untere Straße/Neckarbrücke Flößerhalle - K 5500 Untere Straße/K 5563 Alt-Dorfstraße			
OD3	**Aistaig:** L 424 Stuttgarter Straße/K 5520 - L 424 Stuttgarter Straße Ortsausgang Süd			
OD4	**Beffendorf:** L 419 Ortseinfahrt Ost - L 419 Schramberger Straße/Bruckgasse			
OD5	**Bochingen:** Kreisverkehr L 415 Balinger Straße/Im Gehrn -Kreisverkehr L 415 Balinger Straße/K 5502			
OD6	**Hochmössingen:** K 5521 Ignaz-Rohr-Straße/Aistaiger Weg - K 5521 Ignaz-Rohr-Straße/Grundhofweg			
OD7	**Lindenhof:** Kreisverkehr Ringstraße/Alte Steige - Steinbeisstraße/Ahornweg			
S1	Bochingen: Abschnitt HSB-Radweg zwischen Vöhringer Straße und Wasenäcker	baulicher Zustand Untergrund	Strecke	
K2	Bochingen: Kreisverkehr L 415 Balinger Straße/Im Gehrn Querung Norma Zufahrt	ungesicherte Querungsstelle an hoch frequentierter Supermarktzufahrt	punktuell	
K3	Boll: L 415 Balinger Straße/Bochinger Straße	Fortführung Radverkehr, Querungssituation L 415 und Bochinger Straße, Einleitung/Ausleitung Radverkehr	Strecke	
S4	Boll: Straßenbegleitender Weg zwischen L 415 Balinger Straße/Bochinger Straße und Schützenhausweg	Straßenbegleitender Weg für den Radverkehr unterdimensioniert, keine Beleuchtung	Strecke	
S5	Boller Steige: Abschnitt zwischen H.Nr 33 und Schützenhausweg	kein befestigter Untergrund, keine Beleuchtung	Strecke	
K6	Talstadt: L 415 Rosenfelder Straße/Boller Steige	Einleitung/Ausleitung Radverkehr, Beschilderung für RV fehlt, Orientierung RV durch Piktogramm	punktuell	
S7	Talstadt: L 415 Rosenfelder Straße: Abschnitt Einmündung Boller Steige bis Hölderlinstraße/Teckstraße	Mischverkehr bei Tempo 50 und Verkehrsaufkommen von rd. 9.000 Kfz/24h (Zählung 2017) => kein angemessenes Angebot für den Radverkehr	Strecke	
K8	Talstadt: Knotenpunkt L 415 Rosenfelder Straße/Teckstraße/Hölderlinstraße	keine Orientierung für den Radverkehr => Unterführung wird von Radfahrern benutzt, Beschilderung Gehweg aber bitte um langsames fahren, wegweisende Beschilderung Radverkehr verleitet die Unterführung zu nutzen, Ausleitung von Gehweg auf Schutzstreifen in Teckstraße irreführend => signalisiert die Unterführung zu nutzen	punktuell	
S9	Talstadt: L 415 Rosenfelder Straße von Teckstraße bis Einmündung Talstraße	Mischverkehr bei Tempo 50 und Verkehrsaufkommen von rd. 10.700 bis 12.000 Kfz/24h (Zählung 2017) => kein angemessenes Angebot für den Radverkehr	Strecke	
K10	Talstadt: Knotenpunkt L 415 Rosenfelder Straße/Talstraße/Klosterstraße	kein angemessenes Angebot für den Radverkehr, hohes Verkehrsaufkommen	punktuell	
S11	Talstadt: L 415 Talstraße bis Rosenbergstraße	kein angemessenes Angebot für den Radverkehr, hohes Verkehrsaufkommen	Strecke	
K12	Talstadt: Treppe am Ende der Rosenbergstraße	Hindernis für den Radverkehr daher keine Umfahrung der Talstraße über die Färbergasse möglich	punktuell	

Radverkehrskonzept

Liste der Bestandsanalyse

Legende ID:
BX - Hinweis aus der Bürgerbefragung
KX - Hinweis von Modus Consult Ulm - punktuell
SX - Hinweis von Modus Consult Ulm - Streckenverlauf
ODX - Hinweis von Modus Consult Ulm - Ortsdurchfahrt

ID	Standort	Beschreibung	Typ	Quelle
S13	Talstadt: Verbindungsweg Rosenbergstraße zur Bahnüberführung	potentielle Radwegeachse aktuell für den Radverkehr unterdimensioniert	Strecke	Bestandsanalyse - Ortsbesichtigungen
S14	Oberstadt: Verbindung Rosenbergstraße - Kirchtorstraße entlang der Bushaltestelle	keine klare Wegeführung für den Radverkehr	Strecke	
K15	Oberstadt: Hauptstraße	Einbahnstraße für den Radverkehr nicht geöffnet	punktuell	
K16	Lindenhof: Verbindung Ob der Steinhalde - Kapellenweg	Unterführung nicht für den Radverkehr angepasst, Treppen in der Fortführung ungeeignet => Potentialachse zur Verbindung Lindenhof-Oberstadt, Alternative über die Straße => Ausbau erforderlich	punktuell	
K17	Lindenhof: Verbindungsweg von der Wiesenstraße nach Beffendorf zum Steigweg	Schranke am Ende des Weges in Lindenhof => durch vorhanden Steigung zusätzliches Gefährdungspotential für den Radverkehr	punktuell	
S18	Talstadt: Fußgängerbrücke über den Neckar Höhe Erlenstraße zur Neckarstraße	Brücke ist für den Radverkehr gesperrt	Strecke	
S19	Talstadt: Fußgängerbrücke über den Neckar Höhe Uhlandstraße zur Neckarstraße	Brücke ist für den Radverkehr gesperrt	Strecke	
S20	Talstadt: Fußgängerbrücke über den Neckar Teckstraße zu Rheinmetall Defence	Brücke ist für den Radverkehr gesperrt	Strecke	
S21	Talstadt: Fußgängerbrücke über den Neckar vom Dollauweg zur Straße Am Stadion	Brücke ist für den Radverkehr gesperrt	Strecke	
S22	Talstadt: Teckstraße	Schutzstreifen bei Abschnittsweise Tempo 30, Restfahrbahnbreite zwingt den Kfz-Verkehr zur Nutzung des Schutzstreifens	Strecke	
S23	Talstadt: Webertalstraße	Anbindung Webertal im Mischverkehr		
K24	Altoberndorf: Verbindungsweg an der Theodor-Quehl-Straße zur Austraße (Abschnitt RadNETZ Alltag)	Poller bilden Gefahrenstellen für den Radverkehr	punktuell	
K25	Altoberndorf: Verbindungsweg an der Austraße zur Theodor-Quehl-Straße (Abschnitt RadNETZ Alltag)	Poller bilden Gefahrenstellen für den Radverkehr	punktuell	
S26	Talstadt: Fußgängerbrücke über die Bahntrasse	Für den Radverkehr gesperrt	Strecke	
S28	Talstadt: Neckartalradweg Abschnitt zwischen Hölderlinstraße und Dammstraße	Untergrund nicht befestigt, bisher kein Winterdienst	Strecke	
K29	Altoberndorf: K 5500 Untere Straße/Irslenbachweg	Querungssituation für den Radverkehr muss geprüft werden, Unterführung zu schmal, wegweisende Beschilderung, Abschnitt Neckartalradweg	punktuell	
S30	Altoberndorf: K 5500/Radäcker	Bestehende Wirtschaftswege sind nur über die K 5500 verbunden	Strecke	
S31	Talstadt: Rosenbergstraße	Gehweg Radfahrer frei nicht bedarfsgerecht für den Radverkehr	Strecke	
S32	Talstadt: Achse Bahnhof - Innenstadt	Anbindung des Bahnhofs zur Innenstadt unklar und nicht für den Radverkehr optimiert	Strecke	
S33	Talstadt: Verbindung Aistaig - Oberndorf entlang der L 424	seitlicher Weg unter Mindestmaß für Radverkehr im Zweirichtungsverkehr - keine Beschilderung	Strecke	
S34	Talstadt: Aistaiger Straße zwischen H.Nr. 38 und H.Nr. 42	Verbindungsweg abseits der Straße unterdimensioniert für den Radverkehr - keine Beschilderung	Strecke	

Radverkehrskonzept

Liste der Bestandsanalyse

Legende ID:
BX - Hinweis aus der Bürgerbefragung
KX - Hinweis von Modus Consult Ulm - punktuell
SX - Hinweis von Modus Consult Ulm - Streckenverlauf
ODX - Hinweis von Modus Consult Ulm - Ortsdurchfahrt

ID	Standort	Beschreibung	Typ	Quelle
S35	Talstadt: Straßenbegleitender Weg - Westseite Aistaiger Straße	seitlicher Weg entspricht nicht dem Mindestmaß für Radverkehr im Zweirichtungsverkehr	Strecke	Bestandsanalyse - Ortsbesichtigungen
S36	Talstadt: Verbindungsweg westlich der L 424 Stuttgarter Straße	Verbindungsweg abseits der Straße unterdimensioniert für den Radverkehr, Beleuchtung vorhanden	Strecke	
K37	Aistaig: L 424 Stuttgarter Straße Höhe H.Nr. 20	Orientierungspunkt Radverkehr => generell unklare Führung des Radverkehrs durch Aistaig	punktuell	
K38	Aistaig: Stuttgarter Straße/Im Bühlgarten	Durchfahrtsverbot für den Radverkehr durch Einbahnstraßenregelung	punktuell	
K39	Aistaig: K 5520 Weidener Straße/Sulzer Straße	Ende Tempo-30-Zone - schlechte Einsicht in den Knotenpunkt für den Radverkehr bei Einfahrt auf die Kreisstraße	punktuell	
S40	Aistaig: Straßenbegleitender Gehweg L 424 von Einmündung Stuttgarter Straße bis Ortstafel	seitlicher Weg entspricht nicht dem Mindestmaß für Radverkehr im Zweirichtungsverkehr, Radpiktogramme verleiten den Radverkehr hier zu fahren aber keine Benutzungspflicht => dementsprechend muss der Radverkehr die Straße nutzen	Strecke	
S41	Aistaig: L 424 zwischen Ortstafel und Neckarstraße	straßenbegleitender Weg für den Radverkehr unterdimensioniert und keine Beschilderung (Benutzungspflicht) daher unklare Situation für den Radverkehr	Strecke	
K42	Aistaig: L 424 zwischen Ortstafel und Neckarstraße	Entscheidungspunkt Radverkehr zur Verbindung Oberndorf Kernstadt - Aistaig	punktuell	
S43	Aistaig: L 424 zwischen Neckarstraße und L 424/Aistaiger Straße	straßenbegleitender Weg für den Radverkehr unterdimensioniert und keine Beschilderung (Benutzungspflicht) daher unklare Situation für den Radverkehr	Strecke	
K44	Talstadt: L 424 Bahnhofstraße/Bahnhofstraße	Orientierungspunkt Radverkehr	punktuell	
K45	Boll: Boller Steige	Schranke westlich des Schützenhauswegs Gefahrenstelle für den Radverkehr => Schranke an Steigungsstrecke	punktuell	
S46	Beffendorf: Ende straßenbegleitender Weg L 419 bis Ortstafel	Netzlücke kein Angebot für den Radverkehr, gefährlicher Übergangsbereich zu den straßenbegleitenden Wegen	Strecke	
S47	Beffendorf: K 5522 Hochmössinger Straße bis Kutzbühl	kein Angebot für den Radverkehr	Strecke	
S48	Hochmössingen: Verbindungsweg nördlich des Sportplatzes	baulicher Zustand - Untergrund kann verbessert werden	Strecke	
S49	Talstadt: Verbindung Sulzbachstraßem - Tuchbergstraße	Netzlücke - kein Angebot für den Radverkehr	Strecke	
K50	Talstadt: Einmündung Aistaiger Straße in L 424	Entscheidungspunkt Radverkehr zur Verbindung Oberndorf Kernstadt - Aistaig	punktuell	
S51	Talstadt: Austraße Höhe Netto bis Einmündung in Teckstraße	Führungsform ggf. nicht angemessen für den Radverkehr	Strecke	
S52	Talstadt: Östlicher Weg zwischen Austraße und Dollauweg	Qualität/baulicher Zustand	Strecke	

Anlage 2

Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

die Stadt Oberndorf a. N. hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr zu fördern und die Bedingungen attraktiver und sicherer zu gestalten. Dafür sind wir auf Ihre Mithilfe angewiesen. Gerne möchten wir Sie daher einladen, sich aktiv am Planungsprozess zu beteiligen und auf unserem Fragebogen Ihre persönlichen Erfahrungen und Wünsche einzubringen. Ihre Angaben und Anregungen helfen der Stadtverwaltung zielgerichtete Schwerpunkte für die zukünftigen Entwicklung im Radverkehr zu setzen.

Der Fragebogen kann bis zum TT. MM. 2022 im Rathaus, den Ortsverwaltungen oder per Mail unter xyz@mail.com abgegeben werden. Zudem ist die Bearbeitung des Fragebogens auch online unter www.oberndorf.de/Radverkehrskonzept/xyz möglich.

Datenschutz-Hinweis: Die Teilnahme an der Fragebogen-Aktion erfolgt freiwillig und anonym. Die im Fragebogen gewonnen Daten werden nach den gesetzlichen Datenschutzbestimmungen erfasst und absolut vertraulich behandelt.

A – Fragen zur Zufriedenheit

1. Wie beurteilen Sie den Fahrradverkehr in Oberndorf a. N.?

Hinsichtlich folgender Aspekte: Bitte ankreuzen	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
Angebot an Fahrradwegen und Fahrradstreifen	☐	☐	☐	☐
Qualität und Zustand der Fahrradwege	☐	☐	☐	☐
Verkehrssicherheit	☐	☐	☐	☐
Wegweisung und Beschilderung	☐	☐	☐	☐
Öffentliche Abstellplätze	☐	☐	☐	☐
Winterdienst und Reinigung der Radwege	☐	☐	☐	☐

2. In welche Bereiche sollte die Stadt Oberndorf a. N. zukünftig vorranging für den Radverkehr investieren?

Bitte nennen Sie bis zu 3 Punkte, beginnen Sie mit dem für Sie wichtigsten Punkt.

1) .....

2) .....

3) .....

3. Wo gibt es in Oberndorf a. N. und Umgebung problematische Punkte, an denen die Situation für Radfahrer verbessert werden sollte? *(Querung, Sicherheit, Zustand, Wegführung, etc.)*

Bitte nennen Sie bis zu 5 Ortsbezeichnungen und beschreiben Sie kurz das Problem bzw. die Mängel.

Straße/Kreuzung/Einrichtung	Problem
1)	.....
2)	.....
3)	.....
4)	.....
5)	.....

4. An welchen Standorten sollten Ihrer Meinung nach (weitere) sichere Fahrradabstellplätze entstehen?

*Bitte nennen Sie bis zu 3 Standorte (nach Möglichkeit bitte **konkret** benennen, z.B. Straße, Firma, öffentliche Gebäude, ...)*

1) .....

2) .....

3) .....

B – Fragen zur Nutzung des Fahrrads

5. Wie oft nutzen Sie das Fahrrad in der Regel? *Bitte ankreuzen*

☐ täglich ☐ wochentäglich ☐ gelegentlich ☐ nie

Ich würde das Fahrrad häufiger nutzen wenn…

.....

.....

6. Welchen Fahrradtyp nutzen Sie hauptsächlich? *Bitte ankreuzen.*

☐ Cityrad/Trekkingrad ☐ Mountainbike ☐ Rennrad ☐ Pedelec (bis 25km/h unterstützt)

☐ S-Pedelec / E-Bike (>25km/h) ☐ Lastenfahrrad ☐ Sonstiges: .....

7. Bei welcher Witterung nutzen Sie das Fahrrad? *Bitte ankreuzen*

☐ nur bei schönem Wetter ☐ Hauptsache es regnet nicht

☐ egal, ich fahre bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit

8. Für welche Aktivität nutzen Sie vornehmlich das Fahrrad? *Bitte ankreuzen.*

☐ zur Arbeit ☐ zur Schule / Ausbildung ☐ zum Einkauf / Besorgung / Arzt ☐ zum Bahnhof

☐ Holen / Bringen von Kindern ☐ Freizeitwege (Sport, Freunde, Spazieren) ☐ Urlaub/Reise

9. Wie häufig kombinieren Sie das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bike + Ride) z.B. mit dem Zug? *Bitte ankreuzen.*

☐ täglich ☐ wochentäglich ☐ gelegentlich ☐ nie

Wenn Sie Bike + Ride nur „**gelegentlich**“ oder „**nie**“ nutzen, nennen Sie uns bitte den Grund.

☐ Es gibt keine/wenige entsprechende Abstellmöglichkeiten.
☐ Die Fahrradmitnahme im Zug/Bus ist schwierig.
☐ Ich fahre ausschließlich mit dem Fahrrad.
☐ .....

10. Welche zusätzlichen Anregungen haben Sie für die Verbesserung der Fahrradsituation in Oberndorf a. N.?

.....

.....

C – Persönliche Angaben zur Auswertung für verschiedene Personen- und Altersgruppen

Wie alt sind Sie? ☐ unter 18 ☐ 18 bis 29 ☐ 30 bis 49 ☐ 50 bis 65 ☐ über 65 Jahre

In welchem Stadtteil wohnen Sie? ☐ Oberndorf Talstadt ☐ Oberndorf Oberstadt ☐ Lindenhof
☐ Aistaig ☐ Altoberndorf ☐ Beffendorf ☐ Bochingen
☐ Boll ☐ Hochmössingen

In welcher Lebenssituation befinden Sie sich?

☐ berufstätig ☐ Schüler/Student/Ausbildung ☐ Ruhestand ☐ sonstige

Steht Ihnen ein Auto zur Verfügung? ☐ ja ☐ nein ☐ teilweise

Haben Sie eine Zeitkarte für Bus und/oder Bahn? ☐ ja ☐ nein

Bei Rückfragen und weiteren Anregungen und Wünsche wenden Sie sich bitte an das Bauamt der Stadt Oberndorf a. N. unter 07423 – xxxx – xx oder unter Hochbau@Oberndorf.de

Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Anlage 3

Schülerbefragung zum Radverkehrskonzept

Liebe Schülerinnen und Schüler,

die Stadt Oberndorf a. N. hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr zu fördern und die Bedingungen attraktiver und sicherer zu gestalten. Dafür sind wir auf eure Mithilfe angewiesen. Gerne möchten wir dich daher einladen, aktiv am Planungsprozess teilzunehmen und auf unserem Fragebogen persönliche Erfahrungen und Wünsche einzubringen. Deine Angaben und Anregungen helfen der Stadtverwaltung zielgerichtete Schwerpunkte für die zukünftige Entwicklung im Radverkehr zu setzen.

Datenschutz-Hinweis: Die Teilnahme an der Fragebogen-Aktion erfolgt freiwillig und anonym. Die im Fragebogen gewonnenen Daten werden nach den gesetzlichen Datenschutzbestimmungen erfasst und absolut vertraulich behandelt.

Fragebogen zum Radverkehr in Oberndorf am Neckar

1. **Wie alt bist du?** ____ Jahre

2. **In welchem Stadtteil bzw. in welchem Ort wohnst du?**

   ☐ Oberndorf Talstadt ☐ Oberndorf Oberstadt ☐ Lindenhof ☐ Aistaig ☐ Altoberndorf
   ☐ Beffendorf ☐ Bochingen ☐ Boll ☐ Hochmössingen
   anderer Ort (bitte Ortsname angeben):_____

3. **Steht dir ein Fahrrad zur Verfügung?** ☐ ja ☐ nein

   Wenn ja, welchen Fahrradtyp besitzt du? ☐ klassisches Fahrrad ☐ E-Bike/Pedelec

4. **Mit welchem Verkehrsmittel kommst du in der Regel zur Schule?**

   ☐ Zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Bus ☐ Bahn ☐ Auto (als Selbstfahrer)
   ☐ Auto (als Mitfahrer, z.B. bei den Eltern) ☐ Sonstiges

5. **Wenn du nicht mit dem Fahrrad zur Schule kommst, kreuze bitte an warum.**
   Bitte alles ankreuzen was zutrifft:

   ☐ Der Weg zur Schule ist zu weit
   ☐ Ich wohne zu nahe an der Schule
   ☐ Es gibt keine durchgängige und sichere Radwegeverbindung von meinem Wohnort zur Schule
   ☐ Es gibt keine guten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an der Schule
   ☐ Der Weg zur Schule ist zu steil
   Sonstiges_____

6. **Wie beurteilst du die Situation der Fahrradabstellanlagen (Fahrradständer) am Schulzentrum Oberndorf:**
   Bitte alles ankreuzen was zutrifft:

   ☐ Die Anzahl der Fahrradabstellanlagen ist ausreichend
   ☐ Die Fahrradabstellanlagen sind praktisch und gut zugänglich bzw. funktional
   ☐ Die Fahrradabstellanlagen sind sicher
   ☐ Die Anzahl der Fahrradabstellanlagen ist **nicht** ausreichend
   ☐ Die Fahrradabstellanlagen sind **nicht** praktisch und gut zugänglich bzw. funktional
   ☐ Die Fahrradabstellanlagen sind **nicht** sicher

7. **Was müsste sich ändern, dass du häufiger das Fahrrad für deinen Schulweg nutzen würdest?**
   Bitte beschreiben:

8. **Wo gibt es auf deinem Schulweg problematische Punkte, an denen die Situation für Radfahrer verbessert werden sollte?** *(Querung, Sicherheit, Zustand, Wegführung, Verbindung, etc.)*	
Bitte nenne bis zu 5 Ortsbezeichnungen und beschreibe kurz das Problem bzw. die Mängel	
Straße/Kreuzung/Einrichtung	**Problem**
1) _____	1) _____
2) _____	2) _____
3) _____	3) _____
4) _____	4) _____
5) _____	5) _____

Vielen Dank für deine Mithilfe!

Anlage 4

Anlage 4

Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzeption

Dokumentation zum Bürgerworkshop

vom 24. April 2023

MODUS CONSULT ULM GmbH

Prof. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Schillerstraße 18
89077 Ulm
0731/39 94 94-0

28.04.2023

Inhalt

1. EINFÜHRUNG 1
2. ERGEBNISSE DER WORKSHOPARBEIT 2
2.1 THEMENSPEICHER KERNSTADT: 2
2.2 THEMENSPEICHER TALSTADT – AISTAIG/ALTOBERNDORF: 3
2.3 THEMENSPEICHER STADTTEILE WEST: BEFFENDORF/HOCHMÖSSINGEN/LINDENHOF 4
2.4 THEMENSPEICHER STADTTEILE OST: BOCHINGEN/BOLL/GE RANKÄCKER 5
3. FAZIT 10

1. Einführung

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses der Öffentlichkeit an der Radverkehrskonzeption in Oberndorf am Neckar fand am Montag, den 24 April 2023 in Räumlichkeiten des Schwedenbaus ein Bürgerworkshop mit rd. 30 interessierten Bürgerinnen und Bürgern statt. Einführend wurde den Teilnehmenden die Methodik und der aktuelle Planungsstand der Radverkehrskonzeption erläutert.

In der anschließenden offenen Workshoparbeit konnten die Bürgerinnen und Bürger an vier Kartenausschnitten, sog. "Tischdecken", des Oberndorfer Stadtgebietes ihre Meinungen, Wünsche und Vorschläge eintragen und erläutern. Auch Vorschläge zu potentiellen Radwegeachsen für das kommunale Radwegenetz konnten in den Kartenausschnitten ergänzt werden.

Zusätzlich konnten mittels grünen und roten Klebepunkten in einer gesamtstädtischen Übersichtskarte von Oberndorf am Neckar positive bzw. negative Bereiche für den Radverkehr verortet werden.

Abschließend wurde die gesammelten Ergebnisse der Workshoparbeit zusammengefasst und ein Ausblick zur weiteren Bearbeitung der Radverkehrskonzeption gegeben.

Die Ergebnisse des Bürgerworkshops sind im Folgenden dokumentiert und wurden im Planungsprozess der Radverkehrskonzeption berücksichtigt.

2. Ergebnisse der Workshoparbeit

Die folgende Dokumentation zeigt die Ergebnisse der Workshoparbeit an den vier "Tischdecken" und an der gesamtstädtischen Übersichtskarte. Folgende Kartenausschnitte waren auf Gruppentischen ausgelegt und dienten den Teilnehmenden als Diskussionsgrundlage zu den Themen rund um den Radverkehr:

- **Talstadt:** Kernstadt
- **Stadtteile Talstadt:** Aistaig/Altoberndorf
- **Stadtteile West:** Beffendorf/Hochmössingen/Lindenhof
- **Stadtteile Ost:** Bochingen/Boll/GE Rankäcker

Die "Tischdecken" gliedern sich in eine Übersichtskarte des entsprechenden Kartenausschnitts und drei Eintragungsfeldern mit den Überschriften **„das gefällt uns“**, **„hier sehen wir Handlungsbedarf“** und **„erste Ideen zur Lösung der Probleme“**. Die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger sind in den folgenden vier Themenspeichern zusammengetragen:

2.1 Themenspeicher Kernstadt:

<u>Das gefällt uns</u>

- heutiger Termin
- Radweg Stockbrunnen-Lindenhof

<u>Hier sehen wir Handlungsbedarf</u>

- Untergrund Mauserstraße
- **Hochbrücke**:
  - schlechter Zustand
  - unsicher
  - hohe Bordsteine
  - Staugefahr

  Lösungsvorschläge:
  => Schutzstreifen oder gemeinsamer Geh-/Radweg
- **Teckstraße/Werkstraße:**
  - bei Fa. OGUS Linksabbiegen gefährlich auf Radweg
  - Schutzstreifen schlechter Zustand
- das Rondell ist eine Gefahrenstelle

  Lösungsvorschläge:
  => Ausbau des Gehweges zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit Bordsteinabsenkungen
- **Webertal:**
  - schlechte Verbindung zur Rottweilerstraße (Bushaltestelle)
  - Am Grünen Berg (Überquerung Landesstraße) schwierig
- zu hohe Bordsteine am Übergang zum Einkaufszentrum an der Neckarstraße
- Befestigung der Achse Bahnhof-Neue Steige-Aspenklause-Hochmössingen

- Kreisverkehr Neckarhalle
  Lösungsvorschläge:
  => Schutzstreifen
- Kapellensiedlung – Oberstadt
  Lösungsvorschläge:
  => ganzjährig Tempo 30
- Winterdienst auf das Radwegenetz ausweiten
- Radwegeführung am Freibad und am Tennisplatz => Konflikt mit ruhendem Verkehr
- Verbindung von der Kernstadt in die Eichendorfstraße

Lösungsvorschläge und Ideen

- Knotenpunkte im Bereich Talplatz mit vorgezogenen Haltelinien für den Radverkehr ertüchtigen
- **qualitative Fahrradabstellanlagen:**
  - Schulzentrum
  - Oberstadt
  - Bahnhof (Fahrradboxen)
  - Rathaus
  - Parkhäuser mit Fahrradabstellanlagen ausstatten
- Prüfung eines Ausbaus der Achse Seufzerallee und Beffendorfer Schlucht für den Radverkehr
- Radwegeverbindung von der Kurve Tuchbergstraße/Scheffelstraße nach Lindenhof

2.2 Themenspeicher Talstadt – Aistaig/Altoberndorf:

Hier sehen wir Handlungsbedarf

Aistaig

- Befestigung der Wegeverbindung von Aistaig nach Boll über die Schillerhöhe
- Ausbau des straßenbegleitenden Gehwegs entlang der L 424 südlich von Aistaig

Altoberndorf

- Querungsbereiche K 5500 von der Turnhalle zur Theodor-Quehl-Straße und K 5505/Irslenbachweg
  Lösungsvorschläge:
  => Querungsbereiche ertüchtigen
- Es gibt keine Verbindung der beiden Siedlungsbereiche => Trennung durch die K 5500
  Lösungsvorschläge:
  => Verlegung des Ortsschildes weiter östlich auf die K 5505

- Profildurchlass unter der K 5500 auf dem Abschnitt des Neckartalradwegs
  Lösungsvorschläge:
  = > Ausbau auf Regelmaß für den Radverkehr
- Ortseinfahrt Altoberndorf im Bereich Irlsenbach
  Lösungsvorschläge:
  = > Trennung von Kfz- und Radverkehr
- Weg an der Dollau gefährlich durch Nutzungskonkurrenz
  Lösungsvorschläge:
  = > separaten Radweg anlegen

2.3 Themenspeicher Stadtteile West: Beffendorf/Hochmössingen/Lindenhof

Das gefällt uns

- Steigung zwischen Beffendorf und Lindenhof
- die Achse Stockbrunnen-Oberndorf
- Verbindung Hochmössingen-Dornhan

Hier sehen wir Handlungsbedarf

- Schutzstreifen zwischen Beffendorf und Lindenhof (außerorts) und generell an allen Hauptstraßen
- Unterführung in Lindenhof unter der L 415
  Lösungsvorschläge:
  = > Engstelle beseitigen
- **Verbindungen Umland:**
  - Beffendorf-Winzeln = > Belag erneuern
  - Beffendorf-Waldmössingen = > Belag erneuern
  - Beffendorf-Bösingen = > Belag erneuern
  - Hochmössingen-Fluorn = > Neubau Radweg
  - Hochmössingen-Marschalkenzimmern = > Beschilderung fehlt
- neuer Belag Achse Langensteig
- Schrankendurchgang in der Fortführung Steigweg auf der Achse von Beffendorf nach Lindenhof zu schmal
- Im Querungsbereich der K 5522 auf Höhe Kutzbühl in Richtung Wisoch zu hohes Geschwindigkeitsniveau Kfz-Verkehr
  Lösungsvorschläge:
  = > Geschwindigkeit Kfz-Verkehr verringern
  = > Hinweisbeschilderung, dass Radverkehr quert

Lösungsvorschläge und Ideen

- Neubau eines Radwegs entlang der K 5521 zwischen Hochmössingen und Weiden

2.4 Themenspeicher Stadtteile Ost: Bochingen/Boll/GE Rankäcker

Das gefällt uns

- Verbindung von Bochingen-Berghof über Alte Straße nach Altoberndorf

Hier sehen wir Handlungsbedarf

Boll

- Ein-/Ausleitung von der L 415 Rosenfelder Straße in die Boller Steige
- Boller Steige
  Lösungsvorschläge:
  = > Befestigung Untergrund
  = > Schranke im Bereich Schützenhaus berücksichtigen
- Straßenbegleitender Gehweg an der L 415 westlich von Boll
  Lösungsvorschläge:
  = > Verbreiterung für Zweirichtungsverkehr
- Querungsbereich am KVP L 415/Norma-Zufahrt für den Radverkehr unsicher
  Lösungsvorschläge:
  = > Schulweg kennzeichnen
  = > Radwegefurt einfärben
- Querungshilfe über die L 415 Balinger Straße am Ende der Einmündung Sommerberg

Bochingen

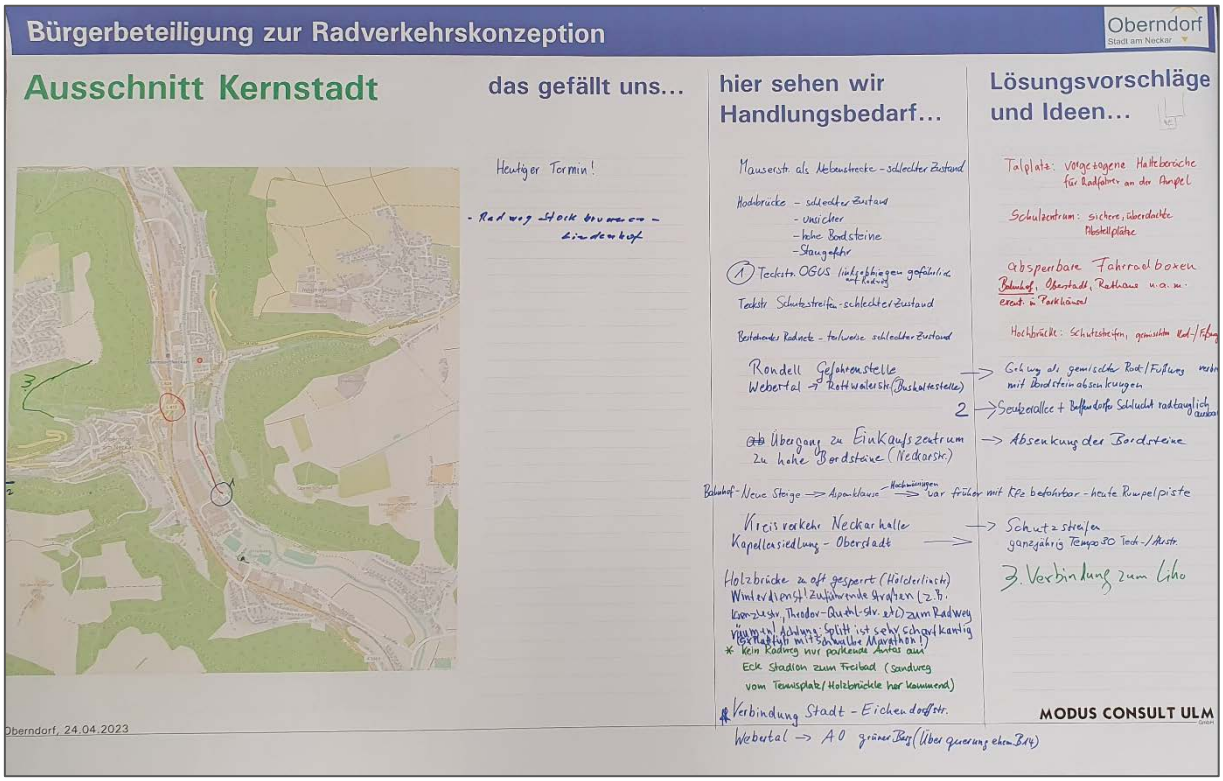
- Sperrpfosten als Hindernis in der Kapellenstraße
- Radverkehrsanlagen auf der K 5503 Sigmarswanger Straße/Kaltenbergstraße
- Querungshilfe am Bereich der Einmündung der K 5503 Kaltenbergstraße in die L 415 Balinger Straße unterdimensioniert
- Beschilderung der Wegeverbindung von Bochingen in die Talstadt über den Bergweg
- Gehweg entlang der Grundschule in Bochingen (Fortführung am Brühlbach) für den Radverkehr ertüchtigen
- Die Verbindung von Boll nach Bochingen über den Engen Schlattweg zur Bachstraße in die Netzkonzeption aufnehmen (Schulwegeachse)

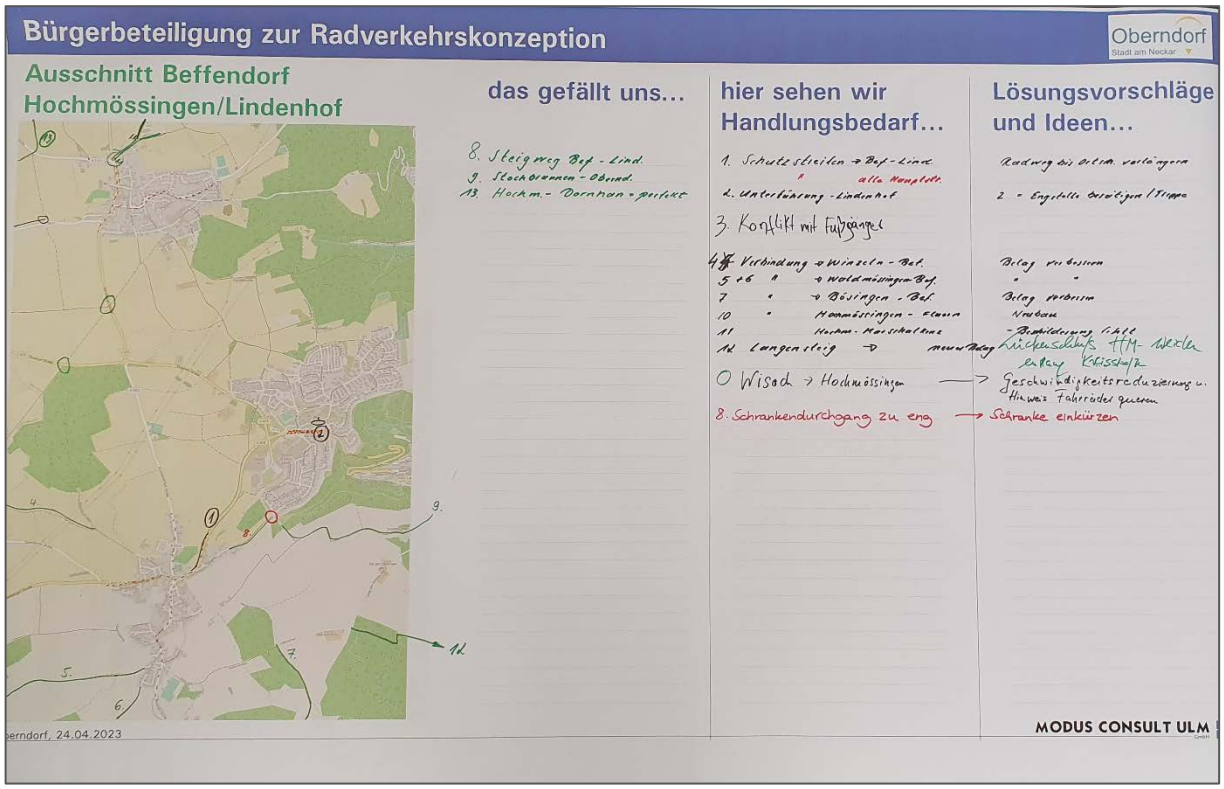
Workshoparbeit der Bürgerinnen und Bürger:

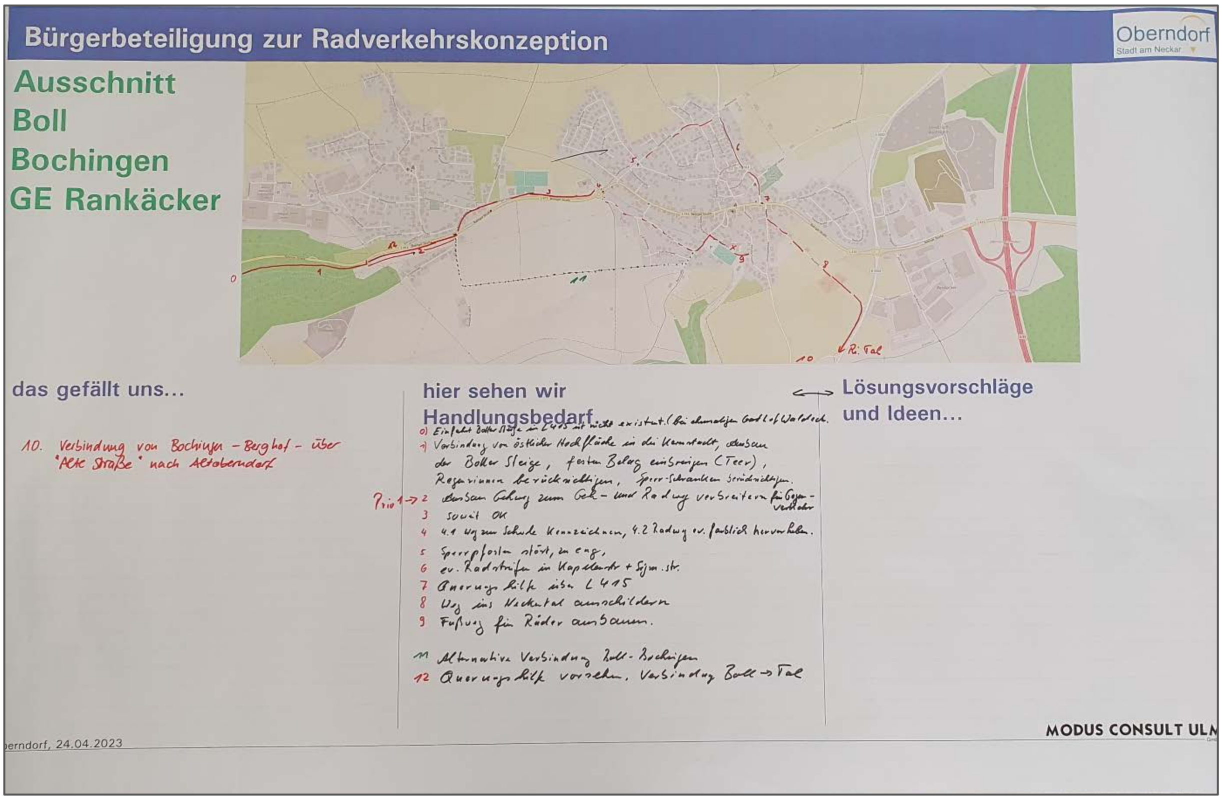
Verortung von positiven (grüne Klebepunkte) und negativen (rote Klebepunkte) Bereichen für den Radverkehr in Oberndorf am Neckar auf der gesamtstädtischen Übersichtskarte:

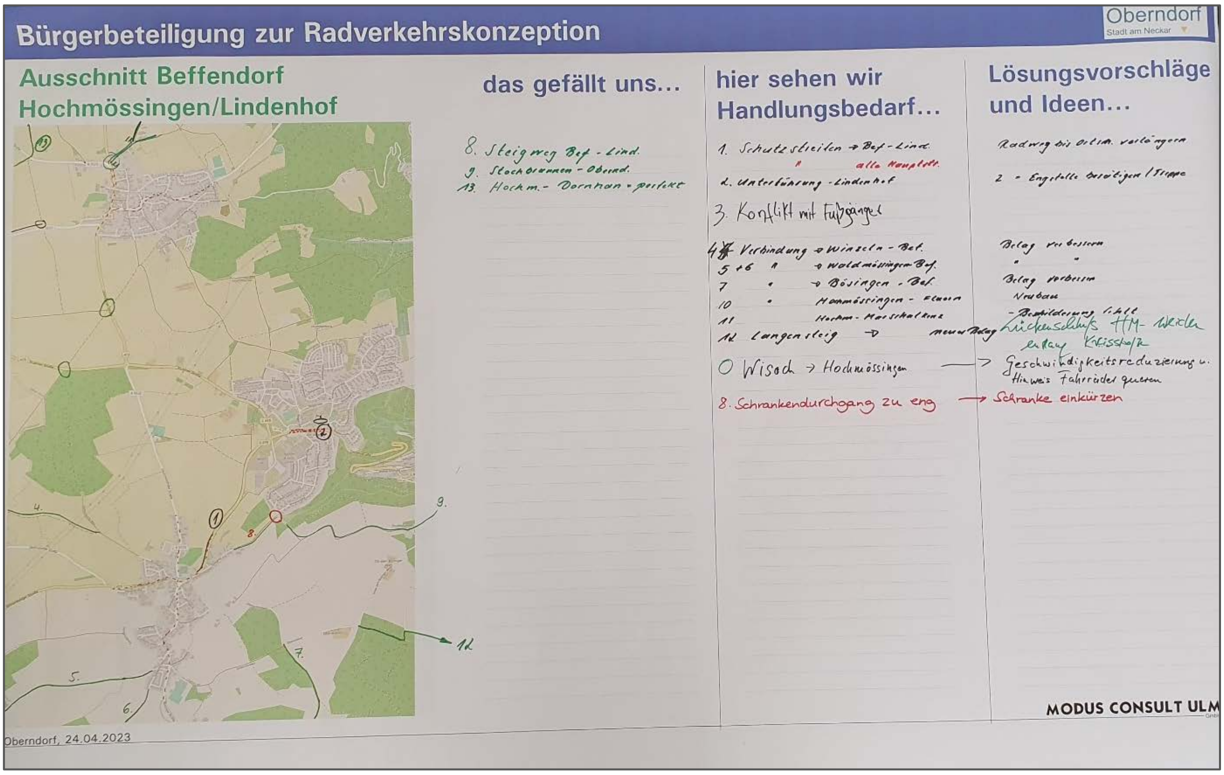
Detailausschnitt Kernstadt:

„Tischdecken“ mit Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:






Bürgerbeteiligung zur Radverkehrskonzeption
Oberndorf
Stadt am Neckar
Ausschnitt
Boll
Bochingen
GE Rankäcker
das gefällt uns...
10. Verbindung von Bochingen - Berghof - über "Alte Straße" nach Altoberndorf
hier sehen wir Handlungsbedarf...
1) Verbindung von östlicher Hochfläche in die Kernstadt, außerdem der Boller Steige, festen Belag einbringen (Teer),
Prio 1 → 2
3 soweit OK
4 4.1 Weg zur Schule kennzeichnen, 4.2 Radweg ev. farblich hervorheben.
5 Sperrpfosten stört, zu eng,
6 ev. Radstreifen in Kapellenstr + Sigm.str.
7 Querungshilfe über L 415
8 Weg ins Neckartal ausschildern
9 Fußweg für Räder ausbauen.
11 Alternative Verbindung Boll - Bochingen
12 Querungshilfe vorsehen. Verbindung Boll → Tal
Lösungsvorschläge und Ideen...
Oberndorf, 24.04.2023
MODUS CONSULT ULM


Bürgerbeteiligung zur Radverkehrskonzeption
Oberndorf
Stadt am Neckar
Ausschnitt Beffendorf
Hochmössingen/Lindenhof
das gefällt uns...
8. Steigweg Bef - Lind.
9. Stockbrunnen - Obernd.
13. Hochm. - Dornhan = perfekt
hier sehen wir Handlungsbedarf...
1. Schutzstreifen → Bef - Lind.
2. Unterführung - Lindenhof
3. Konflikt mit Fußgänger
4 Verbindung → Winzeln - Bef.
5+6 → Waldmössingen Bef.
7 → Bösingen - Bef.
11 Langensteig
0 Wisoch → Hochmössingen
8. Schrankendurchgang zu eng
Lösungsvorschläge und Ideen...
Radweg bis Ortsm. verlängern
Belag verbessern
Belag verbessern
Neubau
Geschwindigkeitsreduzierung u. Hinweis Fahrräder queren
Schranke einkürzen
Oberndorf, 24.04.2023
MODUS CONSULT ULM

3. Fazit

In der Workshoparbeit konnten relevante Erkenntnisse für die Radverkehrskonzeption in Oberndorf am Neckar zusammengetragen werden.

Wie auch schon in der bereits durchgeführten Bürgerbefragung, zeigt sich ein wichtiger Handlungsbedarf für den Radverkehr entlang der Ost-West-Achsen in Oberndorf. Als Kernelement der Radverkehrsförderung sehen die Teilnehmenden die Ertüchtigung der Verbindung der östlichen und westlichen Stadtteile mit der Kernstadt und demzufolge eine verbesserte Radverkehrsführung entlang der L 415 durch die Talstadt.

Interessante Hinweise bilden zudem die streckenbezogenen Anmerkungen entlang von Radverkehrsachsen, die von den Teilnehmenden während der Workshoparbeit zusammengetragen wurden. Die Bennungen von gefährlichen Hindernissen wie Umlaufsperren, nicht abgesenkten Bordsteinen, Schranken und Poller sowie unsichere Querungsbereiche sind eine wichtige Grundlage zur Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen im Rahmen des Maßnahmenprogramms. Zudem bilden die Vorschläge zu Alternativverbindungen mit moderaterer Steigung gegenüber den Hauptrouten sowie die bestehenden Schulwegeverbindungen wesentliche Erkenntnisse für die Netzkonzeption.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Anmerkungen werden geprüft und im Planungsprozess der Radverkehrskonzeption berücksichtigt.

Anlage 5

Maßnahmenprogramm
Maßnahmenliste Kernstadt

ID	Standort		Typ	Maßnahme	Baulastträger	Netzkategorie	Kosten	Priorisierung
OB1	Oberndorf Kernstadt	L 415 Rosenfelder Straße/Boller Steige	punktuell - Ein/Ausleitung	**Sicherung Ein/Ausleitung Radverkehr von der L 415 Rosenfelder Straße in die Boller Steige:** **- bei einseitiger Führung L 415:** => Gestaltung Einmündungsbereich Boller Steige | Piktogramme zur Orientierung | ggf. Beschilderung Z 138-10 StVO "Achtung Radverkehr" **- bei beidseitiger Führung L 415:** => Gestaltung Einmündungsbereich Boller Steige | Piktogramme zur Orientierung | ggf. Beschilderung Z 138-10 StVO "Achtung Radverkehr" bauliche Mittelinsel mit Aufstellbereich für den Radverkehr auf der L 415	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	*	1
OB2	Oberndorf Kernstadt	L 415 Rosenfelder Straße Abschnitt Ost 2	Strecke	**Führungsform Radverkehr:** - einseitige Führung - beidseitige Führung => ruhenden Kfz-Verkehr beachten	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	*	1
OB3	Oberndorf Kernstadt	L 415 Rosenfelder Straße/Teckstraße/Hölderlinstraße	punktuell - Knotenpunkt	**Ertüchtigung Knotenpunkt für den Radverkehr:** - Orientierung durch Piktogramme - Anpassung Beschilderung	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz - Neckartal-Radweg	*	1
OB4	Oberndorf Kernstadt	L 415 Rosenfelder Straße-Neckarbrücke-Anfang Hochbrücke	Strecke	**Stufe 1 Radverkehrsführung L 415 Rosenfelder Straße** **Anordung Tempo 30 im Kernstadtbereich auf der L 415** - flankierende Maßnahmen zur Senkung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus z. B. Blinklicht und Z 138-10 "Achtung radfahrer" im Bereich der Ortstafel am östliche Ortseingang der Kernstadt - Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn - ggf. Geschwindigkeitskontrolle - Sicherung des Linkseinbiegen Radverkehrs von der Boller Steige auf die L 415 Rosenfelder Straße **Stufe 2 Radverkehrsführung L 415 Rosenfelder Straße Neugliederung Straßenraum, Trennung Kfz- und Radverkehr:** - Umgestaltung Bushaltestellenbereich Talfriedhof => Portalwirkung Innenstadt - Radverkehr berücksichtigen => Ausweisung Schutzstreifen prüfen Führungsform Radverkehr: - Abschnittsweise in Teil- bzw. Vollseparation - Furtmarkierungen mit Roteinfärbung - Orientierung durch Piktogramme - Aufstelltaschen für direktes Linksabbiegen des Rundverkehrs von der L 415 in den Neckartal-Radweg	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	*	1
OB5	Oberndorf Kernstadt	L 415 Rosenfelder Straße Abschnitt Hochbrücke	Strecke	**Neubau einer Fahrradbrücke von der Hochbrücke zur Sulzbachstraße** **Radverkehrsführung Hochbrücke:** - einseitige Führung => Verbreiterung/Reduzierung Brückenkappen prüfen - beidseitige Führung => FSA auf der Hochbrücke | Koordination mit LSA Talstraße | Absenkung Brückenkappen prüfen	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	*	1
OB6	Oberndorf Kernstadt	Zentrum Talstadt	Strecke	**Radverkehrsführung im zentralen Bereich der Talstadt** - bei Umgestaltungsmaßnahme die Belange des Radverkehrs berücksichtigen => Orientierung | Beschilderung | Fahrradabstellanlagen	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	*	1

**Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig*

Maßnahmenprogramm
Maßnahmenliste Kernstadt

ID	Standort		Typ	Maßnahme	Baulastträger	Netzkategorie	Kosten	Priorisierung
OB7	Oberndorf Kernstadt	Überleitung Talstadt/Rosenbergstraße	Strecke	**Verbindung von Radverkehrsachsen:** - bauliche Umgestaltung des Bereichs - Trennung von Fuß- und Radverkehr	Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	*	**1**
OB8	Oberndorf Kernstadt	Rosenbergstraße	Strecke	**Ertüchtigung der Rosenbergstraße für den Radverkehr:** - Beschilderung anpassen - Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr - ggf. Trennung von Fuß- und Radverkehr aufgrund von Aufkommen (Schülerverkehre) und Gefälle	Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	9.100 €	**1**
OB9	Oberndorf Kernstadt	Schulzentrum / L 415 Eugen-Frueth-Straße	Maßnahmenbereich	**Umgestaltung Knotenpunkt und Anpassung Radverkehrsführung:** -Verlegung der Bushaltestelle Stadtgarten auf die bestehende Rechtsabbiegespur => verkehrstechnische Überprüfung => Standzeiten und Fahrtrouten (Wender) der Busverkehre prüfen - Neugliederung Straßenraum => rückwärtige Führung des Radverkehrs hinter dem Wartebereich der Bushaltestelle im Zweirichtungsverkehr. - Strategische Ausrichtung der Fahrradabstellanlagen => Entflechtung der Alltags- und Schülerradverkehre	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	*	**1**
OB10	Oberndorf Kernstadt	Bahnüberführung Spindel	Strecke	**Öffnung der Spindel für den Radverkehr:** - Gehweg „Radfahrer frei" um überhöhter Geschwindigkeit des Radverkehrs vorzubeugen - Ertüchtigung des Bauwerks für den Radverkehr (Geländerhöhe anpassen)	Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	*	**2**
OB11	Oberndorf Kernstadt	Gehweg zwischen Spindel und Rosenbergstraße	Strecke	**Ertüchtigung des Gehweges für den Radverkehr:** - Ausbau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit Regelmaß >= 2,50 m - ggf. getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr	Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	36.000 €	**2**
OB12	Oberndorf Kernstadt	gem. Geh-/Radweg zwischen Hölderlinstraße u. Dammstraße	Strecke	**Ertüchtigung des gemeinsamen Geh-/Radwegs für den Radverkehr:** - Befestigung - in das Netz mit Winterdienst integrieren - Straßenbeleuchtung prüfen	Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz - Neckartal-Radweg	91.700 €	**2**
OB13	Oberndorf Kernstadt	Verbindung Sulzbachstraße - Tuchbergstraße	Strecke	Herstellung einer Verbindung von der Sulzbachstraße in die Tuchbergstraße	Stadt Oberndorf a. N.	Basisnetz	42.000 €	**3**
OB14	Oberndorf Kernstadt	straßenbegleitender Weg L 424 Stuttgarter Straße	Strecke	**Ertüchtigung des straßenbegleitenden Gehwegs für den Radverkehr:** - Ausbau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg auf Regelmaß >= 2,50 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zur Landesstraße - Sicherung der Querungsbereiche an der Einmündung Aistaiger Straße in die L 424 prüfen	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Basisnetz	126.000 €	**2**
OB15	Oberndorf Kernstadt	Einmündung Bahnhofstraße in L 424	punktuell - Ein/Ausleitung	**Einleitungs/Ausleitungsbereich für den Radverkehr sichern:** - Gestaltung in Abhängigkeit des Kfz-Verkehrsaufkommens => Fahrbahnmarkierung/Piktogramme => bauliche Maßnahmen	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Basisnetz	*	**2**

**Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig*

Maßnahmenprogramm
Maßnahmenliste Kernstadt

ID	Standort		Typ	Maßnahme	Baulastträger	Netzkategorie	Kosten	Priorisierung
OB16	Oberndorf Kernstadt	L 415 Talstraße bis Bahnhof	Strecke	**Anbindung westliche Talstadt - Bahnhof ertüchtigen - zwei Abschnitte:** 1. Talstraße bis Einmündung in L 424 | 2. Von Einmündung in L 424 bis Höhe Bahnhofsparkplatz **Abschnitt 1:** **-** Anpassung an städtebauliche Entwicklungen => bei Kreisverkehr L 424/Talstraße Führung im Mischverkehr - alternativ Ertüchtigung am Knotenpunkt L 424/Talstraße mit Herstellung von Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr => Führung über den Parkplatz östlich Talstraße **Abschnitt 2:** - Führung über Schutzstreifen nordwärts und Mischverkehr südwärts - Führung im Mischverkehr =>Tempo 30 in diesem Abschnitt prüfen	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	*	**2**
OB17	Oberndorf Kernstadt	Teckstraße bis Einmündung Werkstraße	Hauptnetz	Einrichtung einer Fahrradstraße | alternativ Tempo 30 auf gesamten Abschnitt	Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz - Neckartal-Radweg	72.000 €	**1**

**Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig*

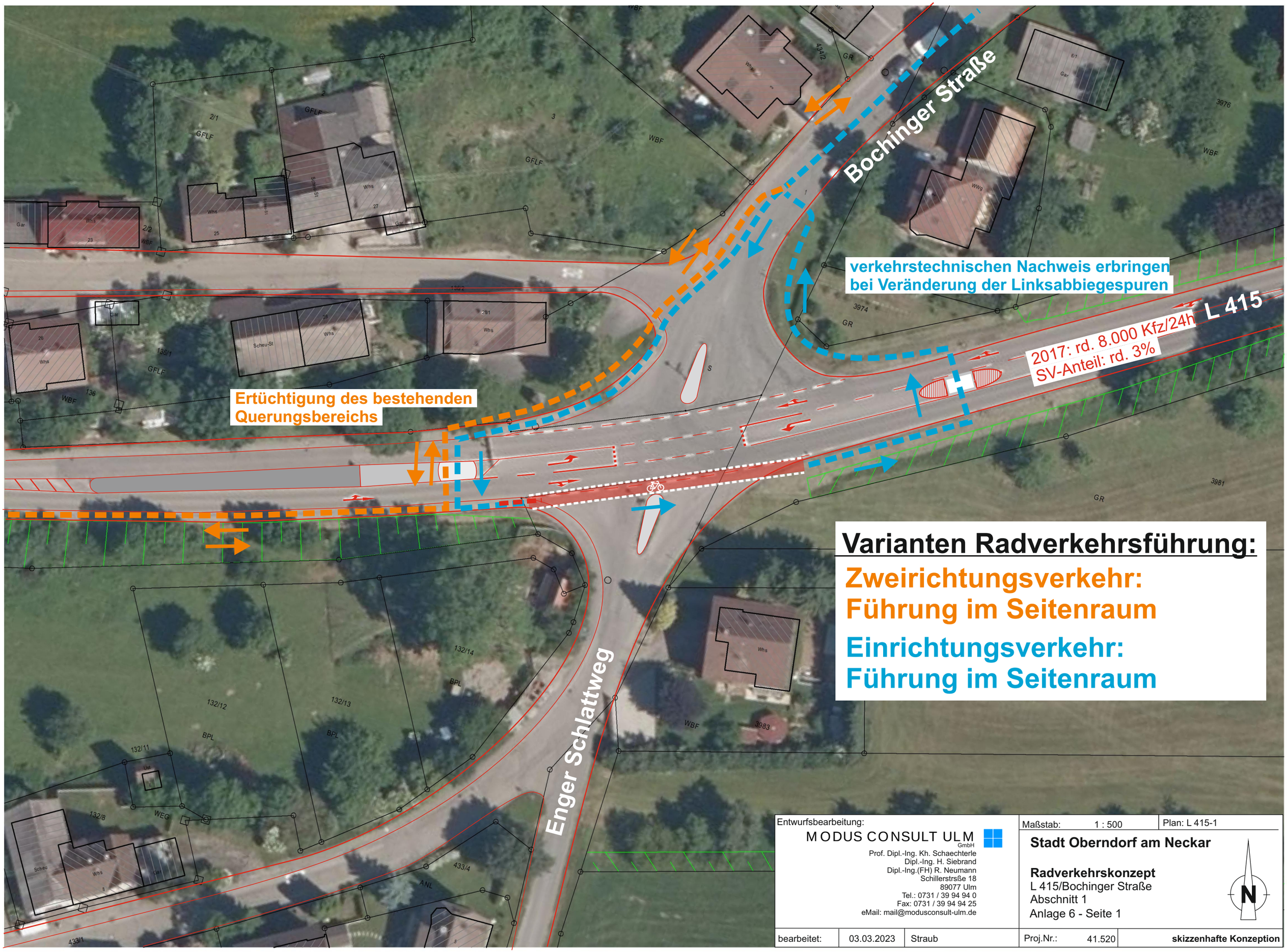
Maßnahmenprogramm
Maßnahmenliste Stadtteile

ID	Standort		Typ	Maßnahme	Baulastträger	Netzkategorie	Kosten	Priorisierung
AO1	Altoberndorf	K 5500 / Irlsenbachweg	punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich	**Querungsbereich Radverkehr ertüchtigen:** - Ertüchtigung Profildurchlass auf die für den Radverkehr geltenden Regelmaße - alternativ Querung über die Kreisstraße - kurzfristige Maßnahme: Harmonisierung der Beschilderung zu "Radfahrer bitte langsam fahren"	Land BW / Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N	Hauptnetz - Neckartal-Radweg	Variante 1: * Variante2: 106.100 €	**2**
AO2	Altoberndorf	K 5502 / K 5500 / Radäcker	Strecke	**Neubau einer Wegeverbindung zwischen den bestehenden Wirtschaftswegen auf rd. 200 m:** - Radverkehr im Zweirichtungsverkehr außerorts Regelquerschnitt > = 2,50 m	Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N. / Gemeinde Epfendorf	Basisnetz	95.000 €	**3**
AO3	Altoberndorf	K 5500 / Riedwiesen/Theodor-Quehl-Straße	punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich	**Querungsbereich Radverkehr ertüchtigen:** - ggf. Beschilderung Z 138-10 StVO "Achtung Radverkehr" bei Querung im Versatz - alternativ Ertüchtigung bestehender Wege zur Verbesserung der Querungssituation (direkte Querung)	Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.	Basisnetz	84.000 €	**2**
AI-V1	Aistaig	L 424 Stuttgarter Straße	Strecke	**Radverkehrsführung OD Aistaig:** - einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (westseitig L 424)	Land BW / Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N	Basisnetz	101.000 €	**2**
AI-V2	Aistaig	L 424 Stuttgarter Straße	Strecke	**Radverkehrsführung OD Aistaig:** - einseitiger Radweg im Einrichtungsverkehr für südwärts gerichteten Radverkehr (westseitig L 424) - einseitiger Schutzstreifen auf der L 424 für nordwärts gerichteten Radverkehr	Land BW / Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N	Basisnetz	79.000 €	**3**
AI-V3	Aistaig	L 424 Stuttgarter Straße	Strecke	**Radverkehrsführung OD Aistaig:** - beidseitig Schutzstreifen auf der L 424	Land BW / Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N	Basisnetz	58.000 €	**3**
AI1	Aistaig	L 424 Stuttgarter Straße/Lautenbach	punktuell - Ein/Ausleitung	**Ertüchtigung Übergangsbereich Ortseingang/-ende:** - Gestaltung des Übergangsbereichs in Abhängigkeit der Radverkehrsführung in der OD Aistaig **= >** Fahrbahnmarkierungen | bauliche Maßnahmen	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Basisnetz	Variante 1: 5.000 € Variante2: 120.000 €	**2**
AI2	Aistaig	L 424 Stuttgarter Straße	punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich	**Ertüchtigung Querungsbereich** - Gestaltung des Querungsbereichs in Abhängigkeit der Radverkehrsführung in der OD Aistaig = > Fahrbahnmarkierungen | bauliche Maßnahmen	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Basisnetz	95.000 €	**3**
BC1	Bochingen	L 415 Balinger Straße / Zufahrt Norma-Supermarkt	punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich	**Querungsbereich Radverkehr sichern:** - Furtmarkierung mit Roteinfärbung - alternativ Beschilderung mit Vorfahrt achten für den Radverkehr	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	65.000 €	**1**
BF1	Beffendorf	nordöstlicher Ortsrand L 419	punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich	**Ertüchtigung Übergangsbereich Ortseingang/-ende:** - Gestaltung des Übergangsbereichs **= >** Fahrbahnmarkierungen | bauliche Maßnahmen	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	Variante 1: 5.000 € Variante2: 25.000 €	**2**
BF2	Beffendorf	L 419 von Einmündung Bruckgasse bis Steigweg	Strecke	**Radverkehrsführung OD Beffendorf:** - Führungsform in der Ortsdurchfahrt anpassen - Varianten: = > Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei" = > Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht = > Kombination Schutzstreifen und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei"	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	38.400 €	**2**
BF3	Beffendorf	K 5522 / Hochmössingen L 413	Strecke	**straßenbegleitender Geh-/Radweg:** - Neubau eines straßenbegleitenden Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr prüfen	Land BW / Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.	Basisnetz	Variante 1: 760.000 € Variante2: 800.000 €	**3**
BF4	Beffendorf	L 413 Dornhaner Straße	Strecke	**Führungsform des Radverkehrs gemäß den Empfehlungen für Raverkehrsanlagen:** - Temporeduktion auf 30 km/h und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr - oder Tempo 50 und Ausweisung von beidseitigen Schutzstreifen prüfen	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Basisnetz	15.000 €	**3**

**Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig*

ID	Standort		Typ	Maßnahme	Baulastträger	Netzkategorie	Kosten	Priorisierung
BL1	Boll	L 415 Balinger Straße / Bochinger Straße / Enger Schlattweg	punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich	**Ertüchtigung Knotenpunkt/Querungssituation für den Radverkehr in Abhängigkeit der Führungsform:** - Mischverkehr und Querung über die Straße - im Zweirichtungsverkehr und Querung über die bestehende Querungshilfe - Auflösung des Zweirichtungsverkehrs und Querung im Einrichtungsverkehr über zwei Querungshilfen	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	66.000 €	**1**
BL2	Boll	straßenbegleitender Weg L 415 Balinger Straße	Strecke	**Ertüchtigung straßenbegleitende Weg:** - Ertüchtigung des straßenbegleitenden Weges auf > = 2,50 m | Länge rd. 315 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen ggf. bauliche Maßnahmen (Leitblanke) zur Landesstraße. - Benutzungspflicht mit Z 240 oder Z 241 für den Radverkehr anordnen. - Beleuchtung bis zum Knotenpunkt L 415 Balinger Straße/Bochinger Straße/Enger Schlattweg prüfen	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	83.850 €	**1**
BL3	Boll	Boller Steige/Alte Steige	Strecke	**Ertüchtigung der Boller Steige:** => Markierungen im Bereich der Tempo-30-Zone oder Ausweisung als Fahrradstraße => Asphaltierung des wassergebundenen Abschnitts der Boller Steige (Alte Steige) => Fortführung der Beleuchtung durch den Wald => Radverkehrsverträgliche Lösung für heutige Schranke am Schützenhaus	Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	206.800 €	**1**
HM1	Hochmössingen	K 5523 Römlinsdorfer Straße Ausleitung Radweg	punktuell - Ein/Ausleitung	**Ertüchtigung Übergangsbereich Ortseingang/-ende:** - Gestaltung der Überquerungsstelle in Abhängigkeit von Kfz-Verkehrsaufkommen und Schwerverkehrsanteil: => Fahrbahnmarkierung/Piktogramme | Beschilderung | bauliche Maßnahmen	Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.	Basisnetz	25.000 €	**3**
HM2	Hochmössingen	K 5522 Bösinger Straße	Strecke	**Führungsform des Radverkehrs gemäß den Empfehlungen für Raverkehrsanlagen:** - Temporeduktion auf 30 km/h und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr	Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.	Basisnetz	10.500 €	**3**
LH1	Lindenhof	Verbindung Alte Steige-Hohenbergstraße über L 415 Lehenhof	punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich	**Ertüchtigung Querungsbereich:** - Ertüchtigung höhenfreie Querung mit entsprechenden Zuführungen - alternativ: höhengleiche Querung im Bereich der Haltestelle mit Querungshilfe	Land BW / Stadt Oberndorf a. N.	Hauptnetz	*	**1**

**Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig*



Entwurfsbearbeitung:
MODUS CONSULT ULM GmbH
Prof. Dipl.-Ing. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing.(FH) R. Neumann
Schillerstrsße 18
89077 Ulm
Tel.: 0731 / 39 94 94 0
Fax: 0731 / 39 94 94 25
eMail: mail@modusconsult-ulm.de

bearbeitet:	03.03.2023	Straub	Proj.Nr.: 41.520	skizzenhafte Konzeption

Maßstab: 1 : 500 | Plan: L 415-1

Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept
L 415/Bochinger Straße
Abschnitt 1
Anlage 6 - Seite 1

N

Entwurfsbearbeitung:
MODUS CONSULT ULM GmbH
Prof. Dipl.-Ing. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing.(FH) R. Neumann
Schillerstraße 16
89077 Ulm
Tel.: 0731 / 39 94 94 0
Fax: 0731 / 39 94 94 25
eMail: mail@modusconsult-ulm.de

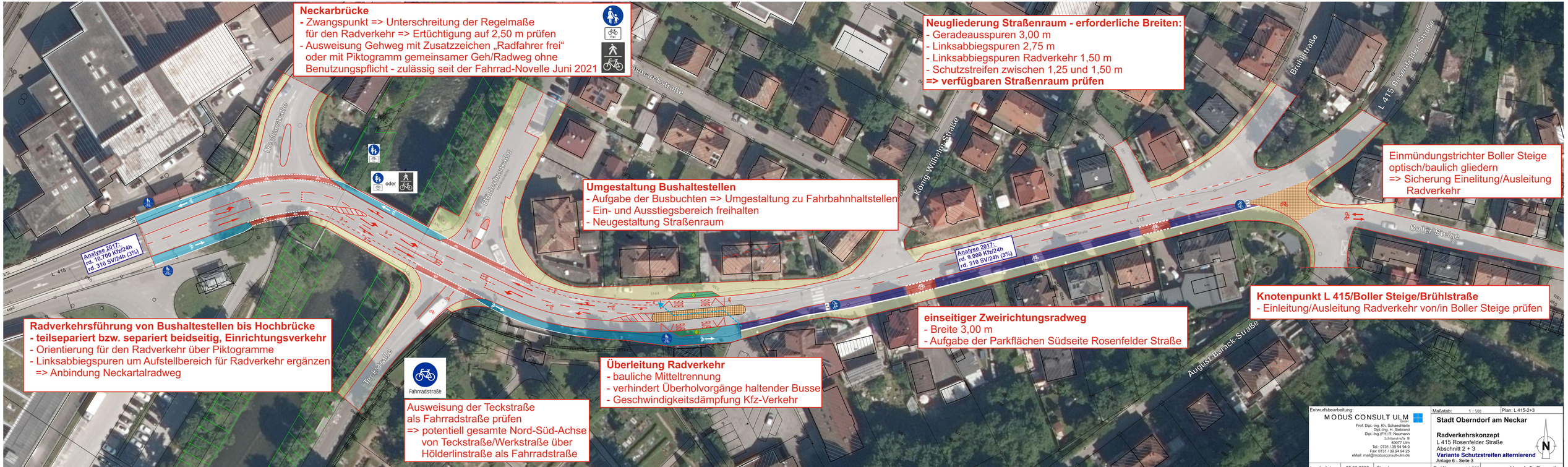
Maßstab: 1 : 500 | Plan: L 415 Abschnitt 2

Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept
L 415 Rosenfelder Straße
Abschnitt 2
Variante Radfahrstreifen
Anlage 6 - Seite 2

N

bearbeitet:	05.10.2022	Straub	Proj.Nr.: 41.520	**skizzenhafte Konzeption**



Entwurfsbearbeitung:
MODUS CONSULT ULM GmbH
Prof. Dipl.-Ing. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Stefanand
Dipl.-Ing.(FH) R. Neumann
Schillerstraße 16
89077 Ulm
Tel.: 0731 / 39 94 94 0
Fax: 0731 / 39 94 94 25
eMail: mail@modusconsult-ulm.de

Maßstab: 1 : 500 | Plan: L 415-2+3

Stadt Oberndorf am Neckar

Radverkehrskonzept
L 415 Rosenfelder Straße
Abschnitt 2 + 3
Variante Schutzstreifen alternierend
Anlage 6 - Seite 3

bearbeitet: 02.03.2023 | Straub
Proj.Nr.: 41.520 | **skizzenhafte Konzeption**

Entwurfsbearbeitung: MODUS CONSULT ULM GmbH Prof. Dipl.-Ing. Kh. Schaechterle Dipl.-Ing. H. Stefanid Dipl.-Ing.(FH) R. Neumann Schillerstraße 16 89077 Ulm Tel.: 0731 / 39 94 94 0 Fax: 0731 / 39 94 94 25 eMail: mail@modusconsult-ulm.de		Maßstab: 1 : 500	Plan: L 415-2+3
		Stadt Oberndorf am Neckar **Radverkehrskonzept** L 415 Rosenfelder Straße Abschnitt 2 + 3 **Variante einseitige Führung (Vorzugsvariante)** Anlage 6 - Seite 4	
bearbeitet: 14.11.2023 Straub		Proj.Nr.: 41.520	skizzenhafte Konzeption

lichte Durchfahrtshöhen
prüfen und abstimmen!

Geh-/Radwegbrücke
lb = 4,00m (zzgl. 2x 0,50m)
kh = ca. 1,00m
max. Stützweite = ca. 26,50m
Gesamtlänge = ~ 74,00m
max. Längsneigung ~ 6,0% auf 60,00m

Option: Geh-/Radwegbrücke
lb = 4,00m (zzgl. 2x 0,50m)
kh = ca. 1,00m
max. Stützweite = ca. 24,00m
Gesamtlänge = ~ 55,00m
max. Längsneigung ~ 9,0% auf 45,00m

prüfen:
lichte Höhen (--> Vermessung, Abstimmung Baulastträger)
Längsneigung, lichte Breite Geh-/Radwegbrücke (--> Fördergeber)
Anschluss Hochbrücke, Konstruktionshöhe, Stützweiten, Stützenstellung Geh-/Radwegbrücke, Anschluss Sulzbachweg (--> Bauwerksplaner)

Optionen:
(1) einseitiger Zweirichtungsradverkehr
kombiniert mit Fußverkehr
Verbreiterung/Reduzierung Brückekappe prüfen
(2) FSA Hochbrücke
koordiniert mit LSA Talstraße
Absenkung Brückenkappen prüfen
(--> Bauwerksplaner, Baulastträger, Fördergeber)

Sulzbachstraße
L 424 Bahnhofstraße
L 415 Rosenfelder Straße
Talstraße
Hochbrücke
Brückenkappe verbreitern
Brückenkappe reduzieren
FSA
BOK 467,91
BUK 466,91
FOK 462,50
lh = ~ 4,40m
(geschätzte Höhen)
lh prüfen
(geschätzt <3,50m!)
BOK 470,38
BUK 469,38
FOK 462,50
lh = ~ 6,80m
(geschätzte Höhen)
2,50
7,50
2,50

Entwurfsbearbeitung:
MODUS CONSULT ULM GmbH
Prof. Dipl.-Ing. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing.(FH) R. Neumann
Schillerstraße 18
89077 Ulm
Tel.: 0731 / 39 94 94 0
Fax: 0731 / 39 94 94 25
eMail: mail@modusconsult-ulm.de

Maßstab: 1 : 500

Plan: L 415-4.1

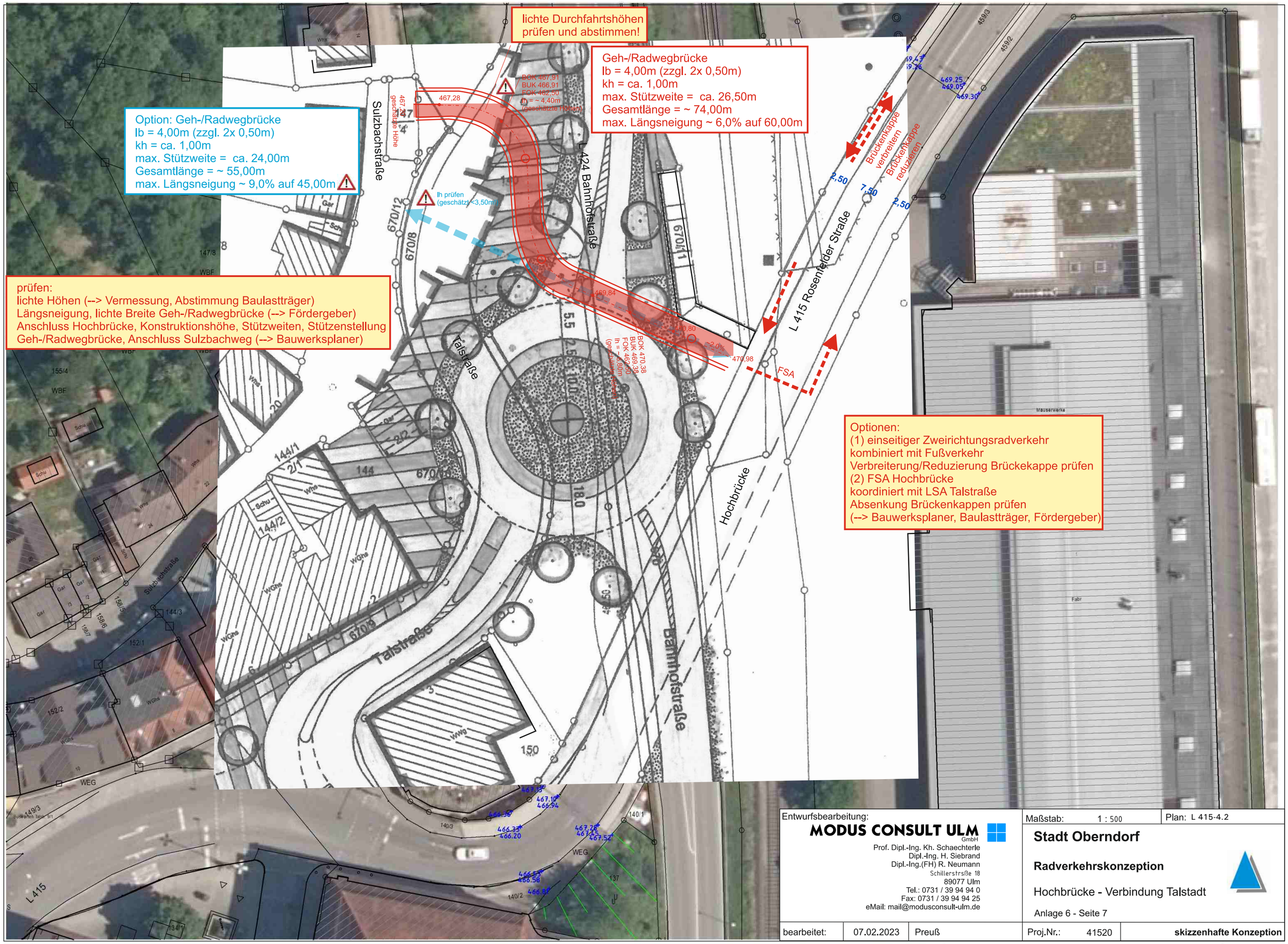
Stadt Oberndorf

Radverkehrskonzeption

Hochbrücke - Verbindung Talstadt

Anlage 6 - Seite 6

bearbeitet:	07.02.2023	Preuß	Proj.Nr.: 41520	**skizzenhafte Konzeption**



Entwurfsbearbeitung:

MODUS CONSULT ULM GmbH
Prof. Dipl.-Ing. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing.(FH) R. Neumann
Schillerstrsße 18
89077 Ulm
Tel.: 0731 / 39 94 94 0
Fax: 0731 / 39 94 94 25
eMail: mail@modusconsult-ulm.de

Maßstab: 1 : 500

Plan: L 415-4.2

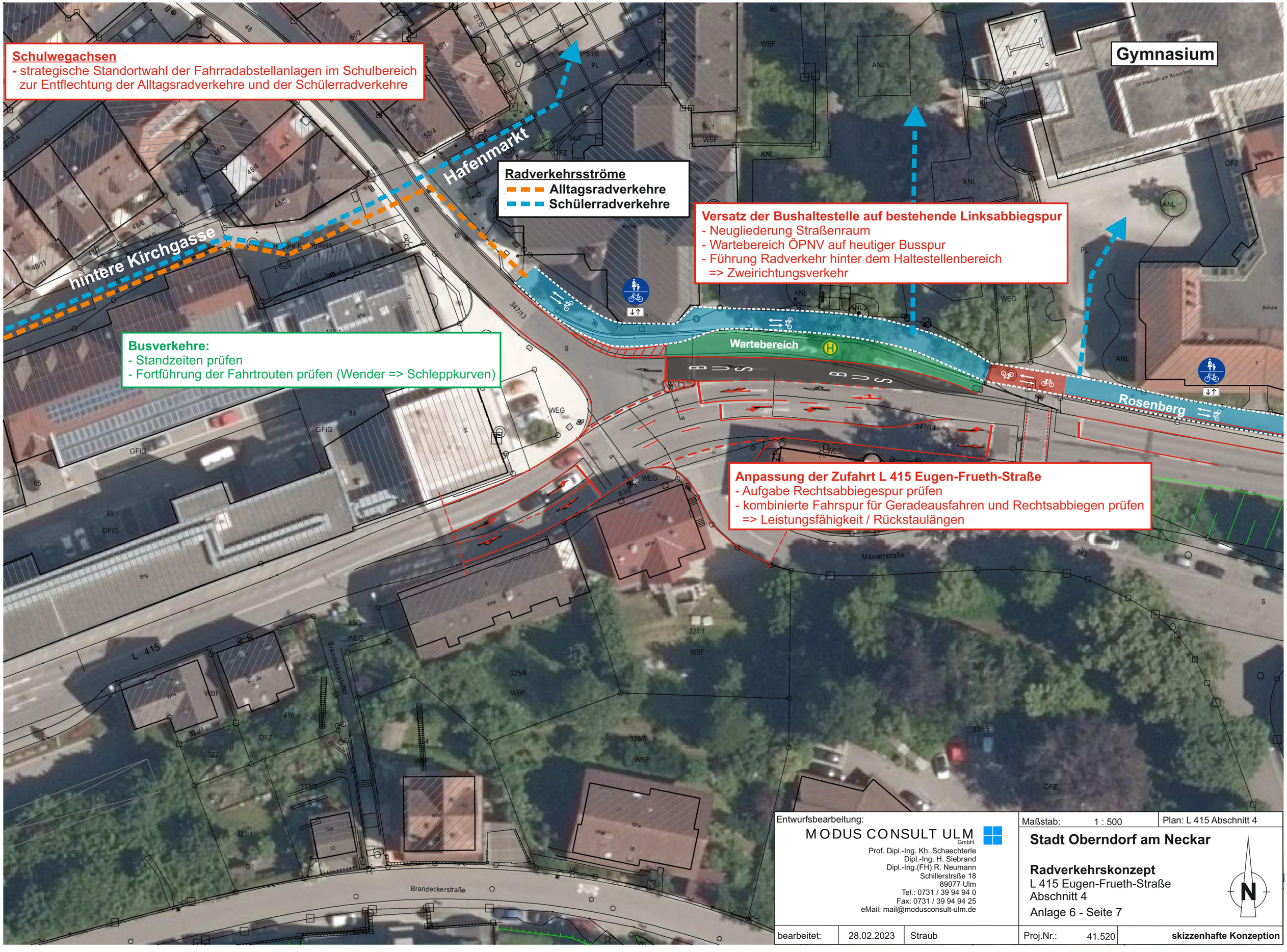
Stadt Oberndorf

Radverkehrskonzeption

Hochbrücke - Verbindung Talstadt

Anlage 6 - Seite 7

bearbeitet:	07.02.2023	Preuß	Proj.Nr.: 41520	**skizzenhafte Konzeption**



Entwurfsbearbeitung:			Maßstab: 1 : 500		Plan: L 415 Abschnitt 4
MODUS CONSULT ULM GmbH Prof. Dipl.-Ing. Kh. Schaechterle Dipl.-Ing. H. Siebrand Dipl.-Ing.(FH) R. Neumann Schillerstrsße 18 89077 Ulm Tel.: 0731 / 39 94 94 0 Fax: 0731 / 39 94 94 25 eMail: mail@modusconsult-ulm.de			**Stadt Oberndorf am Neckar** **Radverkehrskonzept** L 415 Eugen-Frueth-Straße Abschnitt 4 Anlage 6 - Seite 7		
bearbeitet:	28.02.2023	Straub	Proj.Nr.:	41.520	**skizzenhafte Konzeption**

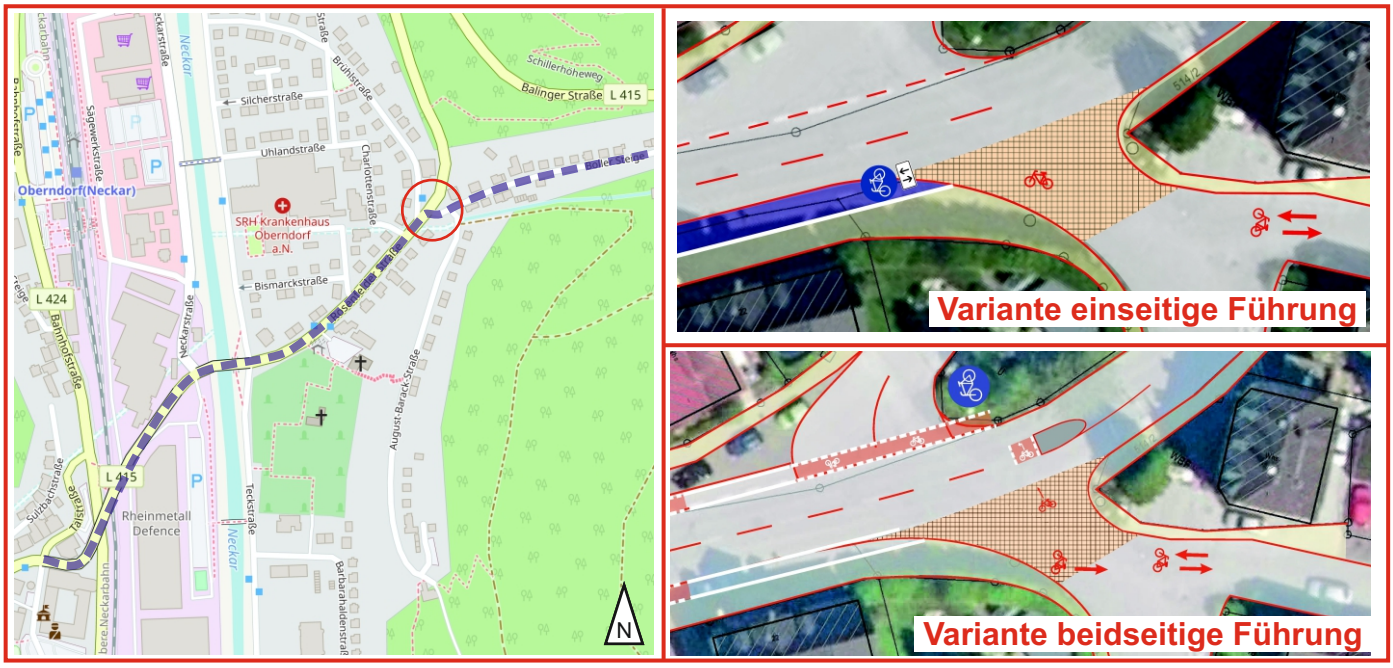
Anlage 7

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB1
Priorität 1

Maßnahmentyp: punktuell - Ein/Ausleitung
Maßnahme(n): Gestaltung/Sicherung Ein/Ausleitungsbereich
Ortsangabe: **Kernstadt** - L 415 Rosenfelder Straße/Boller Steige
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Die Einmündung der Boller Steige in die L 415 Rosenfelder Straße ist ein konfliktträchtiger Bereich für den Radverkehr. Durch das relevante Verkehrsaufkommen und das Gefälle der L 415 aus östlicher Richtung, entsteht eine unübersichtliche Situation für die Radfahrenden.
- **Verkehrsaufkommen L 415 Rosenfelder Straße Analyse 2017:**
  rd. 9.000 Kfz/24h | rd. 310 SV/24h (SV-Anteil 3%)

Maßnahmen:

Die Maßnahmen hängen von der zukünftige Führungsform des Radverkehrs entlang der L 415 ab:
- bei südseitiger Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr:
  => Piktogramme zur Orientierung und Sicherung des Radverkehrs
  => Detailübersicht in der skizzenhaften Konzeption L 415 - Abschnitt 2 + 3 Variante einseitige Führung
- bei beidseitiger Führung des Radverkehrs im Einrichtungsverkehr:
  => Piktogramme zur Orientierung und Sicherung des Radverkehrs
  => baulich gesicherter Aufstellbereich für den linkseinbiegenden Radverkehr in der Fahrbahnmitte der L 415
  => Detailübersicht in der skizzenhaften Konzeption L 415 - Abschnitt 2 - Variante Radfahrstreifen

unabhängig von der Führungsform wird empfohlen, den rd. 25 m langen Einmündungsbereich der Boller Steige optisch von der L 415 Rosenfelder Straße abzuheben
=> Signalwirkung Geschwindigkeitsreduktion für den Kfz-Verkehr
=> Sicherung des Radverkehrs bei der Ein/Ausleitung L 415 Rosenfelder Straße - Boller Steige
=> ggf. Warnung des Kfz-Verkehrs vor Radverkehr durch Z 138-10 StVO

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig

Bemerkungen:

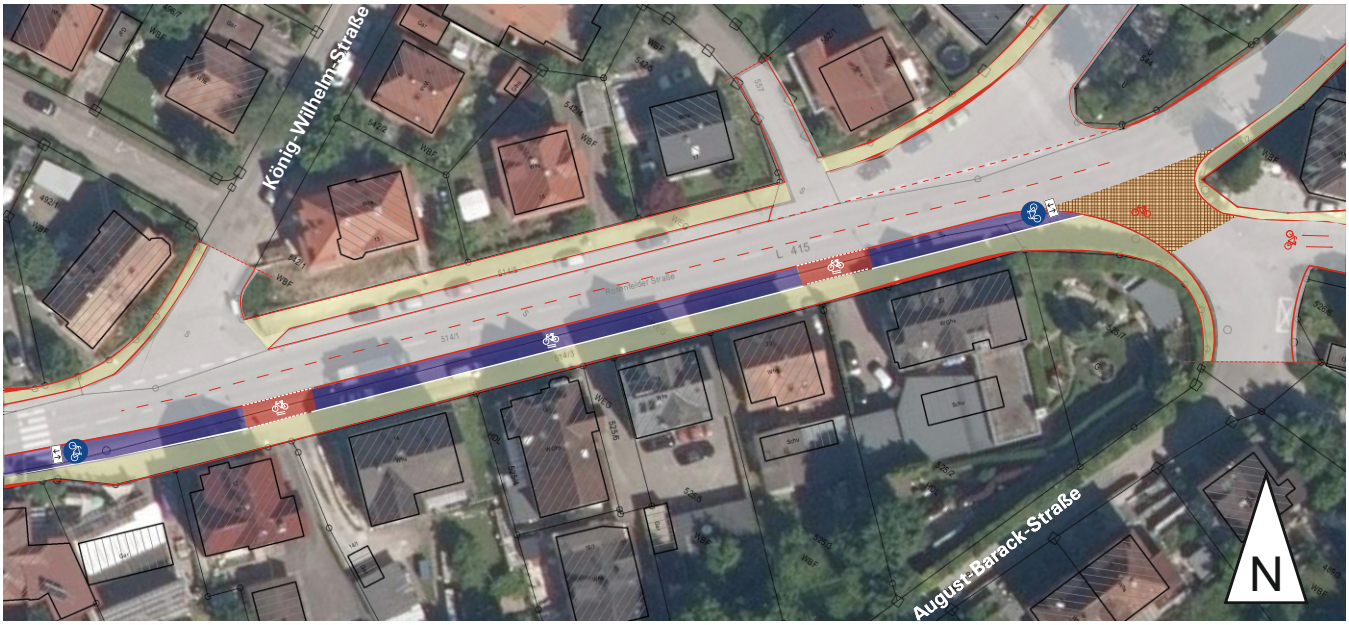
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der primären Ost-West-Achse

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB2
Priorität 1

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Führungsform Radverkehr
Ortsangabe: **Kernstadt** - L 415 Rosenfelder Straße
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Gegenwärtig wird der Radverkehr auf der L 415 Rosenfelder Straße bei Tempo 50 und einem relevanten Verkehrsaufkommen im Mischverkehr geführt. Die Seitenbereiche der L 415 unterschreiten die empohlenen Regelmaße für eine Führung der Radfahrenden im Seitenraum. Die Querungsbereiche der nachgeordneten Straßen sind nicht gesichert und auch baulich nicht für den Radverkehr angepasst (keine Bordsteinabsenkungen). Im Zuge der L 415 Rosenfelder Straße zwischen der Einmündung Boller Steige und der Einmündung König-Wilhelm-Straße sind beidseitig Längsparkplätze vorhanden.

- **Verkehrsaufkommen L 415 Rosenfelder Straße Analyse 2017:**
  rd. 9.000 Kfz/24h | rd. 310 SV/24h (SV-Anteil 3%)

Maßnahmen:

- Aufgrund von Tempo 50 und dem Verkehrsaufkommen wird eine Führung des Radverkehrs in Teil bzw. Vollseparation empfohlen.

- **Vorzugsvariante**: Einseitige Führung im Zweirichtungsverkehr auf der Südseite.
  => Details in der skizzenhaften Konzeption L 415 - Abschnitt 2 + 3
  - Variante Schutzstreifen alternierend
  - Variante einseitige Führung

- **Variante 2**: beidseitige Führung im Einrichtungsverkehr.
  => Details in der skizzenhaften Konzeption L 415 - Abschnitt 2 - Variante Radfahrstreifen

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig

Bemerkungen:

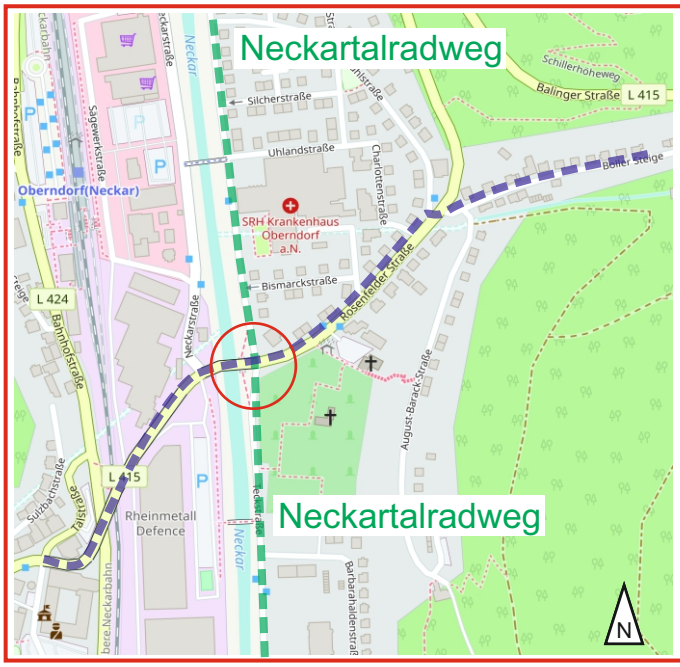
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der primären Ost-West-Achse

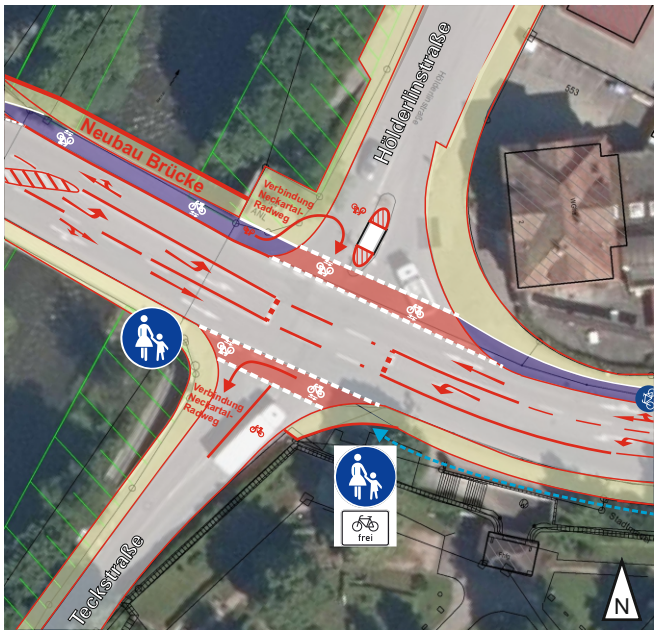
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB3
Priorität 1

Maßnahmentyp: punktuell - Knotenpunkt
Maßnahme(n): Ertüchtigung Knotenpunkt für den Radverkehr
Ortsangabe: **Kernstadt** - L 415 Rosenfelder Straße/Teckstraße/Hölderlinstraße
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.





Gegebenheiten:

- Gegenwärtig wird der Radverkehr auf der L 415 Rosenfelder Straße bei Tempo 50 und einem relevanten Verkehrsaufkommen im Mischverkehr geführt. Die Anbindung der L 415 an den Neckartal-Radweg ist für den Radverkehr unübersichtlich.
- Zum Queren der L 415 nutzen die Radfahrenden häufig die Unterführung am Neckarufer. Die Unterführung unterschreitet die Regelmaße für den Radverkehr. Die vorhandene Beschilderung ist teilweise widersprüchlich und führt zu einer unklaren Situation für die Radfahrenden.
- **Verkehrsaufkommen L 415 Rosenfelder Straße (Neckarbrücke) Analyse 2017:**
  rd. 12.000 Kfz/24h | rd. 370 SV/24h (SV-Anteil 3%)

Maßnahmen:

- Fahrradpiktogramme in der Teck- bzw. in der Hölderlinstraße zur Orientierung des Radverkehrs
- Furtmarkierung mit Roteinfärbung an Teck- und Hölderlinstraße

- Anpassung der Beschilderung an der Unterführung:
  => Fahrradwegweisung am Straßenrand anbringen
  => Zusatzschild unter Z 239 Gehweg - „Achtung Engstelle langsam fahren“ entfernen.
  => Details in der skizzenhaften Konzeption L 415 - Abschnitt 2 + 3
  - Variante Schutzstreifen alternierend
  - Variante einseitige Führung

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig

Bemerkungen:

- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der primären Ost-West-Achse

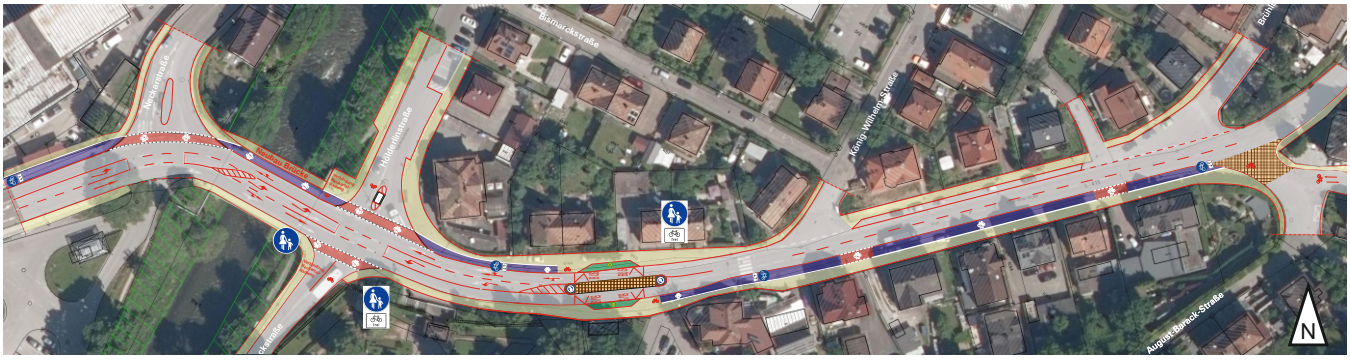
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB4
Priorität 1

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Führungsform Radverkehr
Ortsangabe: **Kernstadt** - L 415 Rosenfelder Straße
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.

skizzenhaften Konzeption L 415 - Abschnitt 2 + 3 - Variante einseitige Führung => Vorzugsvariante



Gegebenheiten:

- Gegenwärtig wird der Radverkehr auf der L 415 Rosenfelder Straße bei Tempo 50 und einem relevanten Verkehrsaufkommen im Mischverkehr geführt. Die Seitenbereiche der L 415 unterschreiten die empohlenen Regelmaße für eine Führung der Radfahrenden im Seitenraum.
- **Verkehrsaufkommen L 415 Rosenfelder Straße zwischen der Bushaltestelle Talfriedhof und der Hochbrücke Analyse 2017:**
  rd. 9.000 - 12.000 Kfz/24h | rd. 310 - 370 SV/24h (SV-Anteil 3%)

Maßnahmen:

- Aufgrund von Tempo 50 und dem Verkehrsaufkommen wird eine Führung des Radverkehrs in Teil bzw. Vollseparation empfohlen => **Neugliederung Straßenraum**.

Die Umgestaltung der L 415 Rosenfelder Straße kann stufenweiße erfolgen:

Stufe 1:

Anordnung von Tempo 30 im gesamten innerörtlichen Bereich der L 415
flankierende Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus

- Verdeutlichung Tempo 30 ab Ortseingang mit Blinklicht und Z 138-10 StVO „Achtung Radverkehr“ ggf. Geschwindigkeitskontrolle
- Verdeutlichung Mischverkehr durch Fahrradpiktogramme (Piktogrammkette) auf der Fahrbahn
- Verkehrsschau mit den Verkehrsbehörden durchführen

Stufe 2:

Umsetzung von baulichen Maßnahmen mit Zielsetzung einer Teil bzw. Vollseparation von Kfz- und Radverkehr
Vorzugsvariante: skizzenhaften Konzeption L 415 - Abschnitt 2 + 3 - Variante einseitige Führung

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig

Bemerkungen:

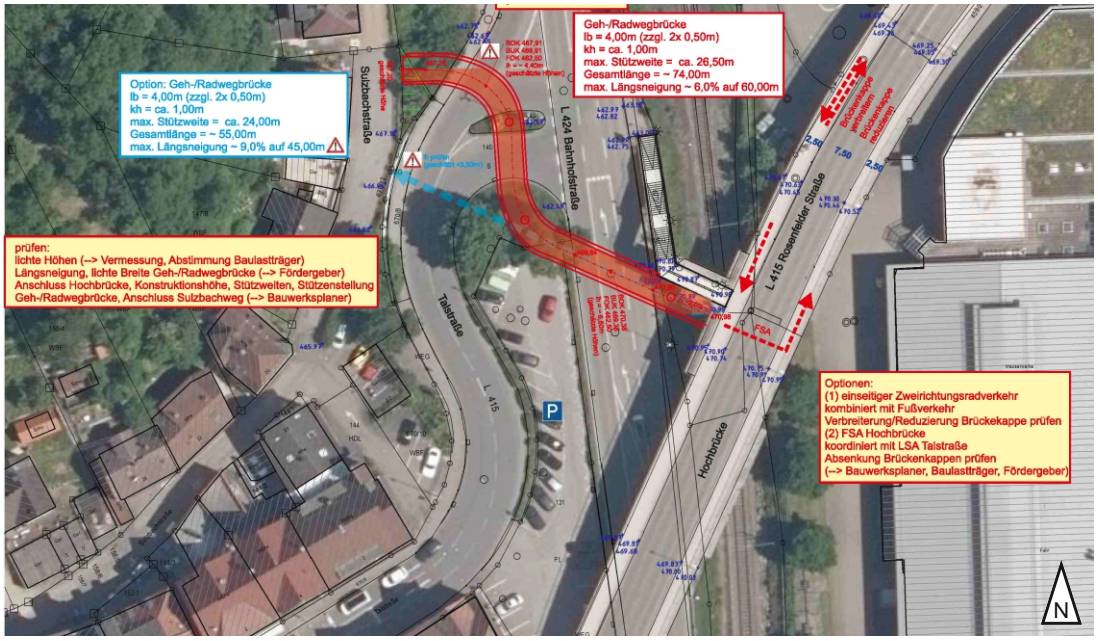
- **Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger**
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der primären Ost-West-Achse

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB5
Priorität 1

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Radverkehrsführung / bauliche Maßnahme
Ortsangabe: **Kernstadt** - Hochbrücke
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Gegenwärtig wird der Radverkehr auf der Hochbrücke bei Tempo 50 und einem relevanten Verkehrsaufkommen im Mischverkehr geführt. Die Seitenbereiche der Hochbrücke unterschreiten die empohlenen Regelmaße für eine Führung der Radfahrenden im Seitenraum.
- Die Hochbrücke ist die Hauptverbindung des östlichen und westlichen Stadtgebietes und im zentralen Bereich die einzige Querungsmöglichkeit der Bahnlinie.

- Verkehrsaufkommen Hochbrücke Analyse 2017:
rd. 10.700 Kfz/24h | rd. 310 SV/24h (SV-Anteil 3%)

Maßnahmen:

- Neubau einer Fahrradbrücke mit Anschluss an die Hochbrücke und die Sulzbachstraße zur Anbindung des Radverkehrs an die Innenstadt und zur Umfahrung des Knotenpunktes Talplatz
- Zu- und Fortführung des Radverkehrs auf der Hochbrücke im Ein- oder Zweirichtungsverkehr

Optionen:

- Einseitiger Zweirichtungsverkehr kombiniert mit Fußverkehr (Vorzugsvariante)
  => Verbreiterung/Reduzierung Brückenkappe prüfen
- beidseitiger Einrichtungsverkehr
  => FSA Hochbrücke zur Querung - bedingt Koordination mit LSA Talstraße
  => Absenkung Brückenkappen prüfen
- Detailübersicht in der skizzenhaften Konzeption L 415 - Abschnitt 4

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig

Bemerkungen:

- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der primären Ost-West-Achse
- Die Maßnahme erfordert die Abstimmung mit einem Bauwerksplaner

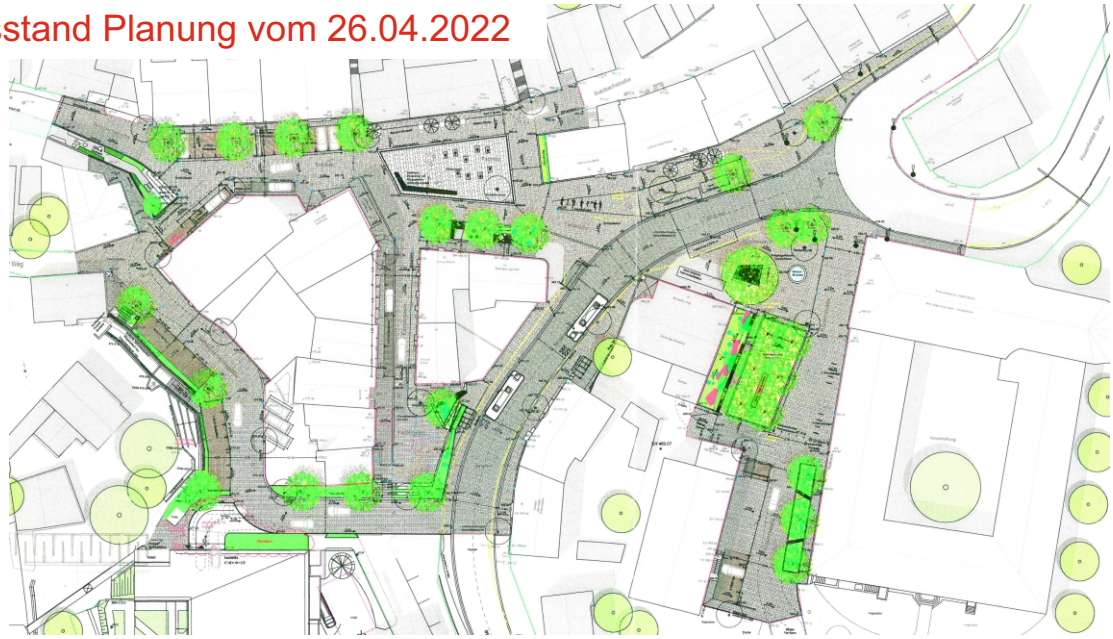
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB6
Priorität 1

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Radverkehrsführung
Ortsangabe: **Kernstadt** - Zentrum Talstadt
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.

Arbeitsstand Planung vom 26.04.2022



Gegebenheiten:

- Gegenwärtig wird der Radverkehr im Bereich der L 415 Talstraße /Talplatz im Mischverkehr geführt. In den nachgeordneten Bereichen wie der Sulzbachstraße, dem Talplatz und der Färbergasse ist die Führung im Mischverkehr verträglich und möglich. Im Zuge der L 415 Talstraße ist die Führung im Mischverkehr bei Tempo 50 und einem relevanten Verkehrsaufkommen nicht angemessen und konfliktträchtig.

- Verkehrsaufkommen Hochbrücke Analyse 2017:
rd. 11.800 Kfz/24h | rd. 490 SV/24h (SV-Anteil 4%)

Maßnahmen:

- Durch die geplante Verkehrsberuhigung im Bereich des Talplatzes und der Färbergasse kann der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. In den Planungen zur Umgestaltung des Bereichs sollten die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden
  => Orientierung/Beschilderung/Abstellanlagen
  => Verknüpfung mit Geh-/Radwegbrücke aus der Maßnahme OB5

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig

Bemerkungen:

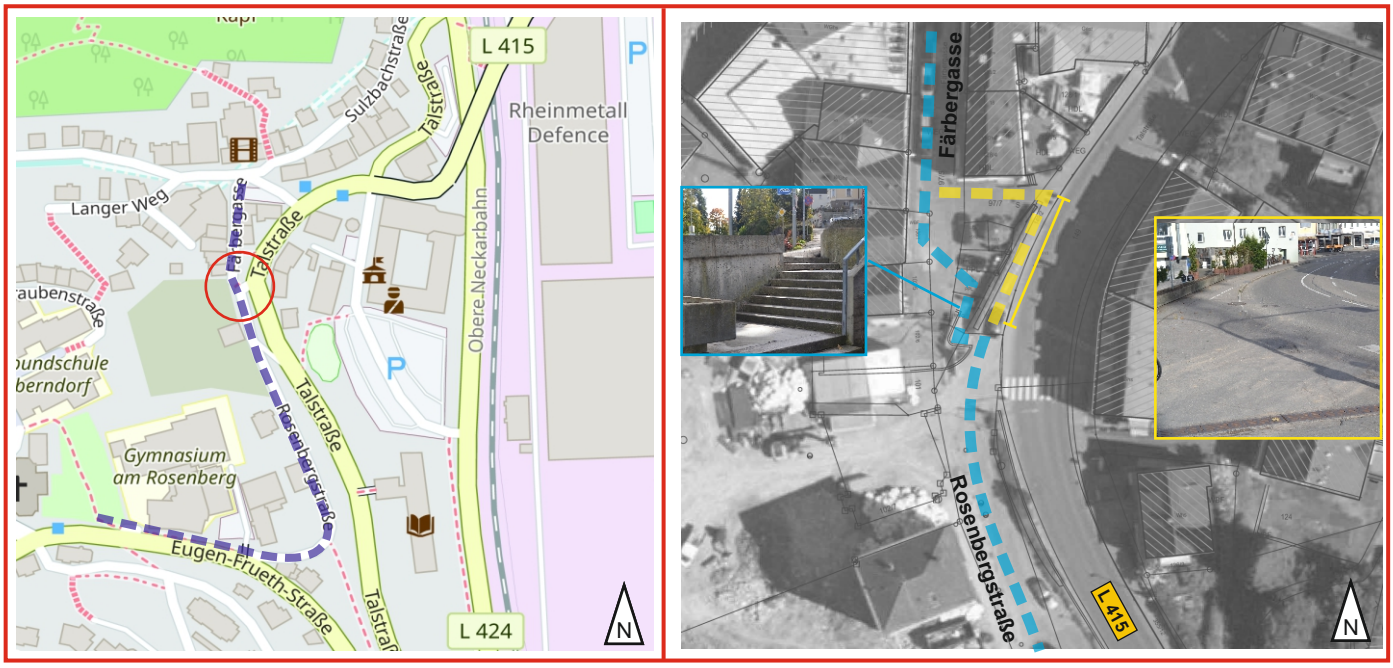
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der primären Ost-West-Achse
- Die zukünftige Radverkehrsführung im zentralen Bereich der Talsstadt hängt von den verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungen ab.

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB7
Priorität 1

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Verbindung von Radverkehrsachsen
Ortsangabe: **Kernstadt** - Überleitung Talstadt/Rosenbergstraße
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Für den Radverkehr ist die Überleitung von der Färbergasse in die Rosenbergstraße umwegig und unübersichtlich. Eine alternative direkte Führung wird von einem Treppenbauwerk unterbrochen.
- Für eine leistungsfähige und direkte Ost-West-Achse bildet die Verbindung der Rosenbergstraße mit der Talstadt ein zentrales Element.
- wichtiger Abschnitt der Schulwegachse aus der Talstadt

Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Verbindung von Talstadt und Rosenbergstraße
  => Umgestaltung des Bereichs und Öffnung zur direkten Führung des Radverkehrs

- Bei einer Umgestaltung des Bereichs sind die Belange des Fußgänger- Fahrradverkehrs ein wichtiges Kriterium:
  => relevantes Fußverkehrsaufkommen durch Schülerinnen und Schüler daher Separation der Fuß- und Radverkehre zur Vorbeugung konfliktträchtiger Situationen
  => hohe Geschwindigkeiten der Radfahrenden durch das Gefälle der Rosenbergstraße

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig

Bemerkungen:

- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der primären Ost-West-Achse
- Die Radverkehrsführung im zentralen Bereich der Talstadt hängt von den städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen ab.

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB8
Priorität 1

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Beschilderung/Straßenraumgestaltung
Ortsangabe: **Kernstadt** - Rosenbergstraße
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Stadt Oberndorf a. N.

Gegebenheiten:

- Die Rosenbergstraße ist die primäre Verbindung zwischen Talstadt und Oberstadt für den nicht-motorisierten Verkehr. Zudem ist sie die zentrale Schulwegachse. Am westlichen Ende der Rosenbergstraße am Schulzentrum ist sie als reiner Gehweg ausgewiesen. Radfahrer werden zum Absteigen aufgefordert. In Richtung Oberstadt ist sie im oberen Abschnitt als Gehweg mit Zusatzzeichen „Gehweg Radfahrer frei“ ausgewiesen.
- Der nördliche Abschnitt kann von Kfz befahren werden und es sind Schrägparkplätze vorhanden

Maßnahmen:

In der Netzkonzeption bildet die Rosenbergstraße einen wichtigen Abschnitt im Hauptnetz zur Verbindung der Talstadt mit der Oberstadt sowie zur Erschließung des Schulzentrums.

- Ertüchtigung der Rosenbergstraße für den Radverkehr
  => Gliederung des Straßenraumes mit Markierungen und Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
  => Anpassung der bestehenden Beschilderung

- Bei einer Umgestaltung des Bereichs sind die Belange des Fußgänger und FahrradVerkehrs ein wichtiges Kriterium:
  => relevantes Fußverkehrsaufkommen durch Schülerinnen und Schüler daher Separation der Fuß- und Radverkehre zur Vorbeugung konfliktträchtiger Situationen
  => hohe Geschwindigkeiten der Radfahrenden durch das Gefälle der Rosenbergstraße

Kosten:

- 9.100 €

Bemerkungen:

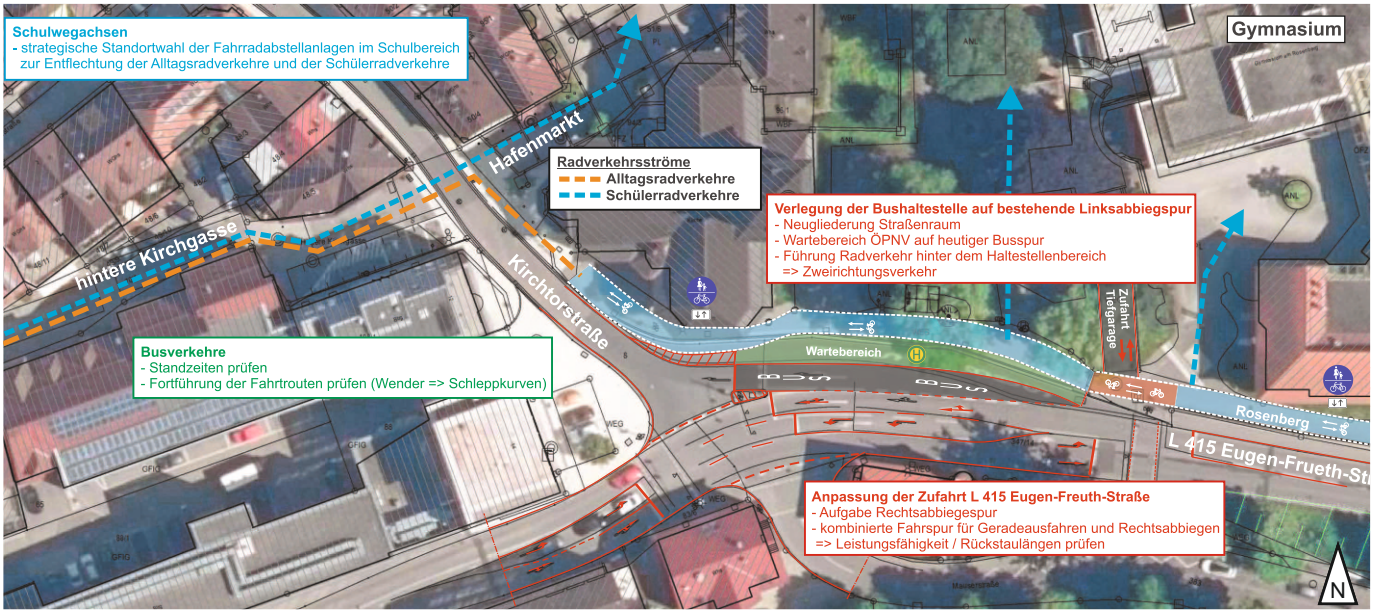
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der primären Ost-West-Achse
- wichtiger Abschnitt der Schulwegachse aus der Talstadt

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB9
Priorität 1

Maßnahmentyp: Maßnahmenbereich
Maßnahme(n): Radverkehrsführung / Umgestaltung Knotenpunkt
Ortsangabe: **Oberstadt-** Schulzentrum / L 415 Eugen-Frueth-Straße
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Im Bereich am Schulzentrum zwischen der Rosenbergstraße und der Oberstadt ist aufgrund der gegebenen Randbedingungen keine angemessene Radverkehrsführung vorhanden. Am östlichen Ende der Rosenbergstraße wird der Radverkehr durch die bestehende Beschilderung zum Absteigen aufgefordert. Die Verbindung von der Rosenbergstraße in die Kirchtorstraße bzw. zur Oberstadt verläuft umwegig über den Schulhof bzw. über Engstellen und den Wartebereich der Bushaltestelle an der L 415 Eugen-Frueth-Straße.

- Verkehrsaufkommen Eugen-Frueth-Straße Analyse 2017:
rd. 11.800 Kfz/24h | rd. 490 SV/24h (SV-Anteil 4%)

Maßnahmen:

Einzelmaßnahmen gemäß der skizzenhaften Konzeption L 415 - Abschnitt 5:

- Verlegung der Bushaltestelle Stadtgarten auf die bestehende Rechtsabbiegspur von der Eugen-Frueth-Straße in die Kirchtorstraße
  => Standzeiten und Fahrtrouten (Wender) der Busverkehre prüfen
  => verkehrstechnische Überprüfung
- Neugliederung Straßenraum
  => Führung des Radverkehrs hinter dem Wartebereich der Bushaltestelle im Zweirichtungsverkehr.
- Strategische Ausrichtung der Fahrradabstellanlagen
  => Entflechtung der Alltags- und Schülerradverkehre

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig **(verkehrstechnische Untersuchung erforderlich)**

Bemerkungen:

- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Abstimmung mit den Busbetreibern
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der primären Ost-West-Achse

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB10
Priorität 2

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ertüchtigung des Bauwerks für den Radverkehr
Ortsangabe: **Kernstadt** - Bahnüberführung Rondell
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Stadt Oberndorf a. N.

Gegebenheiten:

- Die Bahnüberführung ist als reiner Gehweg beschildert und demnach müssen Radfahrende das Bauwerk schiebend überqueren.
- Die Spindel bildet zwischen der Hochbrücke und der Webertalstraße die einzige Möglichkeit die Bahnlinie zu queren. Zwischen Altoberndorf /südliche Kernstadt in die Oberstadt besteht über die Spindel eine zentrale Verbindungsachse.

Maßnahmen:

- Öffnung der Spindel für den Radverkehr
  => Gehweg „Radfahrer frei“ um überhöhter Geschwindigkeit des Radverkehrs vorzubeugen
  => Ertüchtigung des Bauwerks für den Radverkehr (Geländerhöhe anpassen)

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig

Bemerkungen:

- Die Achse über die Spindel erschließt wichtige Freizeitziele für den Radverkehr wie das Schwimmbad/Sportvereine und die Dollau.
  => Für die Radfahrenden sollte eine direkte Verbindung bestehen ohne Schiebestrecke
- Die Achse über die Spindel und den Gehweg bildet eine Schulwegachse und eine wichtige Verbindungsachse zwischen den westlichen Stadtteilen und der Oberstadt mit der südlichen Kernstadt bzw. Altoberndorf.

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB11
Priorität 2

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ertüchtigung für den Radverkehr
Ortsangabe: **Kernstadt** - Gehweg zwischen Rondell und Rosenbergstraße
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Stadt Oberndorf a. N.

Gegebenheiten:

- Der heutige Gehweg zwischen der Spindel und der Rosenbergstraße erfüllt nicht die geforderten Ausbaustandards für einen Geh/Radweg im Zweirichtungsverkehr.

Maßnahmen:

- Ertüchtigung des Gehwegs für den Radverkehr
  => Ausbau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit Regelmaß >= 2,50 m
  => ggf. Ausbau zu einem getrennten Geh-/Radweg prüfen

Kosten:

- 36.000 €

Bemerkungen:

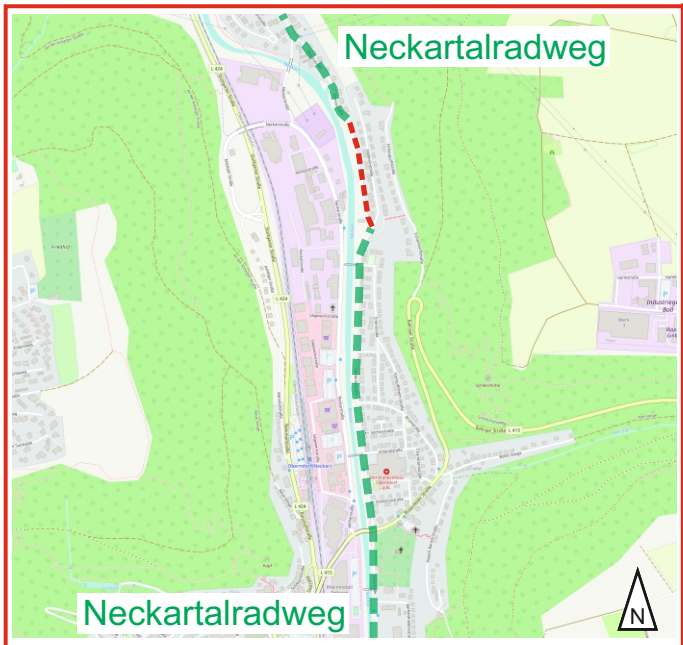
- Die Achse über den Gehweg und die Spindelerschließt wichtige Freizeitziele für den Radverkehr wie das Schwimmbad/Sportvereine und die Dollau.
  => Für die Radfahrenden sollte eine direkte Verbindung bestehen ohne Schiebestrecke
- Die Achse über die Spindel und den Gehweg bildet eine Schulwegachse und eine wichtige Verbindungsachse zwischen den westlichen Stadtteilen/Oberstadt mit der südlichen Kernstadt bzw. Altoberndorf.

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB12
Priorität 2

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ertüchtigung für den Radverkehr
Ortsangabe: **Kernstadt** - gem. Geh/Radweg zwischen Hölderlinstraße u. Dammstraße
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Der heutige gemeinsame Geh/Radweg zwischen der Hölderlinstraße und der Dammstraße ist nicht asphaltiert und wird im Winter nicht geräumt. Es ist keine Straßenbeleuchtung vorhanden.

Maßnahmen:

- Ertüchtigung des gemeinsamen Geh/Radwegs für den Radverkehr
  => Befestigung
  => in das Netz mit Winterdienst integrieren
  => Straßenbeleuchtung prüfen

Kosten:

- 91.700 €

Bemerkungen:

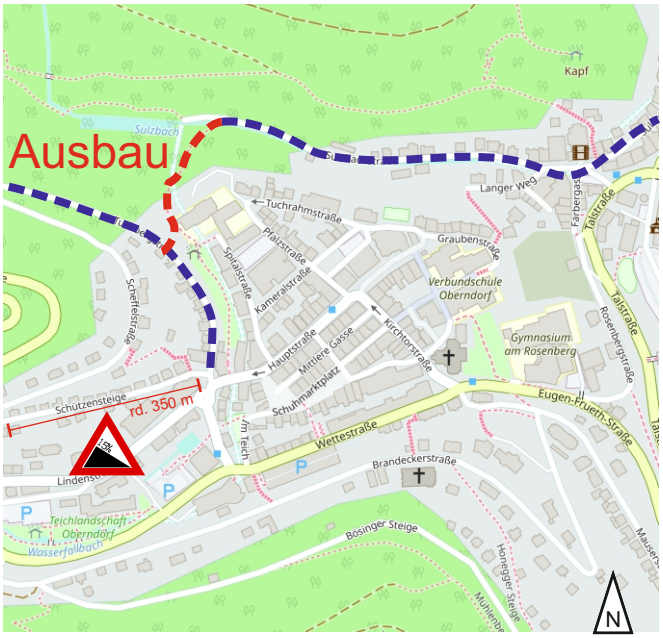
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge des Neckartal-Radwegs

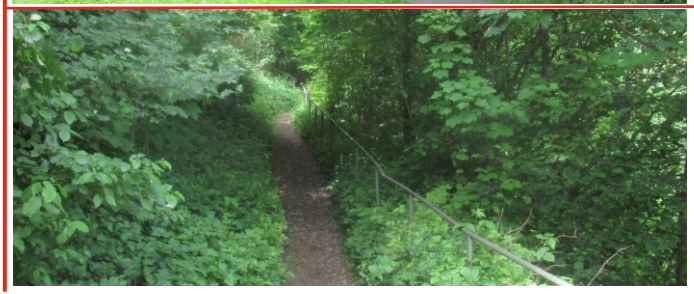
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB13
Priorität 3

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ertüchtigung für den Radverkehr
Ortsangabe: **Kernstadt** - Verbindung Sulzbachstraße - Tuchbergstraße
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Stadt Oberndorf a. N.





Gegebenheiten:

- Im Bereich des westlichen Abschnitts der Sulzbachstraße führen befestigte und unbefestigte Wege zur Tuchbergstraße. Sie bilden eine Verbindung von der Talstadt in die Oberstadt.

Maßnahmen:

- Herstellung einer Verbindung von der Sulzbachstraße in die Tuchbergstraße durch Ertüchtigung der befestigten und unbefestigten Wege für den Radverkehr

Kosten:

- 42.000 €

Bemerkungen:

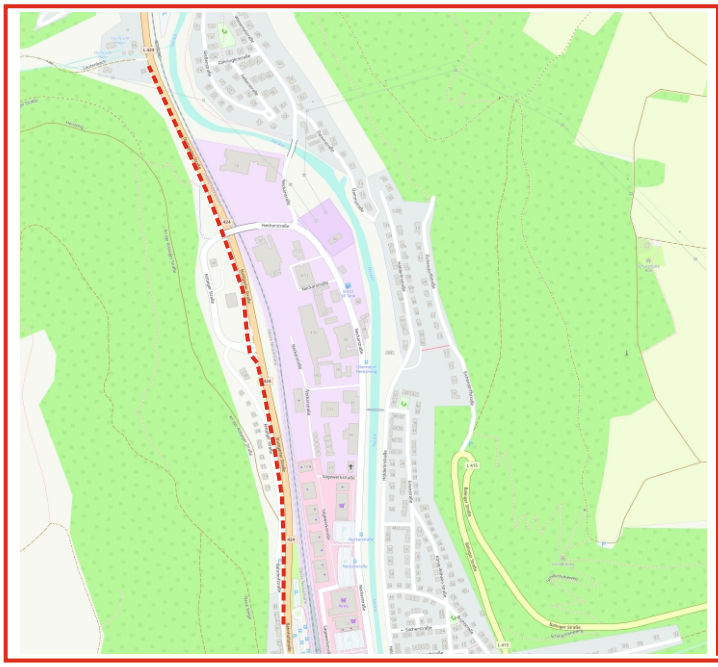
- Die Achse von der Sulzbachstraße zur Tuchbergstraße stellt eine alternative Verbindungsachse zwischen den westlichen Stadtteilen und der Oberstadt mit der Talstadt dar. Aufgrund der moderaten Steigung in der Tuchbergstraße/Scheffelstraße ist diese Achse eine Alternative zur Schützensteige => mittlere Steigung rd. 15% | Länge rd. 350 m (54 Höhenmeter)

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB14
Priorität 2

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ertüchtigung/Ausbau straßenbegleitender Weg
Ortsangabe: **Kernstadt** - straßenbegleitender Weg L 424 Stuttgarter Straße
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Land BW



Gegebenheiten:

- Der straßenbegleitende Weg zwischen Aistaig und der Oberndorfer Kernstadt entlang der L 424 Stuttgarter Straße erfüllt nicht die Anforderungen an einen gemeinsamen Geh/Radweg im Zweirichtungsverkehr. Es ist keine Beschilderung zur Benutzungspflicht für den Radverkehr vorhanden.

Maßnahmen:

- Ertüchtigung des Gehwegs für den Radverkehr
  => Ausbau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg
  => Ausbau auf Regelmaß >= 2,50 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zur Landesstraße

- Sicherung der Querungsbereiche an der Einmündung Aistaiger Straße in die L 424 prüfen

Kosten:

- 126.000 €

Bemerkungen:

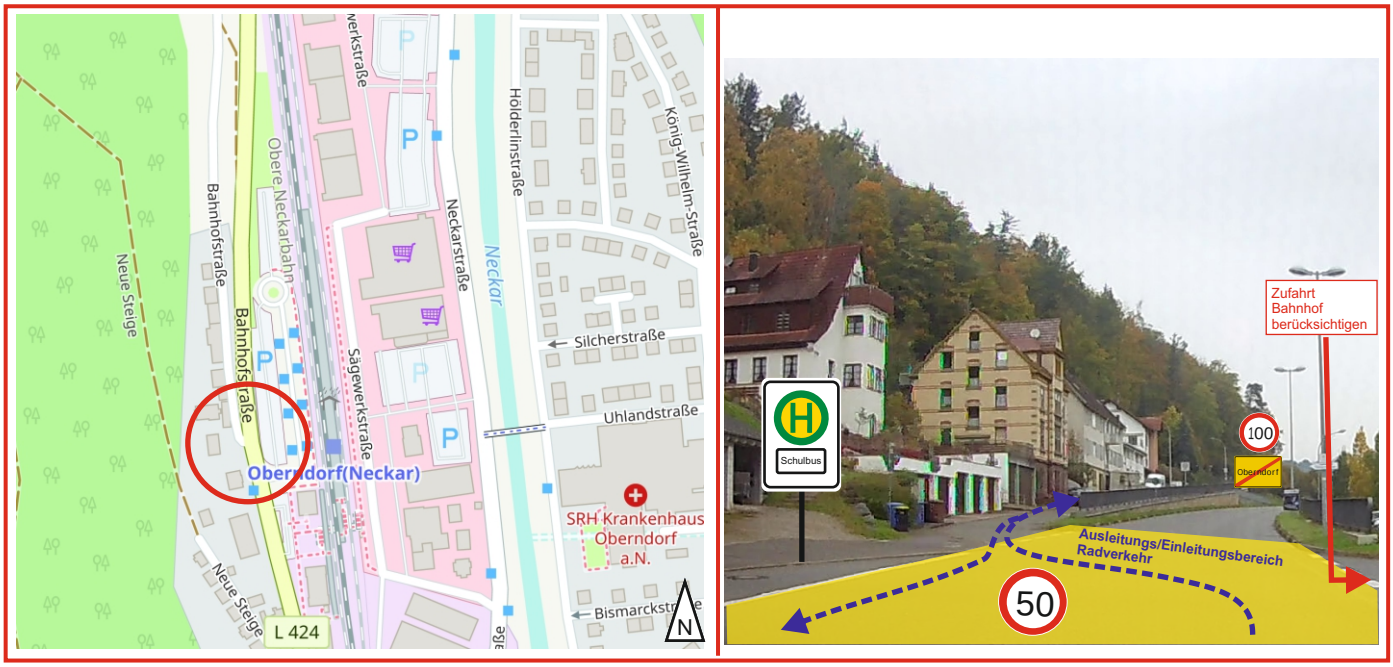
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- bis zur Umsetzung der Maßnahme empfiehlt sich die Ausweisung als Gehweg mit „Radfahrer frei“ oder als gemeinsamer Geh/Radweg ohne Benutzungspflicht

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB15
Priorität 2

Maßnahmentyp: punktuell - Ein/Ausleitung
Maßnahme(n): Einleitung/Ausleitung Radverkehr
Ortsangabe: **Kernstadt** - Einmündung Bahnhofstraße in L 424
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Der Radverkehr wird von Süden kommend auf der L 424 und von Norden kommend auf der Bahnhofstraße im Mischverkehr geführt. Ca. 100 m nördlich der Einmündung der Bahnhofstraße in die L 424 befindet sich die Ortsgrenze der Oberndorfer Kernstadt.
  Für den Radverkehr ist ab der Einmündung der Bahnhofstraße in die L 424 kein straßenbegleitendes Angebot vorhanden.

Maßnahmen:

Einleitungs-/Ausleitungsbereich für den Radverkehr sichern

=> Gestaltung des Querungsbereichs in Abhängigkeit von Kfz-Verkehrsaufkommen und Schwerverkehrsanteil mittels Fahrbahnmarkierung/Piktogramme

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig

Bemerkungen:

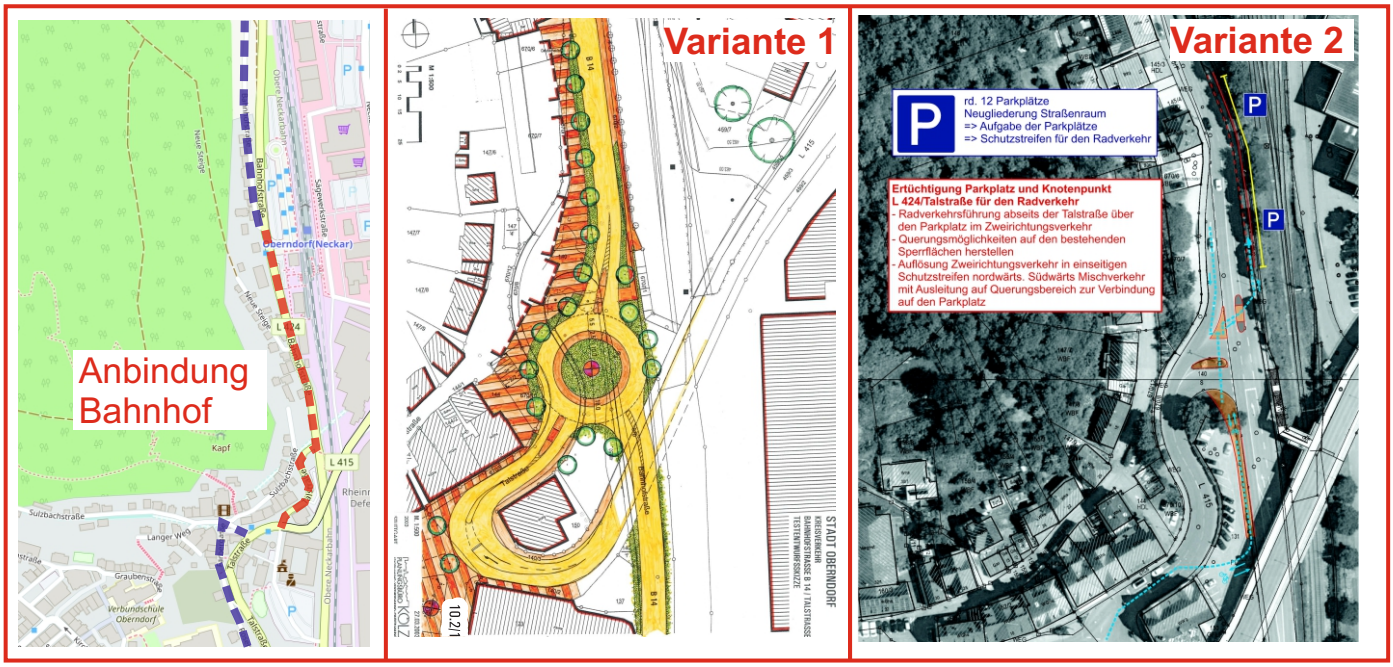
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Bushaltestelle direkt nach der Einmündung der Bahnhofstraße in die L424 auf der Westseite beachten
- Zufahrt Bahnhof beachten

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB16
Priorität 2

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Anbindung Bahnhof
Ortsangabe: **Kernstadt** - L 415 Talstraße bis Bahnhof
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Die Verbindung der zentralen Talstadt und dem Bahnhof in Oberndorf verläuft für den Radverkehr auf der L 424 Bahnhofstraße im Mischverkehr bei Tempo 50. Zwischen Hochbrücke und Bahnhof befinden sich ostseitig entlang der L 424 Bahnhofsraße auf einem rd. 70 m langen Abschnitt Längsparkplätze. Auch auf dem Abschnitt in der Talstraße zur Verbindung der L 415 mit der L 424 wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.
- **Verkehrsaufkommen L 424 Bahnhofstraße Analyse 2017:**
  rd. 5.400 Kfz/24h | rd. 290 SV/24h (SV-Anteil 5%)
- **Verkehrsaufkommen Talstraße Analyse 2017:**
  rd. 9.600 Kfz/24h | rd. 490 SV/24h (SV-Anteil 5%)

Maßnahmen:

Die Anbindung der westlichen Kernstadt an den Bahnhof erfolgt über die Achse Talstraße/ L 424 Bahnhof Straße - Varianten:

1. Umgestaltung der Einmündung Talstraße in die L 424 zu einem Kreisverkehr und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Kombination mit Tempo 30 bis zur Ausleitung des Radverkehrs auf die Bahnhofstraße auf Höhe Bahnhofparkplatz prüfen.
2. Führung der Radfahrenden über den Parkplatz östlich der Talstraße und Herstellung von Querungsmöglichkeiten am Knotenpunkt L 424/Talstraße. Zu/Fortführung im Einrichtungsverkehr
   - nordwärts auf Schutzstreifen => Aufgabe der Parkplätze (rd. 12 St.) auf der Ostseite der L 424
   - südwärts im Mischverkehr mit Ausleitung auf den Querungsbereich zur Verbindung auf den Parkplatz an der Talstraße
   - beidseitige Führung im Mischverkehr => Kombination mit Tempo 30 prüfen

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig

Bemerkungen:

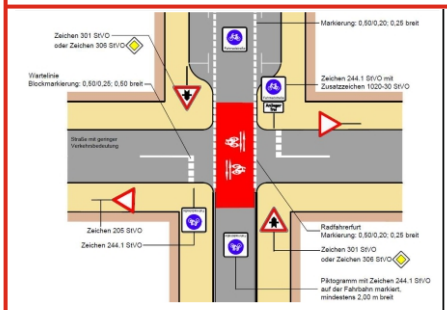
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger

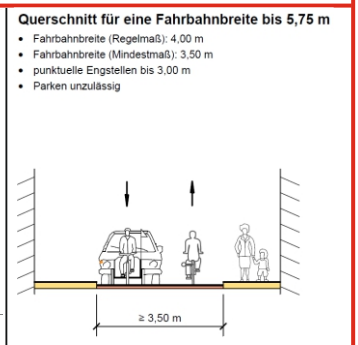
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID OB17
Priorität 1

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Einrichtung einer Fahrradstraße
Ortsangabe: **Kernstadt** - Teckstraße bis Einmündung Werkstraße
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Stadt Oberndorf a. N.





Gegebenheiten:

- Aktuell befinden sich in der Teckstraße beidseitig Schutzstreifen bei einer schmalen Kernfahrbahn. Auf dem Abschnitt von der Einmündung Werkstraße in die Teckstraße bis zum Firmengebäude von BWS Anlagenbau gilt Tempo 50. Auf dem weiteren Abschnitt bis zur L 415 Rosenfelder Straße ist Tempo 30. Durch die beidseitigen Schutzstreifen und dem schmalen Fahrbahnquerschnitt bedingen die Begegnungsverkehre von zwei Pkw ein Ausweichen auf die Schutzstreifen.

Maßnahmen:

- Ausweisung der Teckstraße von der Einmündung der Werkstraße bis zur L 415 Rosenfelder Straße als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Kfz-frei“.

alternativ:
- Tempo 30 in der gesamten Teckstraße und Führung der Radfahrenden im Mischverkehr
  => Auflösung Schutzstreifen

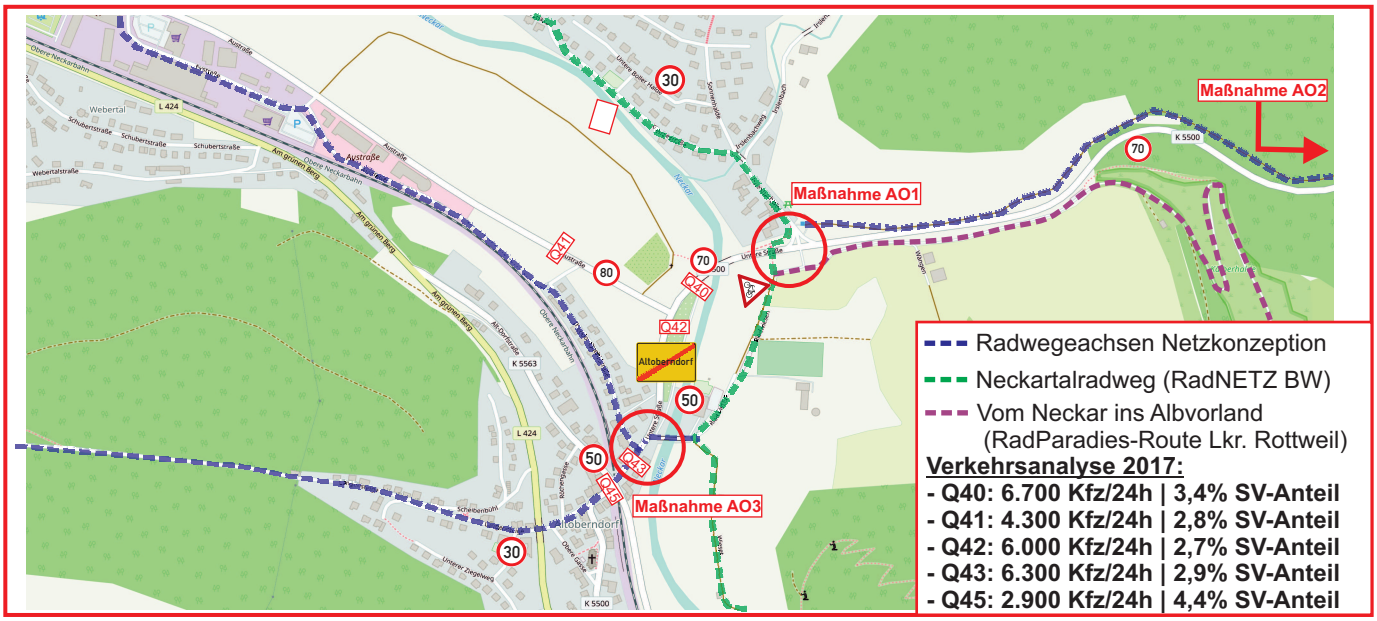
Kosten:

- 72.000 €

Bemerkungen:

- Die Maßnahme befindet sich im Zuge des Neckartal-Radwegs
- Die gängigen Regelwerke empfehlen keine beidseitigen Schutzstreifen bei verbleibenden Fahrbahnbreiten < 4,50 m. Die Mindestfahrbahnbreite von Fahrbahn und zusätzlich beidseitigen Schutzstreifen soll mindestens 7,00 m betragen.

Übersichtsblatt Altoberndorf



Gegebenheiten:

- In Altoberndorf verlaufen die Radwegeachsen hauptsächlich abseits der Hauptstraßen. Lediglich die Verknüpfung des Neckartalradwegs und der kommunalen Radrouten aus Oberndorf über die Theodor-Quehl-Straße bzw. aus der Langen Steige werden auf einem kurzen Abschnitt über die K 5500 Untere Straße verbunden. Auf diesem Verknüpfungsbereich ist Tempo 50 bei einem Verkehrsaufkommen zwischen rd. 3.000 bis rd. 6.300 Kfz/24h (Analyse 2017). Rd. 70 m nördlich von diesem Abschnitt befindet sich die Ortstafel und es beginnt bzw. endet Tempo 70 km/h.

- Entlang der K 5500 Untere Straße wird mit dem Z 138 StVO „Achtung Radverkehr“ auf die Radfahrenden aufmerksam gemacht.

Maßnahmen:

- **AO1:** Querung/Profildurchlass K 5500 / Irlsenbachweg **=> Neckartalradweg**
- **AO2:** K 5502 / K 5500 / Radäcker
- **AO3:** Querung K 5500 / Theodor-Quehl-Straße / Riedwiesen

Bemerkungen:

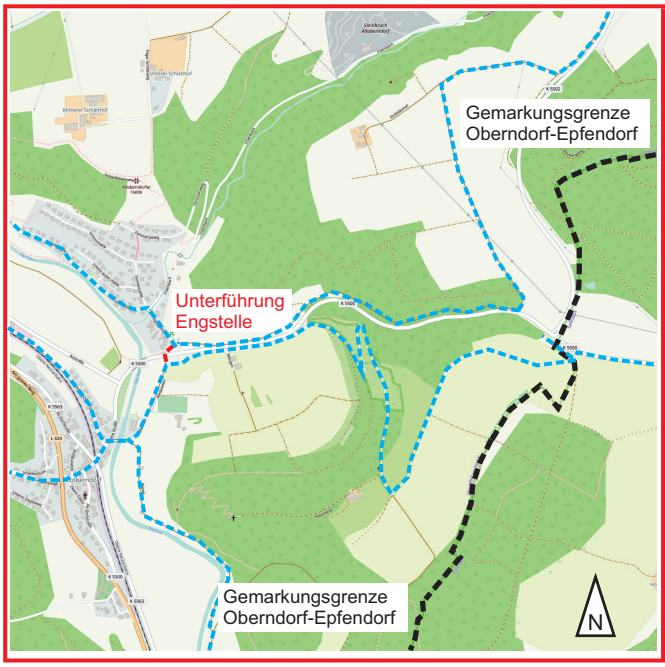
- Die beengten straßenräumlichen Gegebenheiten mit Brückenbauwerk zur Überführung der Bahnlinie und der Kategorienwechsel auf der K 5500 von innerorts zu außerorts bei Tempo 70, limitieren die Möglichkeiten für ein separates Angebot für den Radverkehr.

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID AO1
Priorität 2

Maßnahmentyp: punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich
Maßnahme(n): Querungsbereich Radverkehr ertüchtigen
Ortsangabe: **Altobendorf** - K 5500 / Irlsenbachweg
Netzkategorie: Hauptnetz - Neckartal-Radweg
Baulastträger: Land BW / Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Der Neckartal-Radweg führt durch einen engen Profildurchlass unter der K 5500 hindurch. Der Profildurchlass unterschreitet die für den Radverkehr geltenden Regelmaße. Vor dem Durchfahren der Unterführung werden die Radfahrenden durch ein Hinweisschild zum Absteigen aufgefordert.
- **Verkehrsaufkommen Analyse 2017 rd. 6.700 Kfz/24h, SV-Anteil 3,4% | Tempo 70.**
  => Ab 500 Kfz/h bei zulässiger Geschwindigkeit > 50 km/h sind laut Regelwerk Überquerungsanlagen notwendig (Querungshilfe bei Fahrbahnquerung prüfen).

Maßnahmen:

Variante 1
- Ertüchtigung Profildurchlass auf die für den Radverkehr geltenden Regelmaße.

Variante 2
- Führung des Radverkehrs über den Knotenpunkt an der K 5500/Irlsenbachweg. Dazu wird die Querung der Kreisstraße notwendig.
  => bau einer Querungshilfe | Wegeverbindungen herstellen | Durchlassrückbau

- kurzfristige Maßnahme: Harmonisierung der Beschilderung zu „Radfahrer bitte langsam fahren“

Kosten:

- Variante 1: Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig
- Variante 2: 106.100 €

Bemerkungen:

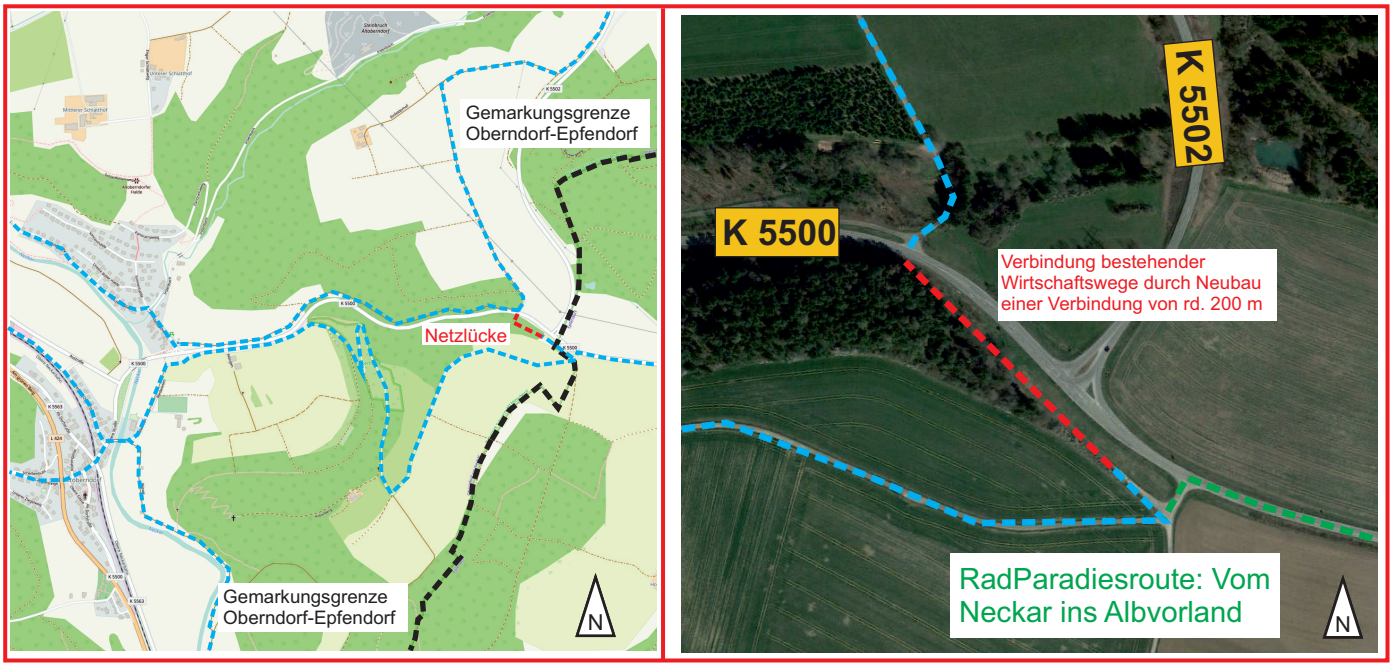
- **Maßnahme im Zuge des Neckartal-Radweg => Abstimmung mit dem Land BW empfohlen**
- Hauptachsen des Radverkehrs sollen eine zügige und direkte Routenführung aufweisen. Bereiche, in denen die Radfahrenden absteigen müssen, sollten vermieden werden.

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID AO2
Priorität 3

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Neubau Wegeverbindung
Ortsangabe: **Altobendorf** - K 5502 / K 5500 / Radäcker
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N. / Gemeinde Epfendorf



Gegebenheiten:

- Zwischen den Radverkehrsachsen östlich von Altoberndorf im Bereich des Knotenpunktes der K 5500/K 5502 fehlt auf rd. 200 m eine Verbindung der bestehenden Wirtschaftswege. Der Abschnitt muss heute auf der Kreisstraße befahren werden.
- Die Wege verbinden das Kommunale Radnetz mit der RadParadiesroute „Vom Neckar ins Albvorland“.

Maßnahmen:

- Neubau einer Wegeverbindung zwischen den bestehenden Wirtschaftswegen auf rd. 200 m
  => Radverkehr im Zweirichtungsverkehr außerorts Regelquerschnitt >= 2,50 m

Kosten:

- 95.000 €

Bemerkungen:

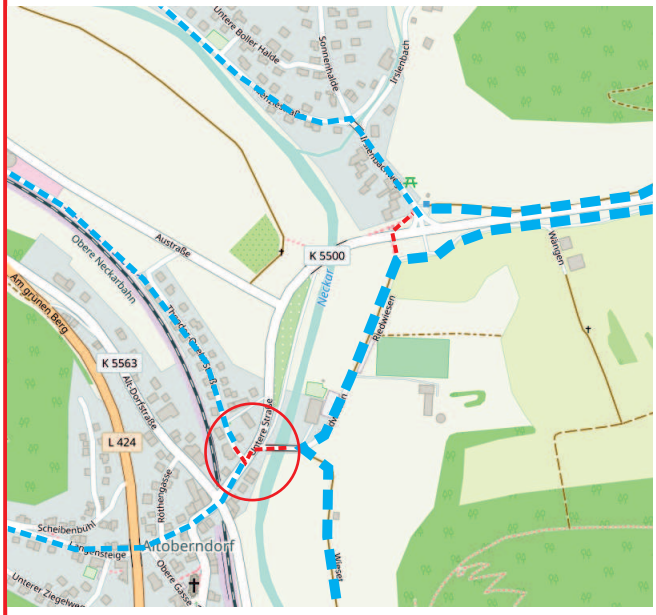
- **Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger**
- Maßnahmenbereich teilweise auf Epfendorfer Gemarkung daher Abstimmung mit der Nachbarkommune notwendig

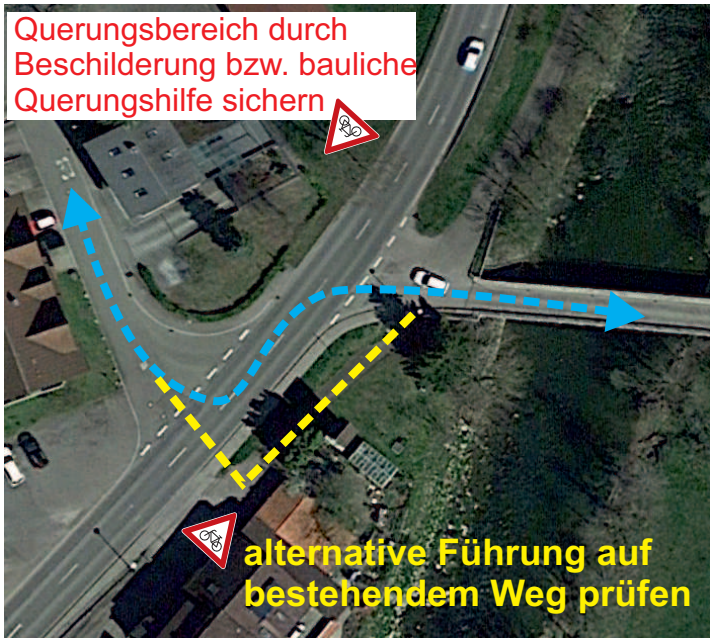
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID AO3
Priorität 2

Maßnahmentyp: punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich
Maßnahme(n): Querungsbereich Radverkehr ertüchtigen
Ortsangabe: **Altobendorf** - K 5500 / Riedwiesen/Theodor-Quehl-Straße
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.





Gegebenheiten:

- Die Verbindung von zwei Radwegeachsen in Altoberndorf verläuft im Versatz über die K 5500 Untere Straße.
- In Fortführung der Theodor-Quehl-Straße befindet sich die Alltagsroute von RadNETZ BW entlang der Bahnlinie.
- Das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs beeinflussen die Verkehrssicherheit der Radfahrenden beim queren.

Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Querungssituation für den Radverkehr
  => bei Fahrbahnquerung im Versatz und Mischverkehr durch Beschilderung (Z 138 StVO „Achtung Radverkehr“) den Radverkehr sichern

- Querungshilfe prüfen

- Ertüchtigung des südseitigen Weges prüfen (Treppenbauwerk/Böschung => Realisierbarkeit)
  => direkte Querung möglich, kein Versatz

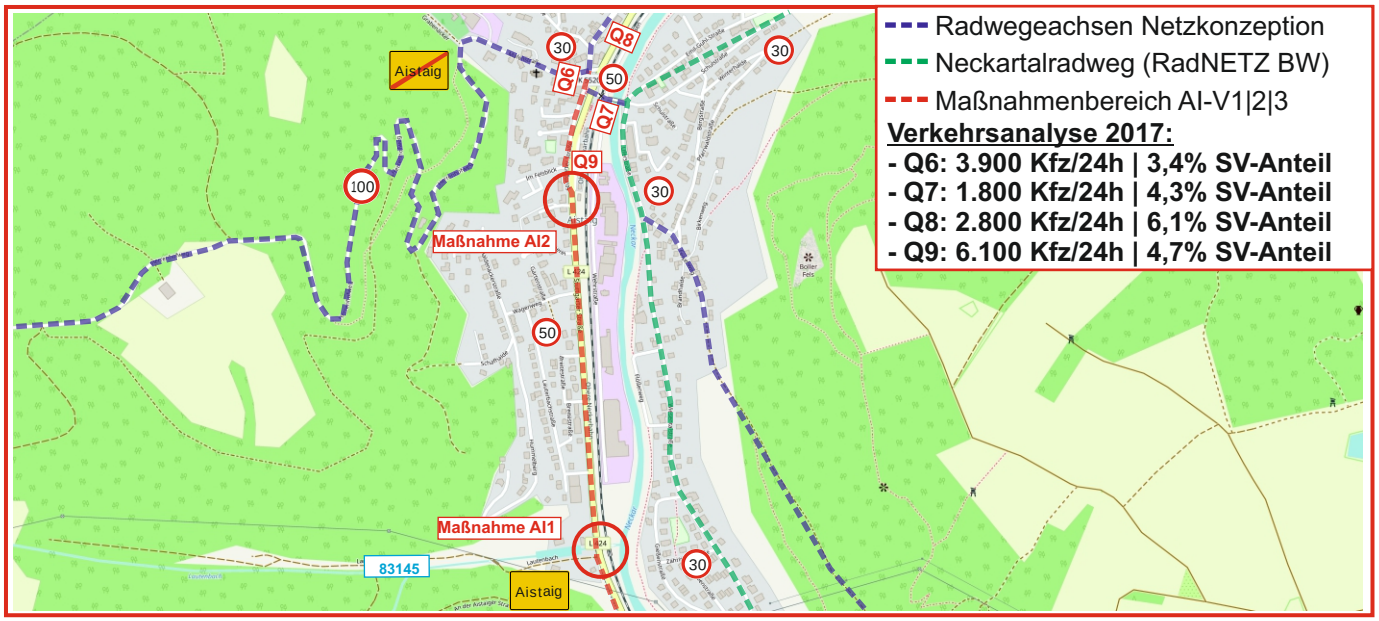
Kosten:

- 84.000 €

Bemerkungen:

- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Aufgrund des Wechsels von innerorts zu außerorts rd. 70 m nördlich des Querungsbereichs ist ein hohes Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs zu erwarten.

Übersichtsblatt Aistaig



Gegebenheiten:

- Der gesamte innerörtliche Radverkehr in Aistaig wird im Mischverkehr geführt. Entlang der zentralen Ortsdurchfahrt L 424 Stuttgarter Straße verläuft westseitig ein seitlich geführter Weg. Es besteht keine Benutzungspflicht für den Radverkehr durch entsprechende Beschilderung. Teilweise sind Fahrradpiktogramme auf dem Weg zu erkennen.
- Entlang der L 424 sind vom südlichen Ortseingang bis kurz vor der Kreuzung L 424/ K 5520 keine Nutzungen ostseitig der L 424.

Maßnahmen:

- unklare Situation für den Radverkehr
  => Neugliederung Straßenquerschnitt und Radverkehrsführung in Seitenlage

alternativ bzw. Übergangslösung:
=> Ausweisung Gehweg „Radfahrer frei“ bzw. gemeinsamer Geh/Radweg ohne Benutzungspflicht durch entsprechende Piktogramme

Varianten

AI-V1: Einseitiger gemeinsamer Geh/Radweg im Zweirichtungscerkehr westseitig der L 424. Dadurch einheitliche Radverkehrsführung zwischen Oberndorf und Aistaig. Ertüchtigungsmaßnahmen auf Regelbreite notwendig. Von Kreuzung der L 424/K 5520 bis zur Einmündung der Stuttgarter Straße in die L 424 bei H.Nr. 20 Mischverkehr bei Tempo 30 => Einbahnstraße für den Radverkehr öffnen. Sicherung des Radverkehrs an Einmündungen und Grundstückszufahrten.

AI-V2: Westseitig der L 424 Radweg im Einrichtungsverkehr Richtung Süden, ab der Einmündung Stuttgarter Straße bei H.Nr. 20 in die L 424. Auf der L 424 in Richtung Norden Ausweisung eines Schutzstreifens bis zur Kreuzung der L 424 mit der Schulstraße. Einleitung/Ausleitung/Querungsbereiche berücksichtigen.

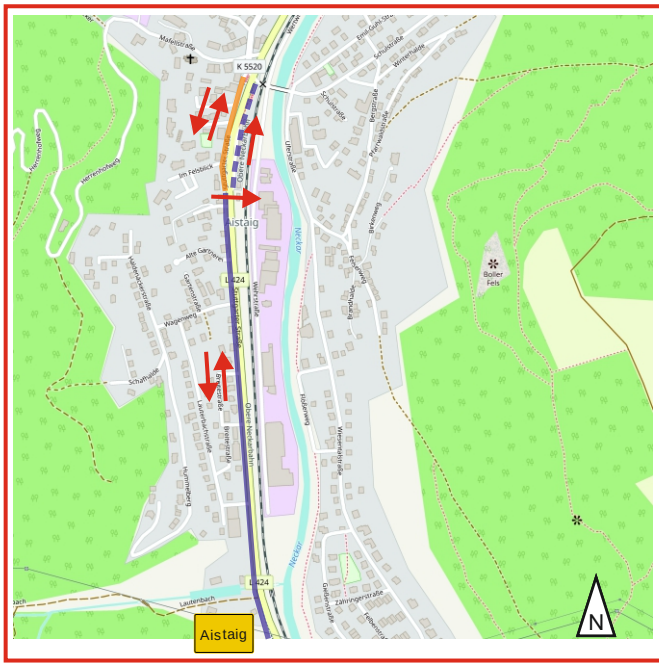
AI-V3: Beidseitig Schutzstreifen entlang der L 424. Einleitung/Ausleitung/Querungsbereiche berücksichtigen.

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID AI-V1
Priorität 2

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ortsdurchfahrt
Ortsangabe: **Aistaig** - L 424 Stuttgarter Straße
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Land BW / Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.



Maßnahmen:

Aufhebung des bestehenden Mischverkehrs auf der L 424 Stuttgarter Straße durch Neugliederung der Verkehrsräume:

Abschnitt südlicher Ortseingang bis Einmündung Stuttgarter Straße Höhe H.Nr. 20:

- Einseitiger gemeinsamer Geh/Radweg westseitig der L 424. Dadurch einheitliche Radverkehrsführung zwischen Oberndorf und Aistaig einseitig im Zweirichtungsverkehr. Ertüchtigungsmaßnahmen auf Regelbreite notwendig.
  Regelbreite >= 2,50 m => aufgrund des verfügbaren Seitenraums in Aistaig entlang der L 424 wird eine Mindestbreite von 3,00 m und ein zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn von 0,50 m empfohlen.
- Furtmarkierung über untergeordnete Knotenpunktarme erforderlich
  => entsprechend **Musterblatt 3.6-1 | 3.6-2** Radnetz BW

Abschnitt Kreuzung der L 424/K 5520 bis Stuttgarter Straße in die L 424 bei H.Nr. 20:

- Bis zur Einmündung der Stuttgarter Straße in die L 424 bei H.Nr. 20 Mischverkehr bei Tempo 30 => Einbahnstraße für den Radverkehr öffnen. Sicherung des Radverkehrs an Einmündungen und Grundstückszufahrten.

Kosten:

- 101.000 €

Bemerkungen:

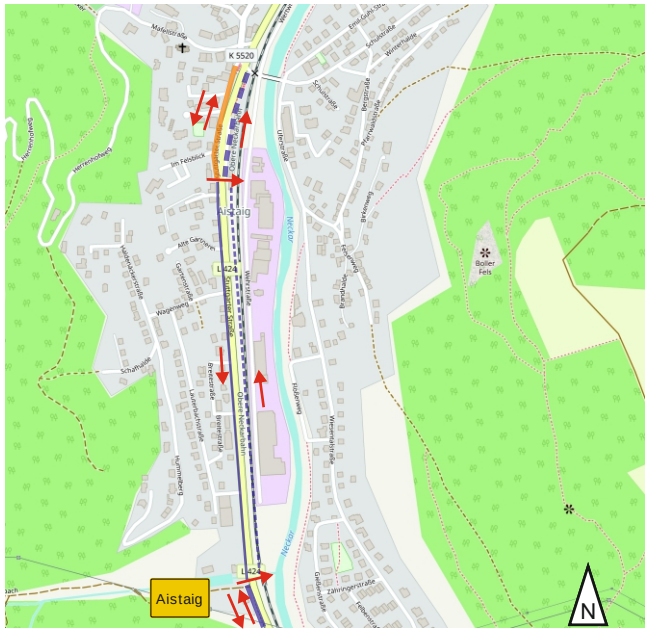
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger

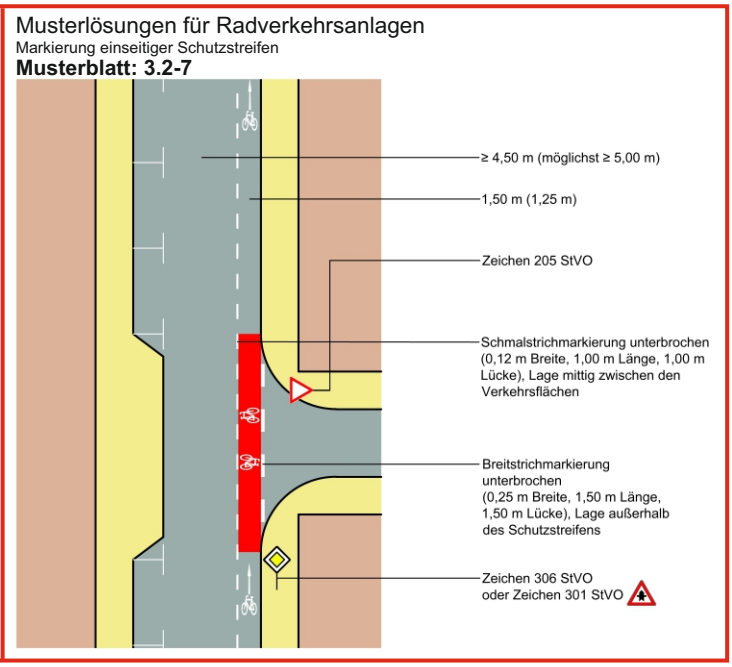
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID AI-V2
Priorität 3

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ortsdurchfahrt
Ortsangabe: **Aistaig** - L 424 Stuttgarter Straße
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Land BW / Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.





Maßnahmen:

Aufhebung des bestehenden Mischverkehrs auf der L 424 Stuttgarter Straße durch Neugliederung der Verkehrsräume:

Abschnitt südlicher Ortseingang bis Einmündung Stuttgarter Straße Höhe H.Nr. 20:

- Südwärts gerichteter Radverkehr westseitig der L 424 Stuttgarter Straße Führung im Seitenraum im Einrichtungsverkehr auf kombinierten oder getrenntem Geh/Radweg => Radwegefurten an Einmündungen und Grundstückszufahrten sichern.
- Nordwärts gerichteter Radverkehr auf einseitigem Schutzstreifen auf der L 424 Stuttgarter Straße. Ausleitung von Zweirichtungsradweg am südlichen Ortseingang berücksichtigen **(vgl. Ai1)**. Querungsmöglichkeit an der Stuttgarter Straße berücksichtigen **(vgl. Ai2)**. Fortführung des Schutzstreifens bis zur Kreuzung L 424/K 5520.

Abschnitt Kreuzung der L 424/K 5520 bis Stuttgarter Straße in die L 424 bei H.Nr. 20:

- Bis zur Einmündung der Stuttgarter Straße in die L 424 bei H.Nr. 20 Mischverkehr bei Tempo 30 => Einbahnstraße für den Radverkehr öffnen. Sicherung des Radverkehrs an Einmündungen und Grundstückszufahrten.

Kosten:

- 79.000 €

Bemerkungen:

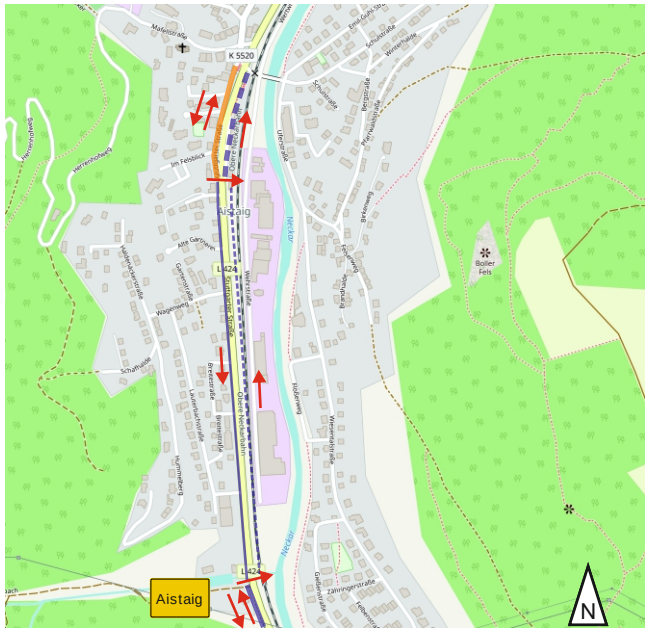
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger

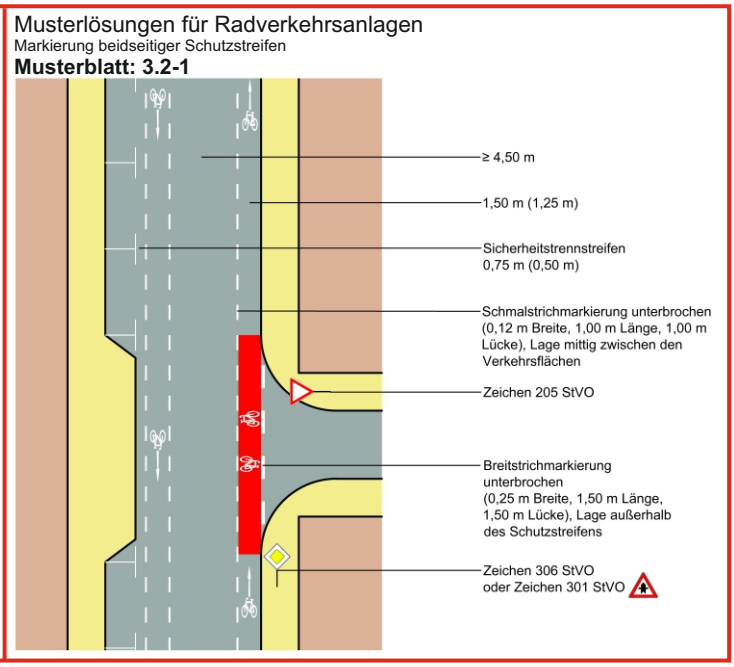
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID AI-V3
Priorität 3

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ortsdurchfahrt
Ortsangabe: **Aistaig** - L 424 Stuttgarter Straße
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Land BW / Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.





Maßnahmen:

Aufhebung des bestehenden Mischverkehrs auf der L 424 Stuttgarter Straße durch Neugliederung der Verkehrsräume:

Abschnitt südlicher Ortseingang bis Einmündung Stuttgarter Straße Höhe H.Nr. 20:

- Südwärts gerichteter Radverkehr Westseitig der L 424 Stuttgarter Straße Führung im Seitenraum im Einrichtungsverkehr auf kombinierten oder getrenntem Geh/Radweg => Radwegefurten an Einmündungen und Grundstückszufahrten sichern.
- Nordwärts gerichteter Radverkehr auf einseitigem Schutzstreifen auf der L 424 Stuttgarter Straße. Ausleitung von Zweirichtungsradweg am südlichen Ortseingang berücksichtigen **(vgl. Ai1)**. Querungsmöglichkeit an der Stuttgarter Straße berücksichtigen **(vgl. Ai2)**. Fortführung des Schutzstreifens bis zur Kreuzung L 424/K 5520.

Abschnitt Kreuzung der L 424/K 5520 bis Stuttgarter Straße in die L 424 bei H.Nr. 20:

- Bis zur Einmündung der Stuttgarter Straße in die L 424 bei H.Nr. 20 Mischverkehr bei Tempo 30 => Einbahnstraße für den Radverkehr öffnen. Sicherung des Radverkehrs an Einmündungen und Grundstückszufahrten.

Kosten:

- 58.000 €

Bemerkungen:

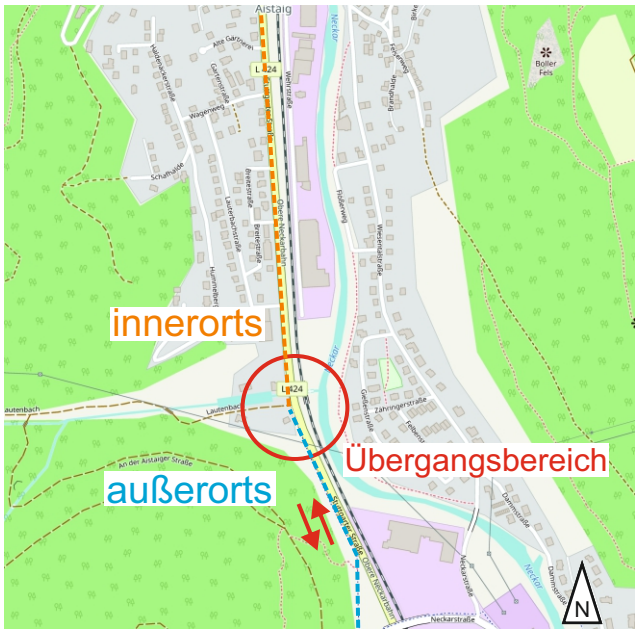
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger

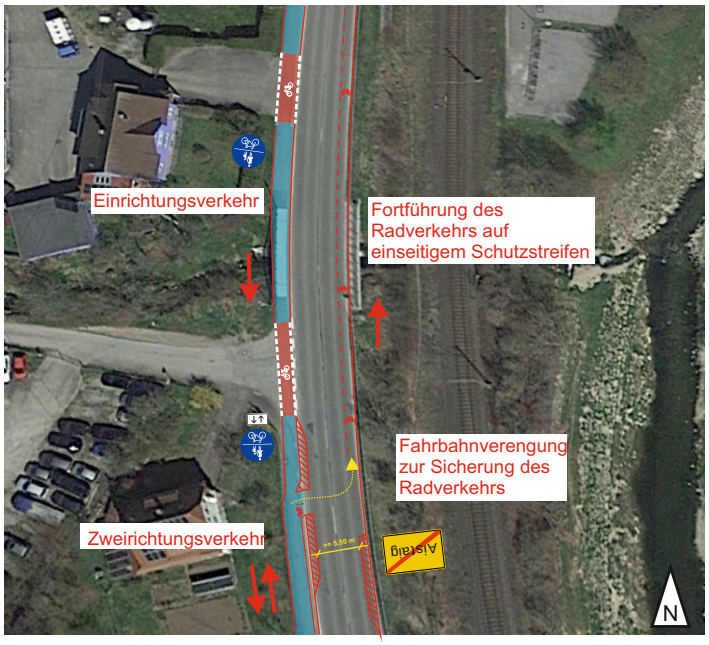
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID AI1
Priorität 2

Maßnahmentyp: punktuell - Ein/Ausleitung
Maßnahme(n): Übergangsbereich Ortseingang/-ende
Ortsangabe: **Aistaig** - L 424 Stuttgarter Straße/Lautenbach
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.





Gegebenheiten:

- Wechsel der Führungsform für den Radverkehr am Ortsanfang/-ende von Mischverkehr auf eine beidseitige Führung im Seitenraum, westseitig entlang der L 424.

Maßnahmen:

- Gestaltung der Überquerungsstelle ist abhängig von den Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs in der Aistaiger Ortsdurchfahrt. Die hier aufgezeigte Lösung zur Gestaltung des Übergangbereichs eignet sich für die **Variante AI_V2**

Variante 1:
- Gestaltung der Überquerungsstelle in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Radverkehrsführungen gemäß den ERA 2010 | **Musterblatt 9.5.1** RadNetz BW
  => ohne bauliches Element mit Fahrbahnmarkierungen zur Verengung auf >= 5,50 m

Variante 2:
- bei ausreichender Flächenverfügbarkeit mit baulicher Mittelinsel gemäß **Musterblatt 9.5.5** RadNetz BW
  => mit baulichem Element => Mittelinsel >= 2,50 m

Kosten:

- Variante 1: 5.000 € | Variante 2: 120.000 €

Bemerkungen:

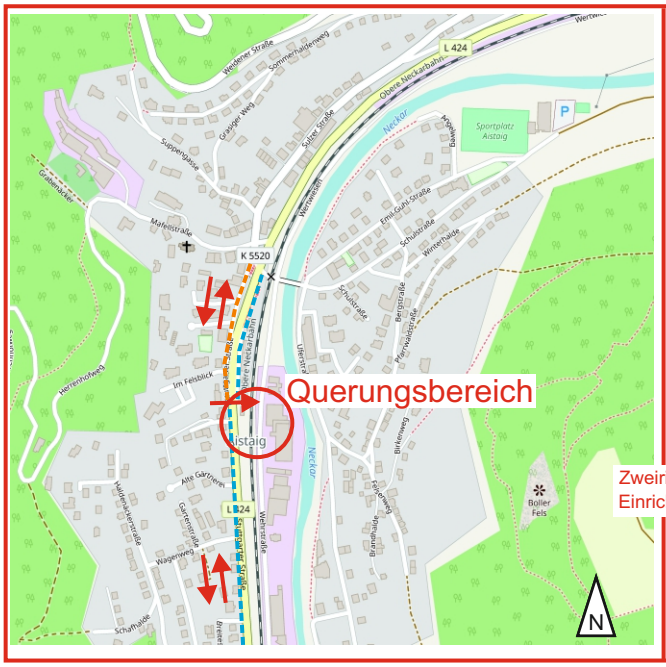
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger

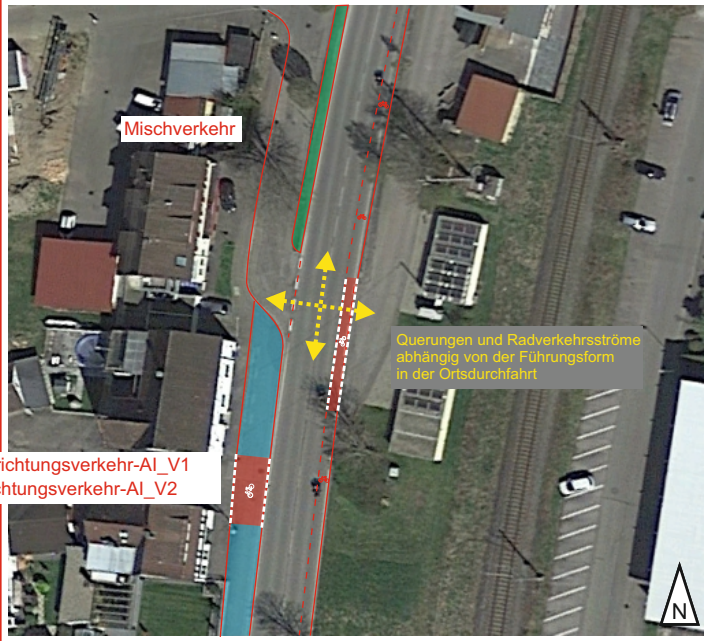
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID AI2
Priorität 3

Maßnahmentyp: punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich
Maßnahme(n): Übergangsbereich Ortseingang/-ende
Ortsangabe: **Aistaig** - L 424 Stuttgarter Straße/Lautenbach
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.





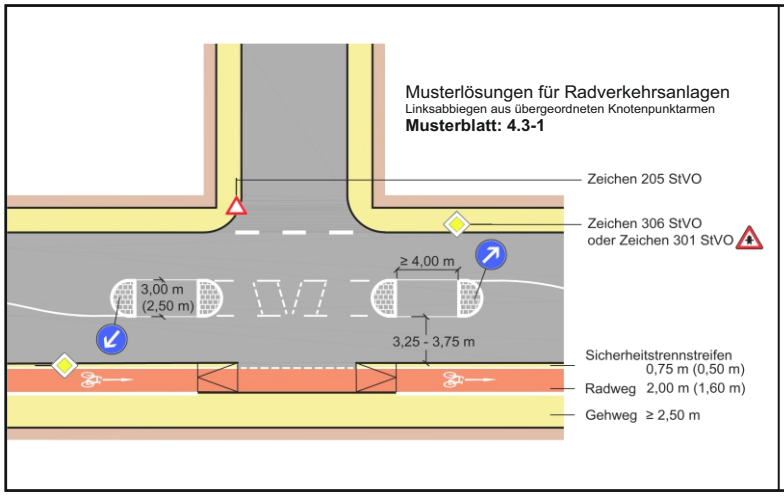
Gegebenheiten:

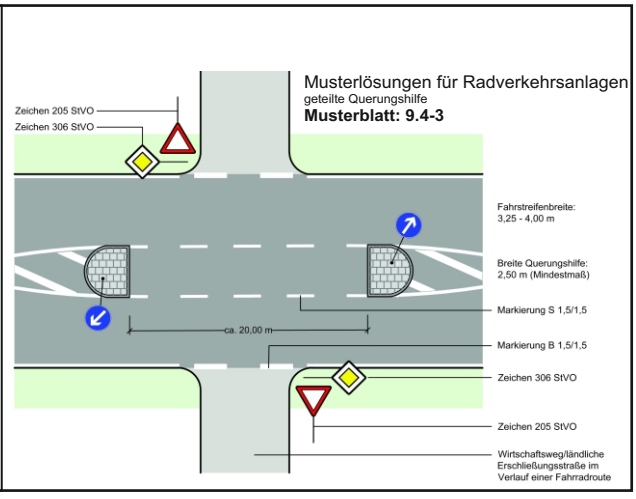
- Querungsbereich für den Radverkehr. Je nach Führungform werden in diesem Bereich unterschiedliche Radverkehrsachsen verknüpft.

Maßnahmen:

- Gestaltung der Überquerungsstelle ist abhängig von den Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs in der Aistaiger Ortsdurchfahrt.

Varianten: siehe **Musterblätter 4.3-1 | 9.4-3**





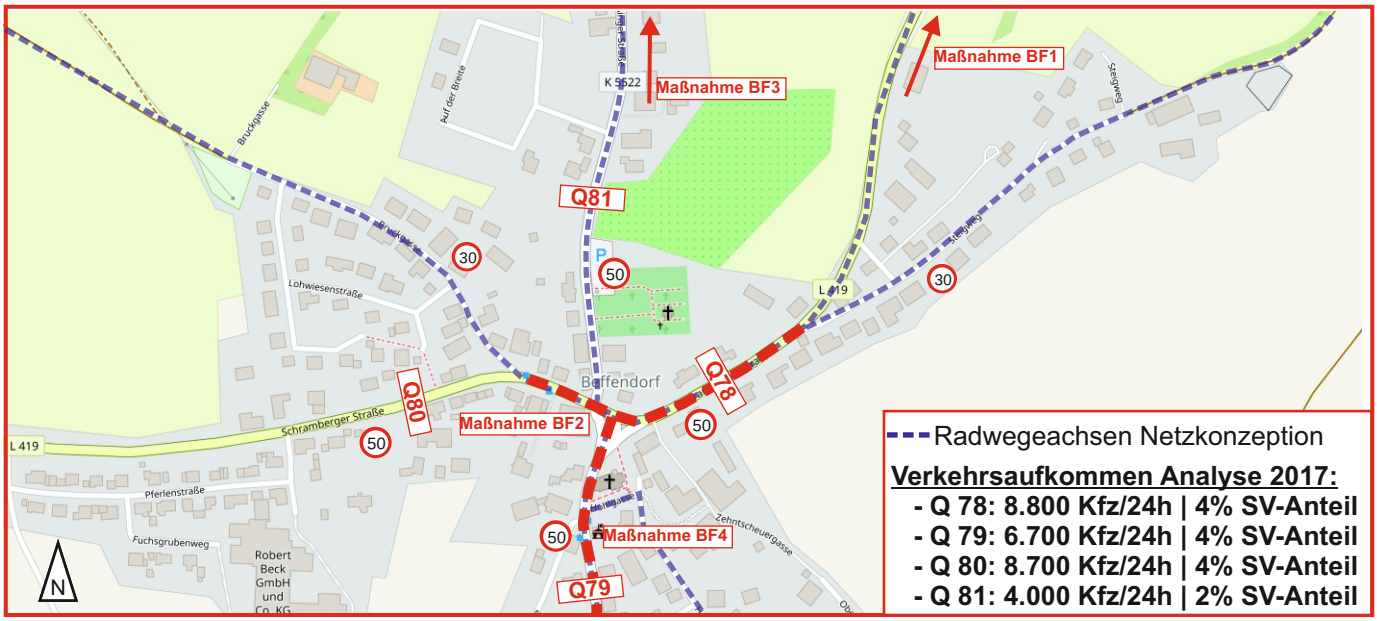
Kosten:

- 95.000 €

Bemerkungen:

- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger

Übersichtsblatt Beffendorf



Gegebenheiten:

- Über die OD Beffendorf laufen die Radverkehrsverbindungen der Achsen Beffendorf - Lindenhof Beffendorf - Hochmössingen, Beffendorf - Kasperlenhof, Beffendorf - Winzeln.
- Der Radverkehr wird im gesamten Abschnitt auf der OD im Mischverkehr, bei Tempo 50 geführt.

Maßnahmen:

- **BF1**: nordöstlicher Ortsrand L 419

- **BF2**: L 419 Schramberger Straße von Einmündung Bruckgasse bis Steigweg

- **BF3**: K 5522 / Hochmössingen L 413

- **BF4**: K 5522 Bösinger Straße

Bemerkungen:

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID BF1
Priorität 2

Maßnahmentyp: punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich
Maßnahme(n): Übergangsbereich Ortseingang/-ende
Ortsangabe: **Beffendorf** - nordöstlicher Ortsrand L 419
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.

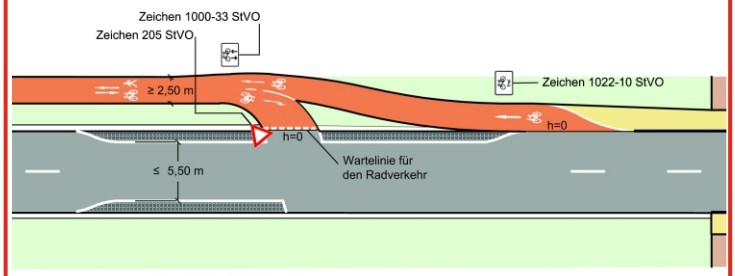
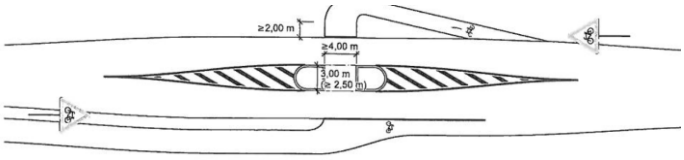


Bild 79: Beispiel für eine Überquerungsstelle mit Mittelinsel beim Wechsel der Führungsform (ERA 2010)



Gegebenheiten:

- Ungesicherter Bereich für den Radverkehr am Ortanfang/-ende => 100 km/h ab Ortsschild.
- Wechsel der Führungsform.
- Querungsbereich von zwei Radwegeachsen.
- ***Verkehrsaufkommen Analyse 2017 - Q 78:***
  8.800 Kfz/24h | 340 SV/24h | 3,9% SV-Anteil

Maßnahmen:

Variante 1
- Gestaltung der Überleitungsstelle in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Radverkehrsführungen gemäß den ERA 2010 | **Musterblatt 9.5.2** RadNetz BW.
  => *Abbildungen oben rechts*

Variante 2
- Mit baulichem Element => Mittelinsel >= 2,50 m | besser 3,50 m sonst ist ein Aufstellen mit Fahrradanhänger nicht möglich. Bei einer Breite von 2,50 m sollte die Mittelinsel 4,00 m Länge aufweisen um ein Schrägaufstellen von Fahrrädern mit Anhänger zu ermöglichen.

Bei Wechsel der Führungsform von einseitiger zu beidseitiger Führung und umgekehrt:
- abhängig von den örtlichen Randbedingungen
- indirekt über den Seitenraum | Abbiegespur | Kombination möglich

Kosten:

- Variante 1: 5.000 € | Variante 2: 25.000 €

Bemerkungen:

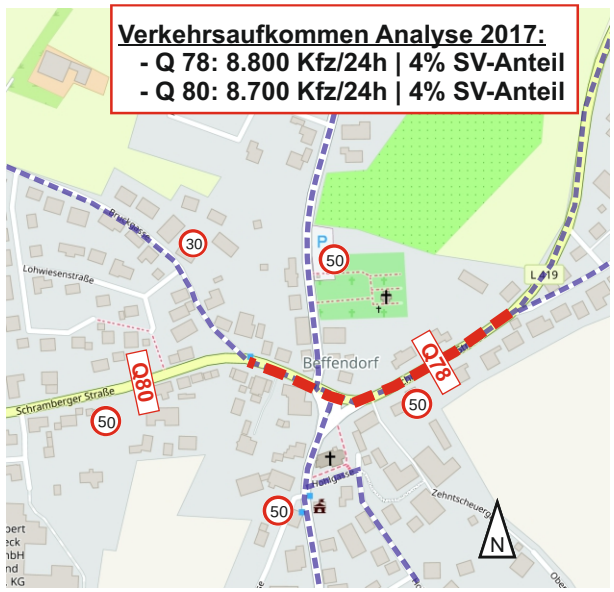
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Ansprüche Wirtschaftsweg prüfen => Landwirtschaftlicher Verkehr
- Abschnitt der primären Verbindungsachse Beffendorf - Lindenhof im Hauptnetz

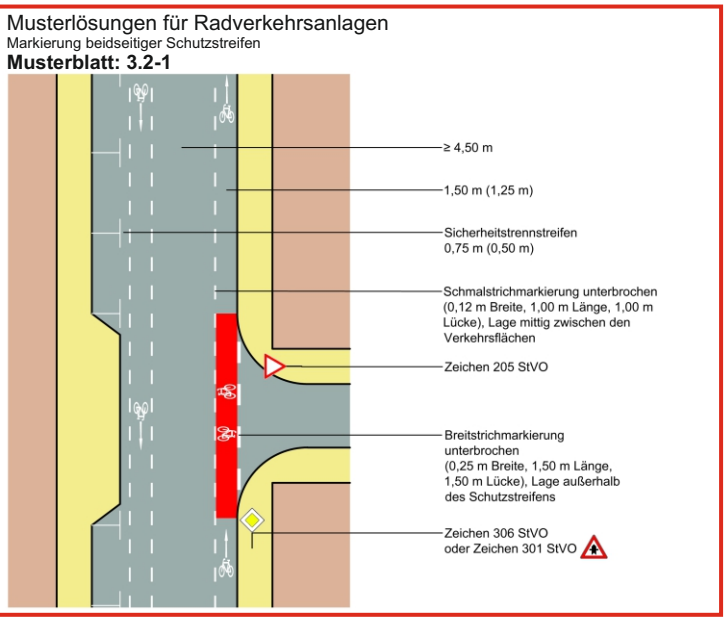
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID BF2
Priorität 2

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ortsdurchfahrt
Ortsangabe: **Beffendorf** - L 419 von Einmündung Bruckgasse bis Steigweg
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.





Gegebenheiten:

- Der Radverkehr wird auf der L 419 Schramberger Straße im Mischverkehr, bei Tempo 50 geführt. Das Verkehrsaufkommen aus der Analyse 2017 belaüft sich auf rd. 8.800 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von rd. 4%.

Maßnahmen:

- Anpassung der Führungsform entlang der L 419 Schramberger Straße entsprechend den Vorgaben der ERA 2010 | RASt 06 prüfen **=> Musterblt: 3.2-1**
  => bei Tempo 50 und dem gegebenem Verkehrsaufkommen entsprechend Belastungsbereich II
  Führungsformen im Belastugsbereich II:
  - Schutzstreifen
  - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
  - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
  - Kombination Schutzstreifen und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“

- Furtmarkierungen gemäß Musterlösungen RadNETZ BW an Führungsform anpassen.
  => Musterblätter: 3.2-2 | 3.2-3
- Wenn Realisierung von anderer Führungsform nicht möglich, Tempo 30 im OD-Abschnitt prüfen => Sicherheitsrelevanz für den Radverkehr.

- Knotenpunkte und Querungsbereiche auf die Belange des Radverkehrs prüfen.
  => Aufstellbereiche | Querungsbereiche | Querungshilfen

Kosten:

- 38.400 €

Bemerkungen:

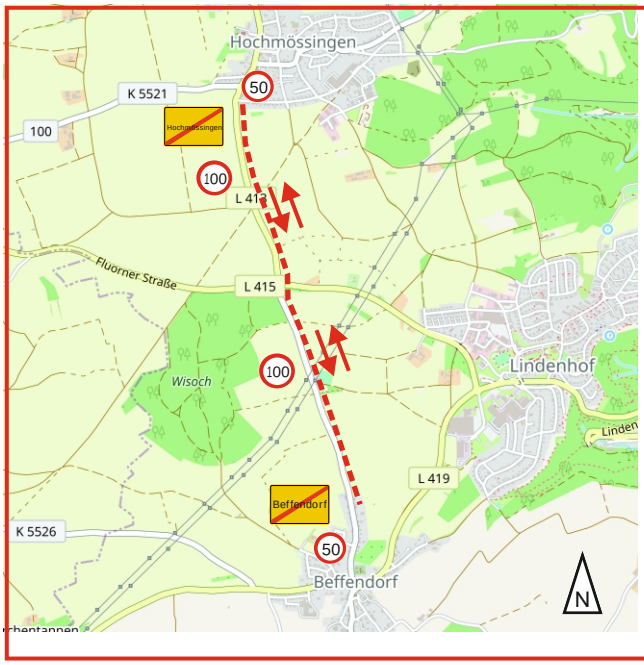
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID BF3
Priorität 3

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): straßenbegleitender Radweg
Ortsangabe: **Beffendorf** - K 5522 / Hochmössingen L 413
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Land BW / Landkreis Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.



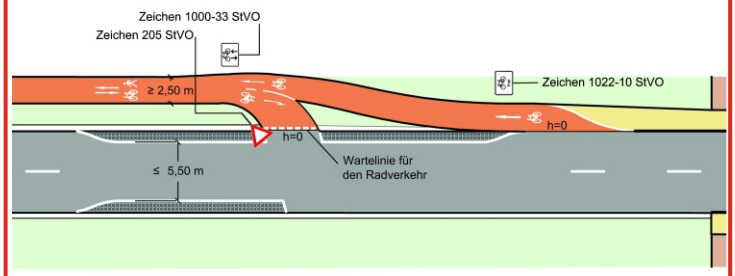
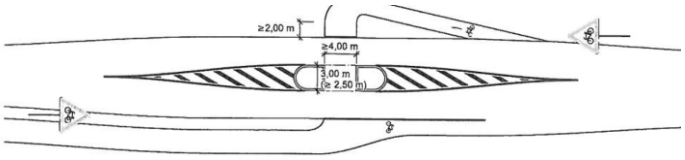


Bild 79: Beispiel für eine Überquerungsstelle mit Mittelinsel beim Wechsel der Führungsform (ERA 2010)



Gegebenheiten:

- Kein separates Angebot für den Radverkehr zwischen Hochmössingen und Beffendorf entlang der L 413 Dornhaner Straße / K 5522 Hochmössinger Straße => rd. 2,5 km.
- Zufahrt zur Verbindung innerorts jeweils im Mischverkehr.
- ***Verkehrsaufkommen L 413 Dornhaner Straße - Zst.Nr Verkehrsmonitoring BW 83145 - 2019***
  5.100 Kfz/24h | 230 SV/24h | 4,5% SV-Anteil
- ***Verkehrsaufkommen K 5522 Hochmössinger Straße Analyse 2017 - Q 81:***
  4.000 Kfz/24h | 70 SV/24h | 1,7% SV-Anteil

Maßnahmen:

- Neubau eines straßenbegleitenden Geh/Radwegs im Zweirichtungsverkehr prüfen.
  => Ausbaustandards Querschnitt >= 2,50 m

- Zuführungen in Beffendorf und Hochmössingen berücksichtigen.
  => Wechsel von innerorts auf freie Strecke

Gestaltungsmöglichkeiten Übergangsbereich:
Variante 1
- ohne bauliches Element mit Fahrbahnmarkierungen zur Verengung auf >= 5,50 m
Variante 2
- mit baulichem Element => Mittelinsel >= 3,50 m
=> *Abbildungen oben rechts*

Kosten:

- Variante 1: 760.000 € | Variante 2: 800.000 €

Bemerkungen:

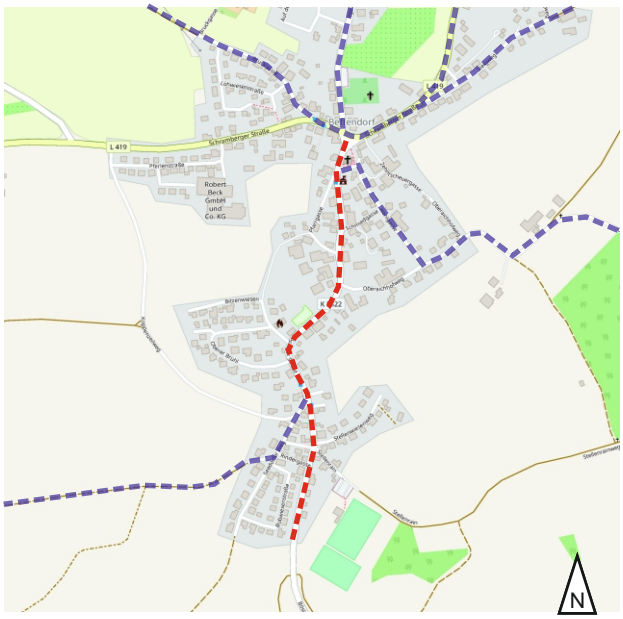
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger

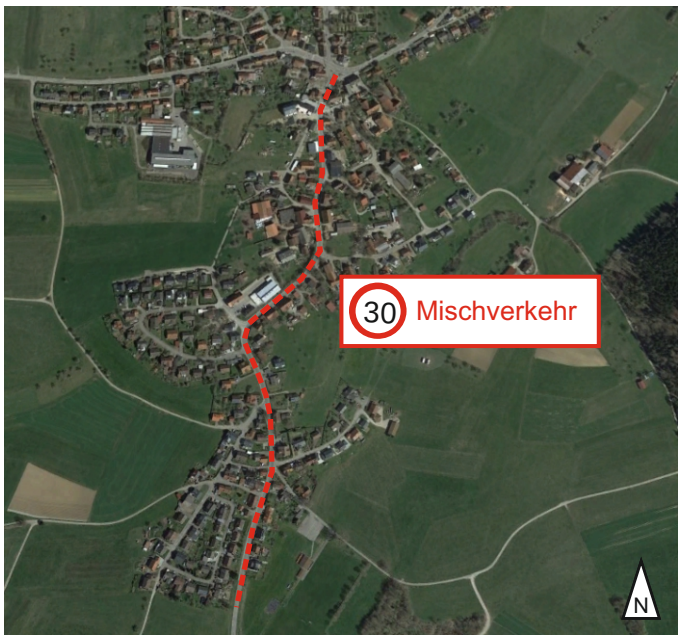
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID BF4
Priorität 3

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ortsdurchfahrt
Ortsangabe: **Beffendorf** - K 5522 Bösinger Straße
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Landkreis Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.





Gegebenheiten:

- In der Nord-Süd verlaufenden OD Beffendorf entlang der K 5522 Bösinger Straße wird der Radverkehr bei Tempo 50 im Mischverkehr geführt. Die Randbedingungen entlang der K 5522 lassen keine Führung der Radfahrenden im Seitenraum zu.
- ***Verkehrsaufkommen Analyse 2017 - Q 79:***
  6.700 Kfz/24h | 4% SV-Anteil

Maßnahmen:

Angemessene Führungsform für den Radverkehr entwickeln:

- Mischverkehr:
Tempo 30 auf der k 5522 Bösinger Straße im Abschnitt zwischen der Einmündung in die L 413 im Norden und dem südlichen Ortseingang.

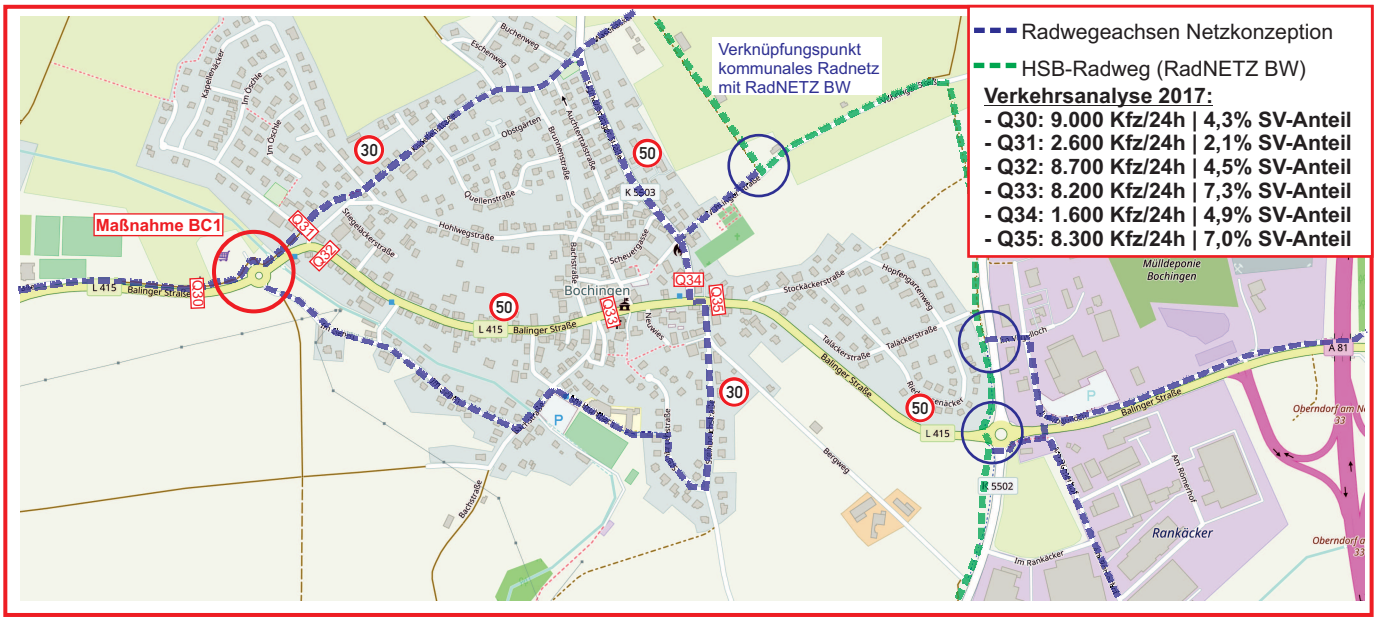
Kosten:

- 15.000 €

Bemerkungen:

- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Bei dem gegebenen Verkehrsaufkommen und Tempo 50 wird eine Führung in Teilseparation (Schutzstreifen) empfohlen. Aufgrund des Straßenquerschnitts (in vielen Bereichen deutlich unter 7,00 m) ist die Ausweisung von Schutzstreifen problematisch.

Übersichtsblatt Bochingen



Gegebenheiten:

- In Bochingen verlaufen die Radwegeachsen im nachgeordneten Netz und in Seitenlage.
- Die innerörtlichen Hauptstraße L 415 Balinger Straße wird in der Netzkonzeption nicht als Radwegeachse ausgewiesen.
- Die zulässige Geschwindigkeit entlang der L 415 in Bochingen ist Tempo 50. Aus Gründen des Lärmschutzes beträgt die zulässige Geschwindigkeit von 22 - 06 Uhr Tempo 30.
- Das Verkehrsaufkommen von rd. 9.000 Kfz/24h im Zusammenhang mit der zulässigen Geschwindigkeit ergeben keine angemessenen Bedingungen zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.
- aufgrund der bestehenden Randbedingungen sind Radverkehrsanlagen zur Teil- bzw. Vollseparation von Kfz- und Radverkehr nur bedingt möglich

Maßnahmen:

- **BC1**: L 415 Balinger Straße / Zufahrt Norma-Supermarkt

Bemerkungen:

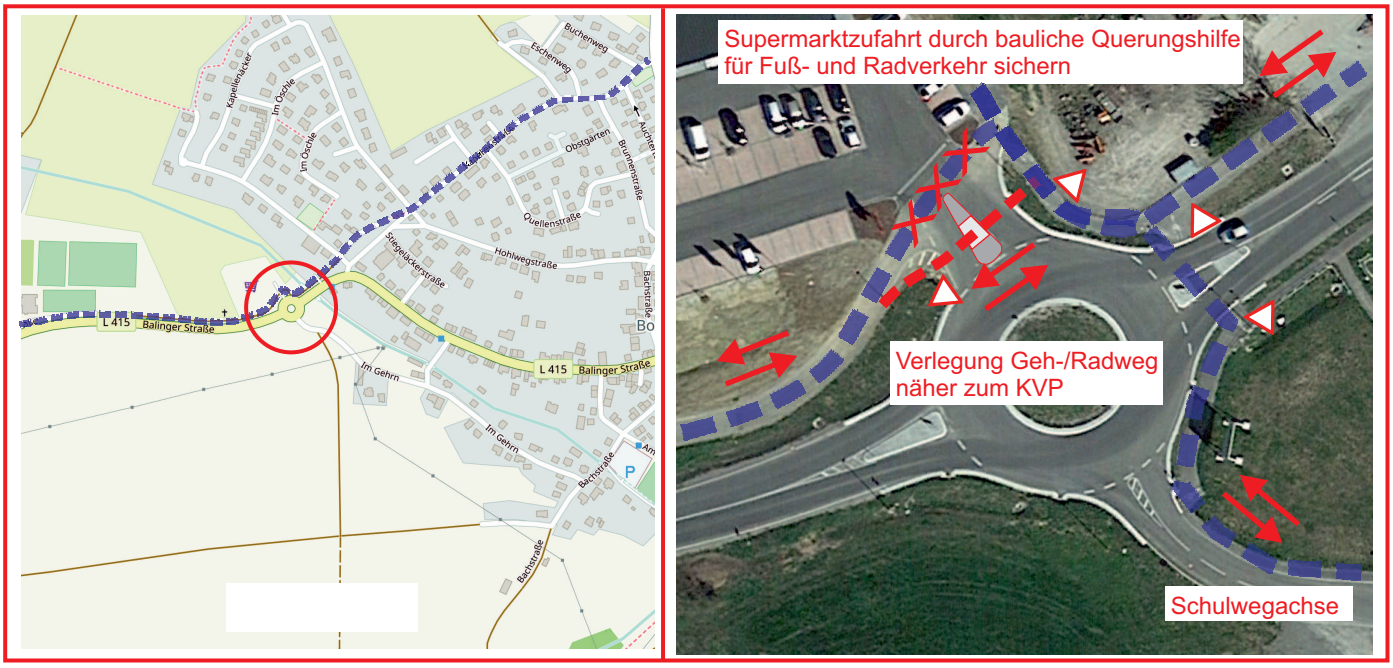
- Eine wirksame Maßnahme zur Verbesserung der Qualität für den Radverkehr in der Bochinger Ortsdurchfaht bildet eine Ausweitung der Tempo-30-Anordnung auf den gesamten Tag.

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID BC1
Priorität 1

Maßnahmentyp: punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich
Maßnahme(n): Querungsbereich sichern
Ortsangabe: **Bochingen** - L 415 Balinger Straße / Zufahrt Norma-Supermarkt
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Die Hauptachse des Radverkehrs in Bochingen quert im Zweirichtungsverkehr am Kreisverkehr L 415 Balinger Straße/Im Gehrn die Zufahrt zum Norma-Supermarkt. Der Radverkehr ist nicht gesichert.

Maßnahmen:

- Sicherung der Querungsstelle durch eine bauliche Querungshilfe entsprechend der Zufahrt L 415 Ost
- Verlagerung der zuführenden Geh-/Radwege näher an den Kreisverkehr entsprechend der Zufahrt L 415 Ost

Vorzugsvariante - Bevorrechtigung Kfz-Verkehr:
- Beschilderung Z 205 StVO „Vorfahrt achten“ für den Radverkehr

Option - Bevorrechtigung Fuß-/Radverkehr:
=> Abstimmung mit den Verkehrsbehörden erforderlich
- Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradpiktogramme zur Signalisierung Zweirichtungsverkehr
- Fußgängerüberweg zur Bevorrechtigung Fußverkehr
- Gestaltung entsprechend **Musterblatt 3.6-2**
- Zusatzzeichen 1000-32 StVO über Z 205 StVO an der Zufahrt Normaparkplatz

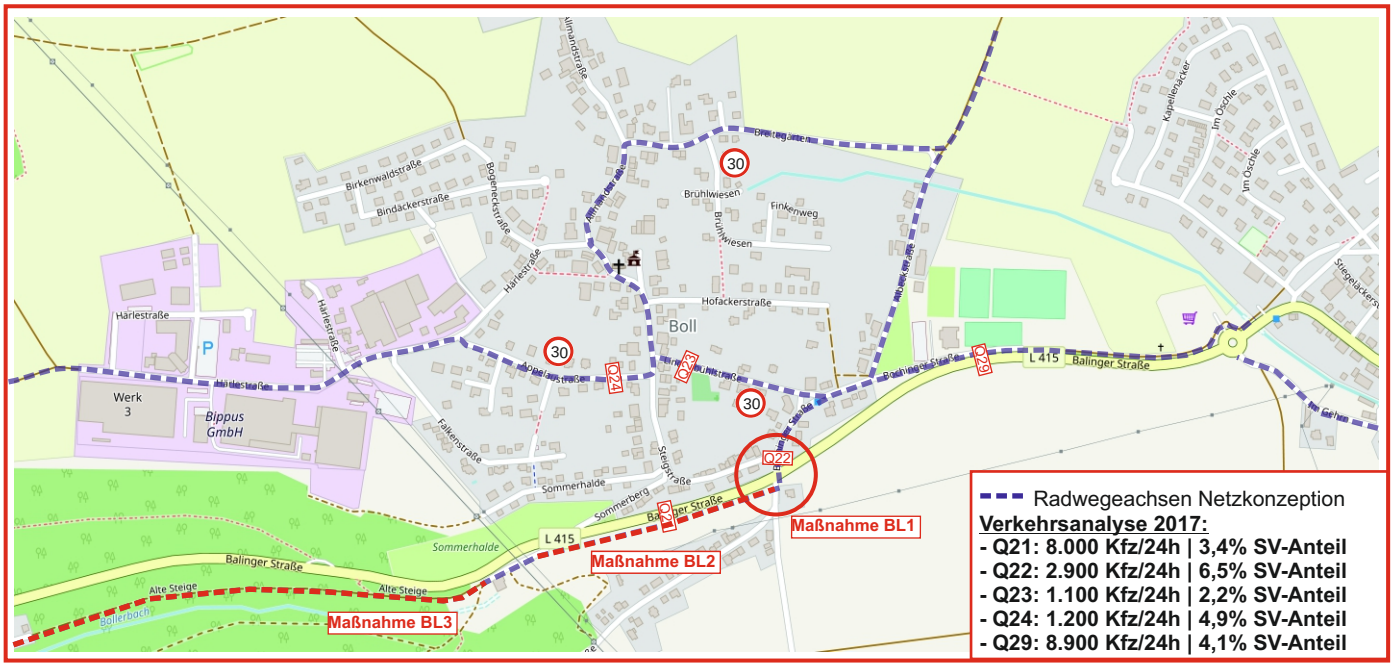
Kosten:

- 65.000 €

Bemerkungen:

- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Schulwegachse

Übersichtsblatt Boll



Gegebenheiten:

- In Boll verlaufen die Radwegeachsen im nachgeordneten Netz bzw. in Seitenlage. Die Achse entlang der L 415 Balinger Straße ist keine vorgesehene Radwegeachse. Der einzige Abschnitt entlang der Landesstraße verläuft von der Einmündung der Bochinger Straße in die L 415 bis zur Ausleitung auf die Boller Steige in Seitenlage.

Maßnahmen:

- **BL1**: Knotenpunkt L 415 Balinger Straße/Bochinger Straße

- **BL2**: Straßenbegleitender Weg an der L 415 zwischen Enger Schlattweg und Schützenhausweg

- **BL3**: Übergang Alte Steige-Schützenhausweg - Schranke

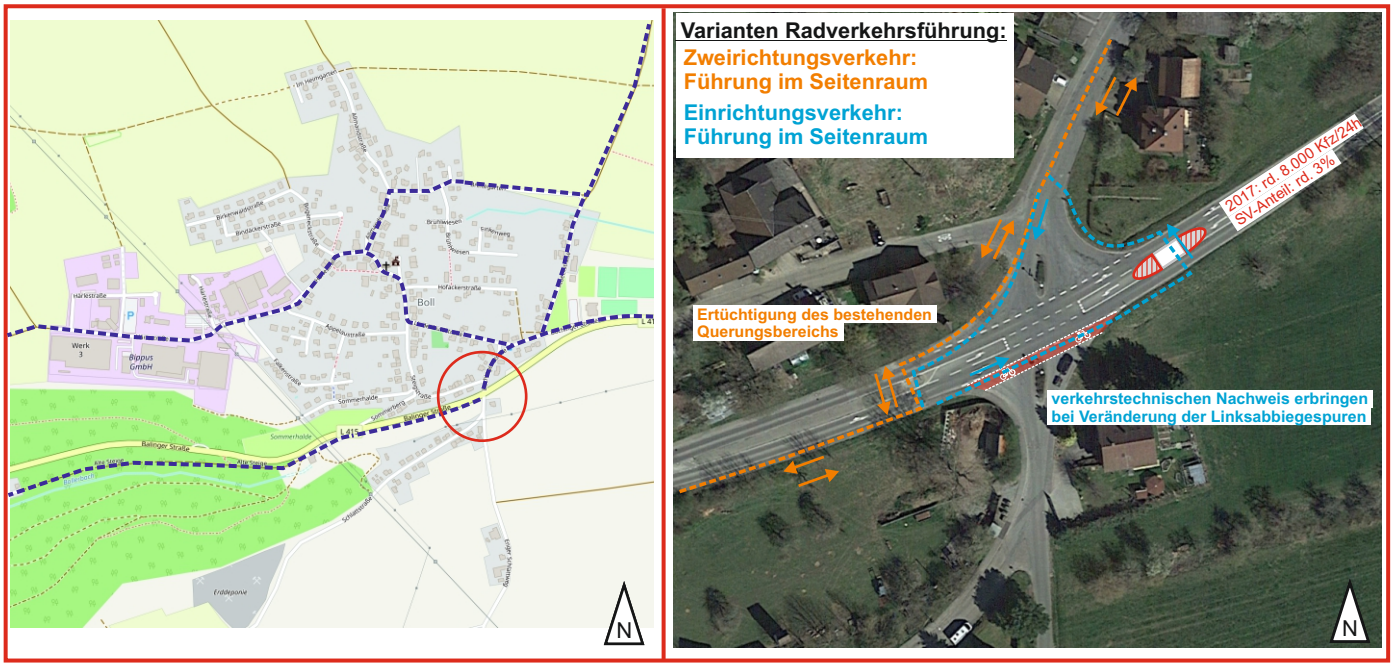
Bemerkungen:

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID BL1
Priorität 1

Maßnahmentyp: punktuell - Knotenpunkt/Querungsbereich
Maßnahme(n): Ertüchtigung Knotenpunkt/Querunssituation für den Radverkehr
Ortsangabe: **Boll** - L 415 Balinger Straße / Bochinger Straße / Enger Schlattweg
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Der Radverkehr kommt südlich der L 415 Balinger Straße im Zweirichtungsverkehr am Knotenpunkt an bzw. wird fortgeführt und muss die L 415 queren. Die Zu/Fortführung des Radverkehrs erfolgt über die Bochinger Straße.
- Im heutigen Bestand hat der Radverkehr kein separates Angebot am Knotenpunkt. Dieser Bereich befindet sich außerorts bei Tempo 60 und laut Analysezeitraum 2017 einem Verkehrsaufkommen von rd. 8.000 Kfz/24h sowie einem Schwerverkehrsaufkommen von rd. 270 SV/24h (3,4%).

Maßnahmen:

- Ertüchtigung des Knotenpunktes L 415 Balinger Straße/Bochinger Straße/Enger Schlattweg auf die Belange des Radverkehrs.

- Entscheidungsfindung zur zukünftigen Gestaltung des Knotenpunktes notwendig.
  => Kreuzung/Kreisverkehr und entsprechenden verkehrstechnischen Nachweis erbringen
  => je nach Führungsform Verkürzung der Linksabbiegspuren verkehrstechnisch nachweisen

- Vorzugsvariante: Führung im Zweirichtungsverkehr (Führung in Orange auf Skizze oben rechts)
Detailübersicht in der skizzenhaften Konzeption L 415 - Abschnitt 1

Kosten:

- 66.000 €

Bemerkungen:

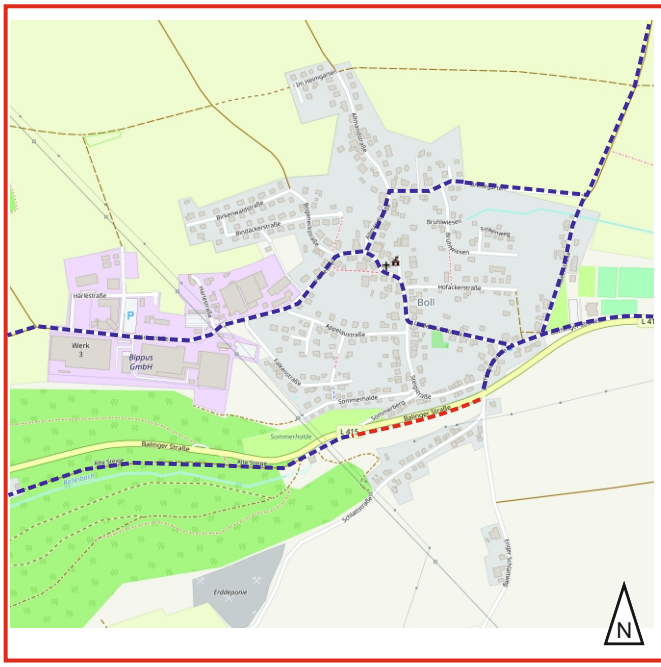
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der Ost-West-Achse mit Priorität 1
- Besitzverhältnisse prüfen

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID BL2
Priorität 1

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ertüchtigung straßenbegleitende Weg
Ortsangabe: **Boll** - straßenbegleitender Weg L 415 Balinger Straße
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Für den Radverkehr gibt es entlang der L 415 Balinger Straße kein Angebot. Heute nutzten die Radfahrenden den unterdimensionierten seitlich geführten Weg im Zweirichtungsverkehr. Es ist keine Beschilderung vorhanden.
- Aufgrund der fehlenden Beschilderung zur Benutzungspflicht müsste der Radverkehr eigentlich im Mischverkehr auf der L 415 fahren bei einem Verkehrsaufkommen von rd. 8.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsaufkommen von rd. 270 SV/24h (3,4%) bei Tempo 60.

Maßnahmen:

- Ertüchtigung des straßenbegleitenden Weges auf >= 2,50 m | Länge rd. 315 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen ggf. bauliche Maßnahmen (Leitblanke) zur Landesstraße.

- Benutzungspflicht mit Z 240 oder Z 241 für den Radverkehr anordnen.

- Beleuchtung bis zum Knotenpunkt L 415 Balinger Straße/Bochinger Straße/Enger Schlattweg eine Möglichkeit zur Steigerung der Qualität der Radverkehrsanalge.

Kosten:

- 83.850 €

Bemerkungen:

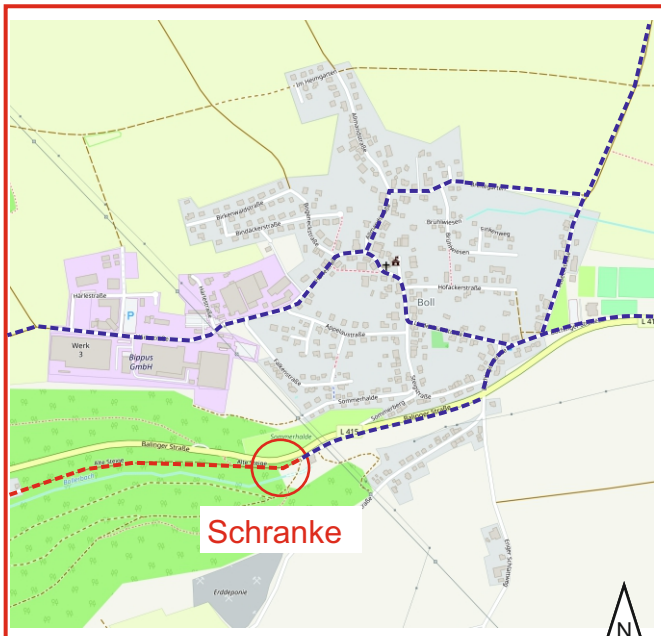
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der Ost-West-Achse mit Priorität 1

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID BL3
Priorität 1

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ertüchtigung Teilabschnitt Boller Steige
Ortsangabe: **Oberndorf/Boll** - Boller Steige/Alte Steige
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Die Boller Steige ist für den Radverkehr die einzige Verbindung von der Oberndorfer Kernstadt mit den Stadtteilen Boll und Bochingen.
- Von der Oberndorfer Kernstadt führt die Boller Steige von der L 415 Rosenfelder Straße in Form einer Tempo-30-Zone in Richtung Boll. Am Ende des Siedlungsbereiches ist die Boller Steige ein nicht asphaltierter Weg durch den Wald, der kurz vor dem Schützenhaus in Boll an einer Schranke in eine asphaltierte Straße übergeht.
- Die Schranke und die fehlende Asphaltierung/Beleuchtung im Waldabschnitt bilden ein Risiko für den Radverkehr, vor allem aufgrund der Steigung in diesem Bereich.

Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Boller Steige auf einen Ausbaustandard entsprechend der Hauptverbindung in Ost-West-Richtung

  => Markierungen im Bereich der Tempo-30-Zone oder Ausweisung als Fahrradstraße
  => Asphaltierung des wassergebundenen Abschnitts der Boller Steige
  => Fortführung der Beleuchtung durch den Wald
  => Radverkehrsverträgliche Lösung für heutige Schranke

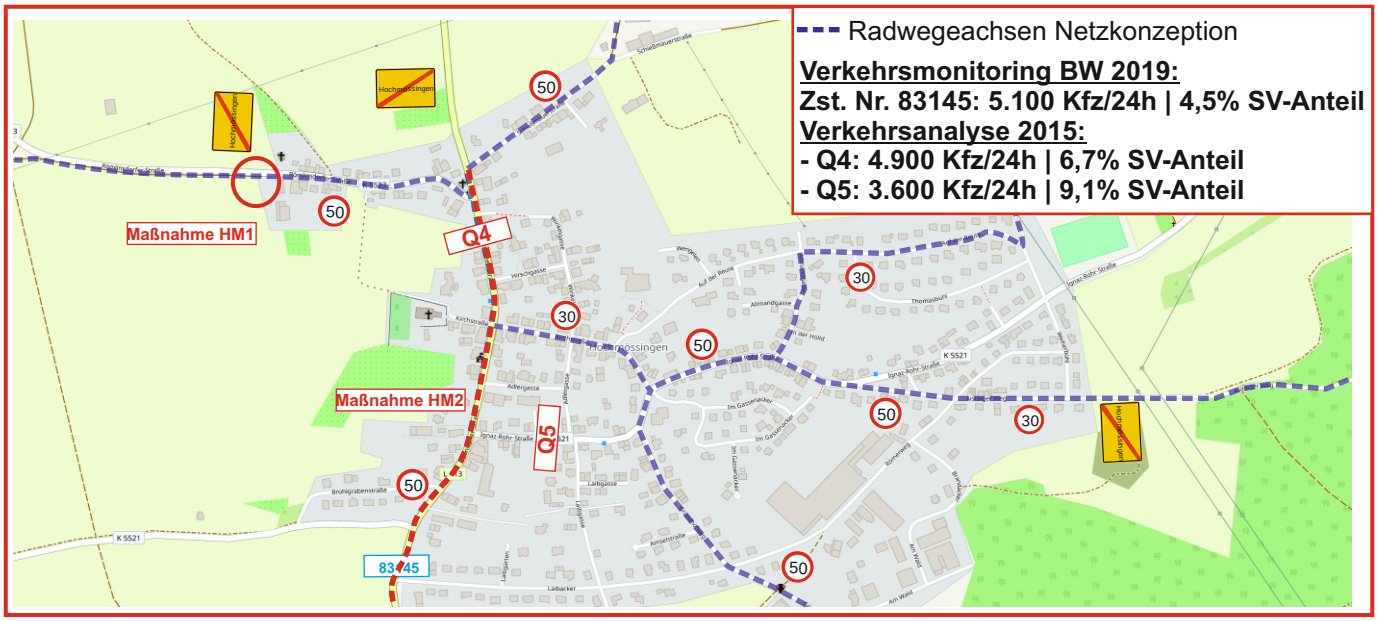
Kosten:

- 206.800 €

Bemerkungen:

- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Die Maßnahme befindet sich im Zuge der Ost-West-Achse mit Priorität 1

Übersichtsblatt Hochmössingen



Gegebenheiten:

- Über die OD Hochmössingen in Nord-Süd-Richtung verlaufen die Radverkehrsverbindungen der Achsen Hochmössingen - Beffendorf, Hochmössingen - Marschalkenzimmern/Weiden, in Ost-West-Richtung die Radverkehrsverbindung Hochmössingen - Aistaig.
- Der gesamte innerörtliche Radverkehr in Hochmössingen wird im Mischverkehr geführt.

Maßnahmen:

- **HM1**: K 5523 Römlinsdorfer Straße Ausleitung Radweg
- **HM2**: L 413 Dornhaner Straße

Bemerkungen:

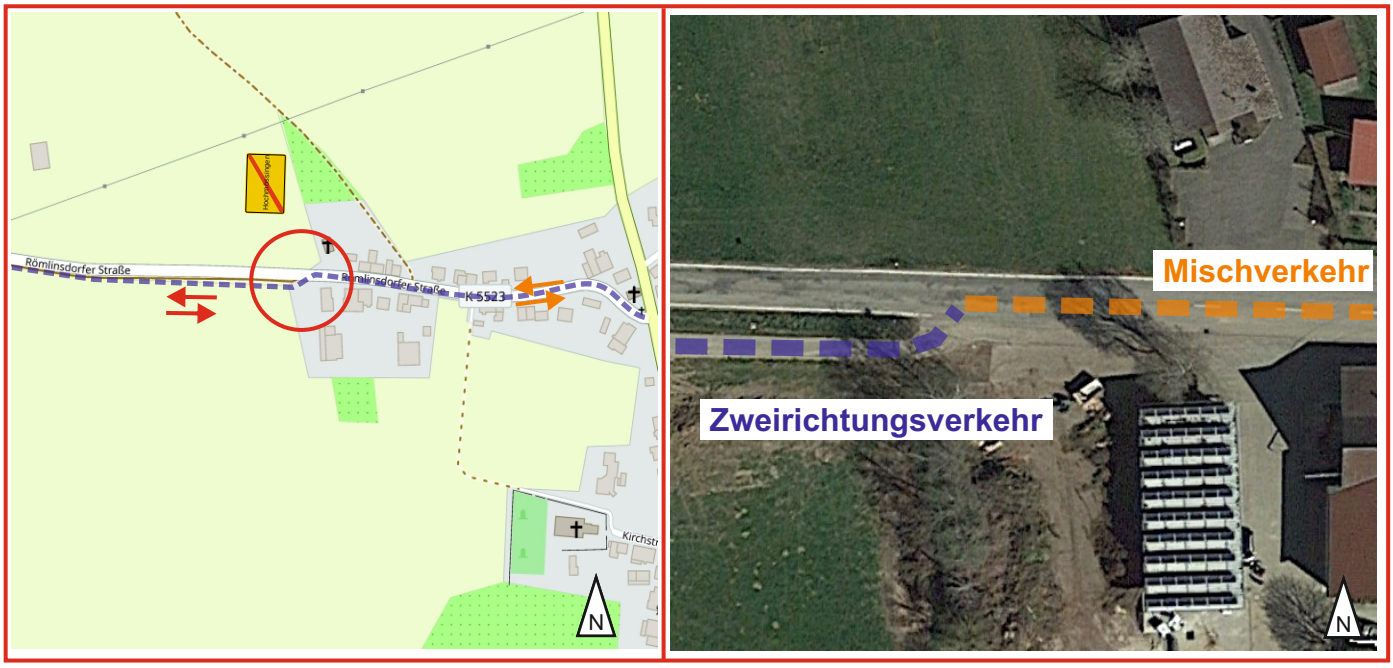
- das Kfz-Verkehrsaufkommen in Hochmössingen lässt eine verträgliche Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zu.

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID HM1
Priorität 3

Maßnahmentyp: puntuell - Ein/Ausleitung
Maßnahme(n): Übergangsbereich Ortseingang/-ende
Ortsangabe: **Hochmössingen** - K 5523 Römlinsdorfer Straße Ausleitung Radweg
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Lkr. Rottweil / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Wechsel der Führungsform für den Radverkehr am Ortanfang/-ende von Mischverkehr auf eine einseitige Führung südlich der K 5523 Römlinsdorfer Straße

Maßnahmen:

- bei wechselnder Führungsform des Radverkehrs die betroffenen Überleitungsbereiche sichern

- Gestaltung der Überleitungsstelle in Abhängigkeit von Kfz-Verkehrsaufkommen und Schwerverkehrsanteil und der zu verknüpfenden Radverkehrsführungen gemäß den ERA 2010 | **Musterblatt 9.5.1** RadNetz BW bzw. bedarfsgerechte bauliche Anpassungen

Kosten:

- 25.000 €

Bemerkungen:

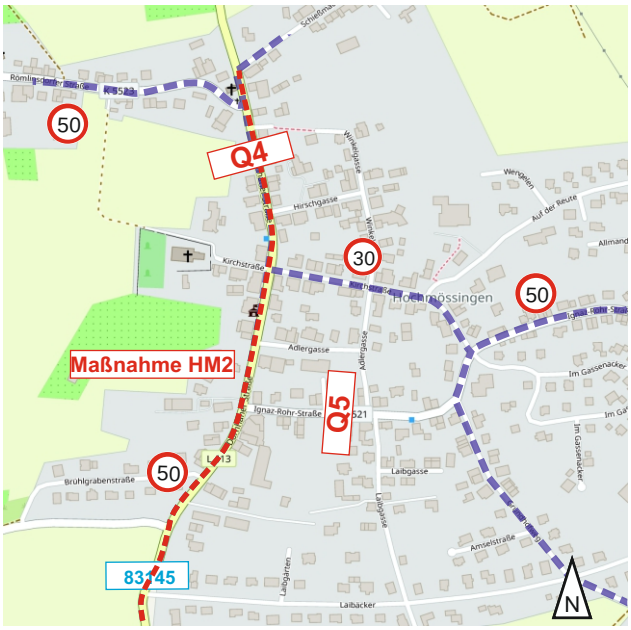
- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Ansprüche Wirtschaftsweg prüfen => Landwirtschaftlicher Verkehr

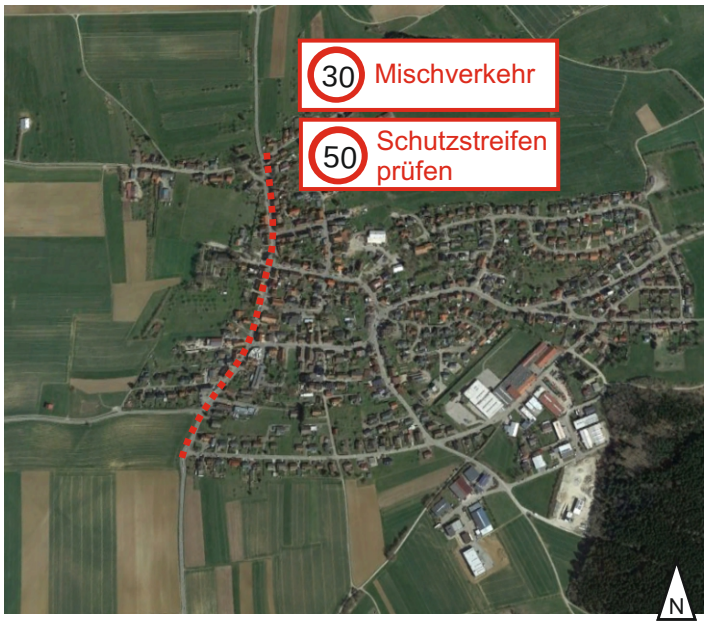
Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID HM2
Priorität 3

Maßnahmentyp: Strecke
Maßnahme(n): Ortsdurchfahrt
Ortsangabe: **Hochmössingen** - L 413 Dornhaner Straße
Netzkategorie: Basisnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.





Gegebenheiten:

- In der Nord-Süd verlaufenden OD Hochmössingen entlang der L 413 Dornhaner Straße wird der Radverkehr bei Tempo 50 im Mischverkehr geführt. Die Randbedingungen entlang der L 413 lassen keine Führung der Radfahrenden im Seitenraum zu.
- Das Verkehrsaufkommen von rd. 5.000 Kfz/24h auf der L 413 bei Tempo 50 liegt im Grenzbereich von Mischverkehr und einer Radverkehrsführung in Teilseparation.
- ***Verkehrsaufkommen Analyse 2015 - Q 4:***
  4.900 Kfz/24h | 6,7% SV-Anteil
- ***Verkehrsmontoring BW 2019:***
  Zählstellennummer 83145: 5.100 Kfz/24h | 4,5% SV-Anteil

Maßnahmen:

Angemessene Führungsform für den Radverkehr entwickeln:

- Mischverkehr:
Tempo 30 auf der L 413 Dornhaner Straße im Abschnitt zwischen der Einmündung Schließmauerstraße im Norden und dem südlichen Ortseingang.

- Teilseparation:
Ausweisung von beidseitigen Schutzstreifen auf der L 413 Dornhaner Straße im Abschnitt zwischen der Einmündung Schließmauerstraße im Norden und dem südlichen Ortseingang prüfen.

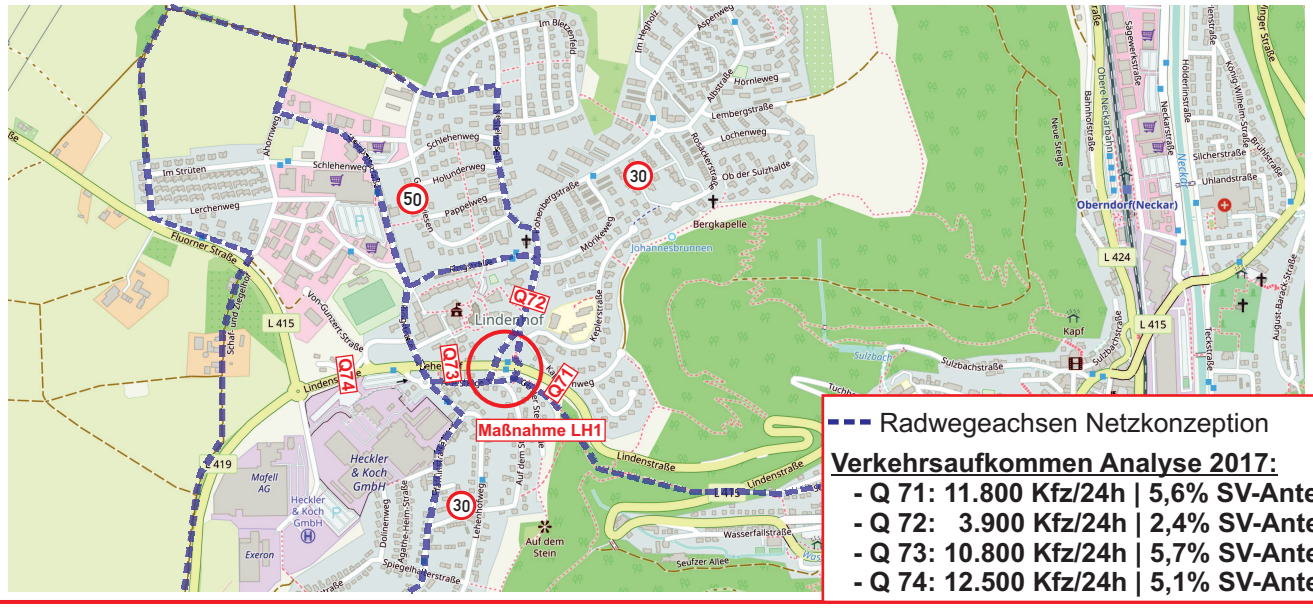
Kosten:

- 10.500 €

Bemerkungen:

- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger

Übersichtsblatt Lindenhof



Gegebenheiten:

- über die OD Lindenhof im Abschnitt vom Kreisverkehr Ringstraße/Alte Steige bis zur Einmündung des Ahornwegs in die Steinbeisstraße verläuft die Radverkehrsverbindungen der Achsen Oberstadt - Lindenhof bzw. Beffendorf-Lindehof-Hochmössingen.
- Der Radverkehr wird abseits der Landesstraßen 415 und 419 geführt.

Maßnahmen:

- **LH1**: Verbindung Alte Steige-Hohenbergstraße über L 415 Lehenhof

Bemerkungen:

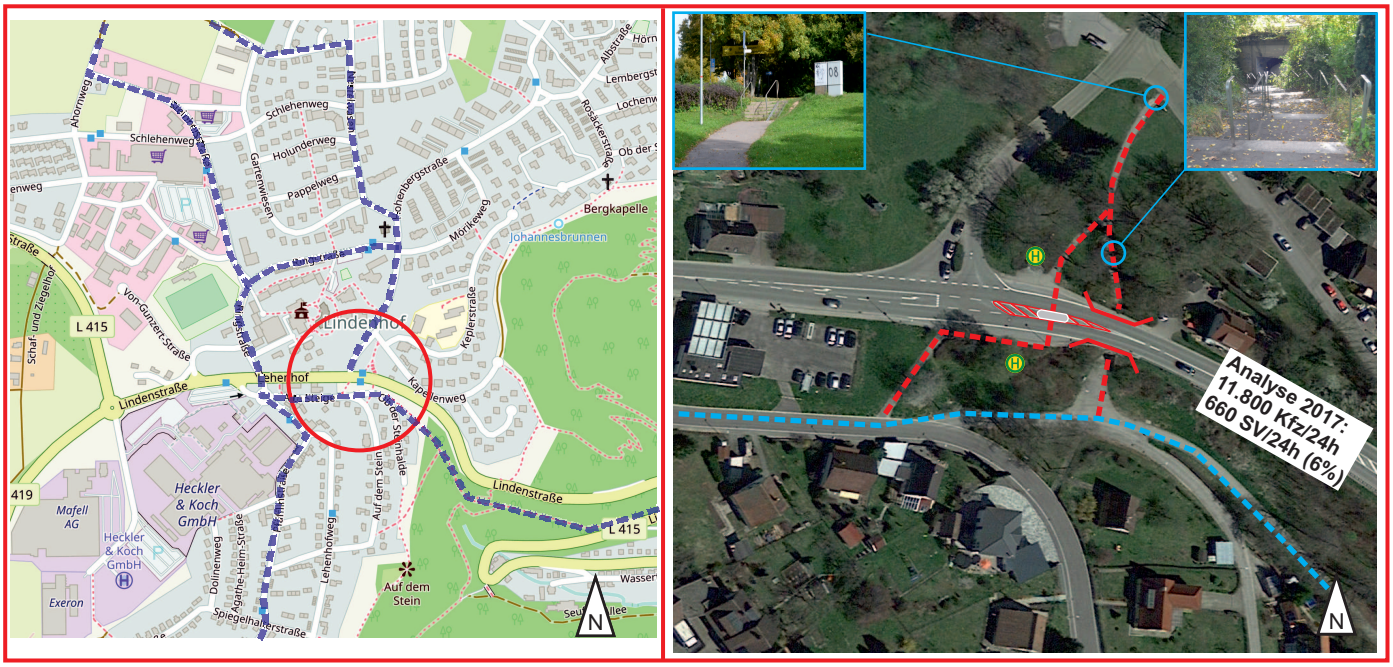
- Eine wirksame Maßnahme zur Verbesserung der Qulität für den Radverkehr bildet die Ausweitung der Tempo-30-Regelung in die Steinbeisstraße. Die Annäherung der Fahrgeschwindigkeiten von Kfz- und Radverkehr erhöht die Verkehrssicherheit nachhaltig.

Radverkehrskonzept Stadt Oberndorf am Neckar

Maßnahmenprogramm

ID LH1
Priorität 1

Maßnahmentyp: punktuell - Knotenpunkt /Querung
Maßnahme(n): Ertüchtigung Querungsbereich
Ortsangabe: **Lindenhof** - Verbindung Alte Steige-Hohenbergstraße über L 415 Lehenhof
Netzkategorie: Hauptnetz
Baulastträger: Land BW / Stadt Oberndorf a. N.



Gegebenheiten:

- Am Querungsbereich der L 415 Lehenhof gibt es kein agemessenes Angebot für den Radverkehr. Die Zuführung zur bestehenden Querungshilfe auf der L 415 zwischen den Bushaltestellen verläuft auf unterdimensionierten seitlich geführten Wegen, zum Teil mit Treppenbauwerken. Die Querungshilfe unterschreitet die für den Radverkehr geltenden Regelmaße.
- Die bestehende Unterführung unter der L 415 unterschreitet ebenfalls die Regelmaße. An der Nordseite der Unterführung ist der Zu- und Ausgang nur über eine Treppe möglich. Schiebehilfen sind vorhanden.
- Die Einmündung des nördlichen Weges in den Kapellenweg erfolgt wiederum über eine Treppe mit Schiebehilfen.

Maßnahmen:

- Ertüchtigung höhenfreie Querung mit entsprechenden Zuführungen

- alternativ:
höhengleiche Querung im Bereich der Haltestelle mit Querungshilfe

Kosten:

- Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig

Bemerkungen:

- Maßnahme im klassifizierten Straßennetz => Abstimmung mit dem Baulastträger
- Abschnitt der primären Verbindungsachse Beffendorf - Lindenhof im Hauptnetz

Anlage 8

Maßnahmenprogramm

Kostenliste - Aufteilung nach Einzelmaßnahmen

ID	Maßnahme	unter ID	Maßnahmenbeschreibung	Kosten [€]
OB1	Gestaltung Einmündungsbereich Boller Steige	OB1.1	Umgestaltung Einmündungsbereich baulich oder Markierung	*
		OB1.2	Fahrradpiktogramme markieren	*
		OB1.3	Beschilderung Benutzungspflicht; ggf. Beschilderung Z 138-10 StVO "Achtung Radverkehr"	*
		OB1.4	Richtungspfeile markieren	*
		OB1.5	Bordsteinabsenkung Überleitung Boller Steige auf Radweg entlang der L 409	*
OB2	Grundlegende Änderung Führungsform Radverkehr	OB2.1	Verbreiterung des südlichen Gehwegs für Radverkehr in Zweirichtungsverkehr. Zweirichtungsradweg >= 2,50 m	*
		OB2.2	Längsparkplätze Südseite L 415 aufgeben	*
		OB2.3	Benutzungspflicht anordnen	*
OB3	Ertüchtigung Knotenpunkt für den Radverkehr	OB3.1	Fahrradpiktogramme markieren in Teckstraße/Hölderlinstraße und auf der L 415 zur Orientierung für den Radverkehr	*
		OB3.2	Wegweisende Beschilderung von Unterführung an Knotenpunkt versetzen in Teckstraße/Hölderlinstraße	*
		OB3.3	Markierung Aufstellbereich für linkseinbiegenden Radverkehr von der L 415 in die Teckstraße bzw. Hölderlinstraße	*
		OB3.4	Einmündungsbereiche Teckstraße/Hölderlinstraße Furtmarkierung mit Roteinfärbung	*
OB4	Neugliederung Straßenraum/ Umgestaltung Bushaltestellenbereich Talfriedhof	OB4.1	einseitiger Schutzstreifen Südseite L 415 von Ausleitung Hochbrücke bis Neckarbrücke	*
		OB4.2	Fahrbahnmarkierung Bushaltebereich	*
		OB4.3	Verbreiterung Neckarbrücke Nordseite	*
		OB4.4	Furtmarkierung mit Roteinfärbung Einmündung der Neckarstraße in L 415	*
		OB4.5	Furtmarkierung mit Roteinfärbung Einmündung neuer Aldi	*
		OB4.6	Einleitung/Ausleitung L 415-Hochbrücke	*
		OB4.7	Einleitung/Ausleitung L 415-Hochbrücke	*
OB5	Ertüchtigung der Hochbrücke für den Radverkehr	OB5.1	Neubau einer Fahrradbrücke von der Hochbrücke zur Sulzbachstraße breite 5,00 m	*
		OB5.2	Verbreiterung Brückenkappe Westseite (bei einseitiger Führung im Zweirichtungsverkehr)	*
OB6	Radverkehrsführung im zentralen Bereich der Talstadt	OB6.1	Radverkehr bei neuer Planung berücksichtigen	*
OB7	bauliche Umgestaltung zur Überleitung Talplatz-Rosenbergstraße	OB7.1	Alternative zur Führung über die Treppe herstellen	*
OB8	Ertüchtigung der Rosenbergstraße für den Radverkehr	OB8.1	Austausch der Beschilderung, weitere flankierende Maßnahmen	7.000
		OB8.2	Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr	2.100
OB9	Umgestaltung Knotenpunkt und Anpassung Radverkehrsführung	OB9.1	Verlegung der Bushaltestelle Stadtgarten auf die bestehende Rechtsabbiegespur	*
		OB9.2	Furtmarkierung mit Roteinfärbung Zufahrt Gymnasium	*
OB10	Öffnung der Spindel für den Radverkehr	OB10.1	Geländerhöhe anpassen	*
		OB10.2	Beschilderung anpassen zu Gehweg " Radfahrer frei" Z 1022-10 StVO	*
OB11	Ertüchtigung des Gehweges für den Radverkehr auf >= 2,50 m	OB11.1	Verbreiterung des bestehenden Weges von 1,50 m auf >= 2,50 m	26.000
		OB11.2	Böschungssicherung	10.000
OB12	Ertüchtigung des Gehweges für den Radverkehr	OB12.1	Befestigung (wassergebundene Decke asphaltieren)	66.500
		OB12.2	Beleuchtung installieren	25.200
OB13	Ertüchtigung des Gehweges für den Radverkehr	OB13.1	Herstellung einer Verbindung von der Sulzbachstraße in die Tuchbergstraße durch Befestigung bestehender Wege	42.000
OB14	Ertüchtigung des straßenbegleitenden Gehweges für den Radverkehr	OB14.1	Ausbau des straßenbegleitenden Weges an der L 424 von 2,00 m auf >= 2,50 m	90.000
		OB14.3	Böschungssicherung	36.000
OB15	Einleitungs/Ausleitungsbereich für den Radverkehr sichern	OB15.1	Sicherung des Bereichs durch Fahrbahnmarkierungen	*
OB16	Anbindung westliche Talstadt - Bahnhof ertüchtigen	OB16.1	Anpassung an städtebauliche Entwicklungen => bei Kreisverkehr L 424/Talstraße Führung im Mischverkehr	*
		OB16.2	alternativ Ertüchtigung am Knotenpunkt L 424/Talstraße mit Herstellung von Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr	*
		OB16.3	Ausweisung Schutzstreifen Ostseite L 424	*
OB17	Einrichtung einer Fahrradstraße | alternativ Tempo 30 auf gesamten Abschnitt	OB17.1	Einrichtung einer Fahrradstraße (inklusive Beschilderung) und Rücknahme der bestehenden beidseitigen Schutzstreifen	72.000

**Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig*

MODUS CONSULT ULM GmbH

Maßnahmenprogramm

Kostenliste - Aufteilung nach Einzelmaßnahmen

ID	Maßnahme	unter ID	Maßnahmenbeschreibung	Kosten [€]
AO1	Querungsbereich für den Radverkehr ertüchtigen	AO1.1	Verbreiterung Profildurchlass auf >= 2,50 m	*
		AO1.2	Harmonisierung der Beschilderung auf "Radfahrer bitte langsam Fahren", Beschilderung "Radfahrer absteigen" entfernen	1.100
		AO1.3	Sicherung der Querungsstelle auf K 5500 mit baulicher Querungshilfe | Wegeverbindungen herstellen | Durchlassrückbau	25.000
		AO1.4	Wegeverbindung herstellen und Durchlassrückbau	80.000
AO2	bestehende Wege verbinden	AO2.1	Neubau eines Geh/Radwegs >= 2,50 m	75.000
		AO2.2	Böschungssicherung	20.000
AO3	Querungsbereich für den Radverkehr ertüchtigen	AO3.1	Sicherung der Querungsstelle durch bauliche Querungshilfe	50.000
		AO3.2	Anpassung Kreisstraße	25.000
		AO3.3	Ertüchtigung bestehender Wege zur Verbesserung der Querungssituation (direkte Querung)	9.000
AI-V1	Radverkehrsführung OD Aistaig	AI-V1.1	Herstellung eines einseitigen Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr (westseitig L 424) >= 4,00 m durch Verbreiterung des Bestands um 1,00 m	70.000
		AI-V1.2	Markierung Sicherheitstrennstreifen	21.000
		AI-V1.3	Furtmarkierungen mit Roteinfärbung und Signalisierung Zweirichtungsverkehr ggf. Zeichen 205 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO	10.000
AI-V2	Radverkehrsführung OD Aistaig:	AI-V2.1	einseitiger Radweg im Einrichtungsverkehr für südwärts gerichteten Radverkehr (westseitig L 424) => Furtmarkierung mit Roteinfärbung	10.000
		AI-V2.2	Radwegmarkierung auf dem straßenbegleitenden Weg entlang der L 424	21.000
		AI-V2.3	Markierung Sicherheitstrennstreifen	21.000
		AI-V2.4	einseitiger Schutzstreifen auf der L 424 für nordwärts gerichteten Radverkehr; Furtmarkierung mit Roteinfärbung Einfahrt Bahnhof Aistaig	27.000
AI-V3	Radverkehrsführung OD Aistaig: - beidseitig Schutzstreifen auf der L 424	AI-V3.1	beidseitige Schutzstreifen Westseite 700 m, Ostseite 900 m	48.000
		AI-V3.2	Furtmarkierungen mit Roteinfärbung	10.000
AI1	Einleitungs-/Ausleitungsbereich für den Radverkehr sichern - Übergang freie Strecke-Ortsdurchfahrt	AI1.1	Variante 1: Sicherung des Bereiches durch Fahrbahnmarkierungen	5.000
		AI1.2	Variante 2: Sicherung des Bereiches durch Querungshilfe	50.000
		AI1.3	Aufweitung Landesstraße	70.000
AI2	Ertüchtigung Querungsbereich in Abhängigkeit der Radverkehrsführung in der OD Aistaig	AI2.1	bauliche Maßnahmen	25.000
		AI2.2	Aufweitung Landesstraße	70.000
BC1	Querungsbereich für den Radverkehr ertüchtigen	BC1.1	Sicherung der Querungsstelle durch bauliche Querungshilfe	50.000
		BC1.2	Verlagerung des bestehenden Geh-/Radwegs an den KVP und sonstige Anpassungsarbeiten	15.000
BF1	Einleitungs-/Ausleitungsbereich für den Radverkehr sichern - Übergang freie Strecke-Ortsdurchfahrt	BF1.1	Fahrbahnmarkierungen	5.000
		BF1.2	bauliche Maßnahmen	25.000
BF2	Radverkehrsführung in der OD Beffendorf Ost-West	BF2.1	Markierung beidseitige Schutzstreifen, Abwägung Radverkehrsfreigabe auf den bestehenden Gehwegen	38.400
BF3	Angebot für den Radverkehr herstellen	BF3.1	Neubau eines straßenbegleitenden Geh-/Radwegs im Zweirichtungsverkehr >= 2,50 m	750.000
		BF3.2	Einleitungs-/Ausleitungsbereich für den Radverkehr sichern - Übergang freie Strecke-Ortsdurchfahrt, südlicher Ortseingang Hochmössingen | nördlicher Ortseingang Beffendorf => baulich	50.000
		BF3.3	Einleitungs-/Ausleitungsbereich für den Radverkehr sichern - Übergang freie Strecke-Ortsdurchfahrt, südlicher Ortseingang Hochmössingen | nördlicher Ortseingang Beffendorf => Markierung	10.000
BF4	Radverkehrsführung in der OD Beffendorf Nord-Süd	BF4.1	Tempo 30 anordnen	15.000

**Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig*

Maßnahmenprogramm

Kostenliste - Aufteilung nach Einzelmaßnahmen

ID	Maßnahme	unter ID	Maßnahmenbeschreibung	Kosten [€]
BL1	Ertüchtigung Knotenpunkt/Querungssituation für den Radverkehr in Abhängigkeit der Führungsform	BL1.1	Ein-/Ausleitung Bochinger Straße herstellen => Piktogramme | baulich	1.000
		BL1.2	Ertüchtigung der bestehenden Querungshilfe auf >= 2,50 m x 4,00 m	50.000
		BL1.3	Neubau Geh-/Radweg auf >= 3,00 m	15.000
BL2	Ertüchtigung des straßenbegleitenden Weges an L 415	BL2.1	Ertüchtigung des straßenbegleitenden Weges von 1,50m auf >= 3,00 m	48.000
		BL2.2	Sicherheitstrennstreifen ggf. bauliche Maßnahmen (Leitplanke) zur Landesstraße	9.450
		BL2.3	Benutzungspflicht mit Z 240 oder Z 241 für den Radverkehr anordnen	1.200
		BL2.4	Beleuchtung bis zum Knotenpunkt L 415 Balinger Straße/Bochinger Straße/Enger Schlattweg prüfen	25.200
BL3	Ertüchtigung der Boller Steige für den Radverkehr	BL3.1	Randmarkierungen im Bereich der Tempo-30-Zone herstellen	10.500
		BL3.2	Asphaltierung des wassergebundenen Abschnitts der Boller Steige (Alte Steige)	140.700
		BL3.3	Fortführung der Beleuchtung durch den Wald	53.600
		BL3.4	Radverkehrsverträgliche Lösung für heutige Schranke am Schützenhaus -Verhinderung der Durchfahrt durch Kfz-Verkehr	2.000
HM1	Einleitungs/Ausleitungsbereich für den Radverkehr sichern - Übergang freie Strecke-Ortsdurchfahrt	HM1.2	bedarfsgerechte Maßnahmen zur Gestaltung der Überleitungsstelle	25.000
HM2	Radverkehrsführung in der OD Hochmössingen Nord-Süd	HM2.1	Tempo 30 anordnen	10.500
LH1	Querungsbereich für den Radverkehr ertüchtigen Maßnahme im Zusammenhang mit städtebaulicher Planung koordinieren	LH1.1	Ertüchtigung höhenfreie Querung mit entsprechenden Zuführungen	*
		LH1.2	Neubau/Ausbau Wegeverbindungen	*

**Weitergehende Planungen für Kostenangabe notwendig*

Anhang 1

Kommunale und öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen der Stadt Oberndorf a.N.

Inhaltsverzeichnis

Stadtteil: Lindenhof 2
Stadtteil: Oberstadt 7
Stadtteil: Talstadt 12
Stadtteil: Aistaig 24
Stadtteil: Altoberndorf 28
Stadtteil: Beffendorf 30
Stadtteil: Bochingen 31
Stadtteil: Boll 33
Stadtteil: Hochmössingen 35

Stadtteil: Lindenhof

Bild	Lage des Fahrradständers	Überdacht/Beleuchtet/ Anschließbarer Rahmen ADFC-Qualitätsgeprüft	Kapazität	Belegungsgrad
	Grundschule Lindenhof Keplerstraße 5	nein	26	
		überdacht	9	

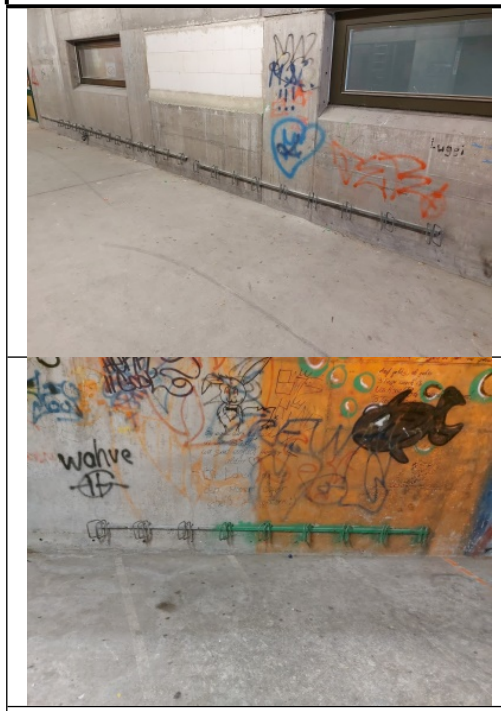
	Kath. Kindergarten St. Martin Ringstraße 5	überdacht und beleuchtet	10	
	Ev. Kinderhaus Regenbogen Pfäfflinstraße 18a	(überdacht) und beleuchtet	4	
Öffentlich zugänglich				
	Dreifaltigkeitskirche– kath. Gemeindezentrum Ringstraße 5	überdacht	12	

	Papier-Ecke Lindenhofplatz 11	(überdacht) und beleuchtet	4	
		(überdacht) und beleuchtet	3	
	Kreissparkasse Rottweil Lindenhofplatz 11	Überdacht und (beleuchtet)	3	

	Norma Steinbeisstrasse 6	überdacht und beleuchtet	5	
	ALDI Süd Friedrich-List-Straße 2	überdacht, beleuchtet, Rahmen ist anschließbar	12	
	Real Friedrich-List-Straße 10	überdacht und beleuchtet	12	

	Bäckerei Stemke Gutenbergstraße 11	nein	10	
	Volksbank Steinbeisstraße 2	nein	3	

Stadtteil: Oberstadt

Bild	Lage des Fahrradständers	Überdacht/Beleuchtet/ Anschließbarer Rahmen ADFC-Qualitätsgeprüft	Kapazität	Belegungsgrad
	Gymnasium am Rosenberg Eugen-Frueth-Straße 5	überdacht und beleuchtet	31	
	Schulzentrum Oberamteistraße 8	beleuchtet* Rahmen ist anschließbar	24	

	Kirchtorstraße	beleuchtet* Rahmen ist anschließbar	2	
	Schuhmarktplatz	beleuchtet* Rahmen ist anschließbar	2	
	Seniorenzentrum Haus Raphael Tuchrahmstraße 22	überdacht und beleuchtet	3	

	Wasserfallturnhalle Klosterstraße 3	beleuchtet* Rahmen ist anschließbar	12	
	Obertorplatz (Venezia)	beleuchtet* Rahmen ist anschließbar	2	
	Ivo-Frueth-Schule Tuchrahmstraße 6	beleuchtet* Rahmen ist anschließbar	6	

Öffentlich zugänglich				
	Zahnarzt usw. Tuchberg Straße 2	nein	3	
	Pension Dölker Hauptstraße 39	beleuchtet*	6	
	Kronenstraße (Cafè Krönchen)	nein	2	

	Zwischen alten Rathaus und Apotheke	beleuchtet*	3	
	St. Michaels Kirche Hafenmarkt 2	beleuchtet Rahmen ist anschließbar	6	

Stadtteil: Talstadt

Bild	Lage des Fahrradständers	Überdacht/Beleuchtet/ Anschließbarer Rahmen ADFC-Qualitätsgeprüft	Kapazität	Belegungsgrad
	Bahnhof Sägewerkstraße 6	überdacht und beleuchtet* Rahmen ist anschließbar	16	
	Bahnhof Bahnhofstraße 18	beleuchtet* Rahmen ist anschließbar	40	
		überdacht und beleuchtet* Rahmen ist anschließbar Modell: BETA-Classico	11	

	Habakuk Jugendhaus Neckarstraße 25	nein	6	
	Srh Krankenhaus Uhlandstraße 2	überdacht und beleuchtet Rahmen ist anschließbar	16	
	Friedhof Teckstraße	nein Rahmen ist anschließbar ADFC-Qualitätsgeprüftes Modell: 2500 XBF	2	

	Kath. Kindergarten "St. Raphael" Teckstraße 3	beleuchtet*	6	
	Berufliche Schulen Teckstraße 35	nein	1	
		überdacht und beleuchtet Rahmen ist anschließbar Fahrradständer mit Anlehnbügel	6	

	Spielvereinigung Oberndorf 1911 e.V. Austraße 7	nein	39	
	Stadion Austraße 7	nein	16	
	Freibad Austraße 11	nein	88	

	Neckarhalle Austraße 12	beleuchtet*	16	
	Feuerwehrhaus Austraße 26	beleuchtet	3	
	Parkplatz Austraße	nein	Nicht eindeutig	

	Minigolf Dolauweg	überdacht und beleuchtet* (ADFC-Qualitätsgeprüftes Modell: BikeBox 1)	6	
		beleuchtet* Rahmen ist anschließbar Optimiertes Modell	8	
	Deutsche Post Filiale Talstraße 9	beleuchtet*	6	

	Klosterhof Klosterstraße 3	beleuchtet* Rahmen ist anschließbar ADFC-Qualitätsgeprüftes Modell: 2500 XBF	2	
	Spielplatz Klosterstraße	nein	3	
	Schwedenbau Klosterstraße 14	(beleuchtet)	17	

	Unter der Bücke?	nein	6	

Öffentlich zugänglich				
	ALDI Süd Austraße 42	beleuchtet	6	
	Burger King Neckarstraße 9	beleuchtet*	22	

	DM Sägewerkstraße 17	überdacht und beleuchtet Rahmen ist anschließbar ADFC-Qualitätsgeprüftes Modell: Kappa	6	
	KiK Sägewerkstraße 7	beleuchtet*	3	
	Kreissparkasse Rottweil Talstraße 14	nein	6	

	Lidl Neckarstraße 19	nein	8	
	Netto Neckarstraße 11	überdacht und beleuchtet	8	
	QUICK Schuhe Sägewerkstraße 19	nein	10	

	Rewe Neckarstraße 15	nein	16	
	Tako Sägewerkstraße 9	nein	10	
	TEDi Sägewerkstraße 5	nein	9	

	Netto Austraße 33	beleuchtet*	10	

Stadtteil: Aistaig

Bild	Lage des Fahrradständers	Überdacht/Beleuchtet/ Anschließbarer Rahmen ADFC-Qualitätsgeprüft	Kapazität	Belegungsgrad
	Grundschule Aistaig Schulstraße 1	beleuchtet*	17	
	Ev. Kindergarten "Arche Noah" Im Bühlgarten 8	überdacht und beleuchtet	5	
	Kath. Kindergarten "Maria Königin" Wiesentalstraße 10	überdacht und beleuchtet	5	

	Turnhalle Aistaig Schulstraße 25 - 27	beleuchtet	6	
	Spielplatz/Sportplatz Schulstraße 24	(beleuchtet)	10	
Öffentlich zugänglich				
	Altenpflegeheim Anneliese-Mey-Haus am Surrenbach	nein Rahmen ist anschließbar Modifiziertes Modell	4	

	Ev. Gemeindehaus Im Bühlgarten 8	beleuchtet	6	
	Landbäckerei Geiger Maffelstraße 2/2	(überdacht) und beleuchtet*	2	
	Kreissparkasse Rottweil Maffelstraße 2/1	nein	4	

	Metzgerei Scheurenbrand Mafellstraße 1-3	beleuchtet	2	
	Therapeutische Praxisgemeinschaft Stuttgarter Straße 42	nein	4	
	Zahnarzt Wehrstrasse 7	nein	4	

Stadtteil: Altoberndorf

Bild	Lage des Fahrradständers	Überdacht/Beleuchtet/ Anschließbarer Rahmen ADFC-Qualitätsgeprüft	Kapazität	Belegungsgrad
	Irslenbach Bushaltestelle	(beleuchtet)	8	
	Kindergarten Altoberndorf Langensteige 7	beleuchtet*	6	
	Musikerheim Theodor-Quehl-Straße	beleuchtet	18	

	Flößerhalle Altoberndorf Riedwiesen 1	nein Rahmen ist anschließbar Modell: BETA-Classico	11	
Öffentlich zugänglich				
	Pizza Bistro a Modo Mio Untere Straße 1	(beleuchtet)	10	

Stadtteil: Beffendorf

Bild	Lage des Fahrradständers	Überdacht/Beleuchtet/ Anschließbarer Rahmen ADFC-Qualitätsgeprüft	Kapazität	Belegungsgrad
	Grundschule Beffendorf, Hohlgasse 2	Überdacht und beleuchtet*	9	
	Turn- und Festhalle Bösinger Straße 32	beleuchtet Rahmen ist anschließbar	Ca.11 (14)	
Öffentlich zugänglich				
	Gasthof zur Traube Schrambergerstrasse 35	beleuchtet	9	

Stadtteil: Bochingen

Bild	Lage des Fahrradständers	Überdacht/Beleuchtet/ Anschließbarer Rahmen ADFC-Qualitätsgeprüft	Kapazität	Belegungsgrad
	Gutenbergschule Bochingen Am Brühlbach 5	nein	35	
	Turnhalle Bochingen Am Brühlbach 3	beleuchtet*	13	
	Kindergarten"Villa Kunterbunt" Scheuergasse 12	(beleuchtet)	8	

	Parkplatz Bushaltestelle Balinger Straße 77	(beleuchtet) Rahmen ist anschließbar Modell: BETA-Classico	10	
Öffentlich zugänglich				
	Hagebaucentrum Bolay GmbH Im Vogelloch 15	nein	14	
	Pub Bistro Bierorgel Balinger Straße 79	nein	3	

	Katholische St. Mauritius Kirche Balinger Str. 70	beleuchtet	7	
	Norma Balinger Str. 5,	beleuchtet*	24	

Stadtteil: Boll

Bild	Lage des Fahrradständers	Überdacht/Beleuchtet/ Anschließbarer Rahmen ADFC-Qualitätsgeprüft	Kapazität	Belegungsgrad
	Rathaus Boll Rathausplatz 1	beleuchtet*	6	
	TC Bochingen e.V. Bochinger Straße 19	beleuchtet*	6	
	Tennisplatz Bochinger Straße 19	nein	14	

Öffentlich zugänglich				
	Bäckerei Café Walz Lindenbühlstraße	(beleuchtet)	3	

Stadtteil: Hochmössingen

Bild	Lage des Fahrradständers	Überdacht/Beleuchtet/ Anschließbarer Rahmen ADFC-Qualitätsgeprüft	Kapazität	Belegungsgrad
	Turn- und Festhalle Hochmössingen Auf der Reute 3	(überdacht) beleuchtet	6	
	Kindergarten Hochmössingen, Auf der Reute 18	beleuchtet* Rahmen ist anschließbar	10	
	Spielplatz Hochmössingen Auf der Reute	nein Rahmen ist anschließbar Modell: BETA-Classico	3	

Öffentlich zugänglich				
	Ignaz-Rohr-Straße 34	nein	6	
	Kreissparkasse Rottweil Ignaz-Rohr-Straße 34	nein	2	

*Durch öffentliche Straßenlaternen beleuchtet, die nur zu einem geringen Anteil die gesamte Nacht durch leuchten

(beleuchtet) Nur zum Teil / schlecht beleuchtet

(beleuchtet) Nur zum Teil/ schlecht überdacht

nein Weder überdacht noch beleuchtet

Empfohlene Standorte für neue Fahrradabstellanlagen im Raum Oberndorf a.N.

Inhaltsverzeichnis

Stadtteil: Lindenhof 2
Stadtteil: Oberstadt 6
Stadtteil: Talstadt 10
Stadtteil: Altoberndorf 13
Stadtteil: Aistaig 15
Stadtteil: Beffendorf 18
Stadtteil: Bochingen 20
Stadtteil: Boll 23
Stadtteil: Hochmössingen 24

Stadtteil: Lindenhof

Friedhof Oberndorf-Lindenhof

Aktueller Stand:

- Friedhof
- Mögliche Standorte: Parkplatz davor, Ort der Ruhe
    - Ausreichend Platz
    - Bereits gepflastert
    - Direkt vor Eingang der Einrichtung
    - Durch Straßenlaterne beleuchtet

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt und fraglich
- Voraussetzungen: okay
- Handlungsbedarf: 3-4

Empfehlung:

- Mindestens 2 neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle installieren
- Überdachen

Spielplatz: Robert-Gleichauf-Platz „Wasserspielplatz“

Aktueller Stand:

- Spielplatz und Treffpunkt
- Mögliche Standorte: mehrere auf und um den Spielplatz
- Überdachung und Beleuchtung sind nicht erforderlich da Spielplätze nur Tagsüber genutzt werden sollen und bei schlechtem Wetter kaum genutzt werden

Bewertung:

- Bedarf: besteht
- Voraussetzungen: mittel
- Handlungsbedarf: 2-3

Empfehlung:

- Mindestens 6 oder mehr neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren

Spielplatz Hörnleweg 1

Aktueller Stand:

- Möglicher Standort: siehe Bild oder zweiter Eingang
  - Am Eingang
  - Wenig Platz
  - Nicht gepflastert
- Überdachung und Beleuchtung sind nicht erforderlich da Spielplätze nur Tagsüber genutzt werden sollen und bei schlechtem Wetter kaum genutzt werden

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: niedrig (aber für wenige Anlagen ausreichend)
- Handlungsbedarf: 3

Empfehlung:

- Mindestens 2 oder mehr neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Bereich dafür asphaltieren?
  - Eventuell Eingang zum Spielplatz neugestallten und dabei Abstellanlagen anbringen.

Spielplatz Pfäfflinstraße

Aktueller Stand:

- Möglicher Standort: siehe Bild oder anderer Eingang
  - Am Eingang wenig Platz
  - Nicht gepflastert
  - Eventuell auf dem Spielplatz an dem Zaun
- Überdachung und Beleuchtung sind nicht erforderlich da Spielplätze nur Tagsüber genutzt werden sollen und bei schlechtem Wetter kaum genutzt werden

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: schlecht-niedrig
- Handlungsbedarf: 3-4

Empfehlung:

- Mindestens 2 oder mehr neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Bereich dafür asphaltieren?

Im Raum der Bushaltestellen an der Lindenstraße

Aktueller Stand:

- Keine Kommunalen Abstellanlagen in der nähe
- Es ist nicht möglich Fahrräder dort sicher abzustellen und mit dem ÖPNV weiter zu fahren.

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: unbekannt
- Handlungsbedarf: 3

Empfehlung:

- Größere neue Anlage installieren. Mindestens zehn Abstellplätze
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle installieren
- Bei Auswahl des Modells besonders auf Aspekt „Sicherheit“ achten
- Neue Anlagen überdachen (Wind-und Regenschutzhäuschen) und beleuchten

die Lindenhof Apotheke

die Linde

3

Stadtteil: Oberstadt

Kindergarten Don Bosco Haus, Wasserfallstraße 5/1

Aktueller Stand:

- Kindergarten
- Möglicher Standort: siehe Bild (und andere)
    - Bereits gepflastert
    - Direkt vor der Einrichtung
    - Sehr gut von Straße und Gehweg zugänglich
    - Überdacht
- eventuell mehrfach Nutzung: Tafel und Mehrgenerationenhaus

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: okay
- Handlungsbedarf: 2

Empfehlung:

- 4 oder mehr Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Überdachen

Don Bosco Haus, Wasserfallstraße 5

Aktueller Stand:

- Standort: Unterschiedlich genutzte Räumlichkeiten
- Mehrfachnutzung: Mehrgenerationenhaus
- Möglicher Standort: siehe Bild (und andere)
    - Bereits gepflastert
    - Direkt vor der Einrichtung
    - Freier Raum
    - Teilweise beleuchtet

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: okay
- Handlungsbedarf: 2

Empfehlung:

- 6 oder mehr Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle installieren

Spielplatz am Obertorplatz, Obertorpl. 4

Aktueller Stand:

- Spielplatz und Treffpunkt
- Mögliche Mehrfachnutzung: Obertorplatz, Bushaltestelle, Venezia
- Mögliche Standorte: siehe Bild:
  - Gepflastert
  - Freier Platz
  - Durch Straßenlaterne beleuchtet

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: gut
- Handlungsbedarf: 2

Empfehlung:

- Mindestens 6 oder mehr neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Bei Auswahl des Modells besonders auf Aspekt „Sicherheit“ achten
- Neue Anlagen überdachen (Wind-und Regenschutzhäuschen) und beleuchten

Oder: Obertorplatz

Aktueller Stand:

- Alternative zu: „Spielplatz am Obertorplatz, Obertorpl. 4“
- Bushaltestelle, Treffpunkt, Parkplatz
- Mögliche Mehrfachnutzung: Spielplatz, Venezia, Zahnarzt, Bank usw.
- Mögliche Standorte:
  - Gepflastert
  - Freier Platz
  - Beleuchtet

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: okay
- Handlungsbedarf: 2

Empfehlung:

- Mindestens 6 oder mehr neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle installieren
- Bei Auswahl des Modells besonders auf Aspekt „Sicherheit“ achten
- Neue Anlagen überdachen (Wind-und Regenschutzhäuschen) und beleuchten

Schuhmarktplatz/ Narrenbrunnen

Aktueller Stand:

- Marktplatz, Treffpunkt
- Gepflastert
- Freier Platz
- Beleuchtet

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: okay
- Handlungsbedarf: 2-3

Empfehlung:

- Mindestens 6 oder mehr neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle installieren
- überdachen und beleuchten
- Oder: Bewegliches Modell aufgrund der unterschiedlichen Nutzung des Platzes

Hauptstraße, Bushaltestelle

Aktueller Stand:

- Bushaltestelle
- Gepflastert
- Durch Straßenlaterne beleuchtet

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: okay
- Handlungsbedarf: 3

Empfehlung:

- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle installieren
- Bei Auswahl des Modells besonders auf Aspekt „Sicherheit“ achten
- Neue Anlagen überdachen (Wind-und Regenschutzhäuschen) und beleuchten

Spielplatz Kameralstraße

Aktueller Stand:

- Asphaltiert
- Parkplätze

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: okay
- Priorität: 3

Empfehlung:

- 2 oder mehr neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren

Friseur, Bäckerei, Apotheke etc.

Stadtteil: Talstadt

Erich Kästner Schule, Schule für Sprachbehinderte, Teckstraße 21

Aktueller Stand:

- Öffentliche sehr viel genutzte Einrichtung für Kinder
- Mögliche Standorte: siehe Bild
  - Bereits gepflastert
  - Direkt vor/an der Einrichtung
  - z.T. überdacht und windgeschützt
  - Sehr gut von Straße und Gehweg zugänglich
  - beleuchtet

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt, aber anzunehmen
- Voraussetzungen: gut
- Handlungsbedarf: 1 (Bedarf prüfen: Kontrollieren ob Fahrräder zu Schulzeiten davor stehen)

Empfehlung:

- 8 oder mehr Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Beleuchten und überdachen

Tennisclub Oberndorf, am Stadion

Aktueller Stand:

- Sportliche Freizeitanlage ohne Möglichkeit das Fahrrad abzustellen/zu sichern
- Mögliche Standorte: siehe Bilder:
  - Teilweise Asphaltiert
  - Direkt vor/an der Einrichtung

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: niedrig
- Handlungsbedarf: 3-4

Empfehlung:

- Eine der von ADFC empfohlenen Abstellanlagen
- Beleuchten

Friedhof Oberndorf, Helga´s Blumenladen

Aktueller Stand:

- Es existiert eine Anlage mit zwei Stellplätzen am anderen Eingang
- Asphaltiert
- Platz
- Beleuchtet

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: okay
- Handlungsbedarf: 3-4

Empfehlung:

- 2 oder mehr neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle installieren

Fußballplatz Hölderlinstraße

Aktueller Stand:

- Sportliche Freizeitanlage ohne Möglichkeit das Fahrrad abzustellen/zu sichern

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: niedrig
- Handlungsbedarf: 3-4

Empfehlung:

- Kapazität: 2 oder mehr
- Eine der von ADFC empfohlenen Abstellanlagen
- Überdachen und Beleuchten an dem Standort nicht zwingend erforderlich

Spielplatz Erlenstraße

Aktueller Stand:

- Qualitativ minderwertiger Spielplatz
- Überdachung und Beleuchtung sind nicht erforderlich da Spielplätze nur Tagsüber genutzt werden sollen und bei schlechtem Wetter kaum genutzt werden

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: niedrig
- Handlungsbedarf: 3-4

Empfehlung:

- 2 oder mehr Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren

Spielplatz Brühlstraße

Aktueller Stand:

- Spielplatz
- Überdachung und Beleuchtung sind nicht erforderlich da Spielplätze nur Tagsüber genutzt werden sollen und bei schlechtem Wetter kaum genutzt werden

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: niedrig
- Handlungsbedarf: 3-4

Empfehlung:

- 2 oder mehr Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren

Stadtteil: Altoberndorf

Spielplatz Unterer Ziegelweg, Unterer Ziegelweg 2

Aktueller Stand:

- Spielplatz gegenüber von Kindergarten
- Wenig Platz
- Geneigter Grass Untergrund
- Keine Bedachung oder Beleuchtung vorhanden

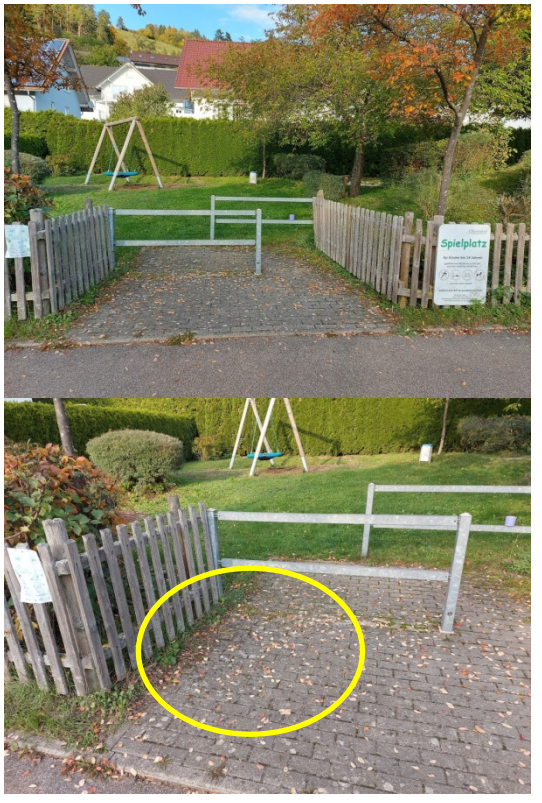
Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: sehr schlecht
- Handlungsbedarf: 2-3

Empfehlung

- Sollten vor dem Kindergarten Abstellanlagen mit ausreichend Kapazität gebaut werden, sind vor dem Spielplatz keine Erforderlich
- Falls das nicht gemacht wird:
  - 4 oder mehr Stellplätze schaffen
  - Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
  - Überdachung und Beleuchtung sind nicht erforderlich da Spielplätze nur Tagsüber genutzt werden sollen und bei schlechtem Wetter kaum genutzt werden

Spielplatz neben, Kienzlestraße 14



Aktueller Stand:

- Möglicher Standort: siehe Bild
  - Gepflastert
  - Ausreichend ungenutzter Platz
  - Direkt vor ein-ausgang

Einschätzung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: gut
- Handlungsbedarf: 2-3

Empfehlung

- 2 oder mehr Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren

- Überdachung und Beleuchtung sind nicht erforderlich da Spielplätze nur Tagsüber genutzt werden sollen und bei schlechtem Wetter kaum genutzt werden

Buch der Erinnerung, Kienzlestraße 52

Aktueller Stand:

- Sehenswürdigkeit, Gedenkort, sehr schöner Platz
- Mögliche Standorte: siehe Bilder:
    - Ausreichend platz
    - Kiesparkplatz

Einschätzung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: niedrig
- Handlungsbedarf: 3-4 (unbekannter Bedarf)

Empfehlung

- Kapazität: 6 oder mehr Anlagen
- Eine der von ADFC empfohlenen Abstellanlagen
- Beleuchten und überdachen

Rathaus, Alt-Dorfstraße 40

Aktueller Stand:

- Öffentliche Einrichtung (Vorbild)
- Mögliche Standorte: siehe Bilder:
    - Teilweise Asphaltiert
    - Teilweise überdacht
    - Direkt hinter/an der Einrichtung

Einschätzung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: mittel
- Handlungsbedarf: 3

Empfehlung

- Eine der von ADFC empfohlenen Abstellanlagen
- Überdachen und beleuchten

Stadtteil: Aistaig

Verwaltungsaußenstelle, Stuttgarter Str. 12

Aktueller Stand:

- Öffentliche Einrichtung (Vorbild)
- Verwaltungsstelle, Aufenthaltsplatz, Bushaltestelle + Nähe zum Bahnhof, Busbahnhof, Spielplatz
- Mögliche Standorte: um das Gebäude
    - Asphaltiert
    - Beleuchtet
    - Direkt an der Einrichtung

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt, aber anzunehmen
- Voraussetzungen: mittel
- Handlungsbedarf: 2

Empfehlung

- Kapazität: 8 oder höher
- Eine der von ADFC empfohlenen Abstellanlagen
- Überdachen und falls noch nicht vorhanden beleuchten
- Bei der Auswahl des Modells verstärkt auf Sicherheit achten

Spielplatz Wiesentalstraße, Wiesentalstraße 42

Aktueller Stand:

- Möglicher Standort: siehe Bild
    - Asphaltiert
    - ungenutzter Platz direkt hinter der Zweiten Absperrung

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: gut
- Handlungsbedarf: 2-3

Empfehlung

- 3 oder mehr Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Überdachung und Beleuchtung sind nicht erforderlich da Spielplätze nur Tagsüber genutzt werden sollen und bei schlechtem Wetter kaum genutzt werden

Spielplatz, im Bühlgarten

Aktueller Stand:

- Qualitativ niedriger Spielplatz
- Nähe zur Verwaltungsaußenstelle, eine Abstellanlage dort könnte auch dem Spielplatz dienen
- Teilweise durch Straßenlaterne beleuchtet
- Nicht überdacht

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: schlecht
- Handlungsbedarf: 3-4

Empfehlung

- 2 oder mehr Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Überdachung und Beleuchtung sind nicht erforderlich da Spielplätze nur Tagsüber genutzt werden sollen und bei schlechtem Wetter kaum genutzt werden

Unbekannt

Floristik
Strauss

METZGEREI
KROPFERBUDE
AISTAIG

Stadtteil: Beffendorf

Aktueller Stand:

- Kontrollen im Oktober haben gezeigt, dass selbst zu dieser Jahreszeit durchschnittlich 4-5 Fahrräder (Roller) vor der Einrichtung stehen
- Mögliche mehrfach Nutzung (falls bei Kindergarten Anlagen erwünscht)
- Möglicher Standort: siehe Bild
    - Ausreichend Platz
    - Bereits gepflastert
    - Durch Straßenlaterne beleuchtet
    - Direkt vor der Einrichtung
    - Sehr gut von Straße und Gehweg zugänglich

Bewertung:

- Bedarf: Existiert sicher
- Voraussetzungen: Sehr gut
- Handlungsbedarf: 1

Empfehlung

- Mindestens 8 Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Überdachen

Sportplatz/Club

Aktueller Stand:

- Sportliche Freizeitanlage ohne Möglichkeit das Fahrrad abzustellen/zu sichern
- Sehr großer Parkplatz
- Erster Parkplatz recht vorne wird durch Straßenlaterne gut beleuchtet

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: Okay
- Handlungsbedarf: 2-3

Empfehlung

- Kapazität: mind. 5 (Bedarf Prüfen)
- Eine der von ADFC empfohlenen Abstellanlagen
- Überdachen und beleuchten

Spielplatz Bruckgasse

Aktueller Stand:

- Möglicher Standort: siehe Bilder
- Ausreichend Platz
- Keine Überdachung vorhanden

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt, aber anzunehmen
- Voraussetzungen: mäßig
- Handlungsbedarf: 2-3

Empfehlung

- 4-6 neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Überdachung und Beleuchtung sind nicht erforderlich da Spielplatz nur Tagsüber genutzt werden soll und bei schlechtem Wetter kaum genutzt wird

Raum Jugendclub

Aktueller Stand:

- Mehrfachnutzung: Jugendclub, Kindergarten, Turn- und Festhalle, Feuerwehr
- Treffpunkt für Jugendliche/Veranstaltungsort (Fasnet)
- Parkplätze und asphaltierte Flächen
- Teilweise durch Straßenlaternen beleuchtet

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: Okay
- Handlungsbedarf: 3

Empfehlung

- Kapazität: (Bedarf prüfen)
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle
- Eventuell Überdachen und Beleuchten

Stadtteil: Bochingen

Großer Parkplatz

Aktueller Stand:

- Großer Parkplatz und Fahrradverkehrsübungsplatz
- Treffpunkt und Aufenthaltsort + Bushaltestelle
- Nähe zu großer Sportanlage, SpVgg Bochingen e.V., Turnhalle, Grundschule und Spielplatz
- Möglicher Standort:
  - Asphaltiert
  - viel Platz

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt, aber anzunehmen
- Voraussetzungen: niedrig
- Handlungsbedarf: 2

Empfehlung

- Kapazität: 8 oder mehr
- Eine der von ADFC empfohlenen Abstellanlagen
- Überdachen und Beleuchten
- Bei Modellwahl besonders auf Sicherheit achten (Bushaltestelle)

Großer Platz, Balinger Straße

Aktueller Stand:

- Neue sehr Ansprechende Anlage
- Treffpunkt, Aufenthaltsort und kleiner Spielplatz + direkt vor Krone Saal, Veranstaltungsort, in der Nähe von Bank, Döner, Bäcker, Metzger
- Möglicher Standort:
  - Gepflastert
  - viel Platz

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: niedrig
- Handlungsbedarf: 2-3 (nähe zu und Stadtplatz)

Empfehlung

- Kapazität: 6 oder mehr
- Eines der von ADFC empfohlenen Modelle verwenden
- Überdachen und Beleuchten
- Wenn möglich in Platzgestaltung miteinbinden, ansonsten etwas abseits platzieren

Spielplatz, Im Öschle 2

Aktueller Stand:

- Qualitativ hochwertiger Spielplatz
- Möglicher Standort:
  - Keine Überdachung vorhanden
  - Beleuchtet?
  - Kaum Platz vorhanden

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: schlecht
- Handlungsbedarf: 2-3

Empfehlung

- 4-6 neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Überdachung und Beleuchtung sind nicht erforderlich da Spielplatz nur Tagsüber genutzt werden soll und bei schlechtem Wetter kaum genutzt wird

SpVgg Bochingen e.V, Am Brühlbach 4

Aktueller Stand:

- Sportplatz, Sportanlagen
- Möglicher Standort:
  - Gepflastert
  - Beleuchtet?

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: niedrig
- Handlungsbedarf: 3

Empfehlung

- Kapazität: 4 oder mehr
- Eines der von ADFC empfohlenen Modelle verwenden
- Überdachen und beleuchten

Rathaus Bochingen, Balinger Straße 67

Aktueller Stand:

- Öffentliche Einrichtung, Rathaus (Vorbild)
- Möglicher Standort:
  - Gepflastert
  - Z.T. durch Straßenlaternen beleuchtet
  - Z.T. überdacht

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: gut
- Handlungsbedarf: 3

Empfehlung

- Kapazität: 4 oder mehr
- Eines der von ADFC empfohlenen Modelle verwenden
- Überdachen und Beleuchten

Friedhof Bochingen

Aktueller Stand:

- Möglicher Standort:
  - Kaum freier Platz vorhanden
  - Beleuchtet?

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: niedrig
- Handlungsbedarf: 3-4

Empfehlung

- Kapazität: 4 oder mehr
- Eines der von ADFC empfohlenen Modelle verwenden
- Überdachen und Beleuchten nicht unbedingt erforderlich?

Stadtteil: Boll

Friedhof Boll

Aktueller Stand:

- Möglicher Standort:
  - Viel Platz davor vorhanden
  - Beleuchtet?

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: mittel
- Handlungsbedarf: 3-4

Empfehlung

- Kapazität: 4 oder mehr
- Eines der von ADFC empfohlenen Modelle verwenden
- Überdachen und Beleuchten nicht unbedingt erforderlich?

Kindergarten Sonnenstrahl , Oberer Brühl 1

Aktueller Stand:

- Kindergarten
- Mehrere mögliche Standorte
  - Ausreichend Platz
  - Bereits gepflastert
  - Hinter Zaun
  - Nicht beleuchtet
  - Nicht bedacht

Einschätzung:

- Bedarf existiert
- Voraussetzungen: gut
- Priorität: 2

Empfehlung

- 6 oder mehr Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Überdachen

Stadtteil: Hochmössingen

Grundschule Hochmössingen Dornhaner Str. 45

Aktueller Stand:

- Öffentliche sehr viel genutzte Einrichtung für Kinder
- Mögliche Standorte: siehe Bilder (und mehr)
  - Ausreichend Platz
  - Bereits gepflastert
  - Direkt vor/an der Einrichtung
  - z.T. überdacht
  - Sehr gut von Straße und Gehweg zugänglich

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt, aber stark anzunehmen
- Voraussetzungen: gut
- Handlungsbedarf: 1 (Bedarf prüfen: Kontrollieren ob Fahrräder zu Schulzeiten davor stehen)

Empfehlung

- Mindestens 10 neue Stellplätze schaffen
- Eine der von ADFC empfohlenen Modelle, das für Kinder geeignet ist, installieren
- Beleuchten und überdachen

Sportplatz/Club

Aktueller Stand:

- Sportliche Freizeitanlage ohne Möglichkeit das Fahrrad abzustellen/zu sichern
- Viel Platz
- Mehr mögliche Standorte als auf Bild zu sehen

Bewertung:

- Bedarf: unbekannt
- Voraussetzungen: schlecht
- Handlungsbedarf: 3

Empfehlung

- Kapazität: Mindestens 5 (Bedarf prüfen)
- Eine der von ADFC empfohlenen Abstellanlagen installieren

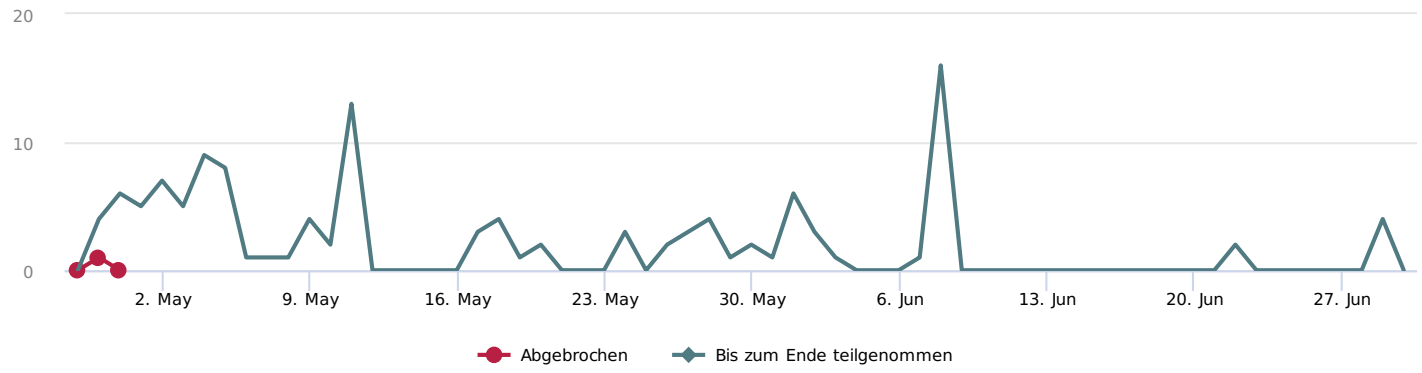
Anhang 2

07.06.2023

Zusammenfassung / Ergebnis: **Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept**

Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept

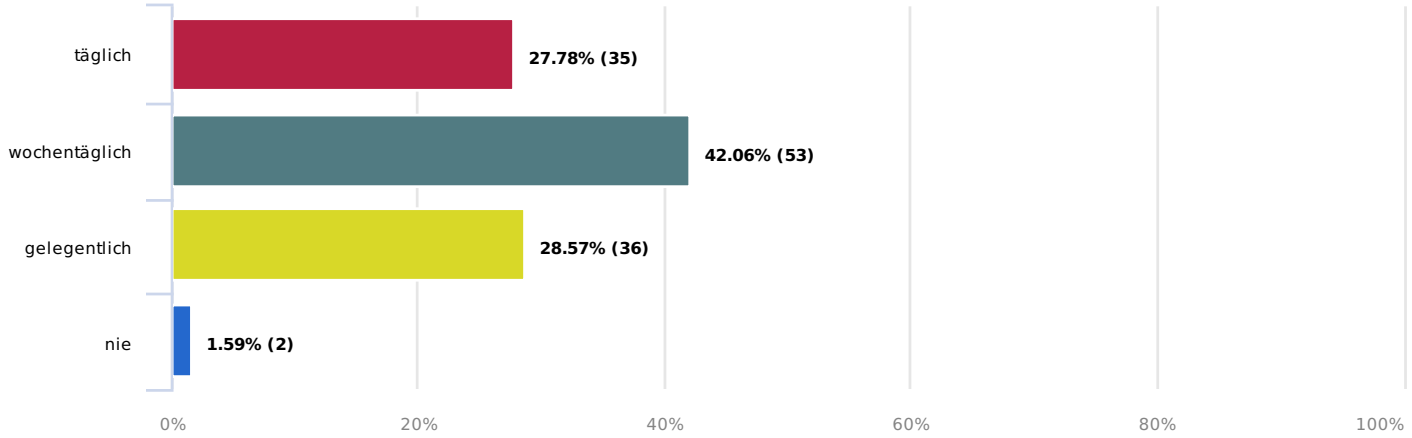
Filter:	**-**
Besucher:	**183**
Teilnehmer:	**126** (68,85%)
Abgeschlossen:	**125** (99,21%)
Abgebrochen:	**1** (0,79%)
Anzahl Fragen:	**16**
ø Teilnahmezeit:	**07:03:20**



Besucherquellen	Einladungen / Besucher / Teilnehmer
Umfragelink direkt	- / 183 / 126

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
1. Frage 126

1. Wie oft nutzen Sie das Fahrrad in der Regel?



täglich	27,78%	35
wochentäglich	42,06%	53
gelegentlich	28,57%	36
nie	1,59%	2
		126

Ich würde das Fahrrad häufiger nutzen wenn...	60
Es besser ausgebaute Radwege zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt abseits vom kfz-Verkehr geben würde.	
es mehr sichere Abstellplätze gibt, z.B. in der Oberstadt und am Bahnhof (teures E-Bike!), wenn es sichere und breite Radwege gibt (am besten abgetrennt vom Autoverkehr)	
Wohne sehr zentral, daher wird es wenn dann nur in der Freizeit genutzt.	
Es mehr möglichkeiten gibt sicher auf der Straße zu fahren.	
Wenn die Radwege im Bereich der Gesamtstadt Oberndorf nicht so hundsmiserabel wären	
Es bessere Fahrradwege/Verbindungen gäbe.	
Es nicht so nervig wäre	
Ich ein passenderes Rad hätte, Ich für meinen Anhänger eine bessere Abstellfläche hätte	
Das abstellen von Fahhrädern an überdachten und überwachten (öffentlich einsehbar, Video) zentralen Orten möglich ist - bspw. am Bahnhof, zum Einkaufen in der Sägewerkstraße, beim Real und bei Unternehmen. Zudem, wenn Unterhnehmen (bspw. Auch die Stadt Oberndorf) Duschmöglichkeiten und Umkleiden beim Arbeitsplatz anbieten.	
ich mehr Zeit dafür hätte.	
Wenn das Wetter und die Temperaturen passen	
ausgebauterte und breitere Fahrradwege vorhanden sind, bspw. innerhalb Oberndorf (Ober-/Unterstadt/ Lindenhof) als auch umliegende Orte (Bösingen-Epfendorf)	
Radwege vorhanden wären bzw. in besserem Zustand wären, vor allem in die Nachbarortschaften	
ich mehr Zeit hätte	
es im Rathaus einen abschließbaren und überdachten Stellplatz (am besten mit E-Station) geben würde.	
ich mehr Zeit zur Verfügung hätte.	
Eine Verbindung von Waldmössingen nach Lindenhof entlang der Straße geben würde. Da müsste natürlich die Stadt Schramberg mit in's Boot genommen werden.	
Durchgehende Radwege, Abstellflächen	
das Wetter besser passen würde :-)	
Die Radwege besser ausgebaut wären	

Es durch die Stadt mehr Fahrradstreifen auf der Straße geben würde

die Verbindung vom Lindenhof zur Oberstadt besser wäre.

Ich mein Ziel dadurch für erreichen kann

Wenn es Radwege zwischen den einzelnen Dörfer gäbe, damit nicht auf den Landstraßen gefahren werden muss. Bisher müssen immer weite Umwege gefahren werden um dies zu vermeiden (trotz Mountainbike).
Mit dem Rennrad ist es kaum möglich eine Tour abseits der Landstraßen zu unternehmen.

vor allem die Verbindungsstrassen Tal-Berg besser für Fahrräder nutzbar wären

unser Klima und die damit verbundenen Straßenverhältnisse dies erlaubten.

Klar ausgewiesene Radwege, Vorschläge für touristische Fahrradausflüge rund um Oberndorf

Mein Arbeitsplatz näher wäre
Ich mehr Freizeit zur Verfügung hätte

die Durchfahrtsstraßen in Beffendorf für Radfahrer markiert wären.

Fahrradwege vorhanden wären. Ich habe keine kindergerechte Möglichkeit mit Kindern in Oberndorf Fahrrad zu fahren.

... ich nicht berufstätig wäre

... ein Fahrradweg nach Waldmössingen wäre.

... Ladestation E-Bike

... es in Oberndorf bessere Radwege gäbe

besser ausgebaute Radwege

Radweg nach Bösingen und Radweg nach Winzeln (Nähe Wisoch) besser ausgebaut wäre

es einen sicheren Weg vom Dachau in die Oberstadt gäbe

es einen Radweg zwischen Beffendorf und Bösingen geben würde

Wenn die Verbindungswege zu den umliegenden Ortschaften besser erschlossen wären

die geographische Lage eine Andere wäre ...

die Radwegverbindungen besser wären, z.B. von Oberndorf nach Rottweil, oder das Fahrrad mehr Priorität in der Stadt erhalten würde

Wenn die Radwege besser ausgebaut wären. Es gibt zum Teil tiefe Schlaglöcher die zum Sturz führen könnten. Hab dies den beiden Bürgermeister von Bösingen und Epfendorf erklärt. Kommt Ausrede: momentan kein Geld dafür da. Traurig.

Die Wege in der Kernstadt fahrradfreundlicher wären. Zum Beispiel ist die Strecke über das Rondell für mich zu gefährlich. Bei hohem Tempo fühle ich mich neben den Autos nicht sicher

Die Wege fahrradfreundlicher wären.

bessere und durchgängige Radwege wären und Ladestationen für Pedelecs.

Radweg Aistaig Richtung Dornhan /Weiden fehlt (gefährliche Strecke, da SEHR eng auf der Landstraße).

.. die Stadtteile besser durch Radwege verbunden wären.

ich nicht auf der vielbefahrenen Straße fahren müsste.
es Feld- bzw. Radwege gäbe, die die Ortschaften direkt miteinander verbinden würden oder die bestehenden Wege zumindest gut ausgeschildert wären.

... es nicht so viele Berge in Oberndorf geben würde

Das Gelände eben Wäre/trockenes Wetter wäre

... Oberndorf anders gelegen wäre (3 Teilung der Stadt/am Berg)

vgl. Punkt 6

... es mehr Fahrradweg und Abschließmöglichkeiten gebe

Radwege besser ausgebaut und verbunden wären

bei einem ausgewiesenen Radweg z. B. vom Lindenhof in die Unterstadt zum Neckartalradweg (nicht für öffentl. Verkehr)

die Infrastruktur besser wäre

fast täglich

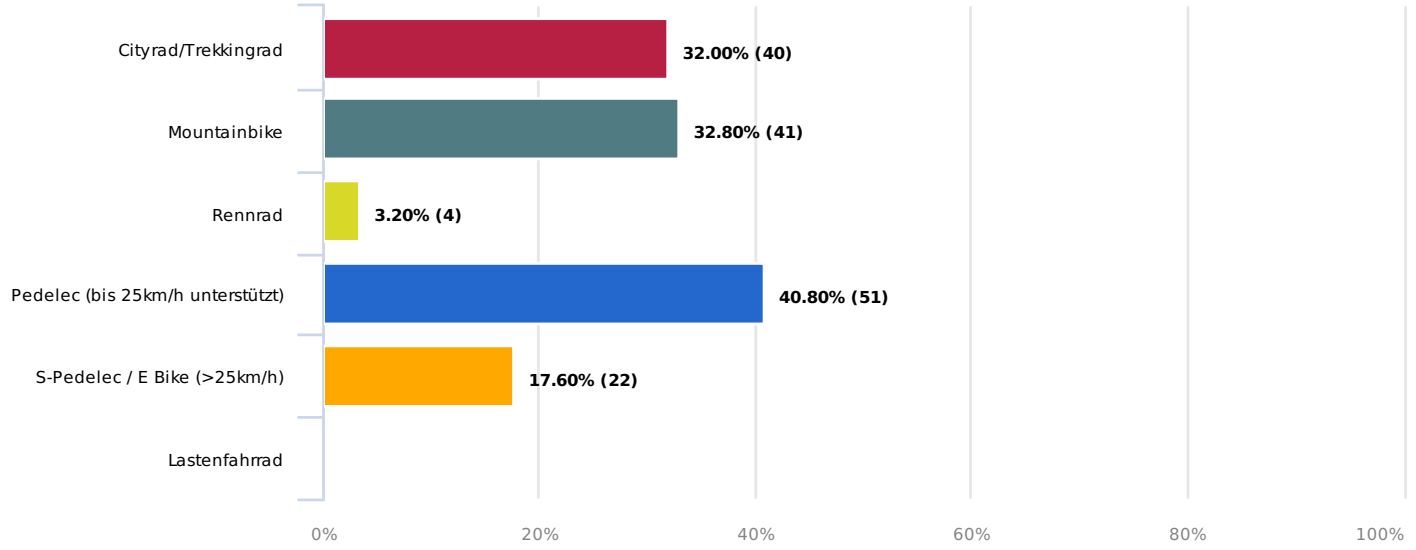
die Feldwege in die benachbarten Ortschaften in besserem Zustand wären

es bessere Radwege gäbe

nicht die meisten Radwege hier in der Nähe voller Schlaglöcher, Scherben, Schachtdeckel oder nur bei trockenem Wetter mit dem Mountainbike befahrbar wären.

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
2. Frage 125

2. Welchen Fahrradtyp nutzen Sie hauptsächlich?



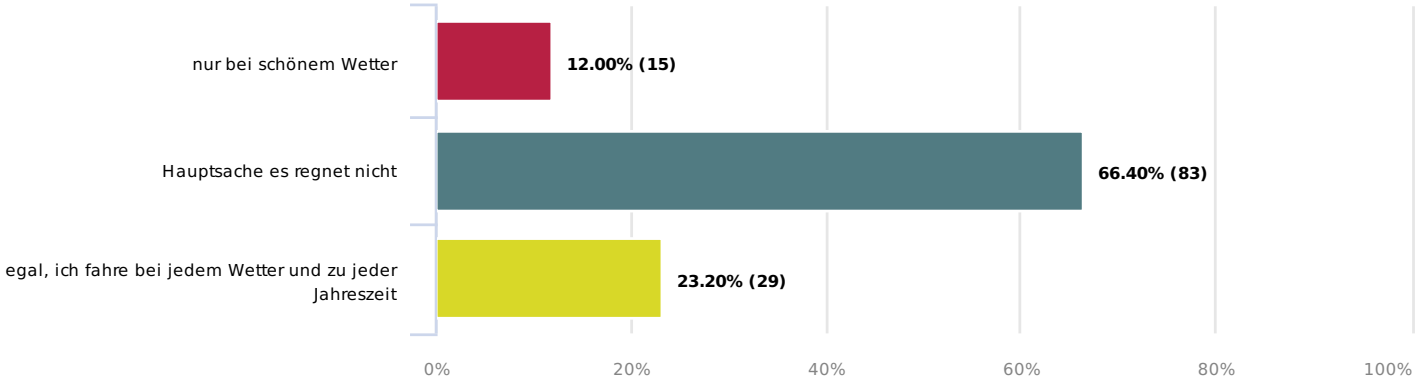
Cityrad/Trekkingrad	32,00%	*40*
Mountainbike	32,80%	*41*
Rennrad	3,20%	*4*
Pedelec (bis 25km/h unterstützt)	40,80%	*51*
S-Pedelec / E Bike (>25km/h)	17,60%	*22*
Lastenfahrrad	0,00%	*0*
		158

Sonstiges	*6*
Fahrrad mit Kinderanhänger	
Fahrradanhänger	
Liegerad	
E-Liegerad	
Liegerad Delta	

Nutze ein Trekkingrad, um täglich zur Arbeit hin und zurück zu kommen (Sulz a.N). Darüber hinaus nutze ich für die Freizeitgestaltung ein Mountainbike bzw. Rennrad.

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
3. Frage 125

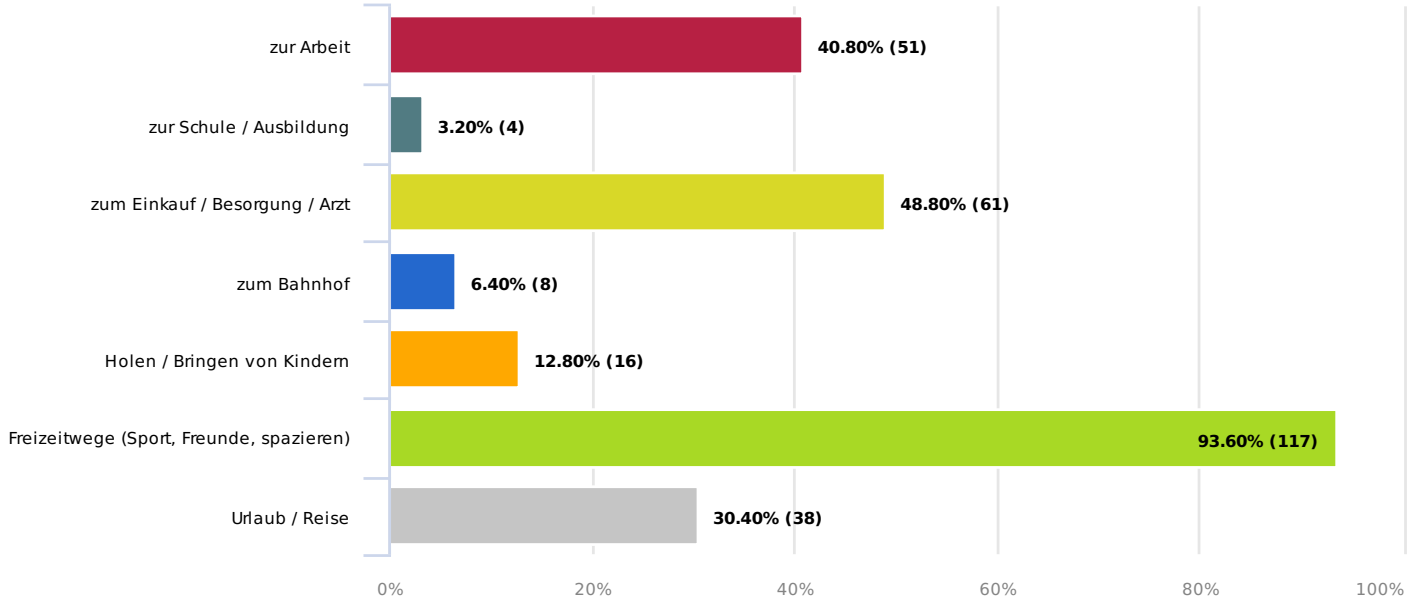
3. Bei welcher Witterung nutzen Sie das Fahrrad?



nur bei schönem Wetter	12,00%	*15*
Hauptsache es regnet nicht	66,40%	*83*
egal, ich fahre bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit	23,20%	*29*
		127

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
4. Frage 125

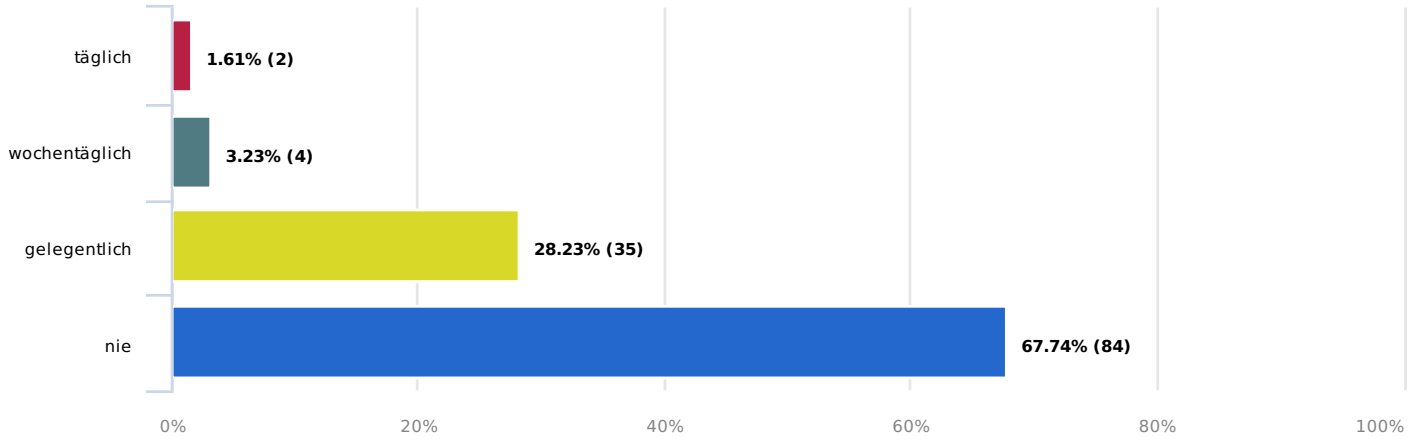
4. Für welche Aktivität nutzen Sie vornehmlich das Fahrrad?



zur Arbeit	40,80%	*51*	
zur Schule / Ausbildung	3,20%	*4*	
zum Einkauf / Besorgung / Arzt	48,80%	*61*	
zum Bahnhof	6,40%	*8*	
Holen / Bringen von Kindern	12,80%	*16*	
Freizeitwege (Sport, Freunde, spazieren)	93,60%	*117*	
Urlaub / Reise	30,40%	*38*	
		295	

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
5. Frage 124

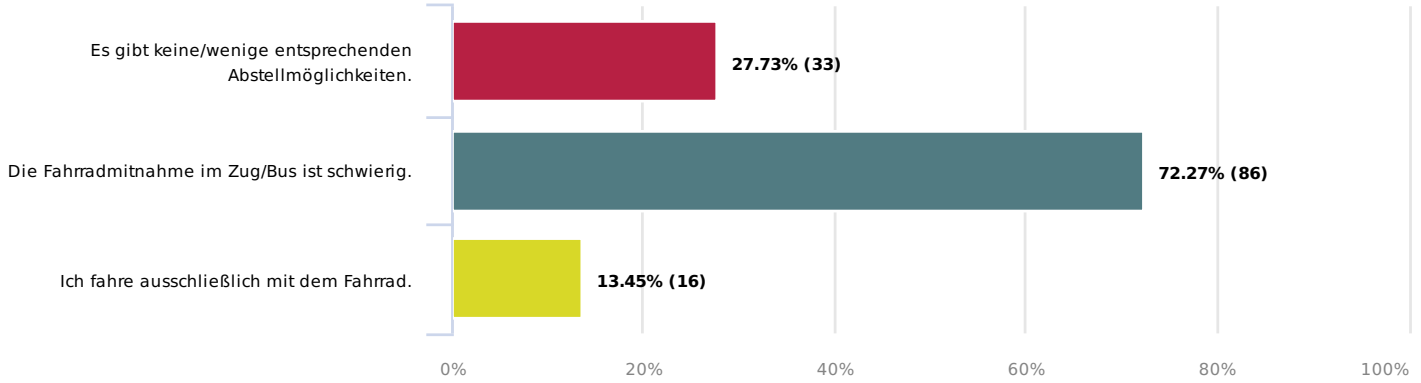
5. Wie häufig kombinieren Sie das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bike+Ride) z. B. mit dem Zug?



täglich	1,61%	*2*
wochentäglich	3,23%	*4*
gelegentlich	28,23%	*35*
nie	67,74%	*84*
		125

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
6. Frage 119

Wenn Sie Bike+Ride nur gelegentlich oder nie nutzen, nennen Sie uns bitte den Grund.



Es gibt keine/wenige entsprechenden Abstellmöglichkeiten.	27,73%	*33*	
Die Fahrradmitnahme im Zug/Bus ist schwierig.	72,27%	*86*	
Ich fahre ausschließlich mit dem Fahrrad.	13,45%	*16*	
		135	

Sonstige Gründe	*29*
Gäubahn müsste besser gestaltet sein.	
Bike + Ride ist für mich: Zu Fuß zum Bahnhof, mit dem Zug weiter und die letzten beiden Kilometer, mit dem Zweitfahrrad vom Bahnhof zur Arbeit. Das ganze Jahr über. Fahrradmitnahme im Zug, Mo-Fr bis 9 nicht zulässig, abends und am Wochenende Glücksache, ob Fahrradmitnahme möglich, da Zug oft zu voll bzw, keine freien Stellplätze	
Auf Zug/Bus angewiesen schafft eine gewisse Abhängigkeit. Bahn unzuverlässig und unpünktlich.	
Darum hab ich mir nie Gedanken gemacht	
Zu wenig ÖPNV-Angebot bzw. zu unattraktiv (Fahrtdauer).	
Die Erreichbarkeit des Bahnhofs ist schon so aufwendig, dass ich dann gleich vollends das Auto für längere Strecken nutze.	
"Bahnhofsrad" wird am Bahnhof abgestellt, aktuell kein überdachter Stellplatz. Keine verschließbaren Bikeboxen für hochwertige Fahrräder wie E-Bikes etc., Gefahr von Diebstahl und/oder Beschädigung. Mitnahme im Zug immer in Konkurrenz zu Kinderwagen/Sitzplätzen. Im IC Reservierung nötig. Ist Mitnahme im Bus möglich?	
Die Fahrradmitnahme ist zu teuer	
bisher wenig Gedanken darüber gemacht.	
Ticketbuchung zu kompliziert	
niemand kann die Ticketbuchung Richtung RW erklären!	
Radweg fehlt Oberndorf - Schramberg - Waldmössingen	
Auto mit Fahrradträger	
nehme das Fahrrad mit dem Auto mit	
keinen Anlass	
Auch in Bus und Zug ist es derzeit wenig attraktiv, das Rad mitzunehmen. Beim E-Bike ist es fast unmöglich damit in den Bus zu kommen	
Anbindung zum Bahnhof durch Höhenunterschiede schwierig Für ein E-Bike fehlen entsprechende diebstahlsichere Abstellboxen	
Benutze das Fahrrad hauptsächlich in meinem Wohnort	
Fahrkarte für das Rad ist zu teuer	
Hohe Kosten	
besonders für E-Bike	

Bahninfrastuktur(Höhe Bahnsteige, Fahrradabteile usw.) und Preise für Radmitnahme sind für mich sehr unattraktiv

keine Veranlassung

Das Netz und die Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel ist einfach zu schlecht in unserer Region. Ich habe es schön öfters versucht, mehr mit dem ÖPNV auch im Alltag zu fahren. Dies ist einfach mangels Angebot kaum zufriedenstellend möglich. Wenn es z.B. einen guten Stadtverkehr gebe, der auch die Ortsteile miteinander verbindet, würde ich sicherlich noch häufiger für solche Fahrten auf das Auto verzichten. Insgesamt versuche ich deshalb so viel wie möglich mit dem Fahrrad zu machen.

Kein Bedarf

Es sollten mehr Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im Zug bestehen

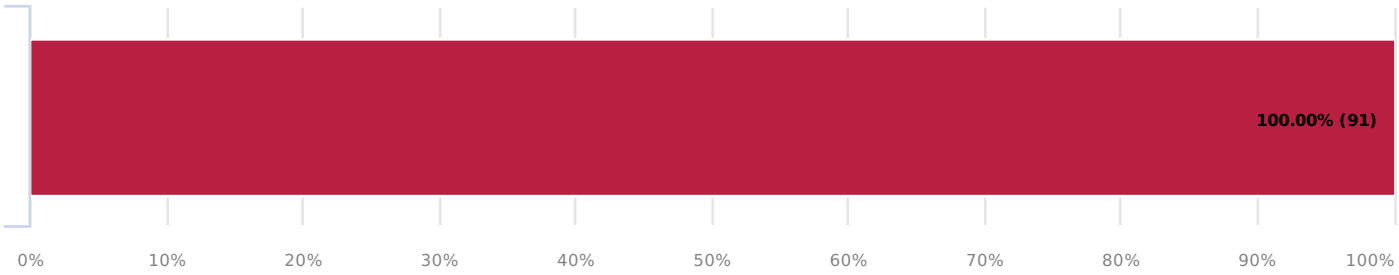
Ich fahre nur zwangsweise zur Bushaltestelle, weil es keine passende Verbindung gibt.

es ist mir schon viel zu blöd mit dem Rad zur passenden Bushaltestelle zu fahren, weil es eh nie eine gute Nahverbindung gibt.

es gibt keine sicheren Fahradabstellmöglichkeiten am Bahnhof. Der Busverkehr über Landesgrenzen hinaus ist beschissen.

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
7. Frage 91

6. Welche zusätzlichen Anregungen haben Sie für die Verbesserung der Fahrradsituation in Oberndorf a. N.?



_____	100,00% *91*	

91

_____

Bessere Beschilderung einzelner Routen.
Sichere Radwege abseits des Kfz-Verkehrs

Schlaglöcher auf dem Neckartalradweg entfernen

Mehr sichere Radwege, mehr Abstellplätze

Wir brauchen Fahrradwege parallel zu den Straßen.

An den Spielplätzen gibt es wenig abstellmöglichkeiten.

Sinnvolle Verbindungen schaffen, die momentan fehlen. Oft sind Straßen zu überqueren und zu kreuzen. Viele Wege sind nur nach Umwegen zu benutzen.

Nehmen sie sich allgemein als Vorbild:
Bayern, Schweiz, Österreich, Italien

Das Fahrradfahren durch Oberndorf durch gestaltet sich sehr schwer, da es keine Fahrradwege gibt und es auf der Straße sehr unsicher ist.

Ladestationen in der Stadt

Bikefahrer halten sich oft nicht an Verkehrsregeln, sind schnell unterwegs und gefährden Fußgänger. Auf dem Scheffelrundweg und auf den Spazierwegen zur Schillerhöhe sind auf engstem Raum Fahrradfahrer unterwegs, die nicht absteigen. Auswärtige Radler machen geltend, dass auf diesen Strecken Trails ausgewiesen seien.

dazu gehört auch, dass MIV reduziert wird durch zusätzliche Angebote des ÖPNV. Radfahrer fühlen sich nämlich neben vielen Autos unsicher.
Zudem: ich kann gut mit dem Rad zum ÖPNV kommen, aber sobald ich einen Teil meiner Strecke nicht mit dem ÖpNV zurück legen kann, muss ich dann doch das Auto nutzen

Rent-a-bike-Systeme

Radweg zwischen Beffendorf und Bösingen abseits der Straße.

- Beschilderung an zentralen Punkten und von / zu allen Nachbarorten. Am Bahnhof, den Rathäusern und von Plätzen wie dem Schuhmarkt ausgehend.
- Folgen ded Standards für die Beschilderung (grüne Schrift auf rotem Grund)
- Fahrradschutzstreifen in beide Fahrteichtungen an allen innerörtlichen Hauptstraßen, bei denen es keine Alternative für Fahrradfahrer gibt. Beispiele hierfür gibt es kn Rottweil Bühlingen und massig in der Schweiz
- Beschilderung sollte die Wegearten unterscheiden, bitte nicht alle Wege im Radnetz Asphaltieren! Ggf. können kürzere aber dafür schlechtere Wege sparat ausgeschildert sein

Fahrradboxen, z.B. Bikeandridebox.de

- Lademöglichkeiten eBike
- Servicestation mit der Möglichkeit kleiner Reparaturen / Luftdruckkomtrolle
- Möglichkeit um vom Neckartalradweg in die Oberstadt zu gelangen ohne größeren Kraftaufwand. Hier steht bisher nur die Strecke über das Rondell zur Verfügung. -> Mehr Besucher, die einen Stop in Oberndorf machen würden.

Radwege sind nur lückenhaft vorhanden und oft in schlechtem Zustand und nur bei trockener Witterung nutzbar.

-Konzept-Ideen und gute Beispiele im Ausland (Kopenhagen/ Amsterdam)

-Überdachte Abstellmöglichkeit wie am Bahnhof Oberndorf/ ZOB sollte es mehr an den Bus/Zug-Knotenpunkten mehr geben (Anmerkung: Nutzung des Fahrrads für weniger Umsteigen (Bus))

Fahrradwege

Da an der Topographie vermutlich nichts geändert werden kann: Verbesserung der Fahrradmitnahme bei ÖPNV - z.B. aus dem Tal auf den Lindenhof

Von Beffendorf aus gibt es kaum eine Möglichkeit z.B. für Kinder gefahrlos auf guten Radwegen die Nachbargemeinden zu erreichen. Hier sehe ich Handlungsbedarf und die Radwege sollten dringend angelegt bzw. verbessert werden.
Bspws. eine Querungshilfe (Brücke, Unterführung etc.) in Richtung Lindenhof da es dort sehr gefährlich ist die Straße zu überqueren.
Verbindung Beffendorf-Hochmössingen oder auch Beffendorf-Bösingen sind umständlich lang und die Wege in schlechtem Zustand.

Fussgänger und Radfahrer teilen sich oft den gleichen Weg; gegenseitige Rücksichtnahme würde schon helfen

Die Fahrradwege sollten besser beschildert werden und die Wege ausgebessert werden (siehe Radwege am Bodensee)

Ausschilderung verbessern

Schlecht gepflegte Wege/Laub und Steine/sehr gefährlich.
Schlechte bis gar keine Beschilderung .
Schüler und Radfahrer kollidieren zur gleichen Zeit. Laufen mitten in der Straße/Gehweg mit Stöpsel im Ohr.
Radfahrbereich wäre am Stadtgarten/Kirche sinnvoll.Abbiegung Hochbrücke Richtung lidl sehr gefährlich,auch beim einordnen.

Verbesserte Radwege zwischen Oberstadt -Talstadt - Bahnhof.
Überdachte Abstellflächen (Talplatz)

Mehr Fahrradstreifen auf den Straße, wie in der Teckstraße

bessere Verbindung zwischen Altoberndorf und Trichtingen, ohne auf die Straße zu müssen

Leihmöglichkeiten von Lastenrädern.

Zwischen den Ortsteilen muss es gute Verbindungen geben, insbsondere die Verbindungen vom Lindenhof zur Kernstadt müssen radfahrfreundlicher werden.

Wir führen früher von der Neckarvorstadt zur Schule (Rosenberg hoch) und über die Straße (Rondell) wieder heim…Heute eher undenkbar,weil einfach mehr Autos unterwegs sind…Abstellmöglichkeit in Schulnähe auch eher unsicher…
Tiefgarage im Gymnasium wurde damals genutzt, ungestört mein Fahrradschloss aufzubrechen…Fahrrad direkt auf dem Schulhof abzustellen,wo eigentlich Kinder spielen sollten(und es auf dem Schulhof eh keine netten Spielmöglichkeiten gibt)find ich auch zu unsicher…

Anregung zur Attraktivität Verbindung Oberndorf-Lindenhof:

Konzept Tübingen: am Berg freie Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr. Das könnte zum Beispiel für die Strecke Haltestelle Hauptstraße (Obdf) bis Haltestelle Lindenhof gelten.

Die Verbindungswege vom Tal zum Lindenhof und nach Boll sind nur schwer nutzbar z.B. wurde die Schützensteige und die Hochmössinger Steige bis Anfang Mai nicht vom Rollsplitt der Winterstreuung befreit (in Teilbereichen bis heute nicht).

Die Erreichung der Hochflächen ist wegen nicht ausgewiesener Radwege schwierig bzw. unattraktiv.
Mehr Abstellflächen mit guten Abschließmöglichkeiten.

Bis auf Teckstraße kein ersichtlich ausgewiesener Radweg vorhanden. Radweg in Oberstadt, Lindenhof nicht vorhanden bzw. Verkehrsführung nicht klar. Man muss sich den Weg selbst suchen.
verlauf Neckartalradweg an Abbiegungen klar anzeigen.
Gut wären ausgewiesene Radspuren vglb. mit Teckstraße. Schnellster Weg Webertal zum Bahnhof über B14. Wenn man zur Arbeit will braucht man keine touristische Verkehrsführung. Als radfahrer sollte man auf direkterem Wege ans Ziel kommen können als als Autofahrer. Aber B14 mind. Tempo 70 im "Stadtgebiet".

Zu wenig sichere Radwege an bzw. keine markierten Fahrradstreifen auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Die bestehenden Wege (z.B. Verbindungswege, Waldwege wirklich fahrradtauglich machen). Beispielhaft Beffendorf-Winzeln. Diese "Sanierung" verdient diesen Begriff nicht.

Möglichkeit zum legal Mountainbike fahren fehlt

Ladestation für E-Bikes in der Oberstadt

Mehr Fahrradständer

Eisennägel in Waldwegen sind gefährlich (auch für Wanderer)

Radwege

auf Verbindungswegen ganz grober Schotter

Teilweise Verbesserung der Wege

Aktualisierung der Hinweisschilder der Gastronomie mit Öffnungszeiten und Hinweis auf Steigung am Neckartalradweg

Die vorhandenen Fördergelder liegen ungenutzt beim Land!!
Fahrrad = Stiefkind in Oberndorf !

Ladestation für E-Bike

Fahrradreparaturstation + Ladestation für Ebike an Neckartalradweg -> habe das in anderen Städten gesehen -> gute Idee für unsere Gäste

Abstellmöglichkeiten, die das sichere Anketten ermöglichen

Sicherheit für Radfahrer müsste deutlich verbessert werden. Im gesamten betrachtet hat Oberndorf eine sehr bescheidene Radwegesituation

Es gibt zu wenig Stellplätze für Fahrräder im Stadtgebiet und gar keine am Rathaus.

Von Beffendorf fehlen die Anbindungen in die Nachbarorte insbesondere Bösingen und Walmössingen. Beides ist auf der Straße mit dem Rad lebensmüde. Wer es nicht glaubt, einfach mal um 06:30 oder 17:00 diese Strecken befahren ☠

Radweg an der Straße entlang in der Stadt.
Radweg Verbindung von bspw. Lindenhof nach Fluorn, es gibt nur den Ausbau bis zu den Windrädern.
Radweg im Wald von Lindenhof Aspenklause runter in die Unterstadt (Gia Mas), Hangsicherung

Eine ladestation für EBikes wäre toll

- in der Oberstadt sollte die Einbahnstrasse (Hauptstraße) für Fahrradfahrer auch in der Gegenrichtung freigegeben sein.
- Dei Wege zwischen Tal und Berg beidseits des Neckars sollten besser ausgewiesen und z.B. mittels Fahrbahnmarkierung auch für andere Verkehrsteilnehmer kenntlich gemacht werden.

Es sollte über einen gescheiten Farradweg aus Beffendorf in Richtung Wasserturm (Hochmössinger Straße oder im neuen Baugebiet Breite) nachgedacht werden. Anwohner aus diesem Bereich müssen immer erst umständlich über die Ortsmitte fahren um beispielsweise auf den Lindenhof oder in Richtung Hochmössingen zu kommen. Grundsätzlich sollten auch die Fahrradwege im Stadtgebiet besser ausgeschildert werden und ggf. um "Stadtradwege" (Rundwege/Touren) ergänzt werden. Eine Karte mit allen Fahrradtouren im Stadtgebiet (inkl. Neckarradweg etc.) wäre auch schön.

Mehr Priorität für Fahrradfahrer, extra Spuren fürs Rad und Vorrang an der Ampel, Straßen nur für Fußgänger und Fahrräder ausgewiesen - meine Frau traut sich schlicht nicht, in der Stadt zu fahren. Bessere Ausschilderung und konsequente Fortsetzung der Radwege innen- und außerorts in die Teilstädte, an den Neckar etc..
(gesicherte) Abstellplätze und ggf. Ladestationen für E-Bikes (s. Rottweil)

Es sollen auch die Radwege in den Teilgebieten um Oberndorf genommen werden können. Aber die sind zum Teil in kläglichen Zustand.

Radwege und Verbindungswege weiter ausbauen

Bessere Anbindung von Nebenstraßen und kenntlich machen, damit das fahren sicherer wird.
Schaffen von fehlenden Verbindungen zwischen den Radwegen, damit nicht auf Hauptstraßen gefahren werden muss, auch wenn es "nur" kurze Strecken sind

Streifen auf der Fahrbahn, die den Radweg vom Autoverkehr abgrenzt, wie in der Teckstraße

Wie schon erwähnt besser ausgebaute Radwege in die Oberstadt und Ladestationen an verschiedenen Stellen.

In der Stadt Oberndorf und den Teilortgemeinden gibt es keine ausgewiesenen Radwege.
Radweg von Oberndorf nach Weiden,Hochmössingen, usw. fehlt. Über den Herrenhof zu mühsam. Möglichkeit
über Altoberndorf in den Harzwald oder über Hopfau durch das Dobeltal nach Weiden oder Marschalkenzimmern.
zwar wunderschön aber um wieder nach Boll zu kommen sind es 58 km .
Kurz gesagt um von einer Höhe auf die andere Höhe zu kommen sind die Möglichkeiten begrenzt.

Einen Fahrradweg-/Strich auf der Landesstraße von Bochingen nach Brittheim

-Bei breiten Gehwegen nicht ersichtlich, ob diese zur Fahrrad Nutzung freigegeben sind.
-Fahrradboxen abschliessbar
-bessere /größere Beschilderung der Radwege (für Ortsfremde)
-geteerte Wege bzw. Bei Schotter, sollte dieser mit einer Walze fest gewälzt werden
-e bike Ladestationen

z.T. sind es Feldwege mit sehr schlechtem Zustand (sprich grober Schotter und Schlaglöcher) und müssten baldmöglichst hergerichtet werden. Außerdem muss dringend ein Radweg nach Bösingen in Angriff genommen werden, damit man in Bösingen Anschluss an das Radwegenetz hat und somit sicher nach Rottweil kommt, ohne große Umwege.

Es gibt viele Radwege für die Freizeit und die Beschilderung ist auch gut.
Schaut man sich allerdings die Verbindungen der Stadtteile an, sind die Verbindungen größtenteils nicht direkt.
Soll das Fahrrad mehr als Verkehrsmittel genutzt werden, müßten mehr geteerte direkte Verbindungen geschaffen werden um auch Wege zur Arbeit oder zur Schule mit dem Rad zu machen, auch wenn damit weitere Flächen versiegelt sind.
Bei verbesserten Verbindungen besteht dann wenigstens die Möglichkeit den exorbitanten Nahverkehr zu reduzieren.

Wir als Anwohner der Straße von Beffendorf nach Hochmössingen würden einen Radweg abseits der Straße zur Anbindung bis Wasserturm mit Weiterfahrt nach Lindenhof/Hochmössingen/Marsch.Zimmern/Dornhan begrüßen.Es ist sehr gefährlich mit Rad oder Kinderwagen auf dieser Straße zu spazieren/fahren. Es würde sich auf der linken Seite anbieten bis zur Einfahrt zum Hundeübungsplatz. Ebenso sollte der Radweg vom Eichwald zum Harzwald befestigt werden nicht nur mit lockerem Schotter. Dieser ist nach einiger Zeit wieder ausgefahren. Ebenso die Strecke von Beffendorf nach Bösingen von der alten Erddeponie über Kasperles Hof bis nach Bösingen sollte befestigt werden. Hier hat man Anschluß weiter nach Herrenzimmern, Villingendorf bis Rottweil. Nur dieses Zwischenstück ist sehr schlecht befestigt.

Von Beffendorf aus fehlen die geteerten Verbindungen in die Nachbarorte, insbesondere Bösingen, Waldmössingen

Durchgängiges Konzept für "Nutzradfahrere"(Pendler,Einkäufer) und für "Genussradfahrer" (Wochenend-&Feierabendradler, Mountainbiker, Hobbyradler) mit gut beschilderten und markierten Wegen/Bereichen(auch wenn man auf der Straße überbrücken muss), ausgeschilderte Rundwege für "Genussradler". Vorallem auch Konzept für Mountainbiker zur Steigerung der Attraktivität

Radfahrer als Verkehrsteilnehmer beachten und Gefahren soweit als möglich reduzieren.
In der Verkehrsplanung berücksichtigen und wo sinnvoll auch bevorzugen.

Ausgewiesene Radwege sowie gesicherte Straßenübergänge wenn notwendig um die Kernstadt mit ihren Teilorten sowie den umliegenden Kommunen zu verbinden.

- Rasspuren innerorts
- Überdachte und überwachte Abstellplätze
- bessere Beachilderung der Radwege

Radwege von den Verkehrsstraßen trennen.
Radwege besser befestigen (Dollau aus Richtung Altoberndorf). Keine Radwege in die Stadtteile (Stockbrunnen/Lindenhof/Boll/Beffendorf)

Wenig bis gar keine Servicestationen
Lademöglichkeiten nicht vorhanden

Fahrradfahren muss besser unterstützt und gefördert werden.

Verbesserung der Radwegesituation, z.B. auch an Verkehrsknotenpunkten wie z.B. der Talplatz, Rosenberg, Rondell, … . Radwege insgesamt auch entlang der Straßen einrichten, Querungsmöglichkeiten für Radfahrer, z.B. mittels Radfahrbrücken, Ampeln, die dann schnell auf grün schalten oder dergleichen.
Radwegverbindungen aus der Kernstadt in alle Stadtteile und zugehörige Gemeinden und dies verkehrssicher und so, dass man flüssig fahren kann. Auch für Rad fahrende Kinder sicher gestalten (Schulweg)! Sichere Möglichkeit zum Abstellen von Fahrrädern an den Schulen notwendig.
Verknüpfung des Radwegenetzes auch mit angrenzenden Gemeinden. Hier sind gemeinsame Planungen notwendig.
Deutliche Aufstockung des ÖPNV im Stadtgebiet und in die Stadtteile, damit eine Kombination aus Rad und ÖPNV möglich wird (z.B. Stadtbusnetz mit kleineren Bussen und an den Haltestellen gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder). Beispiel: Wenn man z.B. von Altoberndorf nach Beffendorf/Hochmössingen, … möchte, ist dies realistisch nur mit dem Auto möglich.

zum Radtourismus:
mehr Einkehrmöglichkeiten entlang des Neckaradweges
mehr radfahrerfreundliche Übernachtungsmöglichkeiten
Radinfrastruktur (Lademöglichkeiten, Radgeschäft, Reparaturmöglichkeiten, …)

durchgäniger Radweg/ohne Kreuzung - apruptes Wegfallen des Radweges/bessere Beschilderung (auswärtige aufgeschmissen)/Anfahrt aus Freibad sehr gefährlich

Fahrradweg einrichten mit Rastplätzen mit Infos. Einheitliche Beschilderung. Verbindung Bochingen - Trichtingen (Bauberg) fertigstellen

Fahrradspur/Radwege

Ich würde das Fahrrad gerne für die Fahrt von/zur Arbeit Bochingen - Oberndorf nutzen, aber leider ist die angenehmste Strecke = Irslenbachweg sehr schlecht nutzbar: 1. gefährliche Löcher im Fahrbahnbelag 2. hohes LKW-Aufkommen wegen Steinbruch 3. bei Trockenheit extrem staubig 4. bei Feuchte schlammig 5. LKW`s nehmen keine Rücksicht auf Radfahrer!

Bestehende Radwege die mit Schotter angelegt sind, sollte man auf keinen Fall mit grobem Schotter vor Radsaison wieder befüllen. Das ist Quatsch und man kann nicht mehr Rad oder Kinderwagen fahren. Siehe Radweg Altoberndorf. Wer sowas veranlasst, fährt bestimmt selber kein Rad.

Zeitgemäße Fahrradständer

Fehlende Radwege

Neckarstraße ausweisen Fahrrad/Fußgänger z.B. durch einen Mittelstreifen

siehe Punkt 8

… der Splitt auf dem Verbindungsweg Lindenhof - Schützensteige sollte zeitlich begrenzt aufliegen, Sturzgefahr
… Verbindungsweg Oberstadt/Unterstadt, Rosenbergstraße sollte für Fahrräder freigegeben werden.

Treffen für Interessierte mit Diskussion und Mitwirkung

Durch topografische Lage sehr schwierig, evtl. Verleih von E-Bikes?

Bessere Radwege,, besserer Winterdienst, häufigeres kehren der Radwege (nicht nur 1x im Jahr vor dem 1. Mai)

Beim Streuen auf richtigen Splitt achten wegen Plattfüßen. Reinigung nur einmal im Jahr immer vorm Oberndorfer Lauftag anfangs Mai

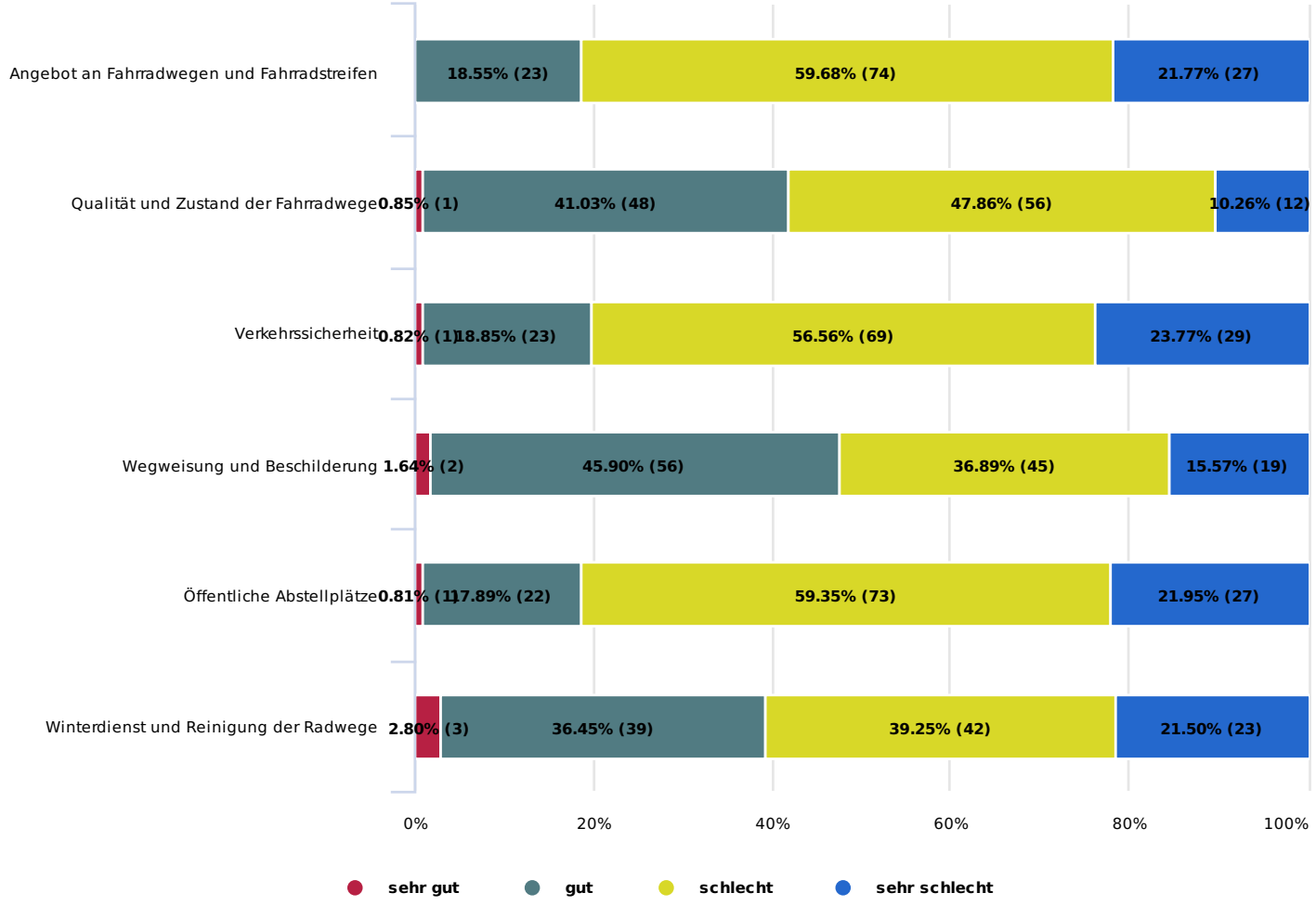
Fahrradwege durchgängig befahrbar machen, keine andauernden Abstiege zum Schieben, weil der Weg zu schmal ist oder aufhört

Derjenige, der auf dem Bauamt für die Radwegeplanung zuständig ist, soll an einem regnerischen Tag das Radwegenetz von Sulz nach Rottweil erkunden. Danach sieht er und das Rad aus "wie d`Sau"

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
8. Frage 126

7. Wie beurteilen Sie den Fahrradverkehr in Oberndorf a. N.?

Hinsichtlich folgender Aspekte bitte ankreuzen

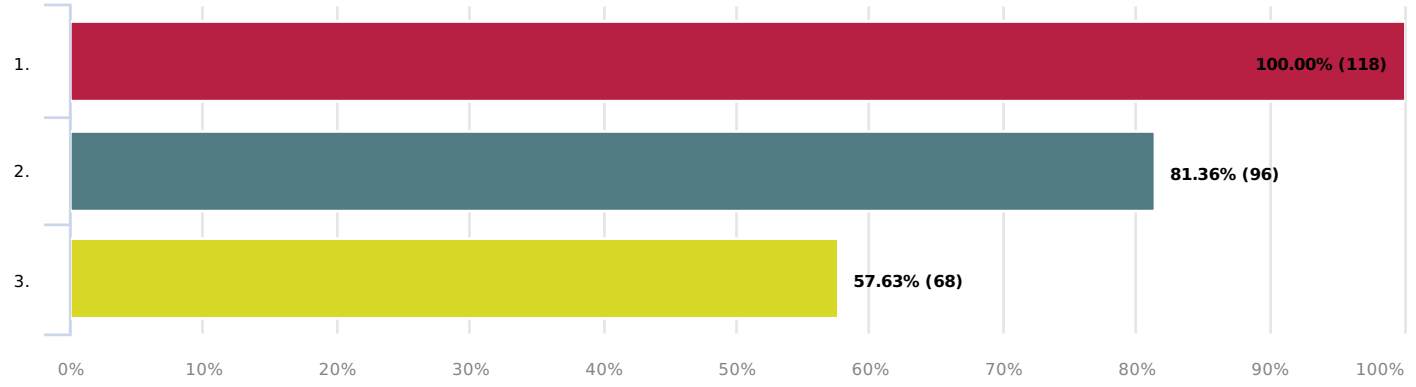


	sehr gut		gut		schlecht		sehr schlecht		ø	
Angebot an Fahrradwegen und Fahrradstreifen	0,00%	*0*	18,55%	*23*	59,68%	*74*	21,77%	*27*	**3,03**	*124*
Qualität und Zustand der Fahrradwege	0,85%	*1*	41,03%	*48*	47,86%	*56*	10,26%	*12*	**2,68**	*117*
Verkehrssicherheit	0,82%	*1*	18,85%	*23*	56,56%	*69*	23,77%	*29*	**3,03**	*122*
Wegweisung und Beschilderung	1,64%	*2*	45,90%	*56*	36,89%	*45*	15,57%	*19*	**2,66**	*122*
Öffentliche Abstellplätze	0,81%	*1*	17,89%	*22*	59,35%	*73*	21,95%	*27*	**3,02**	*123*
Winterdienst und Reinigung der Radwege	2,80%	*3*	36,45%	*39*	39,25%	*42*	21,50%	*23*	**2,79**	*107*
									2,87	

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
9. Frage 118

8. In welche Bereiche sollte die Stadt Oberndorf a. N. zukünftig vorrangig für den Radverkehr investieren?

Bitte nennen Sie bis zu 3 Punkte, beginnen Sie mit dem für Sie wichtigsten Punkt.



1. _____	100,00% *118*	
2. _____	81,36% *96*	
3. _____	57,63% *68*	
	282	

1. _____

Kernstadt Ausbau Radwege von Talstation in Oberstadt
Radweg Teckstrasse evtl . Radstrasse
Abstellmöglichkeiten in der Kernstadt schaffen
Abstellplätze
Verbindung der Ortsteile
Fahrradwege in der Stadt
markierungen besonders vom Tal in die Oberstadt.
Ein Radwegenetz erstellen, an dem alle Stadtteile und angrenzenden Orte abgeschlossen sind.
In Oberndorf ist alles so schlecht, dass man für die Kenntnisse zum Bau von Radwegen in der Grundausbildung beginnen sollte
Radwege, vor allem für den Verkehr durch die Stadt, einrichten
Bessere Instandhaltung
Anlegen von Fahrradstreifen auf viel befahrenen Straßen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
Kläre Trennung von Fußgänger- und Radfahrerzonen.
Sichere (!) Abstellflächen am Bahnhof (bspweise Radboxen zum Abschließen, gerne auch kostenpflichtig)
Teilorte mit Oberndorf verbinden
Beschilderung
Trennung Straße / Radweg. z.B. Freigabe "Rosenbuckel" für Radverkehr (abwärts als Fußweg beschildert, somit muss man auf der vielbefahrenen Straße zwischen Oberstadt und Unterstadt gefahren werden. Mit den Kindern nicht zu verantworten.
Ausbau weiterer Fahrradwege, insbesondere in asphaltierter Variante
Allwettertaugliche Radwege die Oberndorf mit den Ortsteile und die Ortsteile mit den anderen Dörfern der Umgebung verbinden.
Schul-& Berufspendler - besserer Ausbau von Radwegen (bspw. Bahnhof/ ZOB - Talplatz - Oberstadt)
Radwege besser miteinander vernetzen, vor allen Dingen mit den verschiedenen Stadtteilen.
Fahrradwege
Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer.
Verbindungswege zwischen den Teilorten herstellen - auch über die Stadtgrenzen hinaus zb. Beffendorf-Bösingen

Mehr markierte Streifen für Radfahrer

Abstellplätze überdacht und mit E-Station

Radwege ausbauen und vorhandene ausbessern

Radstreifen in den Ortsdurchfahrten

Oberstadt Richtung Tal

Ausbau Radwege innerhalb der Stadt

Sicherheit

Radwegen

Entlang der L415, Rottweiler Straße, Rondell

Neue Radwege, baulich getrennt von der Straße

Eindeutige Fahrradwege zwischen den Ortsteilen.

Verbindungen zwischen den Stadtteilen

(Hauptsächlich für Kinder) sichere Radwege zur Schule zu schaffen. In diesem Fall von der Neckarvorstadt in die Oberstadt

Erschließung neuer Radwege, die die Ortschaften auf ziemlich direkten Wegen verbinden.

Oberstadt

Fahrradstreifen entlang der L415

Grundsätzliche Erreichung der Orts- und Stadtteile sollte über geschützte Radwege möglich sein.

Klare Definition von Radwegen

Radwege zu den Nachbargemeinden

Ortsdurchfahrten für Radfahrer sicher machen.

Mountainbike Strecke (nicht extrem sondern für den Breitensport)

Ladestation

Fahrradwege: Oberndorf liegt am Neckartalradweg. Für Radfahrer fehlt eine Infotafel (aktuell mit Übernachtungsmöglichkeiten, Restaurants, Sehenswürdigkeiten).

Durchgängige Radwege

In Oberstadt Fahrradfahren ermöglichen

Radweg Oberndorf - Schramberg

Verkehrssicherheit

Radwege für Fahrräder befahrbar sind

Aistaig - Sulz

siehe Punkt 9

Abstellplätze

Verbindungswege zwischen den Stadtteilen!

Fahrradstreifen im Stadtgebiet

Beffendorf -> Winzeln
sehr wichtig, viele Radfahrer

Fahrradstreifen in die Oberstadt vom Dachau

Ausbau vorhandener Radwege

Abstellplätze im Stadtgebiet

Radweg geteert zwischen Beffendorf und Bösingen

Beschaffung der Radwege, ein geschlossenes Radwegenetz welches den Bürgern ermöglicht alle umliegenden Ortschaften zu erreichen

Bessere Ausschilderungen. Mein damit ansich nicht für mich. ICH kenn mich ja aus als Oberndorfer. Jedoch haben Auswärtige und Radtouristen Schwierigkeiten. Auch, was das überregionale Konzept betrifft.

Sichete Abstellplätze

zusätzlich Radspuren entlan von Hauptstrecken

Beschilderung von Tal in Richtung Lindenhof / in Richtung Boll

Mehr (sichere) Radabstellmöglichkeiten insbesondere beim Rathaus, Alten Rathaus etc.

Vorrangstraßen/-streifen auf den Straßen für Radfahrer - weniger Priorität für das Auto - konsequent im ganzen Stadtgebiet, sodass Verbindungen in alle Stadtteile und Teilorte existieren.

Um Oberndorf herum.

Da die Kernstadt für die meisten Stadtteile nur über Wege mit starkem Gefälle erreichbar ist, sollte insbesondere dort für eine sehr gute Qualität der Wege gesorgt sein

und diese im Frühjahr frühzeitig von Split befreit werden, um die Sicherheit der Radfahrer nicht zu gefährden.
Mehr Verbindungs- / Radewege schaffen
Hinweisen das man Strecken bis 1 km mit dem Fahrrad genau so schneller oder schneller erreicht wie mit dem Auto,da oft die Zeit für das Parken nicht mitgerechnet wird
Markierung des Radwegs
Mehr Radwege in der Kernstadt
Kontrolle der Radwege auf Scherben, Äste und andere Gefahren
Verbindung von einer Höhe auf die andere Höhe
Von der Stadt auf den Lindenhof
Radwege in die benachbarten Orte, so dass ein echtes „Radnetz“ entsteht. Diese Wege parallel zu den Straßen aber durch Grünstreifen getrennt.
Sicherer Weg zwischen Bochingen und Brittheim
Abschliessbare Fahrradboxen
Anschlüsse an die Nachbargemeinden
In die Verbindung der Ortsteile. Das es prinzipiell geht, zeigt der Neckartalweg.
Die Radwege besser befestigen mit Asphalt nicht nur mit Schotter
Radwege vom Lindenhof in die Oberstadt
Geteerter Radweg zwischen Beffendorf und Bösingen
Konzeption von Angeboten für unterschiedliche Nutzer mit dementsprechender Beschilderung und Startpunkten sowie Übersichtskarten
Radfahrer überhaupt als Verkehrsteilnehmer integrieren.
Radwegenetz zwischen Kernstadt, Teilorten und umliegenden Kommunen
Beschilderung und geeignete Wege zwischen Ortsteilen
Austraße-Kreisverkehr Neckarhalle-Freibad
Neckarstraße klare Zuweisung wer darf wo fahren und laufen
Radwege teeren
Fahrradwege auf den Hauptstraßen in der Stadt
Sichere Radwege
siehe Nr. 6
Neckartalradwg/ besserer Belag auf Gesamtlänge und breitere Fahrspur durchgängig
Neue Wege
Verkehrssicherheit für Radfahrer
für mich: Herstellung einer Fahrrad - freundlichen - Trasse
Kein Grobschotter auf Radwege leeren nur weil Material übrig ist
Die einzelnen Stadtteile mit Radweg verbinden
Radweg nach Aistaig
Von der Oberstadt zur Unterstadt
Es gibt keine Radwege
zu wenig markierte Fahrspuren und keine in Kreuzungsbereichen
Abstellplätze an Bushaltestellen für Schüler
Fahrradfahrer werden von Autofahren meist umgefahren
Verbesserung Angebot an reinen Fahrradwegen und Fahrradstreifen
Stadtteil Lindenhof
Radwege (Keine Schutzstreifen) + sichere Übergänge
Sicherheit
Radwege erschaffen
Radwege auf Kosten von Autostreifen markieren
Richtige Radwege - nicht Crossstrecken die plötzlich aufhören
in Asphalt wie z. B. Teckstraße
Teckstraße - schlechter Fahrbahnbelag
Radweg muss durchgängig befahrbar sein, kein ständiges Auf- und Absteigen

2. _____

Ausbau Radwegenetz zwischen den Ortsteilen

Gehwege an viel befahrenen Straßen für Fahrräder freigeben

Mehr sichere Radwege und Beschilderung

Verbindung in die Dörfer

Abstellmöglichkeiten

Mehr Fokus auf das Fahrrad

Lernen sie in den genannten Ländern den Bau von Radinfrastruktur

Instandhaltung bestehender Radwege. Zum Beispiel zwischen Aistaig und Sulz

Mehr Radspuren innerhalb der Stadt und besonders den Stadtteilen

Fahrradabstellmöglichkeiten verbessern

Richtungsgeschwindigkeit auf Talabfahrten

Ausbau der Radwege (ordentliche!, Keine Schutzstreifen)

Überdachte und Videoüberwachte Abstellplätze

Fahrbahnsanierung Neckartalradweg, Aistaig, Richtung Sulz, nach der Turnhalle Aistaig (üble Schlaglöcher und Abplatzungen im Asphalt

Sicherheit der Fahrradwege/Schutzstreifen

Vorhandene meist für die Landwirtschaft gebaute Wirtschaftswege wieder Instand setzten.

Abstellmöglichkeiten überdacht/ Regensicher

Im Tal und in der Oberstadt Fahrradwege markieren.

Abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof

Verbesserung der Radwege - Zusammenhängendes Radwegenetz in der Gesamtstadt

Bestehende Wege sicherer gestalten (z.B. Straßenquerung Beffendorf-Lindenhof)

Verbesserung Radwege

Abstellmöglichkeiten anbieten

Verbindungsradwege Beffendorf- Bösingen.
Beffendorf- Waldmössingen

Stadtgarten/Kirche

Überdachte Fahrradstellplätze

Qualität der Radwege

Abstell flächen

Von Altoberndorf/Webertal zum Bahnhof

Mehr Sicherheit durch bauliche Trennung zwischen Radweg und Straße (Poller, Betonelemente, Bodenschwellen, …). Aufmalen interessiert viele Autofahrer nicht.

Winterdienst

Anbindung des Bahnhofs

Sichere Abstellmöglichkeit,damit dem Rad nix passiert

Nichtsdestotrotz können Radfahrer sich nicht ausschließlich auf gesonderten Radwegen bewegen um an ihr Ziel zu gelangen. Deshalb sollte in der Stadt trotzdem auf den Hauptstraßen die nötigen Radwege markiert sein, damit Autofahrer nicht vergessen auch beim Abbiegen auf Radfahrer Rücksicht zu nehmen. Das gilt besonders bei großen und unübersichtlichen Kreuzungen, dass dort auf der Straße in auffälligem Blau z.B. ein Bereich für Radfahrer markiert ist. (Siehe Stadt Tübingen)

Weg zum Bahnhof

Zeitige Reinigung der Steilstrecken vom Rollsplitt

A k t u e l l e gastronomische Hinweisschilder und entsprechende Öffnungszeit mit Angeboten

Bessere Verbindung der Ortsteile und Einkaufsmöglichkeiten

Kennzeichnung von Fahrradstreifen auf Hauptverkehrsverbindungen

Bestehende Wege "richtig" sanieren.

Fahrradständer

Öffentliche Abstellplätze

Lindenhof Richtung Stadt ist lebensgefährlich

Radwege

gerne mehr Radwege

Mauserstraße

bessere + mehr Radwege

Ein FAHRRAD-BEAUFTRAGTER (Ehrenamt) fehlt!

Ladestation z. B. Minigolf/Krankenhaus/etc.

Beffendorf -> Bösingen

Abstellmöglichkeiten in der Oberstadt

Schaffung neuer Radwege resp. Fahrradstreifen

Eine Verbindung Tal - Stadt - Lindenhof mit weniger Steigung

Radweg geteert zwischen Beffendorf und waldmössingen

Mehr Abstellmöglichkeiten fürs Rad.

Ladestation

öffentliche Ladestation in Oberstadt

Wegekonzept in der Talstadt

Ggf. dem Trend zum E-Bike folgen und Ladepunkte installieren.

Klare Beschilderung Kennzeichnung der Radspuren/-wege. Ordentlicher Zustand und nicht nur "Alibi"Radweg. Anbindung an die überregionalen Radwege, z.B. für Pendler, die aufs Rad umsteigen möchten.

Besonders Verbindungen zwischen Beffendorf und Bösingen. Hochmössingen Fluorn-Winzeln.

Insbesondere die Strecke über den Stockbrunnen wird leider sehr häufig von Autofahrern genutzt.

Instandhaltung der vorhandenen Wege

Veröffentlichen wie man oft genutzte Ziele, wie Freibad, Stadtmitte, usw. recht gefahrlos mit dem Fahrrad erreichen kann. z.B. mit Beispielplan wo die Radwege, Nebenstraßen sind

Abstellplätze

Abstellmöglichkeiten in der Oberstadt

BELEUCHTUNG

Beschilderung

An gefährlichen Strecken Radwege erstellen

Herstellung sicherer Radwege

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit der Möglichkeit ein Schloß anzubringen.

Geteerter Radweg zwischen Beffendorf und Waldmössingen

Beschilderung

Feldwegenetz als Radwege ausbauen.

Beschilderung

Abstellplätze

Teckstraße Straßenzustand mangelhaft

Löcher und defekte Beläge ausbessern

Verbindung Boll/Bochingen in die Stadt

siehe Nr. 6

Transporter/PKW-Verkehr auf Radweg unterbinden

Rundweg

Fahrradstreifen

von Altoberndorf - Irslenbach - Steinbruch - Bochingen

Wenn Grobschotter dann zügig auch feinen nachfüllen (zeitnah) nicht erst ein halbes Jahr später

Schule in Aistaig

mehr Fahr.Straßen bzw. generell mal Fahrrad direktwege

z. B. Anlegen eines Fahrradweges vom Lindenhof (Klause) in die Unterstadt (Bahnhof) - als Fußweg bereits vorhanden bis Straße Neue Steige

Unterstadt Oberndorf

Verbindung von Ortsteilen

Feld/Waldwege in benachbarte Ortschaften einebnen

Winterdienst mit Splitt, der nicht automatisch zum Plattfuß führt

ein öffentliches WC am Radweg

Unterführungen zu schmal

Radweg Sulz-Rottweil bei Regenwetter eine Schlammschlacht

3. _____

Besserer und sichere abstellmölichkeiten

Landwirtschaftliche Wege für Fahrräder freigeben

Ausbau Radwege

Schilder

Bessere Beschilderung

Neue Radwege

Infokarten mit eingezeichneten Fahrradwegen

Beleuchtung und Klingel

Reduzierung des MIV

Fahrradschutzstreifen

Fahrradschutzstreifen oder noch besser Fahrbahntrennung auf vielbefahrenen Hauptachsen

Tourismus (bspw.Ausflüge vom Neckartalradweg abzweigend erreichbar mit Rad)

Eine Radkarte rund um Oberndorf erstellen.

Weiterführung vorhandener Radwege

Bestehende Wege besser ausbauen, z.B. Asphaltieren Radweg Beffendorf-Hochmössingen im Wisoch

Verbesserung Beschilderung

Ausschilderung verbessern

Radweg Beffendorf - Winzeln ist meistens in einem schlechten Zustand. Viel zu grobes Material. Mann kann auch ohne Asphalt gute Radwege bauen aber das hat unser Werkhof nicht im Griff. Andere Kommunen haben damit kein Problen

Vom Stockbrunnen Richtung Talplatz

Mehr gute Fahrradständer

Von der Oberstadt auf den Lindenhof

Insgesamt Verkehrsberuhigung (z.B. an der Kreuzung Talplatz)

Mitnahmemöglichkeiten bei den Bussen

-

Ausbau der Asphaltstraßen zur höheren Attraktivität für Rennradfahrer. (+Inline?)

Von der Oberstadt zum Lindenhof

Bessere Beschilderung vor allen im Tal und in der Oberstadt

Fahrradservice

Beschilderung

Ständige Überprüfung und Instandhaltung der Radwege

Neue Radwege.

Wegweisung

Legale Möglichkeiten zum Mountainbike fahren

Abstellplätze

mehr Schutzstreifen

Bessere Beschilderung der Radwege und Sehenswürdigkeiten

Beffendorf -> Waldmässingen
(ab Geigenberg)

Einkehrmöglichkeiten am Neckartalradweg

Abstellmöglichkeiten und Ladestationen

Eine Radfahrt vom Talplatz über die Hochbrücke auf der Strasse ist sehr gefährlich ! Man muss ansich auf der Strasse fahren. Dort kein Platz und sehr hoher Bordstein ! Ich weiche IMMER auf den Gehweg aus !

Verkehrssichere Fahrradwege

sicherere, überdachte Abstellplätze

Verkehrssicherheit in der Oberstadt für Fahrradfahrer (z.B. Kreisverkehr Eiscafé Venezia - Schützensteige - Hauptstraße)

Abstellplätze, die auch für teure Räder geeignet sind, ggf. mit Lademöglichkeiten, Plätze für Lastenräder zum Einkaufen - dann würde ich sogar für den wöchentlichen

Einkauf ein Lastenrad anschaffen.

Insgesamt ist mein Eindruck, dass es sehr wenige Radwege gibt, sondern (zumindest in den höheren Lagen des Stadtgebiets) überwiegend Land- und Forstwege, die auch mit dem Fahrrad genutzt werden.
Der Zustand dieser Wege ist für die Fahrradnutzung oft nicht optimal.

Mehr Transparenz/Übersicht, wo es welche Radwege und Rundwege rund um Oberndorf gibt

Stadträte, Ortschaftsräte, alle Bürger ermutigen mit guten Beispiel voran zu gehen und kurze Fahrten zum Bäcker, kleine Einkaufe usw. mit dem Fahrrad zu erledigen. Vielleicht mit Beispielrechnungen wieviel damit gespart werden kann

Ladestation

Beschilderung

Aufladesationen

Schilder/Beschriftung von Radwegen

Reinigung der Radwege wenigstens im engeren Stadtgebiet.

Positives Radimage aufbauen, z.B. Abstellplätze usw.

ÖPNV besser nutzbar machen für Radler

Servicestationen einrichten (Werkzeug etc.)

Beschilderung und Markierungen

siehe Nr. 6

Beschilderung

Beschilderung

Verpflichtung der Bauunion die Straße sauber zu halten

Bestehende Radwege mal kontrollieren + Schlaglöcher endlich mal reparieren + ausfüllen

Beschilderungen sind eine reine Katastrophe

Ortsteile

mehr Tempo 30 Zonen

sichere Abstellplätze

Reinigung der Radwege, auf Verbindung Spindel - Schwedenbau sind immer Scherben

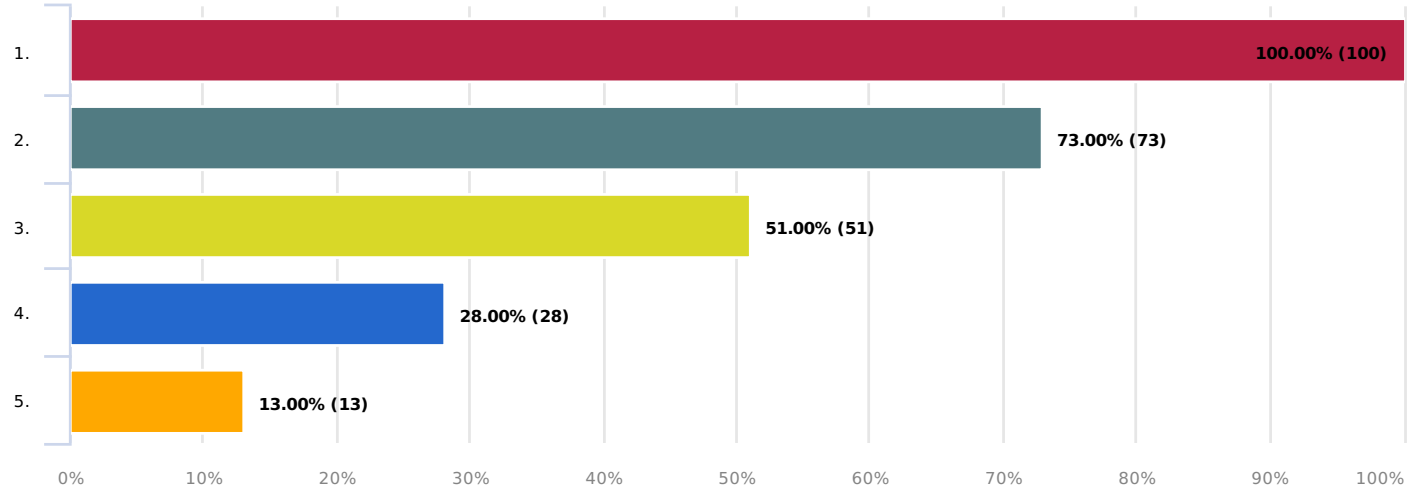
zu wenig Straßenreinigung

Straßenreinigung/Winterdienst nur 1x vor dem 1. Mai

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
10. Frage 100

9. Wo gibt es in Oberndorf a. N. und Umgebung problematische Punkte an denen die Situation für Radfahrer verbessert werden sollte? (Querung, Sicherheit, Zustand, Wegführung etc.)

Bitte nennen Sie bis zu 5 Ortsbezeichnungen und beschreiben Sie kurz das Problem.



1. _____	100,00% *100*	
2. _____	73,00% *73*	
3. _____	51,00% *51*	
4. _____	28,00% *28*	
5. _____	13,00% *13*	
	265	

1. _____

Rosenfelder Straße Hochbrücke zu eng hohe Bordsteine Radfahrer weichen auf Gehweg aus
Teckstrasse : unübersichtlich durch Hecken die in die Fahrbahn ragen
Bahnhof Abstellplätze für E-Bikes
Hochbrücke
Vom Tal zur Oberstadt
Fahrradstrecken in Beffendorf besser Ausschildern.
Weg von Beffendorf nach Bösingen, hier ist kein direkter Weg vorhanden. Nur über Umwege ist der Anschluss an den Radweg nach Rottweil zu erreichen.
Das Aufzählen dieser Punkte würde mich stundenlang beschäftigen
Oberndorf Oberstadt. Auf der Straße fahren ist sehr unsicher.
Beffendorf Richtung Bösingen
Die Hochbrücke ist m.E. die gefährlichste Situation für Radfahrer. Da vor der Ampel an der Klosterkirche ständig Rückstau ist, befindet sich der Radfahrer ständig zwischen Autos/LKWs und Bordsteinkante. Wird man von vorbeifahrenden LKWs überholt gibt es absolut keine Sicherheitszone. Ein falscher Lenkerausschlag kann verheerende Folgen haben. Ich persönlich steige oft ab und wechsle mit dem Rad auf den Gehweg, was natürlich auch nicht korrekt, aber eine Notlösung ist.
Tempolimit Boller Steige, Schwelle Haus 33 ist unfallträchtig.
Aistaig Bahnübergang: Für Kinder und ältere kaum möglich, das Rad durch die Unterführung zu bekommen. Querung der Straße ist sehr gefährlich
Wiesoch Richtung Hochmössingen - Römerweg. zu kurze Sicht auf Straße
Hochbrücke und Neckarbrücke: Viel Verkehr und keine Schutzstreifen

Siehe Punkt 8.2: Neckartalradweg, Aistaig, Richtung Sulz, nach der Turnhalle Aistaig: Maroder Asphaltbelag

Fahrradschutzstreifen Teckstr. -> separierter Radweg entlang dem regulären Fahrstreifen schafft eine räumliche Trennung.
Autofahrer fahren bisher z.T. sehr dicht an Radfahrern vorbei

Außer der Kreuzung in Bochingen in Richtung BAB/Wittershausen beim Hagebaumarkt sind kaum problemfrei Bereiche für Radfahrer imStadtgebiet zu finden.

Talplatz Kreuzung

Unterführungen beim Friedhof und in Altoberndorf zwischen Turnhalle und Irslenbach.

Schützensteige - Eisdiele Venezia: Hauptsächlich Schüler rasen zum Schulbeginn mit hoher Geschwindigkeit die steile Straße herunter. An der Eisdiele wird der Weg zu den Schulen auf den Gehsteig fortgesetzt. Hauptproblem ist aber die hohe Geschwindigkeit mit der die Schützensteige befahren wird.

Querung Beffendorf-Lindenhof sehr gefährlich für Radfahrer (ca. 100m nach letztem Wohnhaus Schramberger Straße)

Zustand markierter Seitenstreifen von Freibad in Richtung Krankenhaus; Ausbesserung der Löcher

Teckstraße richtung Krankenhaus, links abbiegen zur Unterführung.

Oberndorf Hochbrücke für Radstreifen zu eng

Die Hochbrücke in der Unterstadt ist sehr gefährlich zu befahren.

Zebrastreifen an der Brauerei:Autos fahren zu schnell und halten nicht immer

Talplatz, Kreuzung gesamt insb. vom Bahnhof / Boll kommend. Zu wenig Platz wenn Autos oder LKW kommen, auf Gehwegen muss geschoben werden

Fahrt von der Oberstadt vom L-Hof kommend in Richtung Unterstadt nur auf der Hauptstraße möglich deshalb fahren vielen als Alternativroute gegen die Einbahnregelung

Altoberndorf, zur Flößerhalle muss man über eine stark befahrene Straße

fehlende bzw. lückenhafte Verbindung zwischen Altoberndorf und Trichtingen

Bei mehreren Punkten fehlt die klare Verkehrsführung für Radfahrer. Beispielsweise von Boll nach Bochingen im Kreisverkehr. Da sind irgendwelche Fahrräder auf den Boden gemalt, ohne dass man hier vernünftig fahren kann.

Vom Lindenhof zur Stadt gibt es keine Verbindung, die nicht zu großen Umwegen führt. Auf der Straße ist es zu gefährlich, die direkte Verbindung über die Schützensteige ist zu steil und über den Schlatthof ist es vom neuen Lindenhof ein zu großer Umweg und am Schluss landet man doch wieder auf einer Hauptverkehrsstraße.

Siehe Punkt 8.

Kreuzung Oberstadt beim Schwabo.

Altoberndorf - Querung zur Turnhalle für Kinder (fahren noch auf dem Gehweg)

Überquerung der L415 im Brauereibereich von der Oberstadt her (Rosenberg) kommend

Verbindung Oberndorf Boll/Bochingen

Altoberndorf/Webertal auf B14

Beffendorf: Strassennaher Radweg Richtung Rottweil (Richtung Bösingen) fehlt

Innerort in Beffendorf, Fahrradspur.

Radfahren in der Oberstadt

Bochingen-Boll:
Einfahrt zum Norma, Radweg macht von Bochingen kommend eine scharfe Kurve. Dadurch wird man von den Fahrzeugen erst sehr spät wahrgenommen,bzw. man hat erst sehr spät einen Einblick auf die Kreuzung.
Zudem ist an der scharfen Kurve neben dem Radweg der Seitenrand noch nicht befestigt. So könnten Kinder oder auch Fahrradanhänger leicht vom Weg abkommen (wenn die Kurve unterschätzt wird)

Boll (Überquerung der Hauptstraße zum Schützenverein)
Es ist eine Hauptstraße. Um einen sicheren Weg von Boll nach Oberndorf zu fahren, gibt es zur Überquerung keine Ampel oder Zebrastreifen

Lindenhof - Stadt
Es wird eng überholt

Lindenhof Süd - Wasserturm Beffendorf /Kasperleshof

Rosenfelder Straße -> Hochbrücke -> Tal
Von der Rosenfelder Straße bis zum Tal und weiter zum Rosenberg hilft nur absteigen, auf der Straße fahren oder verbotenerweise einen der breiten Gehwege auf der Hochbrücke nutzen (einer könnte zum Radweg werden)

Oberstadt
keine Schutzstreifen

Zum Stockbrunnen
zu schmal

Talfriedhof - Unterführung
Fußgänger sind gefährdet

Ortsausgang Beffendorf -> Lindenhof
Autos rasen mit hoher Geschwindigkeit SEHR ENG an einem vorbei. Ideal wäre eine Verlängerung des Verbindungsweges Ziegelhof bis zum Ortseingang Beffendorf

Einbiegung Boller Steige auf Hauptstraße

Oberstadt Kinder können nicht Sicher zur Schule fahren

.

Lindenhof nach Fluorn endet die Strecke an den Windrädern und man muss die Landstraße überqueren bzw. auf dieser weiter fahren, welche stark befahren ist. Außerdem die Überquerung am Wiesoch ungesichert. Ebenso wie die Überquerung der Hochmössinger Straße

Eine Radfahrt vom Talplatz über die Hochbrücke auf der Strasse ist sehr gefährlich ! Man muss ansich auf der Strasse fahren. Dort kein Platz und sehr hoher Bordstein ! Ich weiche IMMER auf den Gehweg aus !

Kreuzung Teckstraße zur Hölderlinstraße, hier kommt es oft zu gefährlichen Situatione, wenn Fahrradfahrer nach links zur Unterführung schwenken müssen.

Talplatz (Rosenberg in Richtung Dachau)

Entlang der L415 durch die Oberstadt bis runter ins Tal ist es auf der Hauptstraße immer spannend (gefährlich) zu fahren.

Stadtmitte Oberstadt - Ampelführung ist "grottig", es gibt keinerlei Strecken für Radfahrer in der Stadt. Alles ist auf das Auto ausgelegt (und selbst dort gibt es keine Lademöglichkeiten für E-Autos)

Verbindung von Beffendorf zur Herzogskapelle am Wasserturm (und auch weiter bis zum Kreisverkehr für die Verbindung zum Stadtteil Hochmössingen).
Hier gibt es keine direkte Verbindung. Die Herzogskapelle ist nur über den Umweg Lindenhof oder Wiesoch erreichbar (wobei vor allem der Wiesochweg je nach Witterung nicht für die Fahrradnutzung geeignet ist)

Hier wäre eine direkte Verbindung wünschenswert. Oder evtl. auch die Möglichkeit, die Verbindungsstraße am Wochenende für den Autoverkehr zu sperren, sodass die Straße besser (auch für Familien mit Kindern) mit dem Rad benutzt werden kann.
(Die Wochenendsperrung hilft für die Verbindung nach Hochmössingen werktags freilich nicht...)

Es gibt keinerlei direkte Verbindung von Beffendorf zur Kapelle/ zum Wasserturm, außer der Kreisstraße

T- Kreuzung Bochingen- Trichtigen-Altoberndorf
Hier fehlt ein kurzes Stück Radweg damit die vorhandenen Radwege verbunden sind

Rondell
Man wird sehr schnell, Autos kreuzen und überholen

Talplatz
Viel Verkehr und keine Radwege

Oberndorf zwischen Metzger Jauch und Rosenberg.
Viel Verkehr, Lastwägen und Busse die Radfahrer oft übersehen.

in der gesamten Stadt wird keine Sicherheit geboten!

Tal Stadt

Verbindung von Beffendorf nach Waldmössingen.
Kein richtiger Radweg vorhanden, bzw. nur über Umwege erreichbar.

Die Strecke zwischen Bochingen und Brittheim ist als Fahrradweg ausgeschildert, aber viel zu gefährlich wegen des starken Verkehrs, auch mit Bus und LKW. Schlechte Überholmöglichkeit für diese

Aistaig Richtung Dornhan RADWEG einrichten

von Beffendorf aus Richtung Bösingen durch den Harzwald (Zustand und Wegführung)

Gefährlich ist der Radweg über den sog. "Römerweg" zwischen Wiesoch und Hochmössingen.
Querung der L415 und der L413. Hier ist "freie Fahrt" für PKW.
Die L413 ist von Hochmössingen kommend für den Radfahrer bei den hohen Geschwindigkeiten der Autofahrer nur bedingt gut einsehbar.

von Beffendorf nach Hochmössingen bis Wasserturm keine Anbindung Richtung Lindenhof. Auch Ausbau vom Hundeübungsplatz Beffendorf bis Ziegelhof/Lindenhof.

Weg vom Lindenhof - Aspenklause in die Oberstadt: Wann wird der Weg wieder freigegeben?

Konzept für Mountainbiker fehlt komplett. Diese halten aufgrund der 2 Meter Regel in BW illegal viele Pfade und Waldwege frei. Mit einem guten Konzept für Mountainbiker und Wanderen könnte man zwei Bereiche attraktiver gestalten und die gute natürliche Lage und vorhandenene Wege für die Bürger und Gäste besser nutzen und Attraktivität steigern

Innerhalb der Teilgemeinden in der Höhenlage gibt es quasi keinerlei Radwege.
Radfahrer müssen auf vielbefahrenen Straßen fahren oder nutzen die Gehwege.

Verkehrssituation im Bereich Talplatz, Klosterkirche, Hochbrücke

Hochbrücke und Neckarbrücke, hier sind Radfahrer auf der Fahrbahn und gerade beim linksabbiegen in die Neckarstraße kann es zu gefährlichen Situationen kommen.

Weg von der Talstadt in die Oberstadt

Beffendorf: Kein Radweg nur Hauptstraße in Richtung Bösingen und Waldmössingen

Hochbrücke Einmündung Talstraße

siehe Nr. 6

Unterführung Neckarbrücke - Richtung Epfendorf Engstelle

Straße vom Lindenhof in die Oberstadt - stark befahrene Straße/sehr steil

Irslenbach AO - Bochingen: siehe Punkt A6 und B8

Alter Lindenhof - Beffendorf: Schlaglöcher sstellenweise

Bahnhof und Unterstadt: Keine Radwege

Hohenbergstraße: Hier parken Autos die rechte Fahrspur zu

siehe 8

Altoberndorf - generell Turnhalle - Alt-Dorfstraße Brücke über den Neckar zu eng bzw. schmal

Rathaus Kreuzung: Unübersichtlich man wird leicht übersehen

Unterführung vorhanden - von Spindel kommend Einmündung Werkstraße Richtung Neckartalradweg in Werkstraße + Austraße kein Fahrradstreifen vorhanden.

Hohenbergstraße Lindenhof: viele parkende Autos, Rechts-Links-Verkehr in 30 Zone findet wenig Beachtung

Kreuzung Riedwiesen - Kreisstraße - Theodor-Quehl-Straße: Keine Sicht zu schnelle Autos - kein Überweg

- Radweg von Minigolfanlage im Bereich Teckstraße erhebliche Unebenheiten
- Strecke Webertalstraße nach Altoberndorf zur Alt-Dorfstraße über ehemalige B14 gefährliche Strecke
- Brandecker Straße - Bösinger Steige (Ecke Härle) gefährlich
- Einbiegen von Eugen-Frueth-Straße in die Mauserstraße funktionieren die Bodensensoren nicht

Kreuzung Beffendorf: kritische Situationen bei hohem Verkehrsaufkommen

Engstelle Tunnel zum Irslenbach - zu eng, zu niedrig

Irslenbach - Röhre zu eng

Radweg Tecksraße - Schlagloch, Schachtdeckel, Scherbenpiste

2. _____

Oberstadt weg in Richtung schützensteige/tuchberstr./lindenhof sollte besser beschildert werden.

Ganze Teckstrasse ist der Fahrbahnbelag des Radweges eine einzige Katastrophe. Bandscheibenvorfall vorprogrammiert.

Wegführung in die Oberstadt

Straße in die Oberstadt zum Gymnasium

Kreuzung Klosterkirche

Weg von Beffendorf nach Hochmössingen. Strecke durch das Wisoch ist zwar schön, ist aber ein Umweg.

Oberndorf Talstadt. Auch hier keine Alternative zur Straße.

Teckstraße

Gleiches gilt für den Weg zur Oberstadt. Ohne Ortskenntnis ist der Weg am Rosenberg hoch schlecht beschildert.

Verbot für Räder auf Spazierwegen über Schlattfelsen und Boller Felsen sowie auf Wanderwegen zu Ruinen Waseneck und Bogeneck

Die Brücken über den Neckar sind mit einem Rad plus Anhänger nicht querbar (auch nicht schiebend!)
Radeln Sie doch bitte einmal probeweise mit einem Anhänger am Rad von Aistaig zum Freibad und nutzen Sie ausschließlich Radwege.

Beffendorf Richtung Bösingen
Radweg neben der Straße wäre nicht schlecht. Wege im Wald sind mit großen Steigungen.

Oberndorf Talstadt und Oberdtadt: keine Beschilderung Richtung Oberstadt bzw. Lindenhof

Verbindung zwischen Oberstadt und Unterstadt (Aktuell Rosenbergstraße für Radverkehr gesperrt, Fußwegschild bei der Einmündung beim Fachklassentrakt

Oberndorf, Hölderlinstr.: kein Fahrradschutzstreifen/weg. Insbesondere im Bereich des Krankenhauses, in dem auch Fahrzeuge des Rettungsdienstes verkehren, stellt dieser Punkt eine erhöhte Gefahr da. Wechsel von der Unterführung Kreuzung Teckstr/Hölderlinstr. auf die andere Fahrbahnseite

Oberstadt Fahrradweg runter zur Talstadt bspw. vom Obertorplatz

Oberstadt Richtung Tal.
Nach dem Rosenberg hört der „befahrbare“ Teil auf… wie kann man im Tal sicher vom Rosenberg zum Bahnhof gelangen? (Ohne sinnfreie Umwege)?

Wegführung nach Bösingen umständlich weit und teilweise in sehr schlechtem Zustand, kann nur mit Trekking- oder Mountainbike befahren werden. Lösungsmöglichkeit: Radweg von Ortsende Beffendorf bis Bösingen entlang der Straße über Kasperleshof ausbauen.

Lindenhof hoch, am Besten über Schützensteige richtung Ob der Steinhalde leiten, da man mit dem Auto nicht gut überholen kann.

Beffendorf am Haus Hochmössingerstraße 1 Gehweg ist abschüssig in der Kurve zu eng. Da fahren viele kleine Kinder hat durch das Neubaugebiet stark zu genommen. Da passiert mal ein Unglück

Am Stadtgarten kommen sich Fahrradfahrer, Schüler und Busse in die Quere.

Stadtgarten/Bushaltestelle:zu eng für Fußgänger und Radfahrer

Strecke vom Obertorplatz runter zur Talstadt

Teckstraße mit Radstreifen viel zu schmal

Boller Steige

Bei Sperrungen ist die Umleitung für Fahrräder nicht ausgeschildert. Das war z.B. vom Hagebaumarkt nach Bochingen.

Kreuzung zwischen Ober- und Unterstadt. (Rondell)

Altoberndorf - Kreuzung Altdorfstraße / Untere Straße (unübersichtlich, da oft parkende Autos)

Talplatz allgemein

Neckarstraße

Anbindung Schulzentrum an potenzielle Schulradwege; Schulzentrum zur Neckarhalle (Sport)

Beffendorf: Qualität des bestehenden Wegs Richtung Winzeln streckenweise zu grob.

Radweg Lindenhof-Oberstadt:
noch viel Rollsplitt!

Hauptstraße von Unter- in die Oberstadt (vom Hoffmeyer zum Schuhmarktplatz)
Auf dem Fußgängerweg ist es mit Kindern nicht möglich entlang der Straße zu fahren.

Herrenhof - Aistaig
Eisennägel im Boden

Hochmössingen Richtung (Römerweg)

Neckartalradweg
durch Stadt durch

nach Boll
zu steil

Aistaig
Bahnübergang zum Dorfplatz

Rondell bis zum Medizet
auch dort ist es SEHR GEFÄHRLICH, Freigabe des Gehweges für Radfahrer

Freibad in Oberstadt

Pendler müssen oft resp. fast immer Strasse nutzten ohne die Möglichkeit von Radwegen oder Fahrradstreifen. Lindenhof Richtung Schramberg. Erst ab Waldmössingen bessere Lösung.

Keine Radspur über Hochbrücke, bei starkem Autoverkehr gefährlich...Ich weiche dann grundsätzlich auf den Gehweg aus, was eigentlich ja nicht erlaubt ist aber sicherer

Oberstadt - Eiscafé Venezia

Den Wasserturm in Beffendorf sinnvoller anbinden an eine Tour.

Unterstadt - Überführung/Brücke über die Schienen an der Klosterkirche ist nur gefährlich für Radfahrer, besonders in den Stoßzeiten

Ebenso gibt es keine direkte Verbindung zwischen Beffendorf und Bösingen.
Auch hier muss mit dem Rad der Umweg durch den Harzwald in Kauf genommen werden.
Da es erst ab Bösingen eine gute Busverbindung in Richtung Rottweil gibt, wäre eine bessere Radanbindung in diese Richtung absolut wünschenswert.

Verbindung von Beffendorf nach Bösingen ist recht umständlich

Hochbrücke
Viel Autoverkehr, der überholen will. Unwohlsein

Mauserstraße
Sehr schlechter Zustand

Aistaig - Bahnübergang
Sehr gefährlich oben drüber zu fahren da es durch die Unterführung nicht geht mit 2 kindern z.B.

Oberstadt

In allen Ortsteilen ist das befahren der Durchgangsstraßen gefährlich.
Entweder Radstreifen anlegen, oder wenn möglich Parallelstraßen als Radweg ausweisen.

vom Eichwald Beffendorf bis Harzwald zu den Hütten Hofbosch/Bösingen und Harzwaldhütte/Epfendorf

Aistaig. Stuttgarter Straße auf Höhe Gästehaus Krone ist seit kurzem Einbahnverkehr Richtung Oberndorf. Für Radfahrer aus Oberndorf kommend mit Kinder o.ä. müsste man wenn man den breiten Gehweg zum radfahren nutzt, spätestens beim Aistaiger Rathaus die ehemalige Bundesstraße queren um dann später, wenn man auf der linken Neckarseite wohnt(z.b. in der Sommerhalde) wieder die Straße queren. Hier wäre ein Fahrrad Frei Schild sehr hilfreich.

Radstrecke Beffendorf - Lindenhof (z.B. Einkaufszentrum)
1. Queren der Hauptstraße zwischen Beffendorf und Lindenhof (Tempo 100)
2. Gefährliche Wegstrecke nach Schaf- und Ziegelhof bis Friedrich-List Straße (Supermärkte)

Verbindung Beffendorf und Supermärkte auf dem Lindenhof - Überquerung der Landstraße ist ungesichert und insbesondere für Kinder und Senioren riskant und am Ortsausgang Beffendorf Richtung Lindenhof wird ein Gehweg von Kindern und Senioren mangels besserer Möglichkeiten notdürftig als Radweg genutzt.

Weg vom Bahnhof zur Oberstadt und den weiteren südwestlichen Stadtteilen - hier ist eine Zufahrt nur über die normale Straße möglich

Kreisverkehr Neckarhalle - keine klare Regelung für einen Radweg

Lindenhof: Überhaupt keine Radwege vorhanden. Es muss immer auf den Straßen gefahren werden (Richtung Stockbrunnen/Oberndorf/neuer und alter Lindenhof....)

Verbindung Talstadt - Oberstadt

Unterführung Irslenbach - "Mausloch" Engstelle

L415 Bochingen - Brittheim: kein durchgängig nutzbarer Radweg

Beffendorf - Hochmössingen Wisoch: kein Radweg vorhanden von Beffendorf am Wasserturm nach Hochmössingen. Hier wäre ein Radweg neben der Straße sinnvoll, damit man nicht über Lindenhof HK Umweg fahren muss

Stuttgarter Straße: Kein Übergang für Fahrräder, Für Kinder unmöglich mit Rad zur Schule zu fahren

Bahnhof: Autos fahren zu schnell und Zebrastreifen

Lindenhof Ortsausgang: Einsicht auf den talwärtsfahrenden Verkehr ist an der Querungshilfe mangelhaft - zudem werden oft höhere Geschwindigkeiten gefahren

Verbindung OT Irslenbach mit AO Ortsmitte: Kein Radweg, keine sicheren Übergänge zum Kindergarten/Bus

An den Kreuzungen viele Gefahren:
- "Rosenbuckel" runter - einbiegen die die Talstraße gefährlich
- von der Unterstadt - Eichendorffstraße
- Theodor-Quehl-Straße - Radweg in Ri. Epfendorf
- Wettestraße, überholende Autos

Feld/Waldwege nach Winzeln, Hochmössingen, Bösingen: schlechter Zustand

Engstelle beim Kreisel Neckarhalle - enge Fahrbahn, kein Radweg

Harthausen Brücke - unübersichtlich

Radweg hinter Mausergelände zur Spindel - Radweg hört auf, Fahrradfahrer muss zum Fußgänger werden

3. _____

Altoberndorf Irslenbach. Unterführung zu schmal und tief

Verkehrssicherheit für Fahrräder auf dem Talplatz

Radweg bei Kreuzungen in Farbe

Verbindung Tal-Oberstadt

Kreuzung am Rathaus gefährlich

Unterführung ggü ehem. Café Melber ist zu schmal. Gegenverkehr kaum möglich. (Auch hier: Stichwort Anhänger)

Freibad: Fahrradabstellplatz ist nicht überwacht

Brücke über die Bahngleise, Rosenfelder Straße: Insbesondere beim Anstieg, Höhe ehem. Klosterkirche, wird man als Radfahrer regelmäßig, von überholenden Kraftfahrzeugen, abgedrängt / geschnitten, wenn plötzlich Gegenverkehr um die Kurve kommt. Durch den hohen Bordstein ist ein Ausweichen nach rechts zudem unmöglich.

Aistaig, Wiesentalstr. kein Fahrradschutzstreifen

vom Webertal zur Oberstadt

Klosterkirche: durch die dort aufgestellten Pfosten/Geländer an der Hochbrücke ist ein befahren der Straße fast nicht zu umgehen.
Eine weitere Querungsmöglichkeit der Bahntrasse wäre wünschenswert

Weg nach Hochmössingen bzw. Winzeln im Wisoch nur grob geschottert und damit auch nur mit entsprechendem Fahrrad befahrbar: Lösungsmöglichkeit: bestehenden Weg asphaltieren

Die Überquerungen vom Rosenbuckel über den Talplatz sind kompliziert

Hochbrücke Richtung lidl:einordnen sehr gefährlich vom Tal aus

Anbindung Webertal an Talstadt

Bereich Lindenhof / Hochmössingen Römerweg gefährliche Querung der Dornhaner Straße Richtung Wiesoch

An den Schulen

Allgemein die Fahrradsituation vom Talplatz zur Oberstadt. Keine deutliche Trennung von Rad- und Fußweg.

Unterstadt: Talplatz
Ganz extrem unübersichtlich!!!

Altoberndorf - Langensteige nach Beffendorf (Radverkehr durch große Mähmaschinen gestört, diese fahren zu schnell, sind zu breit)

Auffahrt vom Talplatz auf die Hochbrücke

Kein Schnellweg Oberndorf - Sulz statt Umweg über Neckartalradweg

Beffendorf: Gefährliche Belagschäden in einigen Straßen

Hochbrücke:
LKWs und PKWs überholen hier,aufgrund der "Engstelle" sehr nahe am Fahrradfahrer! Wäre es möglich einen Fußgänger-/Radweg auf dem bisherigen Fußgängerweg zu errichten?

Zickzackweg Kapelle Lindenhof
Eisennägel im Boden

Dass man nicht auf der Straße fahren muss

nach Weiden
Verbindungsweg fehlt

Lindenhof nach Beffendorf
keine Beschilderung

Ampelanlagen im gesamten Stadtgebiet bieten wenig Schutz für Radfahrer. Hier würden gesonderte Sicherheitsbuchten vor der Ampel Abhilfe schaffen

Verbindungsstraße Lindenho /Oberndorf gänzlich ohne Radspuren

Cafe Melber - Unterführung

Anbindung an den Neckartalradweg ist nicht klar - es ist auch auf dem Neckartalradweg keine konsequente Beschilderung vorhanden.

Lindenhof
Nur über Stockbrunnen möglich. Nicht ausgeschildert

Straße zum Stockbrunnen
Sehr unübersichtlich, Gegenverkehr kann oft nicht im Vorraus gesehen werden.

Generell überall dort wo kombinierte Fuß-und Radwege bestehen, sollten die Bordsteine bei Übergang auf die Straße so weit wie möglich, besser ganz abgesenkt werden. Hier habe ich schon Stürze von älteren Radfahrern gesehen, bei denen der Autofahrer Mühe hatte dem Stürzenden auszuweichen.

von Beffendorf Lohwiesenstraße bis Winzeln (über Falge) Radweg nur mit Schotter, dieser wird schnell wieder ausgewaschen.

Doppelnutzung von breiten Gehwegen für Radfahrer und Fußgänger. Dementsprechende Beschildungerung. zum Beispiel Neckarstraße

Von Beffendorf aus nach Hochmössingen / Waldmössingen / Winzeln/ Bösingen gibt es viele Feldwege aber keine "einfache/direkte" Verbindung.

Hohe Bordsteinkante zum Radwegstreifen hin in der Teckstraße

In Beffendorf Richtung Bösingen, Hochmössingen oder Winzeln - all der Verkehr geht über die Kreuzung bei der Traube

Hinweis auf Neckartalradweg von der Oberstadt aus fehtl

Oberndorf Talplatz/Oberstadt extrem gefährlich durch rücksichtslose Autofahrer

Verbindung Oberndorf Boll:
- Rosenfelderstraße
- zwischen Schützenhaus und Boll

Freibad - Keine Kindgerechte, sichere Wegführung

Rottweiler Straße Richtung Altoberndorf: Ebenfalls Autos zu schnell und kein Abstand

Kreuzung Hohenbergstraße - Mörikeweg - Ringstraße Lindenhof

Neckartalradweg Teck- + Hölderlinstraße: Schutzstreifen keine Option

- Teckstraße - Überfahrt zum Krankenhaus (Unterführung nur zu Fuß)
- Unterstadt über Rondell sehr gefährlich, vor allem Bus und LKW
- Webertalstraße + Schubertstraße - Rottweiler Straße 32 - anschließend Oberstadt

Engstelle Radweg Neckartal unter der Kreisstraße Altoberndorf - Harthausen

Friedhof Oberndorf - Kreuzung

Neuer Kreisverkehr vor Freibad - sehr schmale Fahrbahn, kein Radweg - Fehlplanung

4. _____

Hölderlinstrasse/teckstrasse. Eigener Radstreifen wäre gut

Abstellplätze Talplatz und Oberstadt

Radweg zwischen Aistiag und Sulz ist voller Schlaglöcher

Beffendorf Ortsmitte: Keine Fahrradschutzstreifen Richtung Bösingen bzw. Winzeln

Altoberndorf - Neckartalradweg: Unterführung unter der Landstraße nach Trichtingen: entweder muss an der Unterführung abgestiegen und das Fahrrad durch die schlecht beleuchtete Unterführung geschoben werden, oder die Landstraße muss gequert werden. Beides ist nicht wirklich toll...

Beschilderung der Radwege dringend verbesserungsfähig. Wir wurden mehrmals von ortsunkundigen Radfahrern darauf angesprochen.

Rosenberg Richtung Schwabo /Bushaltestelle zu eng für Schüler und Radfahrer

Zu schmaler Neckartalradweg Alt-Oberndorf Strecke Flößerhalle/Wieset (unterhalb der Kreuzberg Kapelle)

Es ist schwierig mit einem Pedelec auf den Bahnsteig zu kommen (in den oft defekten Aufzug passt ein größeres und schweres Fahrrad nicht herein) (auch nicht diagonal)

Talstadt nach Boll

Schramberger Straße Beffendorf: da ein Radweg nicht möglich ist, sollte ein Fahrradstreifen auf der Straße markiert werden.

Teckstraße Berufsschule
Radstreifen sehr uneben

Ich fahre im Jahr ca. 5000 km, so schlecht wie in Oberndorf ist es nirgends.

Minigolf/Dollau
grobe Steine auf dem Weg, für Kinder nicht geeignet

Verbindungsweg Boll Oberndorf schlechter Zustand

Altoberndorf - Unterführung der Strasse L415 vom Sportplatz zum Irslenbach

Teilorte vom Tal bis auf die Höhe ist nur an gefährlichen Hauptverkehrsstrecken oder auf Waldwegen machbar, immer wieder gibt es Stellen, die Radfahrer zur Querung oder zum Einbiegen auf diese Straßen zwingen (z. B. Schießplatz Boll)

Maussrstraße hat sehr schlechten Zustand. Man fährt permanent durch Schlaglöcher

Es ist zwar kein ausgeschilderter Radweg, aber der Wirtschaftsweg zwischen Beffendorf und Lindenhof wird von vielen Radfahren als Verbindung genutzt. Die Querung der Schrambergerstraße ist durch die hohe Verkehrsdichte schwer möglich und gefährlich.

Kreuzung der ehemaligen B14 in der Ortsmitte von Aistaig

Waldwege mit Autoverkehr und Quadfahrern (beispielsweise im Wald zwischen Ober- und Unteraichhof. Hier sollten wieder die bestehenden Schranken aktiviert werden -

mit einer guten und sicheren Möglichkeit für Fahrradfahrer, ohne Absteigen daran vorbei zu kommen.

Aistaig Übern Herrenhof nach Hochmössingen sehr große Gefährdung durch Autoverkehr da viele unübersichtliche Kurven

Kreuzung Rosenfelder Straße und Teckstraße/Hölderlinstraße

Verbindung Oberstadt und Unterstadt - keine durchgängigen Wege

Eisenbahnbrücke Altoberndorf Brücke: Unübersichtlcih, Autos zu schnell

In Oberndorf mit dem Fahrrad unterwegs sein zu können ist sehr risikobehaftet und gefährlich

Viele Rad- und Fußwege gemeinsam, als Fahrradfahrer wird man ständig durch "Radfahrer absteigen" zum Fußgänger

Neckartalradweg Irslenbach - Unterführung sehr eng

5. _____

Radweg auf den Lindenhof??!!

Sämtliche Verbindungen von Oberndorf in die anderen Orte, man muss durch Oberndorf immer auf die Straße.

Beffendorf - Hochmössingen: fehlende Beschilderung und Fahren über den Wasserturm ist wegen der unübersichtlichen Strecke gefährlich

Zu enger Weg vom Stockbrunnen über Teich zum Schuhmarktplatz Richtung Bushaltestelle Stadtgarten

Wege zum Freibad

Beffendorf: Radwegverbindung Richtung Waldmössingen sollte in Abstimmung mit der Stadt Schramberg aufgewertet und an einigen Stellen verbessert werden.

Unterführung von alter Schützensteige in Richtung neuem Lindenhof

Zur Nutzung des Rades als "Allwetter- Verkehrsmittel" sollten generell bei allen vorhandenen Radverbindungen alle nicht geteerten Zwischenstücke geteert werden.

Anbindung von Nachbargemeinden über schlecht geschotterte Feldwege, z.B. Bösingen, Waldmössingen, Winzeln, Fluorn

Wegführung vom Bahnhof auf den Lindenhof. Immer wieder sind Fahrradfahrer am Rondell oder auf der Straße zum Lindenhof an zutreffen. Alternativen sind direkt vom Bahhof zur Aspenklause (der Weg ist jedoch seit Jahren wegen eines Hangrutsches gesperrt) oder über den Rosenberg und Wahlweise die Schützensteige oder durch den Park und über die Bösingersteige auf den Lindenhof.

Balinger Straße in Bochingen

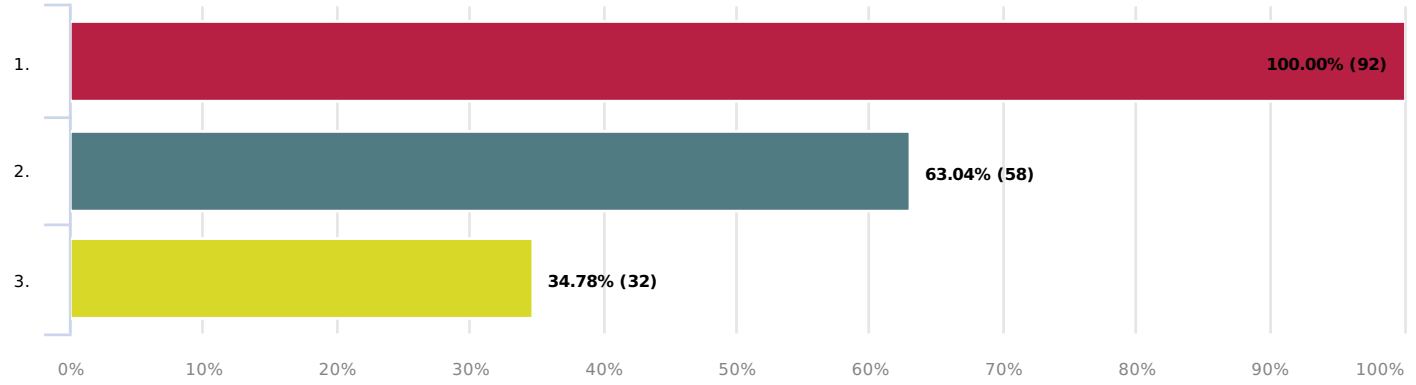
Radweg am Neckar in AO Richtung Epfendorf - Landwirt verschmutzt Fahrbad regelmäßig massiv ohne sich darum zu kümmern

Generell: Sehr schlechte Straßen, einige Schlaglöcher am Rand

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
11. Frage 92

10. An welchen Standorten sollten Ihrer Meinung nach (weitere) sichere Fahrradabstellplätze entstehen?

Bitte nennen Sie bis zu 3 Standorte (nach Möglichkeit bitte konkret benennen, z. B. Straße Firma, öffentliche Gebäude,...)



1. _____	100,00%	*92*	
2. _____	63,04%	*58*	
3. _____	34,78%	*32*	
		182	

1. _____

Rathaus
Hauptstraße in der Oberstadt
Bahnhof
„Wasserspielplatz“ Robert-Gleichauf-Platz
Oberstadt
Bei den Einkaufsmöglichkeiten Rewe lidl netto
Bahnhof
Sie Punkt 9
Schuhmarktplatz/Venezia
Oberstadt beim alten Rathaus
Oberstadt, Talplatz
Bahnhof
Oberstadt
Freibad
SRH Krankenhaus Oberndorf, Hölderlinstr.
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind in Oberndorf kein Problem. Die Problematik mit Parkmöglichkeiten haben eher Autofahrer.
Talplatz
am Schulzentrum in der Oberstadt
Bahnhof
Einkaufsmärkte in der Neckarstrasse
Rathaus, Klosterstraße 3
Schulen in den Stadtteilen
In der Oberstadt
Schuhmarkt
Talplatz

Oberstadt

An der Volkshochschule

Bahnhof, so dass man auch hochwertige Räder abstellen kann mit Anhänger.

Bahnhof

Oberstadt in Schulnähe und sicherer Umgebung

Bahnhof

Schuhmarktplatz

Talstadt (z.B. vor dem Rathaus, die dort vorhandenen Parkplätze sin für die modernen PKW's sowieso zu klein (schmal)) also könnten sie durch Radabstellplätze ersetzt werden

Tal

Bahnhof beide Seiten - auch auf Seite Einkaufsmöglichkeiten

Am Rathaus Oberndorf

Hauptstrasse

In der Oberstadt: z.B. nahe der beiden Eisdielen

Hauptstraße in der Oberstadt

Schuhmarkt

Überall wo man gerne eine Pause macht

Am Friedhof

öffentliche Gebäude

Bahnhof

Oberstadt

Beffendorf Rathaus/Kirche

Hafenmarkt

Ich halte Ladestationen mit abschließbaren Fächern für ausreichend, da ich mein Bike immer in der Nähe meiner zu vernichtenden Tätigkeiten anschließe

Rathaus

In der Stadt gibt es gar keine, außer beim Minigolf
auf dem Schuhmarktplatz und in der Unterstadt beim Kino wären noch Plätze möglich

Freibad

Vor großen Supermärkten

generell an verschiedenen Punkten in Oberstadt und Talplatz

Talplatz

Rathaus

Talplatz

Bahnhof

Bushaltestellen Beffendorf

Talplatz. Beim Schwedenbau ist der Weg zu weit

Gymnasium

Oberndorf
Schuhmarktplatz

In der gesamten Stadt Oberndorf

Bahnhof

Rathaus

Speziell in Oberndorf, Oberstadt z.B. bei Markt und andere Veeranstaltungen, Talstadt (Kino) und Rathaus,

In der Oberstadt am Rathausbrunnen.

Friedhof Beffendorf,

Bushaltestelle Beffendorf

Rathaus

Märkte in der Austraße

Rathaus Oberndorf/Klosterkirche

Oberstadt

Talstadt Talplatz

am Rathaus

siehe Nr. 6

Bahnhof

Marktplatz

Talplatz

Schuhmarktplatz

keine

Klosterkirche

Fahrradabstellplätze für Schüler an Bushaltestellen

Oberstadt Marktplatz

Bahnhof?

Parkplatz Schuhmarkplatz

Rathaus Klosterstraße 14

Bahnhof (sichere Abstellmöglichkeiten)

Bushaltestellen, von wo Schüler abfahren

Talplatz Oberndorf

Schuhmarktplatz

Schuhmarktplatz

Bahnhof Oberndorf

2. _____

Bahnhof

Talplatz

Talplatz

Spielplatz Hörnleweg 11

Im Tal

Kindergärten skt raphael

Lindenhof bei der Volksbank

Vor Gebäuden der öffentlichen Verwaltung.

Unterstadt

Bahnhof

Lindenhof Lindenstr. Landstraße nach Beffendorf (bspw. P+R Busanbindung nach Schramberg)

am Schwedenbau

Freibad

Freibad

Im Tal

Sparkasse

Lindenhof, Anbindung P+R bspw. Lindenstr./ Hohenbergstr.

An den Schulen

Schulzentrum / Oberstadt

Venezia Oberstadt

Don Bosco Haus / Linde 13

Oberstadt Schuhmarktplatz

Schulen

Freibad

Sägewerkstraße,bei den Einkaufsmöglichkeiten

Hauptstraße vor Pfanner

Einkaufsmärkte

Unterstadt

Oberstadt Schuhmarkt, untere Hauptstrase

Einkaufszentrum Neckartalaue.
Dort gibt so gut wie keine oder nur alte / schlechte Abstellmöglichkeiten.

Vor dem Freibad

beim Freibad bzw. Dollau

Oberstadt (beim Eiscafé Venezia)

Altes Rathaus

Oberstadt in der Stadtmitte

Schule Beffendorf

Schulen in der Oberstadt haben keine bis zu wenig gut zugängliche und einsichtbaren Abstellplätze. Abstellmöglichkeit bei der Verbundschule ist ungeschickt, weil Kinder in der Pause auf dem Schulhof daran spielen und beschädigen können

Stockbrunnen

Talplatz kino

Schulen

Auf dem Lindenhof am "REAL" oder in unmittelbahrer Nähe.

Bushaltestelle Beffendorf

Gymnasium Oberndorf

Schwedenbau

Schuhmarktplatz / nähe Venezia

Oberstadt an div. Stellen

in vielen Einkaufsmärkten

Schulen

Lidl, Aldi, Rewe, etc.

Rollerabstellplätze für Schüler an Bushaltestellen

Bahnhof

Rathaus Vorplatz nur einer vorhanden

Parkplatz Karg-Elert-Schule Kameralstraße

Oberstadt Schuhmarktplatz und Wöhrd

Rathaus(sichere Abstellmöglichkeiten)

Bahnhof Oberndorf

Klosterhof

Oberstadt z.B. Bereich Schuhmarktplatz, Wörth

3. _____

Freibad

Bahnhof

Oberstadt Schuhmarktplatz, Altes Rathaus

Spielplatz am Obertorplatz
Schuhmarktplatz/Narrenbrunnen
Kindergarten Beffendorf

vor dem Rathaus

Oberstadt beim Alten Rathaus bzw. auf dem nun leider überbauten Wöhrd

Schwedenbau, Bibliothek

Oberstadt, Nähe Parkhäuser

Bei der Apotheke am Rathaus

An den Friedhöfen

Turnhalle Altoberndorf / Sportplatz

An öffentlichen Gebäuden

Toll wäre es generell,dass auch Fahrradsänder installiert werden,an denen Fahrräder mit (Kinder-)Fahrradanhänger abgestellt werden können (von der Länge her).Nur so können sich auch Familien klimaneutral n der Stadt fortbewegen.

Freibad

im Tal und in der Oberstadt.
Dort gibt so gut wie keine Abstellmöglichkeiten.

Supermärkte Neckarstraße
Bahnhof

Einkaufszentren (Rewe, Lidl, Netto, etc.)

Bahnhof

Teilorte, und in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten und /oder Restaurants/Eiscafés etc.

Talfriedhof, beide Eingänge. Die Räder werden teurer, da möchte man diese auch sicher anschließen

Freibad/Sportanlagen

Am Bahnhof und vor allen Schulen.

Schulen

Bahnhof

Sporthallen

Ergänzungen, leichte Verbesserung mit geringem Kostenaufwand

Oberstadt Volksbank/Brunnen

Unterstadt, Bushaltestelle bei Rathaus

Schulen

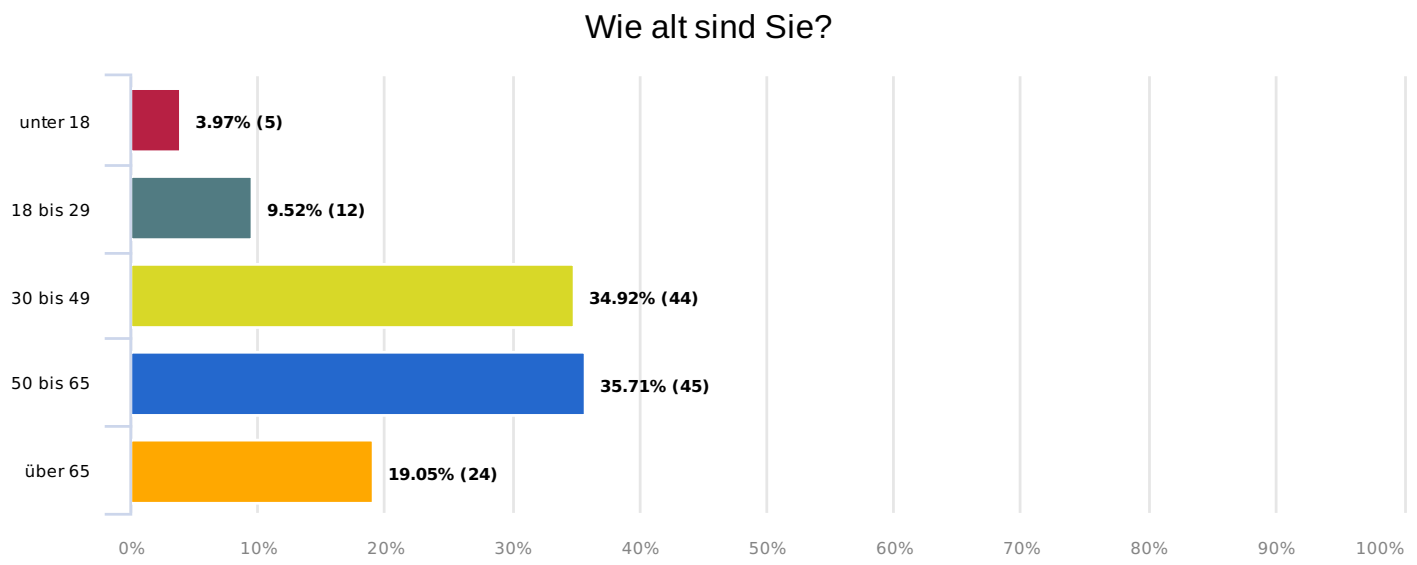
Oberstadt(sichere Abstellmöglichkeiten)

Oberstadt z.B. Schuhmarkt

Bahnhof

Unterstadt, z. B. Bereich Talplatz, Schwedenbau

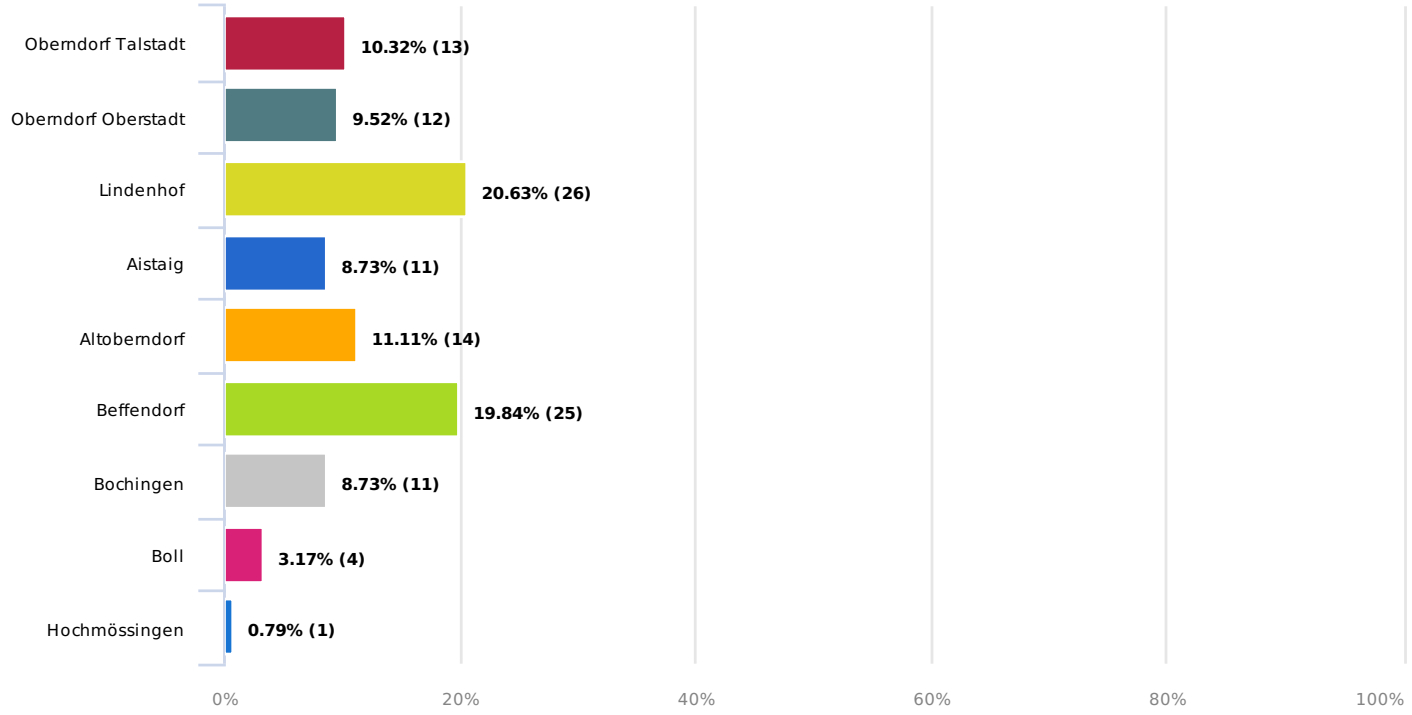
1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
12. Frage 126



unter 18	3,97%	*5*	
18 bis 29	9,52%	*12*	
30 bis 49	34,92%	*44*	
50 bis 65	35,71%	*45*	
über 65	19,05%	*24*	
		130	

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
13. Frage 126

In welchem Stadtteil wohnen Sie?



Oberndorf Talstadt	10,32%	*13*
Oberndorf Oberstadt	9,52%	*12*
Lindenhof	20,63%	*26*
Aistaig	8,73%	*11*
Altoberndorf	11,11%	*14*
Beffendorf	19,84%	*25*
Bochingen	8,73%	*11*
Boll	3,17%	*4*
Hochmössingen	0,79%	*1*
		117

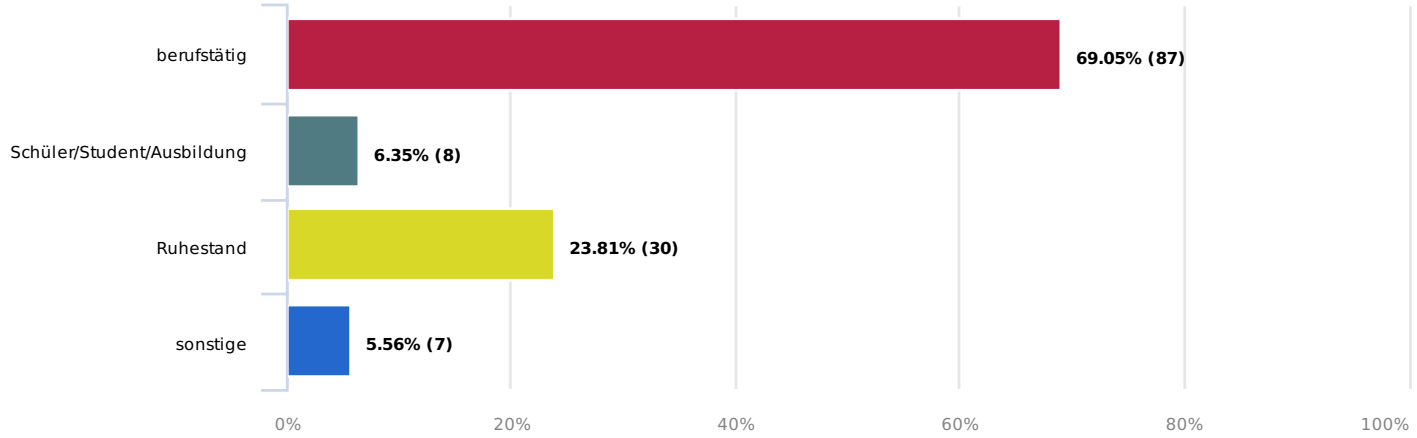
sonstige	*11*
Pendler	
Horb	
Epfendorf	
Webertal	
Waldmössingen	
Umgebung	
Webertal	
Webertal	
Neckarvorstadt ! Fehlt hier zum ankreuzen.	

Bösingen-Herrenzimmern.

Webertal

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
14. Frage 126

In welcher Lebenssituation befinden Sie sich?

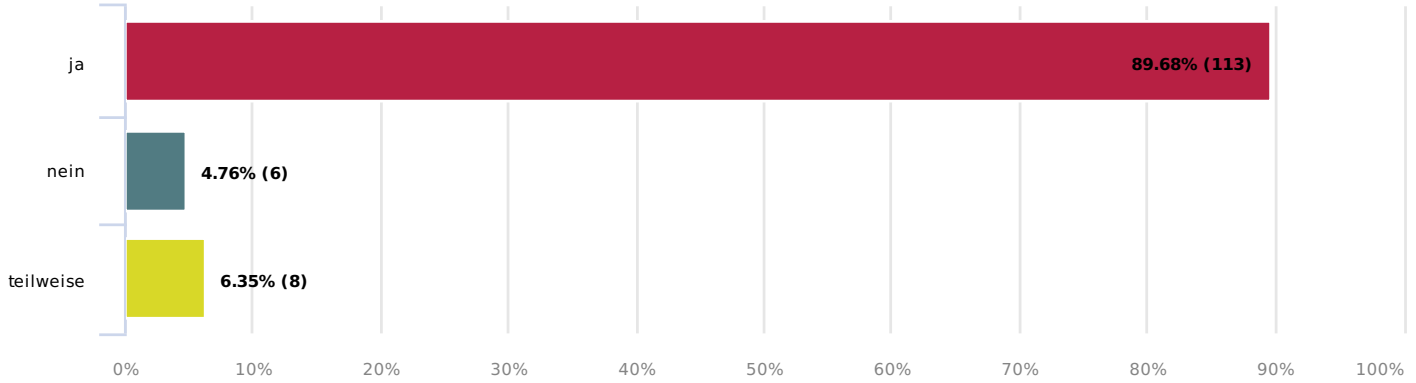


berufstätig	69,05%	*87*
Schüler/Student/Ausbildung	6,35%	*8*
Ruhestand	23,81%	*30*
sonstige	5,56%	*7*

132

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
15. Frage 126

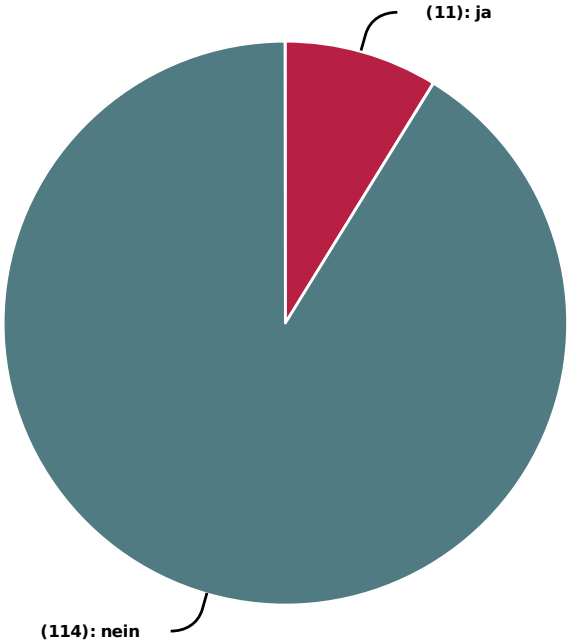
Steht Ihnen ein Auto zur Verfügung?



ja	89,68%	*113*
nein	4,76%	*6*
teilweise	6,35%	*8*
		127

1. Frageseite: Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept
16. Frage 125

Haben Sie eine Zeitkarte für Bus und/oder Bahn ?



ja	8,80%	*11*	
nein	91,20%	*114*	
		125	

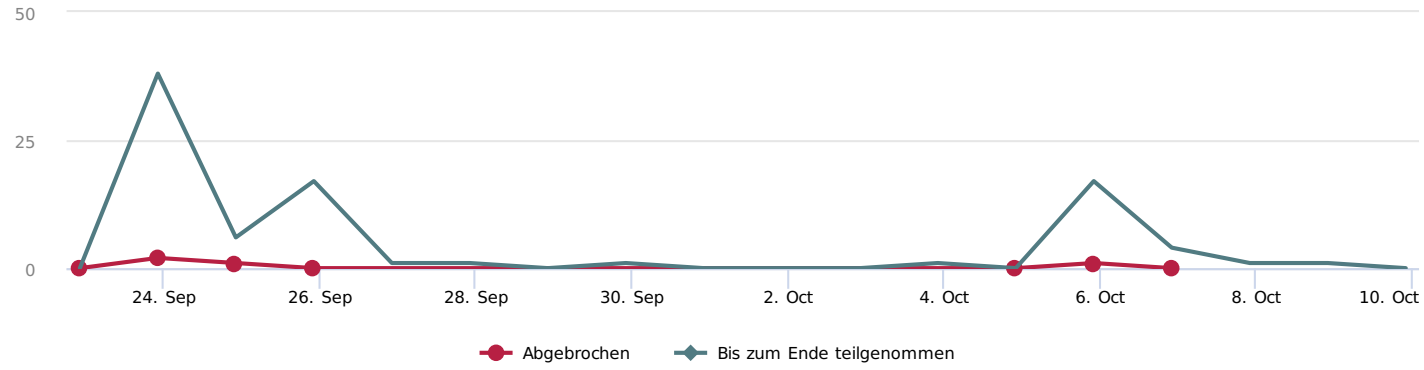
Anhang 3

21.10.2022

Zusammenfassung / Ergebnis: **Schülerbefragung Radkonzept**

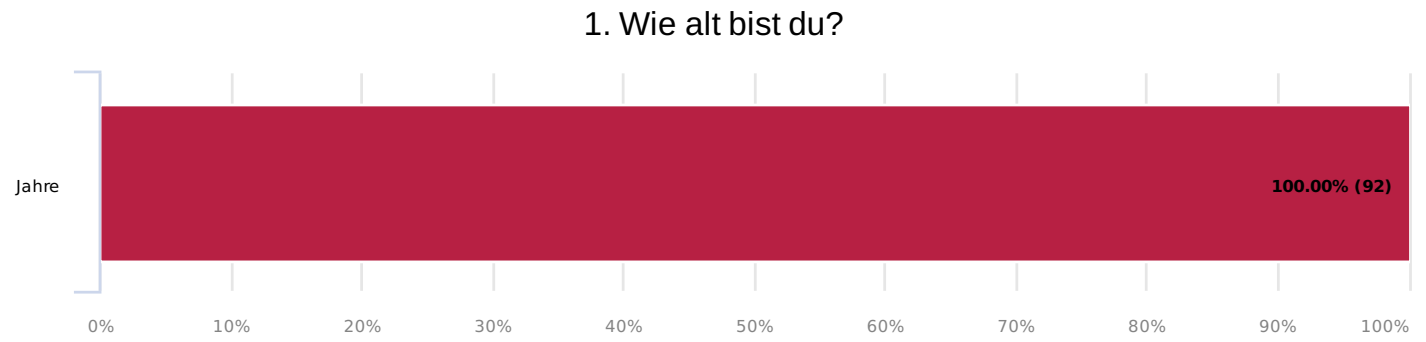
Schülerbefragung Radverkehrskonzept

Filter:	**-**
Besucher:	**222**
Teilnehmer:	**92** (41,44%)
Abgeschlossen:	**88** (95,65%)
Abgebrochen:	**4** (4,35%)
Anzahl Fragen:	**10**
ø Teilnahmezeit:	**03:56:00**



Besucherquellen	**Einladungen / Besucher / Teilnehmer**
Umfragelink direkt	- / 222 / 92

1. Frageseite
1. Frage 92



_____ **Jahre**	100,00%	*92*	
		92	

_____ Jahre

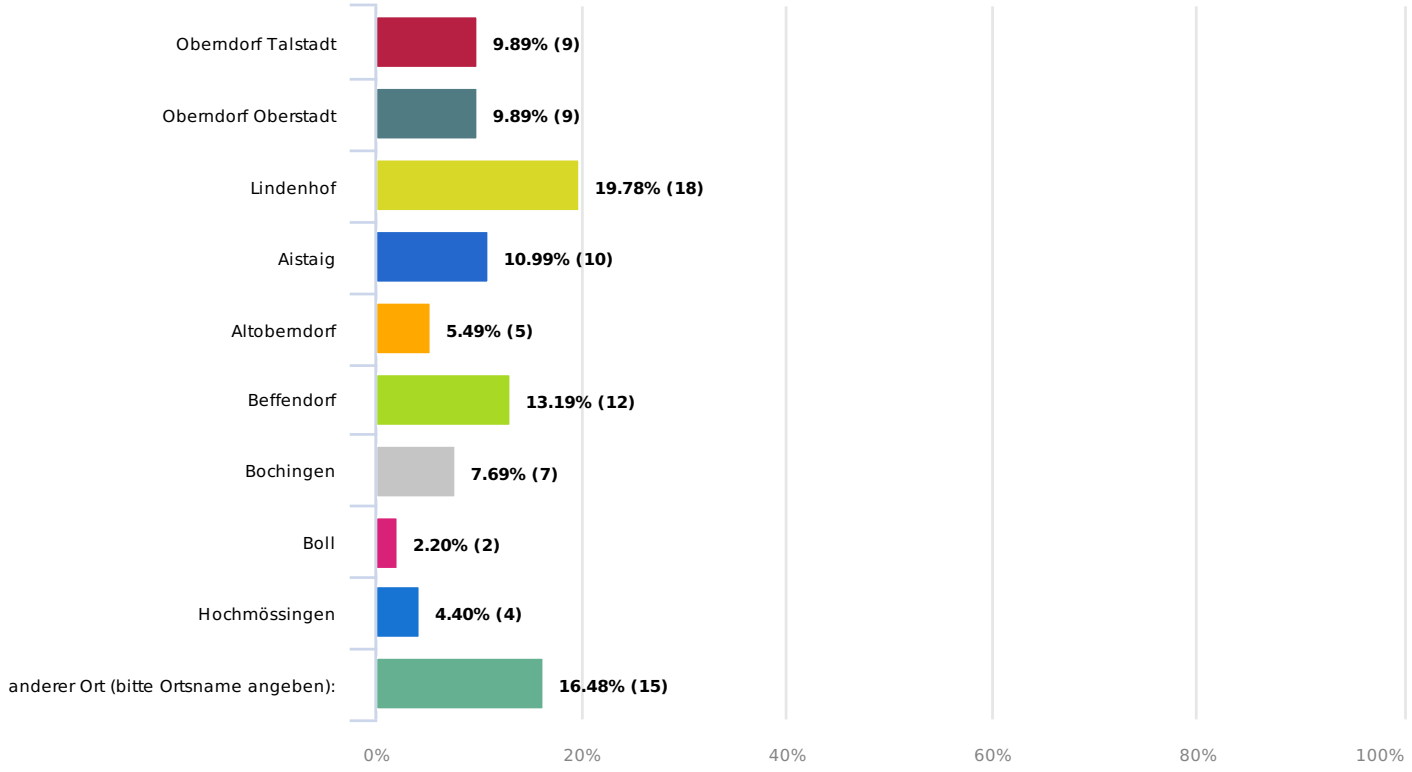
15
14
15
15
13
13
16
16
14
17
14
14
13
16
17
17
14
15
13
15
13
11
12
13
13
16
12
16
14
15
13
12

14
15
13
13
14
16
12
17
16
15
15
14
13
18
14
10
13
13
14
15
12
16
18
12
13
13
17
13
12
17
15
13
16
15
14
16
14
15
12
14
13
15
13
14
13
12
15
12
12
12

14
15
11
13
14
17
15
15
15
15

1. Frageseite
2. Frage 91

2. In welchem Stadtteil bzw. in welchem Ort wohnst du?



Oberndorf Talstadt	9,89%	*9*
Oberndorf Oberstadt	9,89%	*9*
Lindenhof	19,78%	*18*
Aistaig	10,99%	*10*
Altoberndorf	5,49%	*5*
Beffendorf	13,19%	*12*
Bochingen	7,69%	*7*
Boll	2,20%	*2*
Hochmössingen	4,40%	*4*
anderer Ort (bitte Ortsname angeben): _____	16,48%	*15*
		91

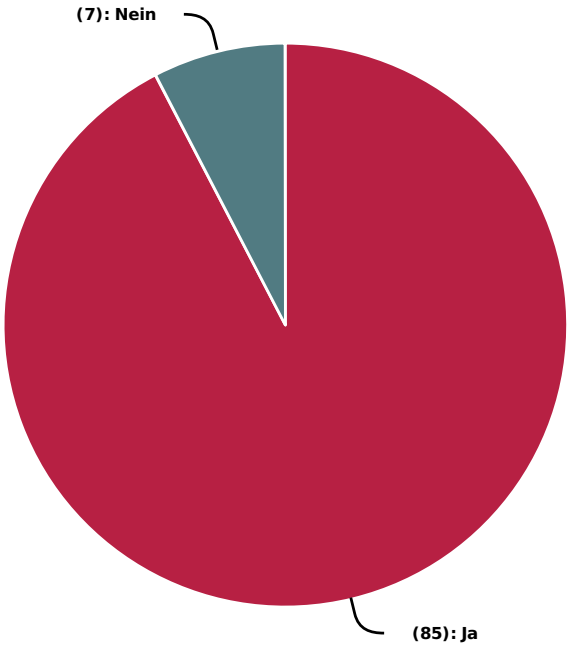
anderer Ort (bitte Ortsname angeben): _____

Fluorn-Winzeln
Dornhan
Trichtingen
Oberndorf Webertal
Winzeln
Harthausen
Trichtingen
Epfendorf
Winzeln

Epfendorf
Bochingen
Webertal Oberndorf
Trichtingen
Winzeln
Rosenfeld

1. Frageseite
3. Frage 92

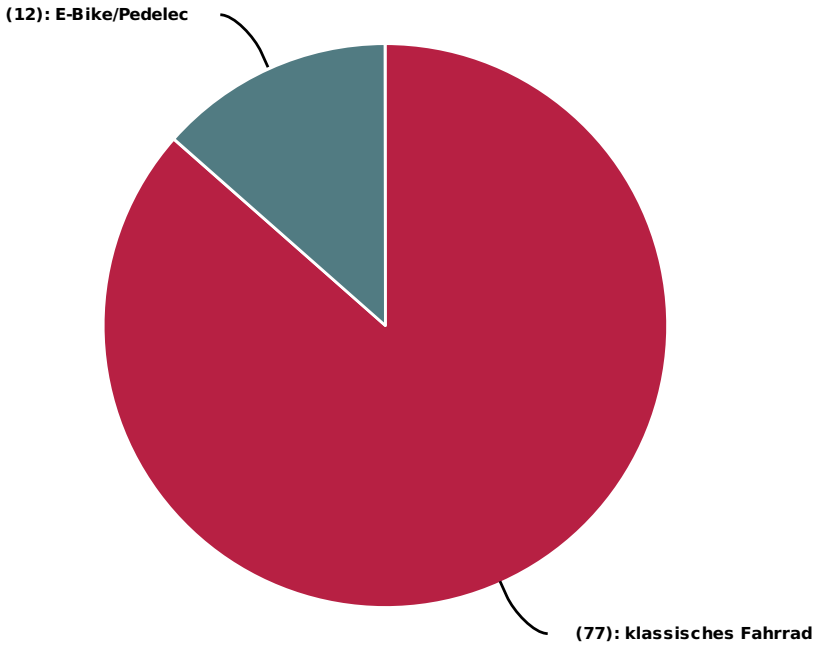
3. Steht dir ein Fahrrad zur Verfügung?



Ja	92,39%	*85*	
Nein	7,61%	*7*	
		92	

1. Frageseite
4. Frage 89

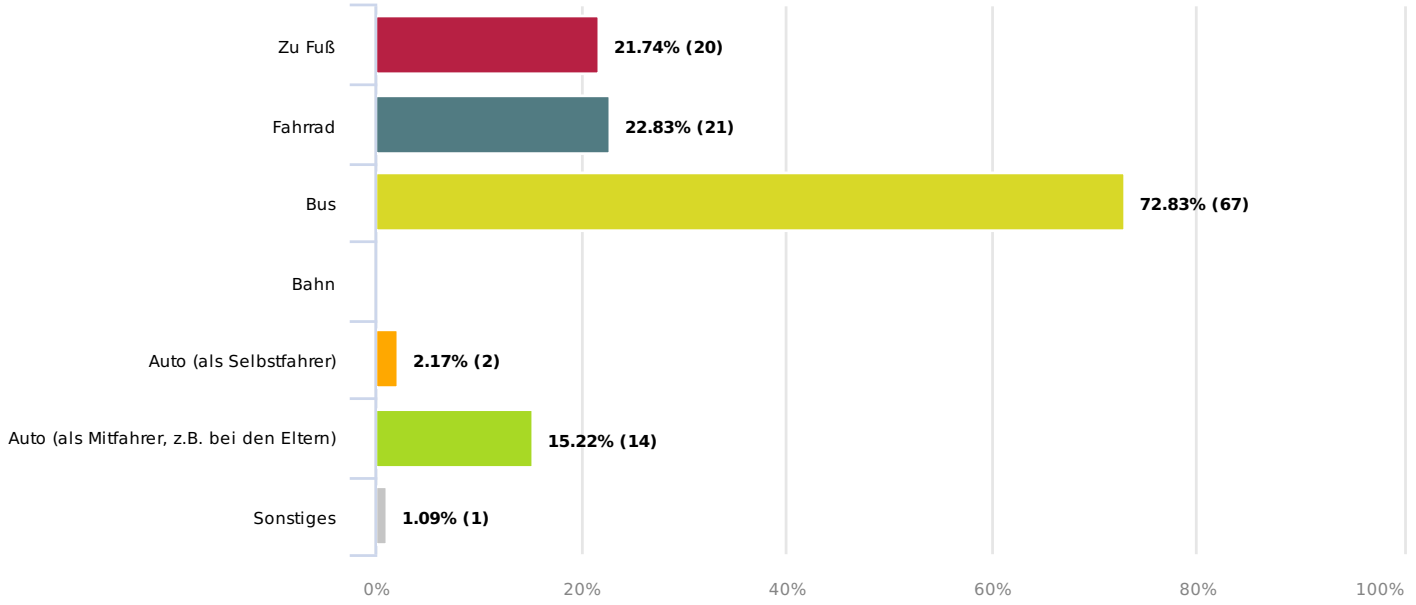
Wenn ja, welchen Fahrradtyp besitzt du?



klassisches Fahrrad	86,52% *77*	
E-Bike/Pedelec	13,48% *12*	
	89	

1. Frageseite
5. Frage 92

4. Mit welchen Verkehrsmittel kommst du in der Regel zur Schule?

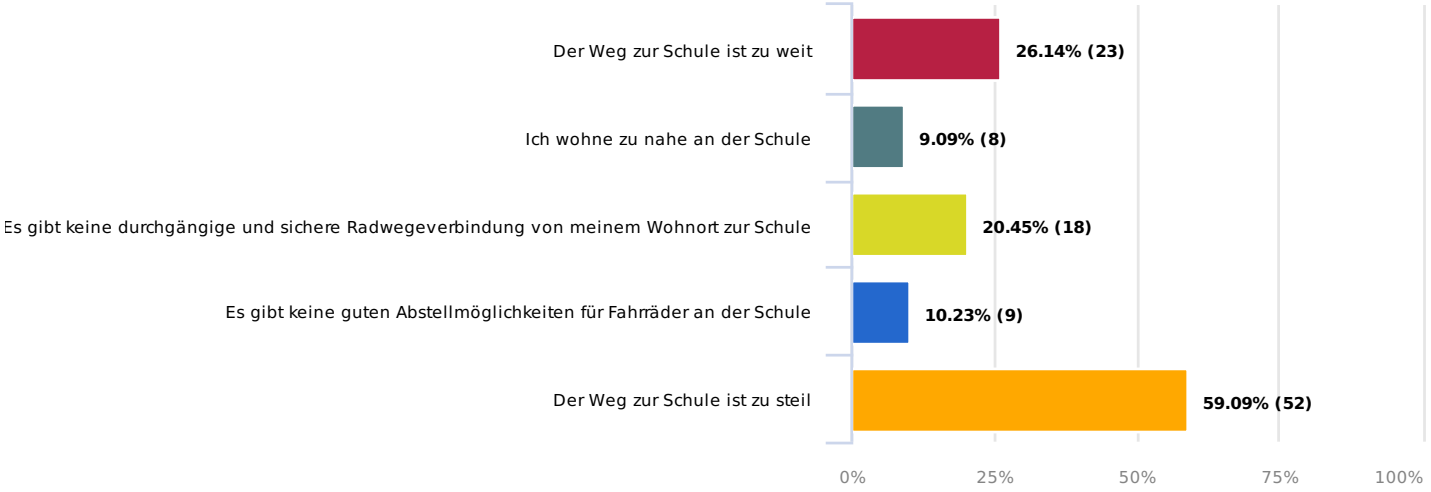


Zu Fuß	21,74%	*20*	
Fahrrad	22,83%	*21*	
Bus	72,83%	*67*	
Bahn	0,00%	*0*	
Auto (als Selbstfahrer)	2,17%	*2*	
Auto (als Mitfahrer, z.B. bei den Eltern)	15,22%	*14*	
Sonstiges	1,09%	*1*	
		125	

1. Frageseite
6. Frage 88

5. Wenn du nicht mit dem Fahrrad zur Schule kommst, kreuze bitte an warum.

Bitte alles ankreuzen was zutrifft:



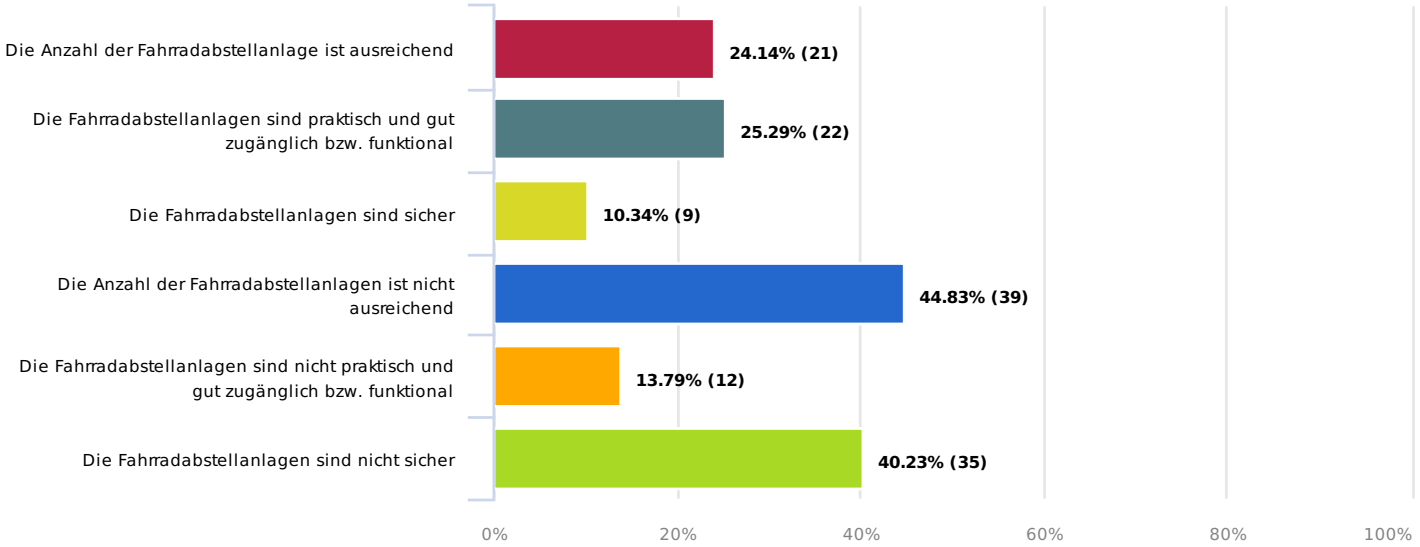
Der Weg zur Schule ist zu weit	26,14%	*23*	
Ich wohne zu nahe an der Schule	9,09%	*8*	
Es gibt keine durchgängige und sichere Radwegeverbindung von meinem Wohnort zur Schule	20,45%	*18*	
Es gibt keine guten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an der Schule	10,23%	*9*	
Der Weg zur Schule ist zu steil	59,09%	*52*	
		110	

Sonstiges:	*15*
Zu kalt	
ich bin nicht sportlich genug	
Auto ist schneller, da kann ich länger schlafen ;)	
Im Winter ist es zu kalt	
Der Weg von der Schule nach Hause ist Zu steil	
Der Weg nach Hause ist zu steil	
Von unten wieder nach oben fahren ist so gut wie unmöglich heißt: man läuft nach oben und schleppt das Rad mit.	
.. der Rückweg	
Ich bin nicht sportlich	
Ich bin zu faul.	
Ich habe kein Schloss mit dem Ich mein Fahrrad absichern kann.Sobald ich dieses habe fahre ich mit dem Fahrad zur Schule	
Ich könnte mit dem Fahrrad in die Schule fahren, aber erst wenn ich ein Fahrradschloss habe.	
Zu hohe Steigungen oder zu viel Verkehr neben dem man fahren muss	
Fahre nur im sommer mit dem rad	
Wetter und Verkehr	

1. Frageseite
7. Frage 87

6. Wie beurteilst du die Situation der Fahrradabstellanlagen (Fahrradständer) am Schulzentrum Oberndorf:

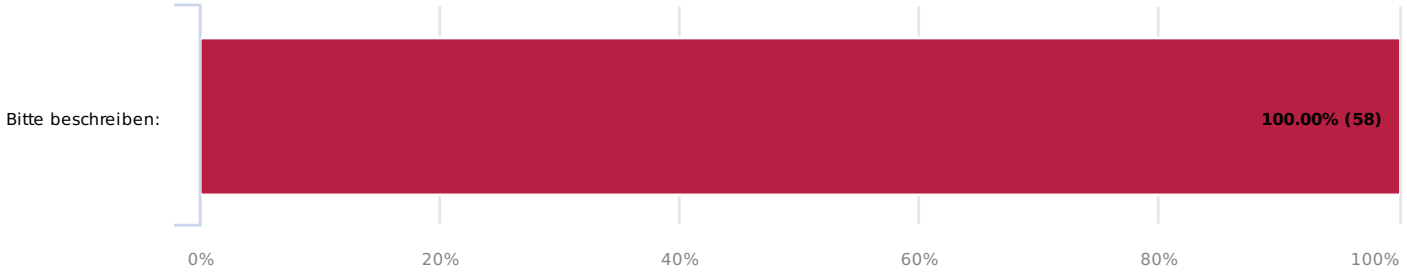
Bitte alles ankreuzen was zutrifft:



Die Anzahl der Fahrradabstellanlage ist ausreichend	24,14%	*21*
Die Fahrradabstellanlagen sind praktisch und gut zugänglich bzw. funktional	25,29%	*22*
Die Fahrradabstellanlagen sind sicher	10,34%	*9*
Die Anzahl der Fahrradabstellanlagen ist nicht ausreichend	44,83%	*39*
Die Fahrradabstellanlagen sind nicht praktisch und gut zugänglich bzw. funktional	13,79%	*12*
Die Fahrradabstellanlagen sind nicht sicher	40,23%	*35*
		138

1. Frageseite
8. Frage 58

7. Was müsste sich ändern, dass du häufiger das Fahrrad für deinen Schulweg nutzen würdest?



Bitte beschreiben: _____	100,00% *58*	

58

Bitte beschreiben: _____

Weg
Nichts von direkt bei der Schule
Der Weg ist zu weit also nichts
guter weg
Es müsste eine angenehmeren wrg hoch zur Schule heben
Schulbeginn 15-20min später
Durchgängiger Radweg
Mehr Radwege
Besseres wetter
der Rosenbuckel ist halt sehr steil,darum hab ich das Ebike
Der Weg ist zu steil aber daran kann man nichts ändern.
Die Wege müssten einfacher sein. Nicht so steil und man kann nicht überall die Straße überqueren.
sichere Fahrradstrecke
Sicherere Radwege, sichere Abstellmöglichkeiten, späterer Schulbeginn
Ich würde nie mit dem fahrrad fahren weil der weg viel zu steil ist und wenn er flacher wär dann wär er zu lang
Weiß nicht
Sichere, überdachte und nicht für jeden zugänglich Fahrradabstellmöglichkeit
Der Bus muss deutlich teurer werden
Keine Ahnung
Direkter und sicherer Radweg
Keine Büsse
Der Heimweg wäre einfach zu weit
Extra Radweg für eine sichere Fahrt, bei der ich mich wohl fühle und nicht von rasenden Autos überholt werde!
sichere Wege
Ich würde liebend gerne mit dem Fahrrad zur Schule aber der Weg ist zu lang und zu steil
Mehr Fahrradständer
Bessere, sicherere Radwege
Weg zwischen Oberndorf Tal Platz zum Bahnhof ist überfüllt
Das der Weg nicht so steil ist
Ausdauer
Autoparkplätze für autos
Wenn ich genug Zeit hab..

Wenn der Rosenbuckel nicht wäre
Ich brauch ein Fahrrad.
Nichts wird nie passieren
Nichts
Durchgängiger Radweg
Schlechtere Busfahrzeiten
Lift, der mich hochzieht!
Dass es nicht so steil wäre
Mehr sicherheit und radwege in der oberstadt
Die länge des Weges zur Schule
Ein zuner und sicherer Fahrrad Stellplatz
Ein zuner und sicherer Fahrrad stellplatz.
Ein größerer Platz bei dem man sein Fahrrad anschließen oder abstellen könnte. Außerdem parken viele ihr mottorad direkt vor den Fahrradständer.
Guter, nicht steiler Fahrradweg
Also wie gesagt ich wohne nah an der Schule deswegen benutze ich nicht oft das Fahrrad aber manchmal aber wenn ich mit einem Fahrradfahr dann macht es mir auch Spaß
Radwege
die schule müsste später starten
ich müsste umziehen, da ich keine 100 meter von der schule entfernt wohne.
Es sollte kürzer sein und nicht so steil
Nichts
Möglichkeiten einen Fahrradweg zu haben.
Berg platt machen
Besserer/ flacher Schulweg und ein sichereres Parkplatz sprich ohne Diebstahlversuche
Der weg "Schützen Steige" müsste gekehrt werde.(Kiselsteine)
Mein Wohnort
Es müsste eine besser Möglichkeit geben zur Schule hoch zu kommen.

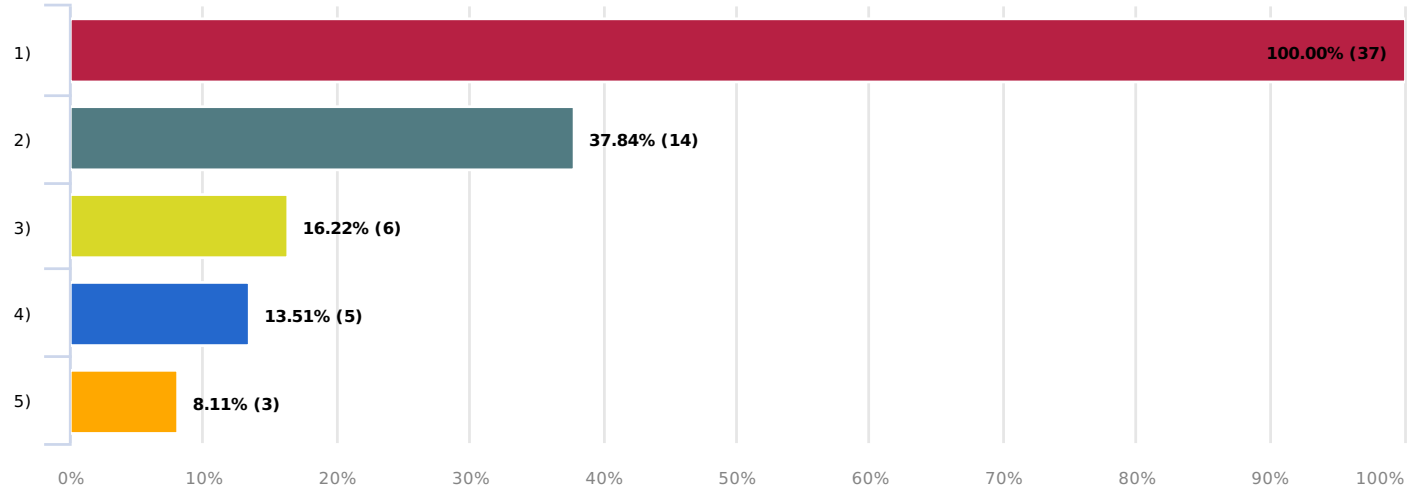
1. Frageseite
9. Frage 37

8. Wo gibt es auf deinem Schulweg problematische Punkte, an denen die Situation für Radfahrer verbessert werden sollte?

(Querung, Sicherheit, Zustand, Wegführung, Verbindung, etc.)

Bitte nenne bis zu 5 Ortsbezeichnungen und beschreibe kurz das Problem bzw. die Mängel

Straße/ Kreuzung/Einrichtung



1) _____	100,00% *37*	
2) _____	37,84% *14*	
3) _____	16,22% *6*	
4) _____	13,51% *5*	
5) _____	8,11% *3*	

65

1) _____

Querung
Querung
Kreisstrasse Trichtingen / Benutzung der Straße, da kein Radweg
Unterführung Bahnhof
Oberndorf Bahnhof
Querung von Fa. Taxi Weber zum Bestattungshaus Dölker
Beffendorf
Steile stellen
kreuzung beim Stemke bäcker
Auf dem Weg nach oben zu steil
Oben beim Rondel
Bushaltestelle Stadtgarten, fehlende Überquerungsmöglichkeiten
Brücke und Ampelkreuzung Talstadt
Zebrastreifen an der Kirche in Beffendorf, Autos fahren immer drüber ohne zu halten
es gibt nirgends Radwege
Beffwndorc,Oberndorf. Geht durch den Wald und zu steil den Berg hinauf/hinab
Fahrradständer mehr

Kreuzung Tal, viel Verkehr, Busse, eng

Weg talplatz zum Bahnhof ist überfüllt

Der talplatz

Kreuzung Boller Steige/Rosenfelderstr.

von Talplatz nach Stadtgarten ist zu steil

ganze Oberstadt!

Weg von unterstadt nach oberstadt

Mauserstraße

Boller Steige Waldweg (Schützenhaus)

Bollersteige ,,schützenhaus" Waldweg

Der Weg an der B14

Es gibt einen großen berg nicht besonders groß aber trotzdem ist es steil nach oben

Nichts

kein guten radweg

Rosenberg

Zu gefährlich

Boller steige

Der weg "Schützen Steige" ist viel zu steil und es liegen zu viele kleine und große steine auf dem weg.

Zu viel Verkehr in der Oberstadt

Rosenberg

2) _____

Wir brauchen einen Zebrastreifen vom Fitness zur Straße zur kirche

Rosenbergstrasse vor der Schule / kein Radweg

Rosenberg

Oberndorf Talplatz

Kreuzungen

Auf der Straße. Zu gefährlich

Dann bei der Tankstelle die Steige

Mehr Fahrradwege

Nr1 betrifft Strecke von Talfriedhof bis Stadtgarten

Viel Autoverkehr morgens bis zum Talplatz

-

Der Waldweg vom webertal bis zum Gefängnis

Ich hab keine anderen Probleme

Viele sehr tiefe und hohe einmündungen

3) _____

Kreuzung beim Chinese

Große Straßen

Auf dem ganzen Weg. Zu lang

Und kein Radfahr Weg

-

Kein Fahrradweg

4) _____

Burger King + Netto

Langer Weg

Von oberndorf bis Lindenhof. Steil

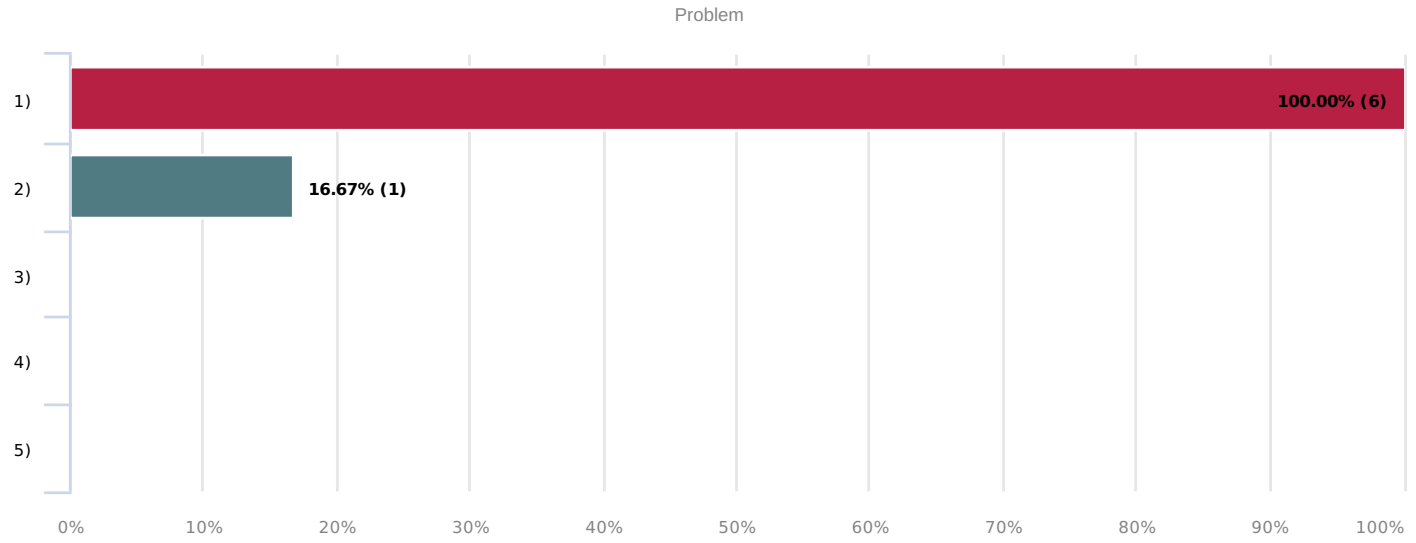
Ich müsste die Strasse nehmen

-

5) _____

Zeit
In Lindenhof bei der Straße. Gefährlich
-

1. Frageseite
10. Frage 6



1) _____	100,00% *6*	
2) _____	16,67% *1*	
3) _____	0,00% *0*	
4) _____	0,00% *0*	
5) _____	0,00% *0*	
	7	

1) _____

Kein Radweg - Vielbefahrene Straße

Verbindung

Keine Fahrradspur, man muss mit den Autos zusammen auf der Straße fahren oder auf dem Gehweg mit den Fußgängern.

Wegen Autos die nicht Schrittgeschwindigkeit fahren

Zustand der Straße

nicht so toll zum hoch fahren

2) _____

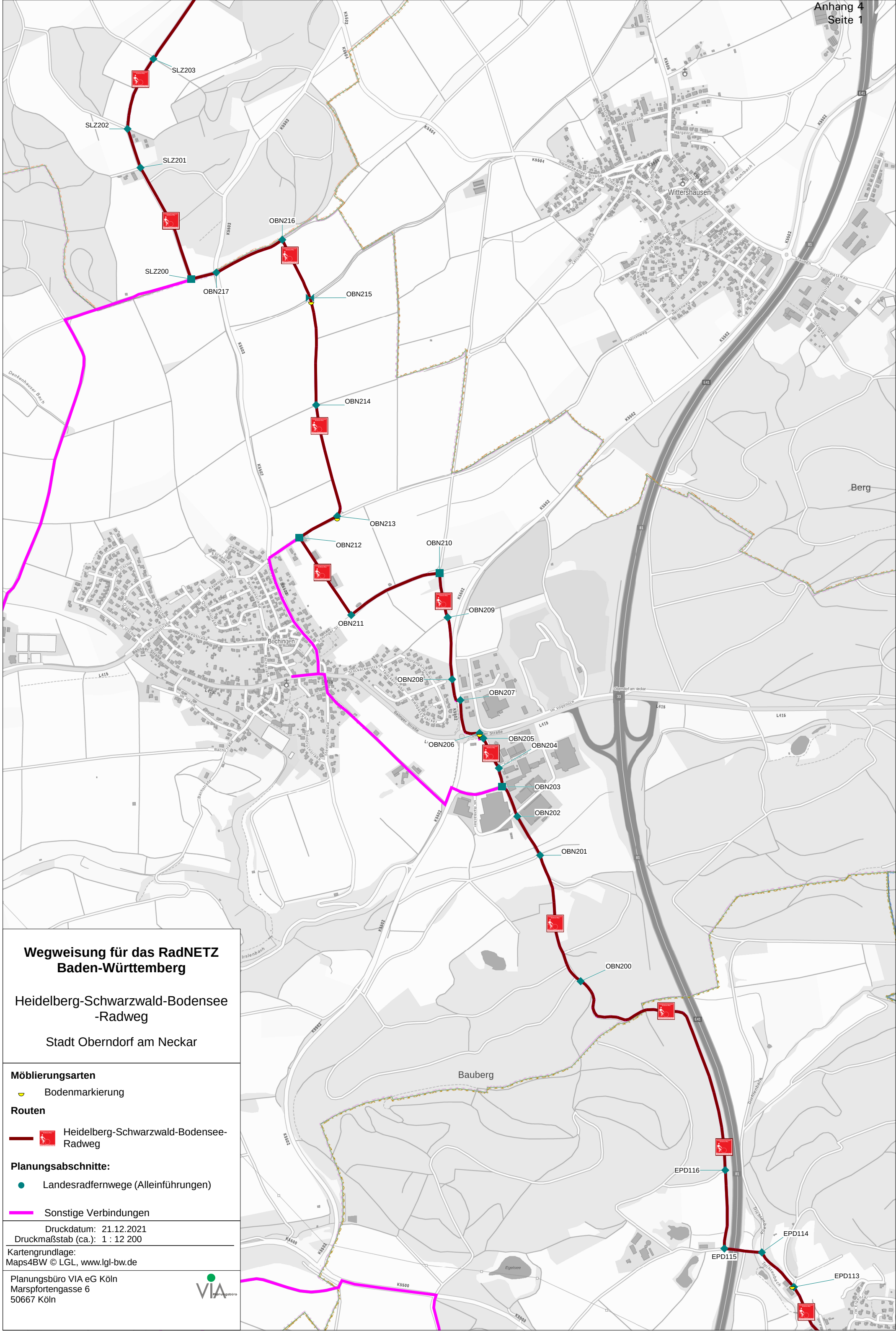
Kein Radweg - Vielbefahrene Straße

3) _____

4) _____

5) _____

Anhang 4



Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg

Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-Radweg

Stadt Oberndorf am Neckar

Möblierungsarten

- Bodenmarkierung

Routen

- Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-Radweg

Planungsabschnitte:

- Landesradfernwege (Alleinführungen)
- Sonstige Verbindungen

Druckdatum: 21.12.2021
Druckmaßstab (ca.): 1 : 12 200

Kartengrundlage:
Maps4BW © LGL, www.lgl-bw.de

Planungsbüro VIA eG Köln
Marspfortengasse 6
50667 Köln

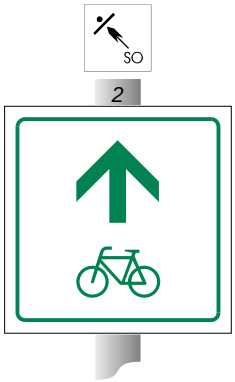
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.200.1**

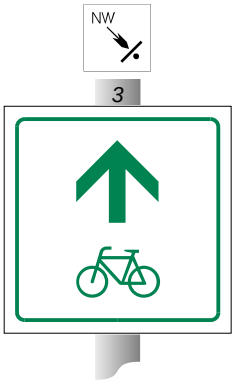
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

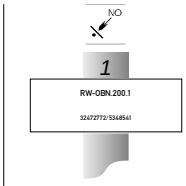
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,28949°/8,63294°**
Lage in UTM:**32472772/5348541**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Oberer Baubergweg**







Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

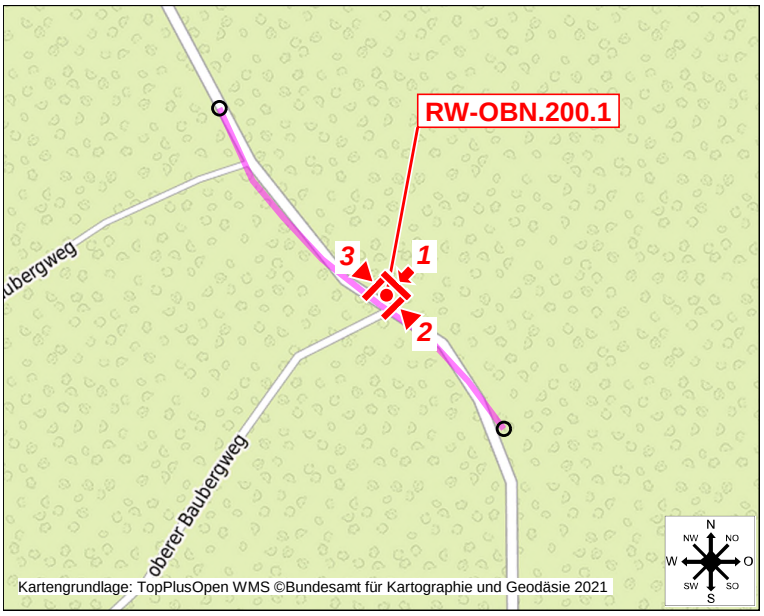
Pfosten:

Pfostentyp: **eigener, neuer Pfosten**
Pfostenhöhe: **225 cm**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

1 x Rohrpfosten (Länge: mind 275 cm; Ø 60 mm)
davon in Fundament: 50 cm
Fundament in Erdreich (60)
Ortbeton (Tiefe 60cm)
Ohne spez. Befestigung
2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)

4 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)



Montage:

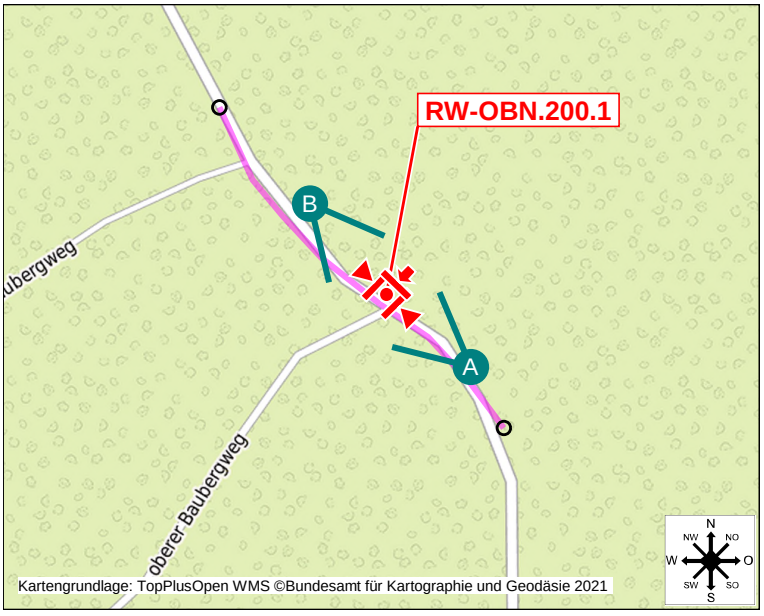
Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen.

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.200.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,28949°/8,63294°**
Lage in UTM:**32472772/5348541**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Oberer Baubergweg**

Montage:
Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Altbestandsbogen RW-OBN.200.1

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

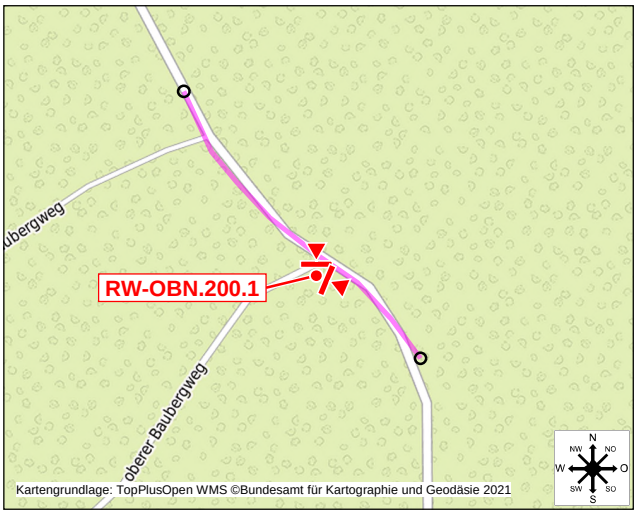
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,28949°/8,63294°**
Lage in UTM:**32472772/5348541**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Oberer Baubergweg**

Demontage:
Nur markierte Schilder entfernen. Übrige Schilder und der Pfosten bleiben montiert.

Zu entfernende Schilder: 2



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

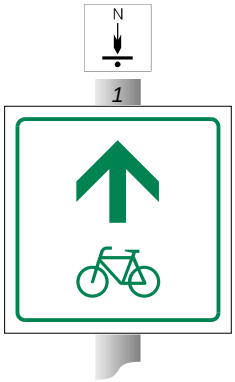
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.201.1**

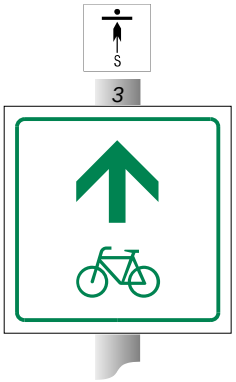
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

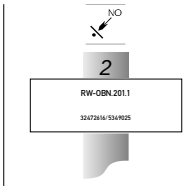
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,29384°/8,63081°**
Lage in UTM:**32472616/5349025**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Südlich Irslenbach**







Pfosten:

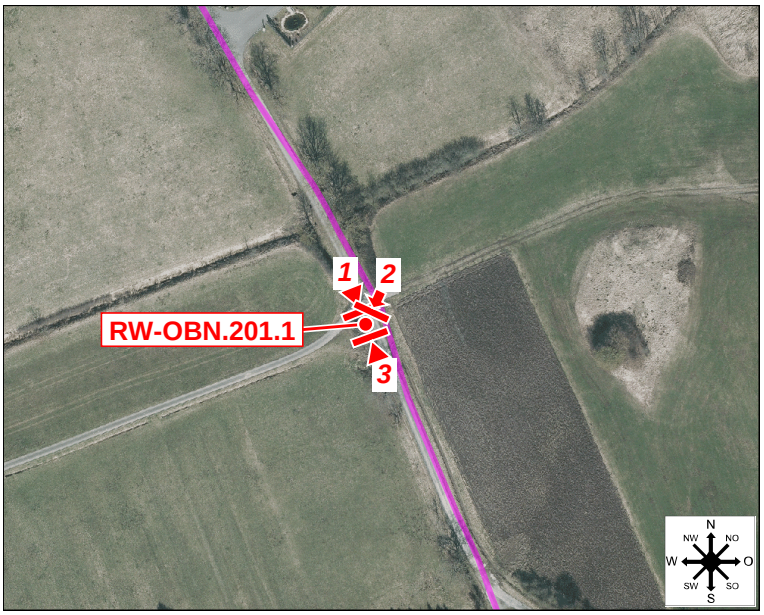
Pfostentyp: **eigener, vorhandener Pfosten**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

2 x Schild demontieren



Montage:

Schilder ersetzen, Banderole ergänzen.

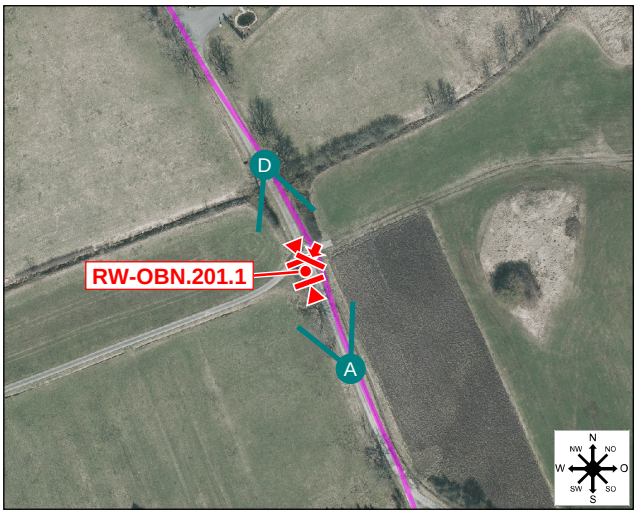
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.201.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,29384°/8,63081°**
Lage in UTM:**32472616/5349025**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Südlich Irslenbach**

Montage:
Schilder ersetzen, Banderole ergänzen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

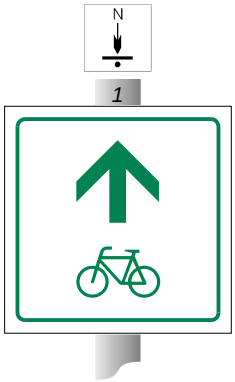
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.202.1**

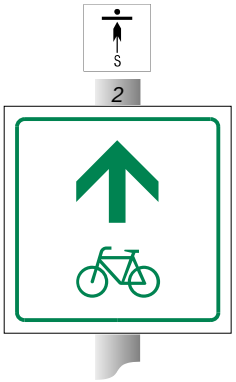
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

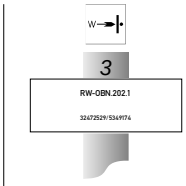
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,29518°/8,62962°**
Lage in UTM:**32472529/5349174**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof (Gewerbegebiet)**







Pfosten:

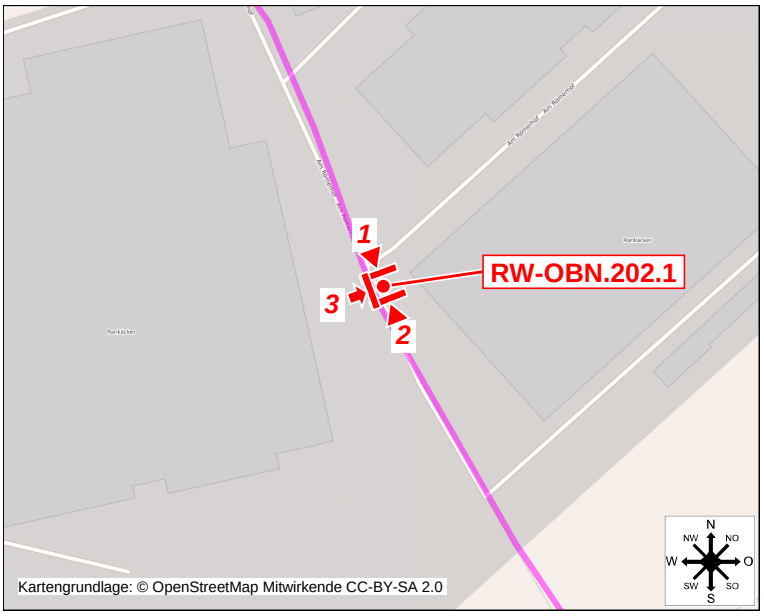
Pfostentyp: **Pfosten mit Verkehrszeichen**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

2 x Schild demontieren



Montage:

Vorhandene Schilder im 25er-Maß ersetzen.

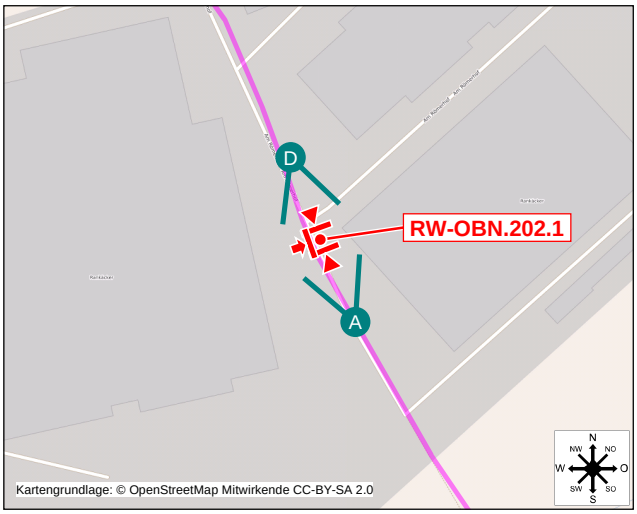
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.202.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,29518°/8,62962°**
Lage in UTM:**32472529/5349174**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof (Gewerbegebiet)**

Montage:
Vorhandene Schilder im 25er-Maß ersetzen.

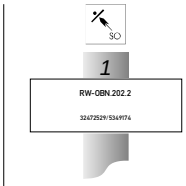


Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.202.2**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil** Pfosten-Nr.:**2** Koordinaten:**48,29518°/8,62962°**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt** Lage in UTM:**32472529/5349174**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof (Gewerbegebiet)**



Pfosten:

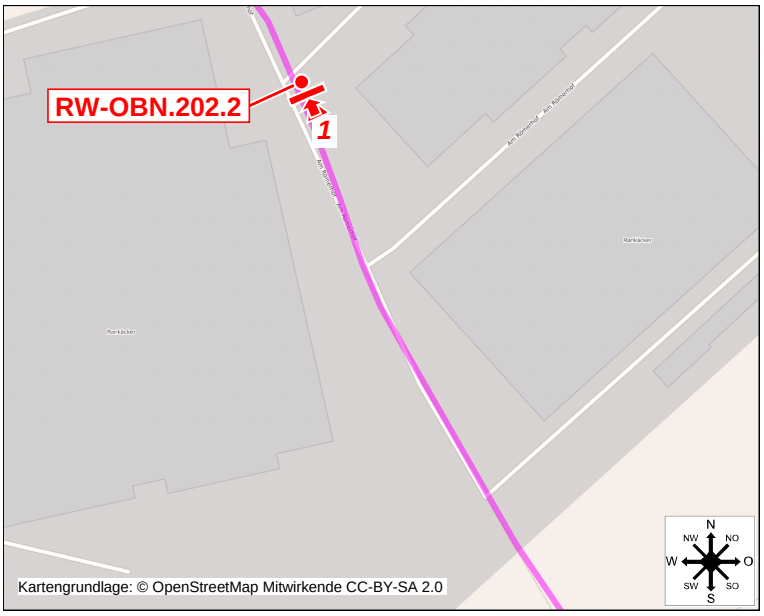
Pfostentyp: **Lichtmast**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **> 76 mm**

Material (neu):

1 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
2 x Stahlbandhalt. ZWW (Ø > 76mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

1 x Schild demontieren



Montage:

Schild im 25er-Maß ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.202.2**

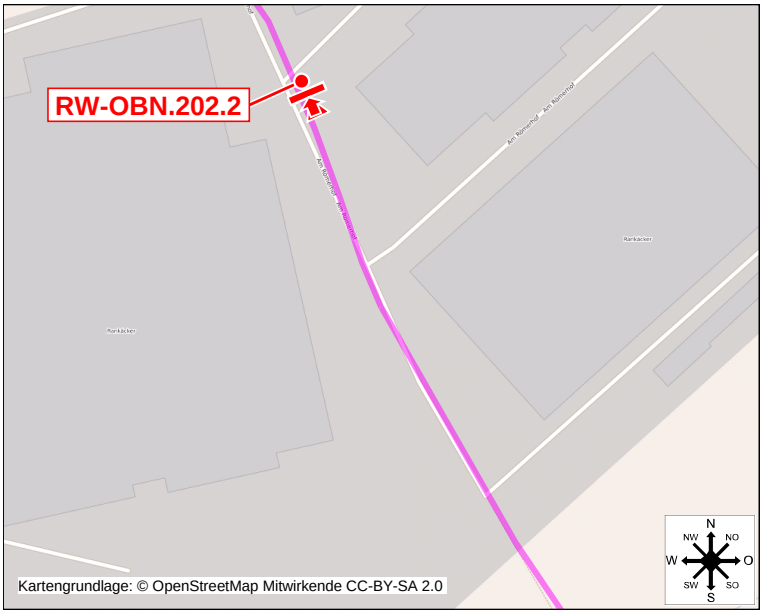
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**2**

Koordinaten:**48,29518°/8,62962°**
Lage in UTM:**32472529/5349174**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof (Gewerbegebiet)**

Montage:
Schild im 25er-Maß ersetzen.



Druckdatum: 21.12.2021 16:19:12

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

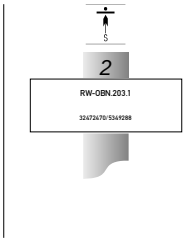
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.203.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,29620°/8,62882°**
Lage in UTM:**32472470/5349288**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof / Im Rankäcker**



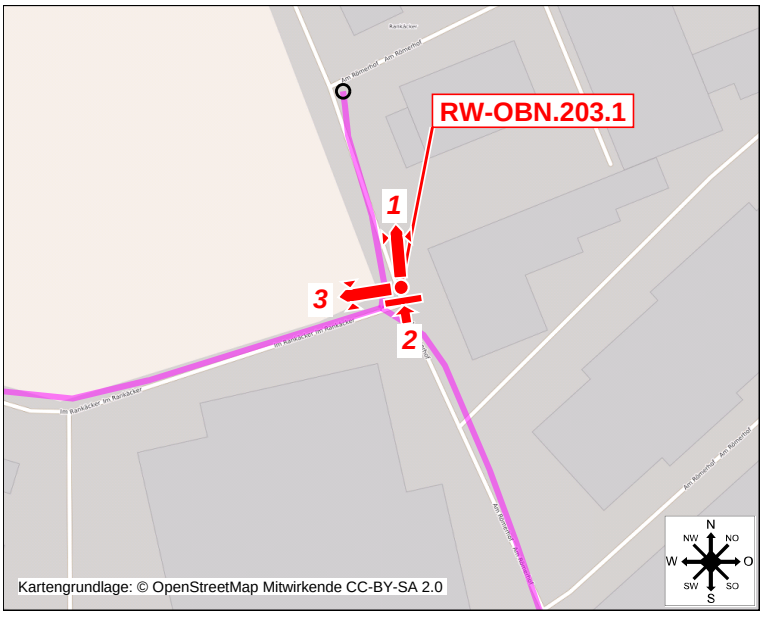
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Pfosten:

Pfostentyp: **Lichtmast**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **> 76 mm**
Lichtraumprofil: **Muss beachtet werden!**

Material (neu):

1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)

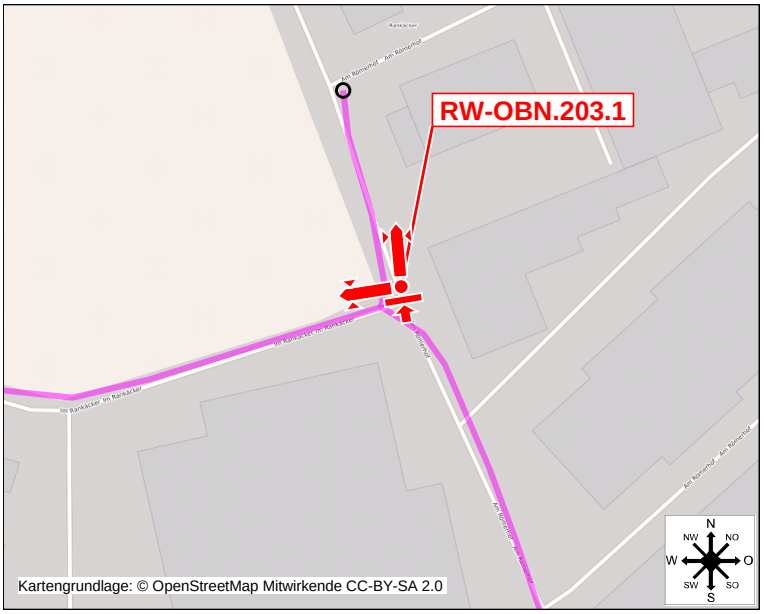


Montage:

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.203.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,29620°/8,62882°**
Lage in UTM:**32472470/5349288**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof / Im Rankäcker**



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

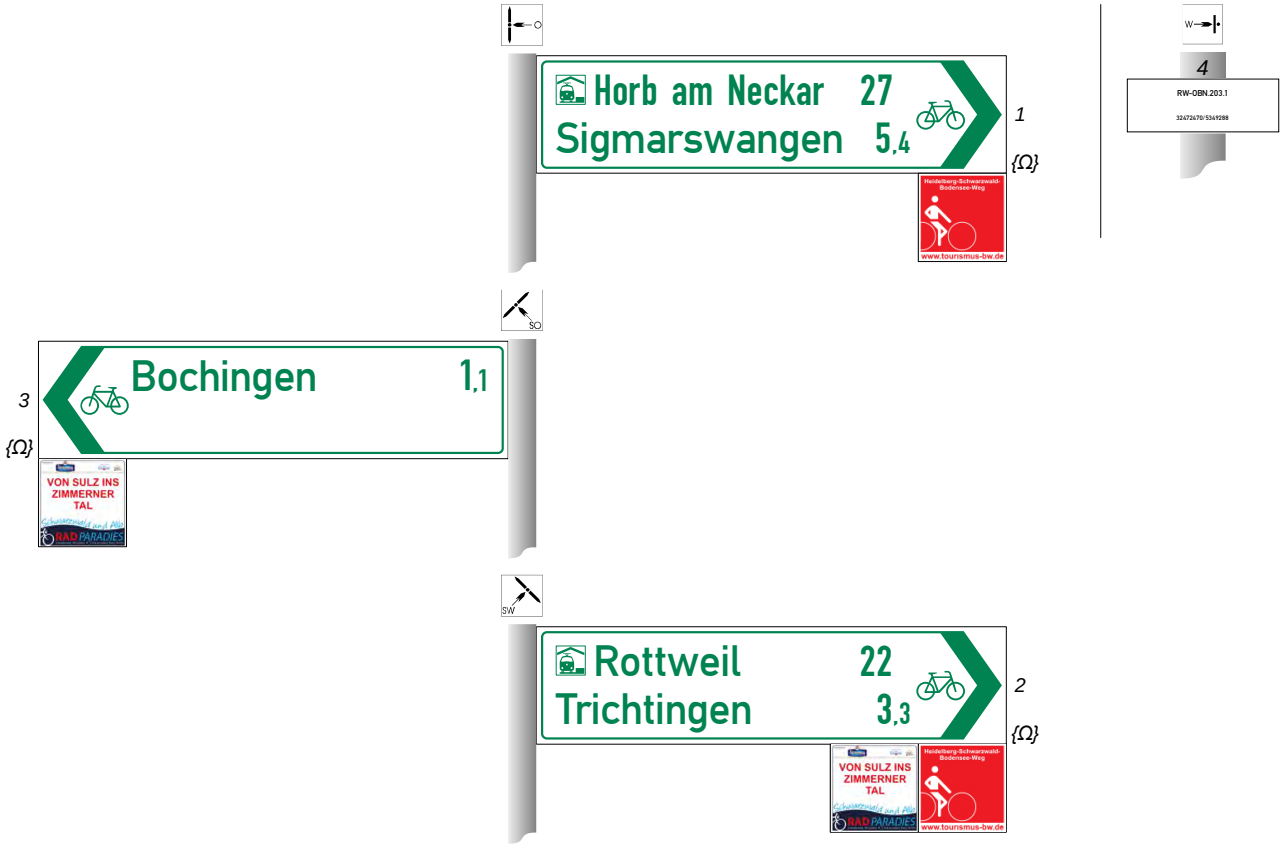
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster RW-OBN.203.1

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,29620°/8,62882°**
Lage in UTM:**32472470/5349288**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof / Im Rankäcker**



Pfosten:

Pfostentyp: **Lichtmast**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **> 76 mm**
Lichtraumprofil: **Muss beachtet werden!**

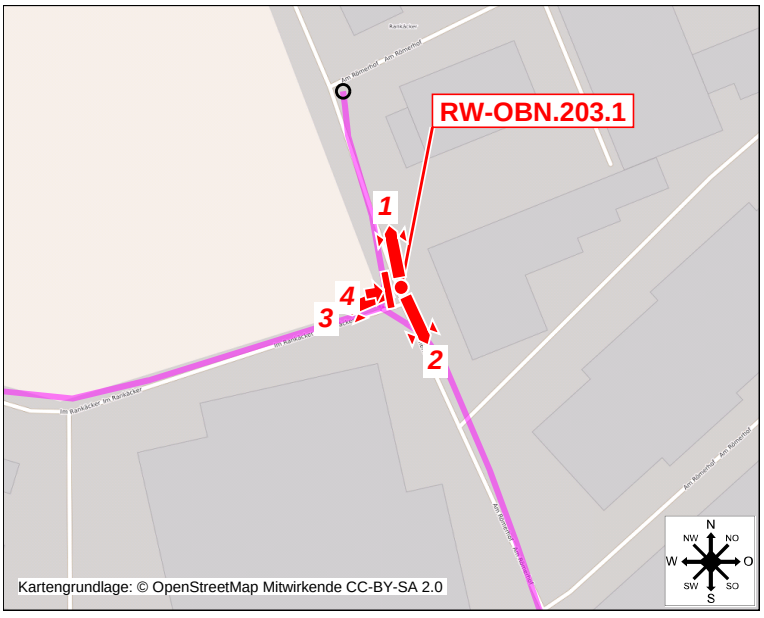
Material (neu):

3 x Pfeil: normal (800 × 200 mm) [beidseitig]
Einschubprofil: Omega {Ω}
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Plaketten (150 × 150 mm)
Einschubprofil: Omega {Ω}

3 x Alu-Bandschelle PWW (Ø > 76mm; 20cm Höhe)

Zusätzliche Arbeiten:

1 x Schild demontieren



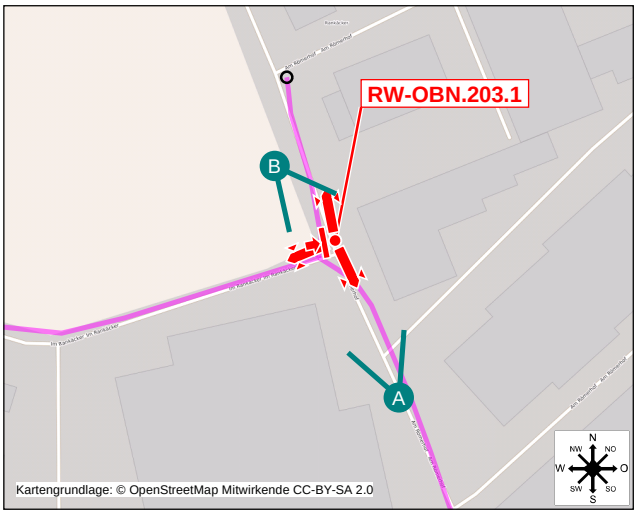
Montage:

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.203.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,29620°/8,62882°**
Lage in UTM:**32472470/5349288**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof / Im Rankäcker**



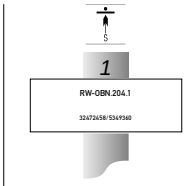
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 21.12.2021 16:19:15

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.204.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil** Pfosten-Nr.:**1** Koordinaten:**48,29684°/8,62865°**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt** Lage in UTM:**32472458/5349360**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof (Nord)**

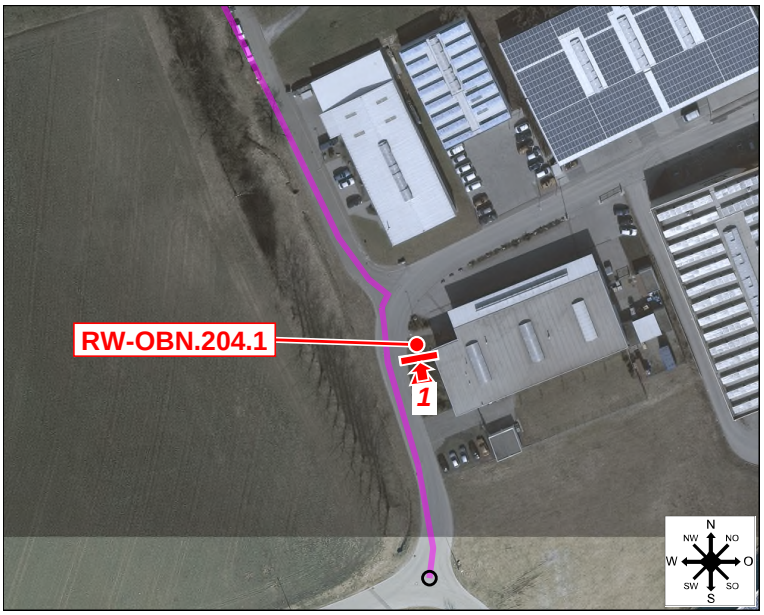


Pfosten:

Pfostentyp: **Lichtmast**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **> 76 mm**

Material (neu):

1 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
2 x Stahlbandhalt. ZWW (Ø > 76mm; 70mm Lochab.)



Montage:

Pfosten begradigen, Zww durch neue Schilder ersetzen.

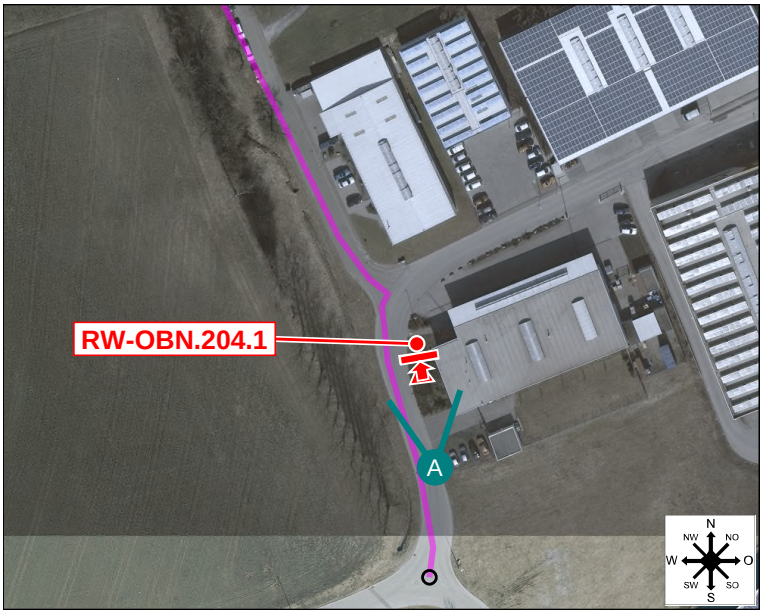
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.204.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,29684°/8,62865°**
Lage in UTM:**32472458/5349360**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof (Nord)**

Montage:
Pfosten begradigen, Zww durch neue Schilder ersetzen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

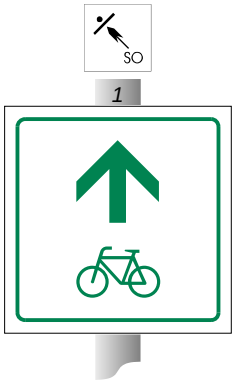
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.204.2**

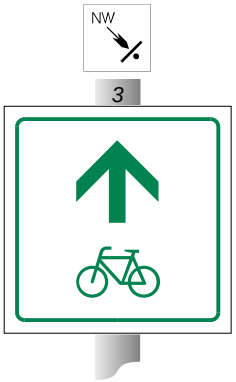
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

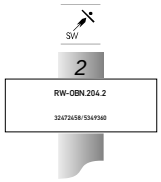
Pfosten-Nr.:**2**

Koordinaten:**48,29684°/8,62865°**
Lage in UTM:**32472458/5349360**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof (Nord)**







Pfosten:

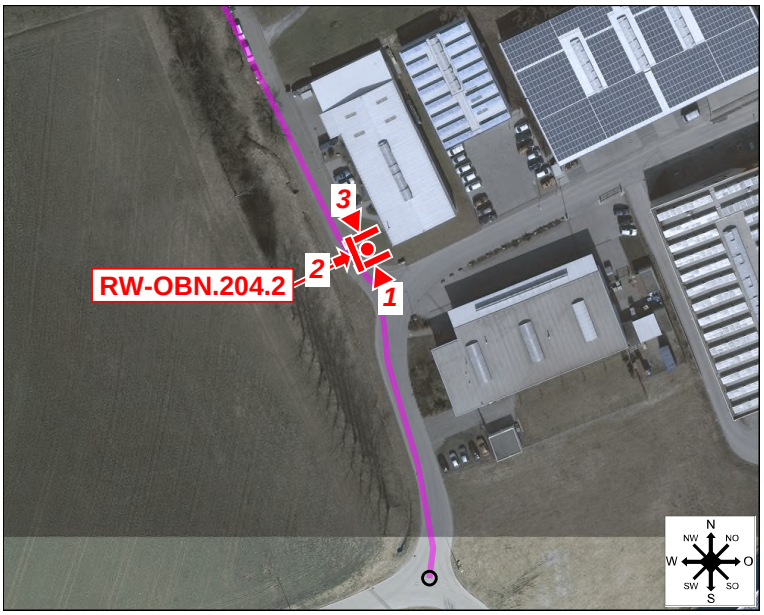
Pfostentyp: **Pfosten mit Verkehrszeichen**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

1 x Pfosten neu fundamentieren
2 x Schild demontieren



Montage:

Vorhandene Schilder ersetzen, Pfosten muss begradigt werden.

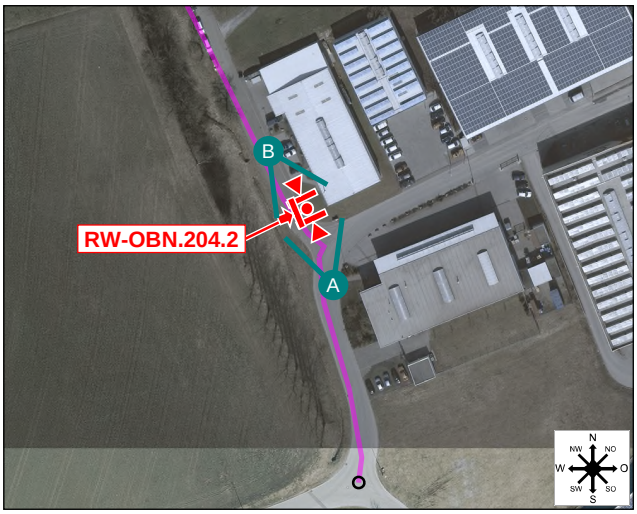
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.204.2**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**2**
Koordinaten:**48,29684°/8,62865°**
Lage in UTM:**32472458/5349360**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof (Nord)**

Montage:
Vorhandene Schilder ersetzen, Pfosten muss begradigt werden.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

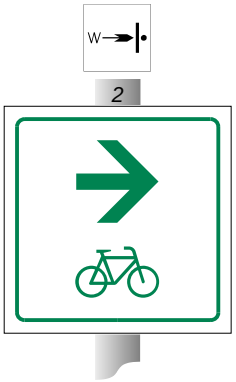
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.205.1**

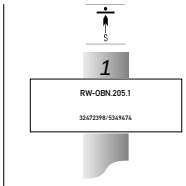
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,29786°/8,62784°**
Lage in UTM:**32472398/5349474**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof / Balinger Str.**





Pfosten:

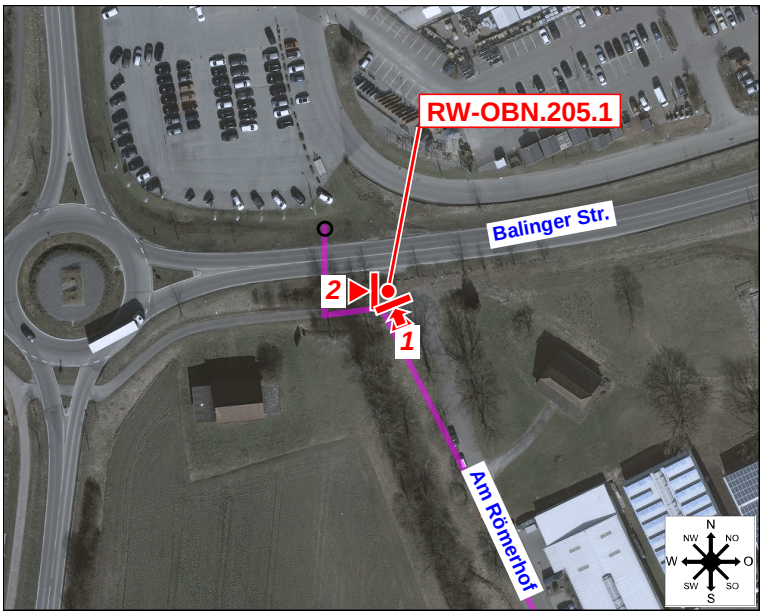
Pfostentyp: **Lichtmast**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **> 76 mm**

Material (neu):

2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Stahlbandhalt. ZWW (Ø > 76mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

2 x Schild demontieren



Montage:

Beide Schilder ersetzen.

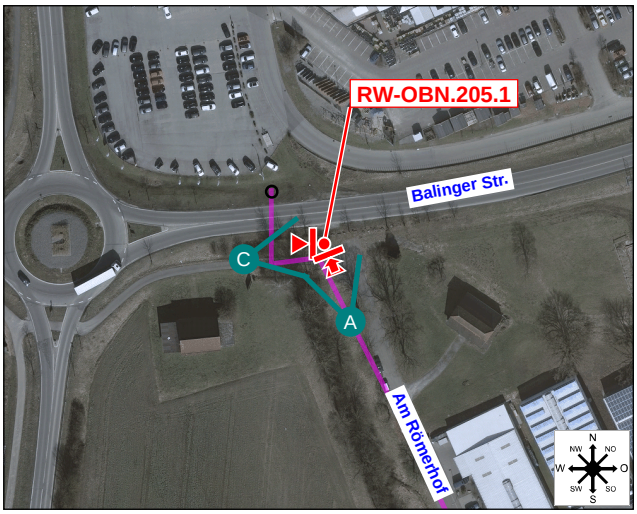
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.205.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,29786°/8,62784°**
Lage in UTM:**32472398/5349474**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof / Balinger Str.**

Montage:
Beide Schilder ersetzen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

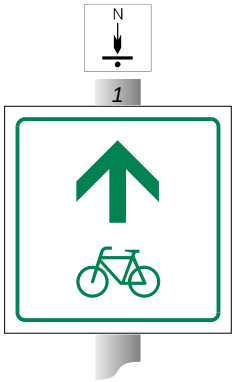
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.205.2**

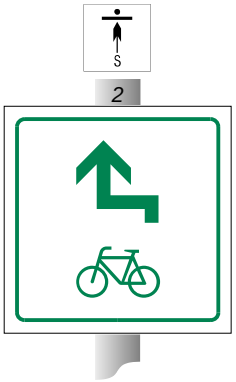
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

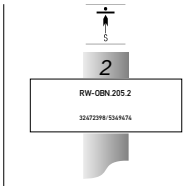
Pfosten-Nr.:**2**

Koordinaten:**48,29786°/8,62784°**
Lage in UTM:**32472398/5349474**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof / Balinger Str.**







Pfosten:

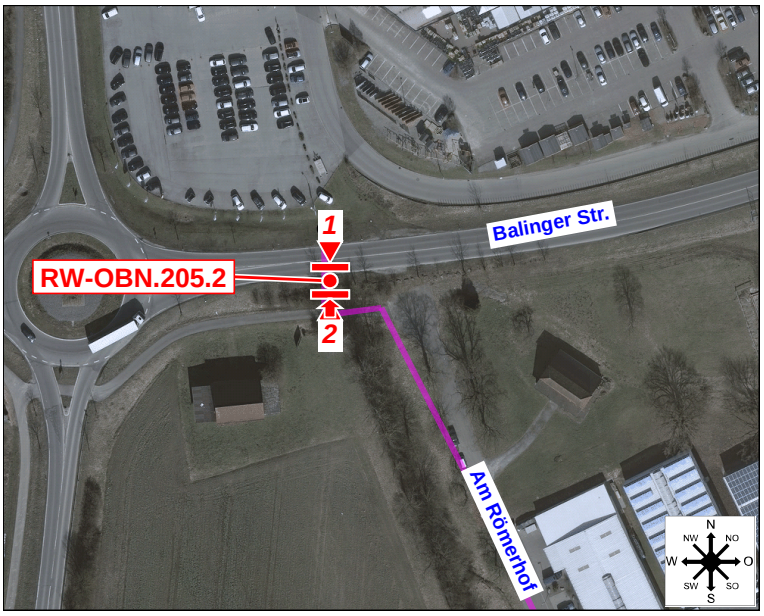
Pfostentyp: **Pfosten mit Verkehrszeichen**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

1 x Schild demontieren



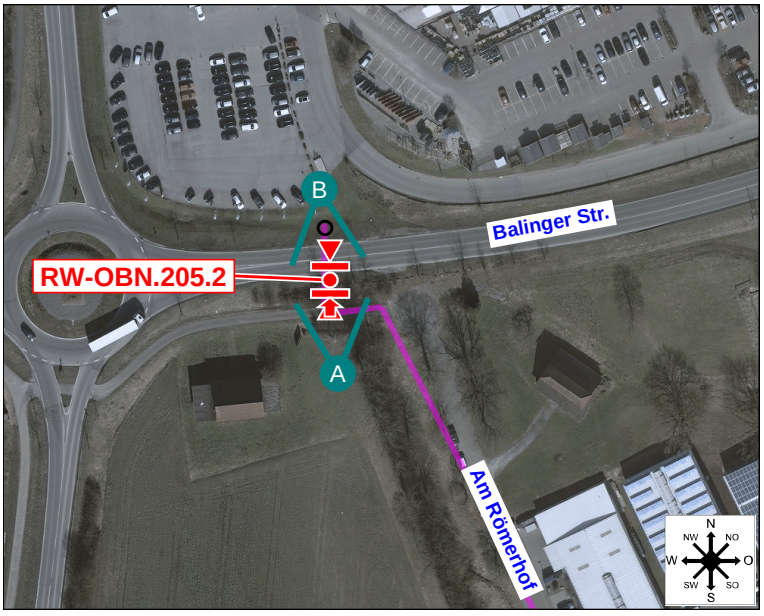
Montage:

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.205.2**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**2**
Koordinaten:**48,29786°/8,62784°**
Lage in UTM:**32472398/5349474**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Am Römerhof / Balinger Str.**

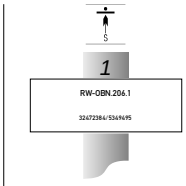


Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.206.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil** Pfosten-Nr.:**1** Koordinaten:**48,29805°/8,62764°**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt** Lage in UTM:**32472384/5349495**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Balinger Str. / Im Vogelloch**



Pfosten:

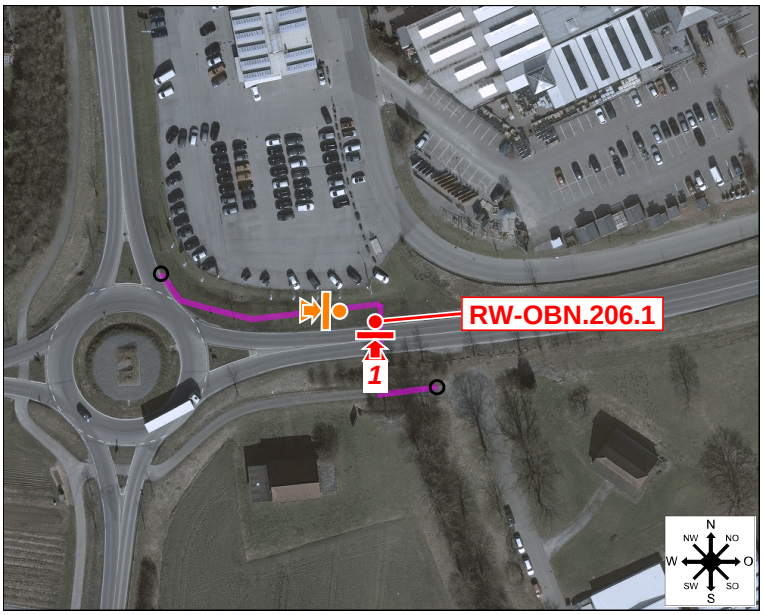
Pfostentyp: **Lichtmast**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **> 76 mm**

Material (neu):

1 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
2 x Stahlbandhalt. ZWW (Ø > 76mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

1 x Schild demontieren



Montage:

Vorhandenes 25er-Schild ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.206.1**

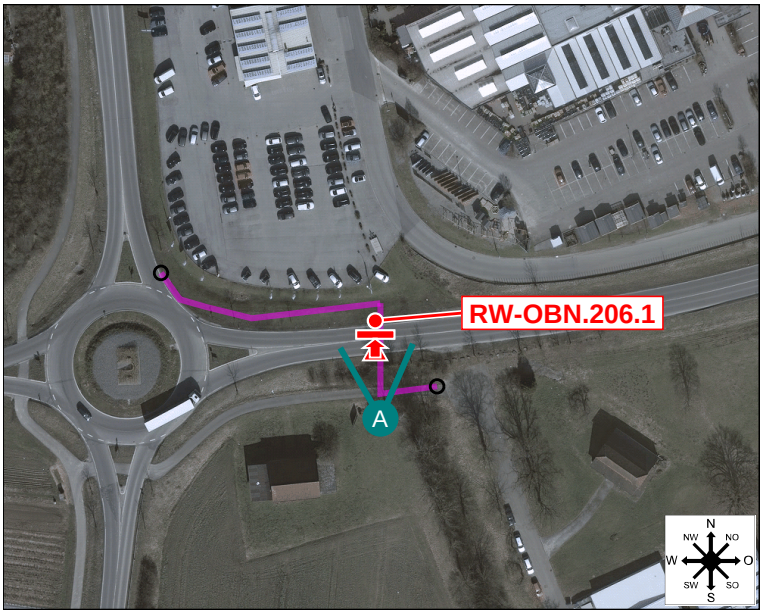
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,29805°/8,62764°**
Lage in UTM:**32472384/5349495**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Balinger Str. / Im Vogelloch**

Montage:
Vorhandenes 25er-Schild ersetzen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

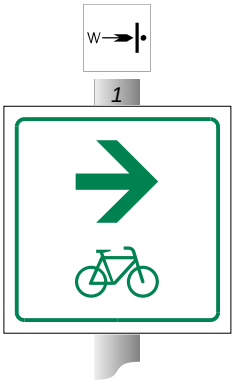
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.206.2**

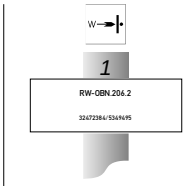
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**2**

Koordinaten:**48,29805°/8,62764°**
Lage in UTM:**32472384/5349495**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Balinger Str. / Im Vogelloch**





Pfosten:

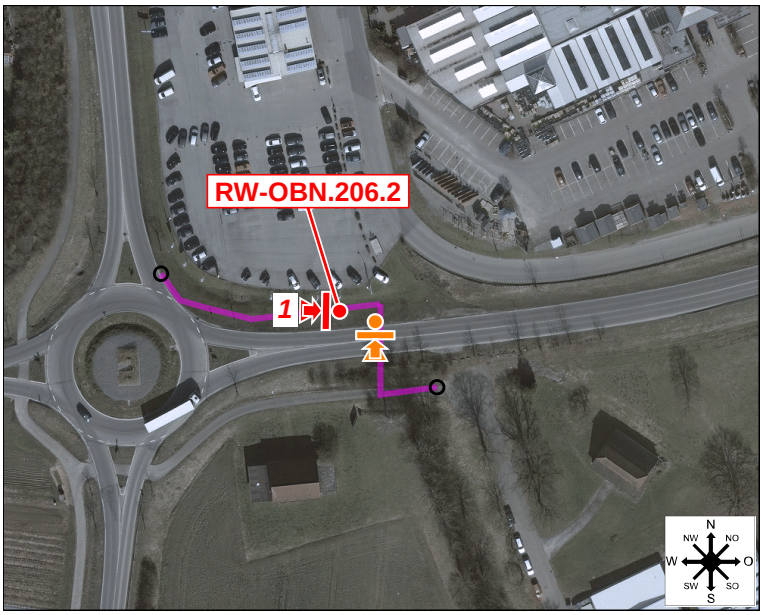
Pfostentyp: **Lichtmast**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **> 76 mm**

Material (neu):

1 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
2 x Stahlbandhalt. ZWW (Ø > 76mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

1 x Schild demontieren



Montage:

Vorhandenes 25er-Schild ersetzen.

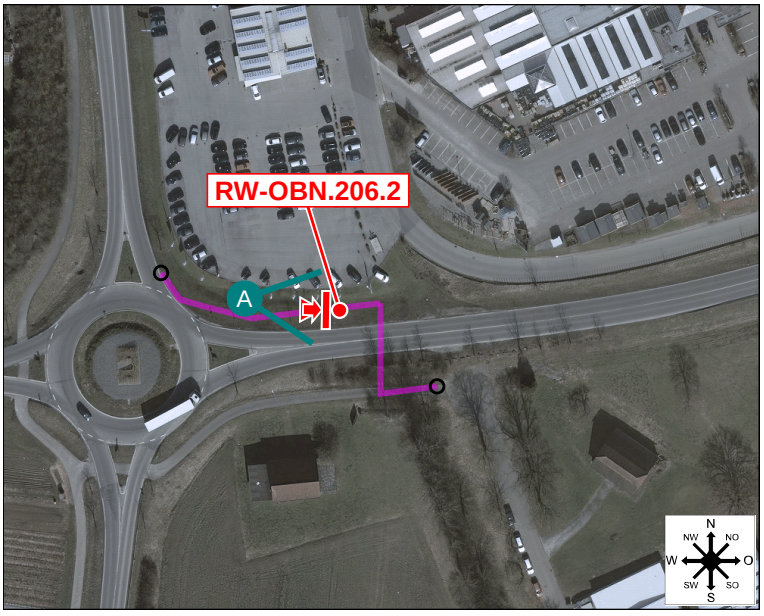
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.206.2**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**2**
Koordinaten:**48,29805°/8,62764°**
Lage in UTM:**32472384/5349495**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Balinger Str. / Im Vogelloch**

Montage:
Vorhandenes 25er-Schild ersetzen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Möblierungskataster **RW-OBN.206.a**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

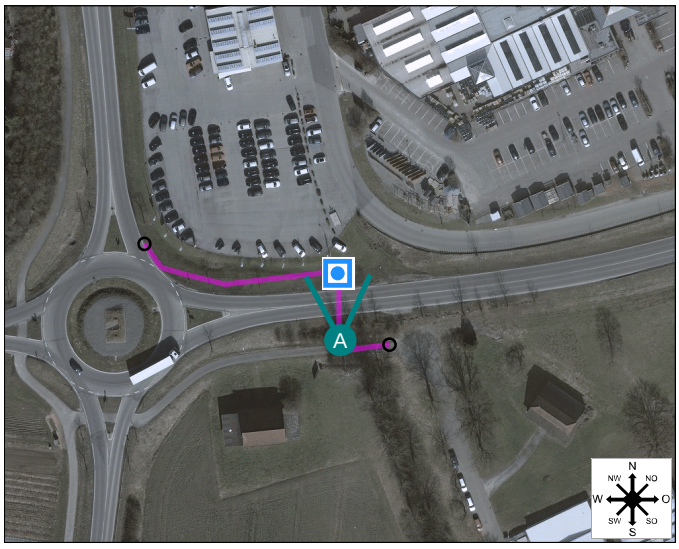
Möbel-Art:**Bodenmarkierung**
Möbel-Typ:**RadNETZ-Piktogramm**

Koordinaten:**48,29805°/8,62764°**
Lage in UTM:**32472384/5349495**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Balinger Str. / Im Vogelloch**

Art:**Bodenmarkierung**
Typ:**RadNETZ-Piktogramm**
Status:**geplant**

Bemerkungen:



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

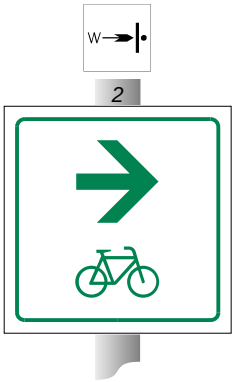
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.207.1**

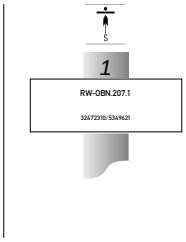
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,29918°/8,62664°**
Lage in UTM:**32472310/5349621**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: K 5502 / Im Vogelloch**





Pfosten:

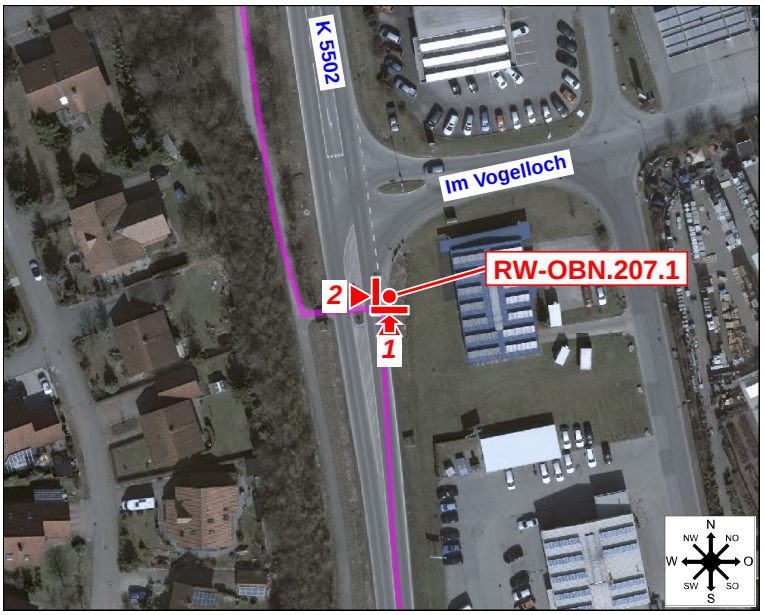
Pfostentyp: **Lichtmast**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **> 76 mm**

Material (neu):

2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Stahlbandhalt. ZWW (Ø > 76mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

2 x Schild demontieren



Montage:

Vorhandene 25er-Schilder ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster RW-OBN.207.1

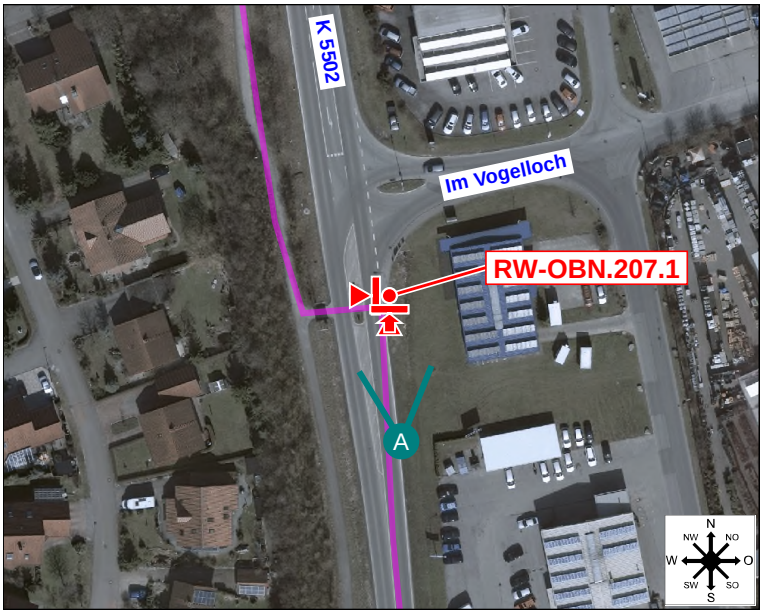
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,29918°/8,62664°**
Lage in UTM:**32472310/5349621**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: K 5502 / Im Vogelloch**

Montage:
Vorhandene 25er-Schilder ersetzen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

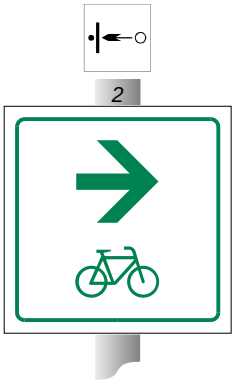
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.207.2**

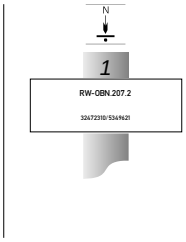
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**2**

Koordinaten:**48,29918°/8,62664°**
Lage in UTM:**32472310/5349621**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: K 5502 / Im Vogelloch**





Pfosten:

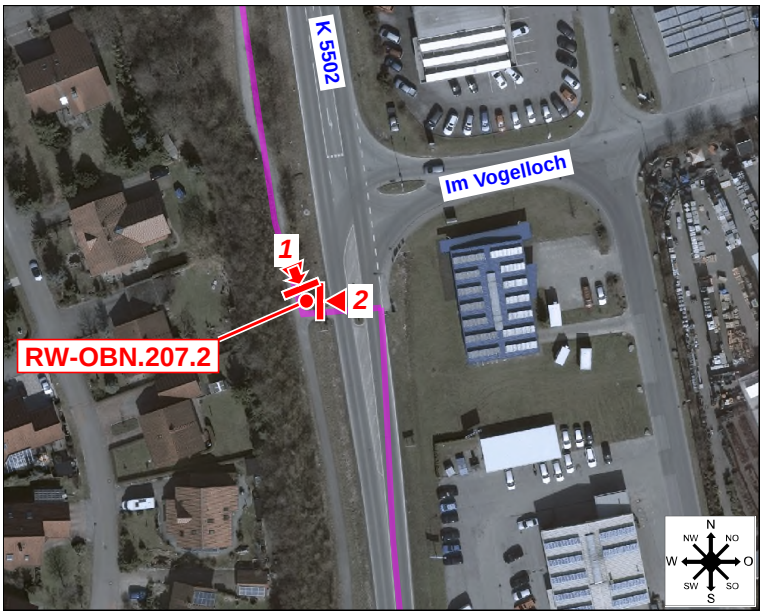
Pfostentyp: **Lichtmast**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **> 76 mm**

Material (neu):

2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Stahlbandhalt. ZWW (Ø > 76mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

2 x Schild demontieren



Montage:

Vorhandene 25er-Schilder ersetzen.

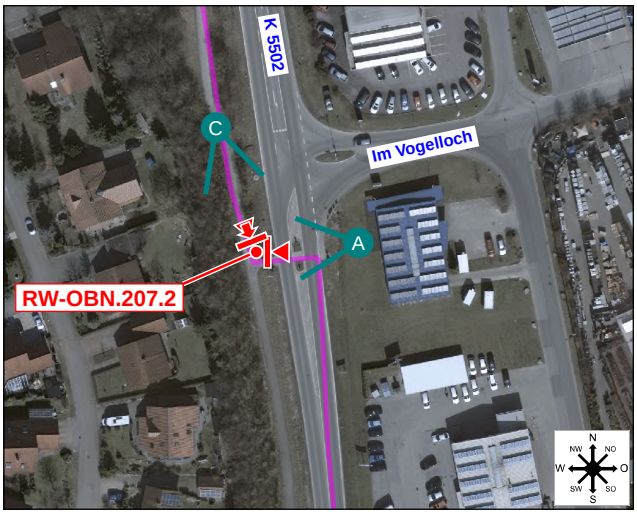
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.207.2**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**2**
Koordinaten:**48,29918°/8,62664°**
Lage in UTM:**32472310/5349621**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: K 5502 / Im Vogelloch**

Montage:
Vorhandene 25er-Schilder ersetzen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

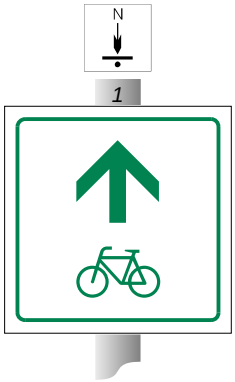
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.208.1**

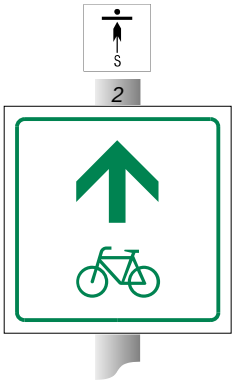
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

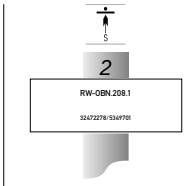
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,29990°/8,62621°**
Lage in UTM:**32472278/5349701**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Taläckerstr. / K 5501**





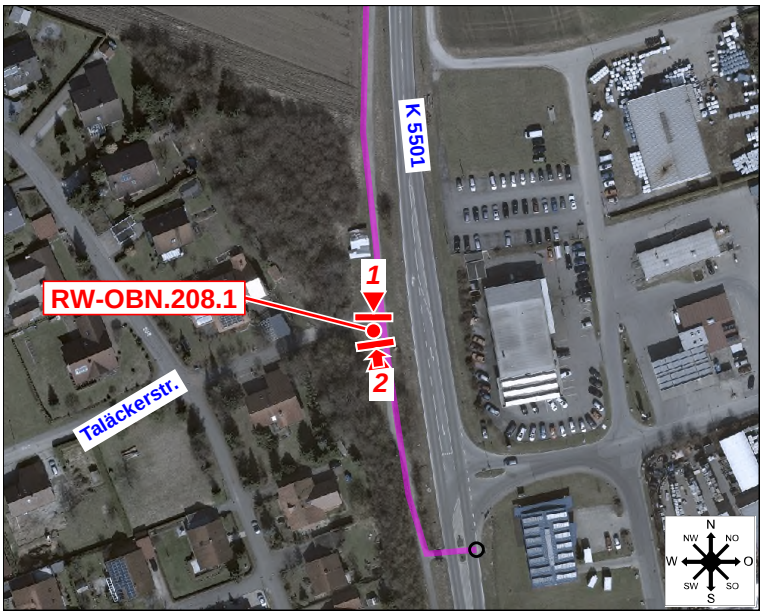


Pfosten:

Pfostentyp: **Lichtmast**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **> 76 mm**

Material (neu):

2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Stahlbandhalt. ZWW (Ø > 76mm; 70mm Lochab.)



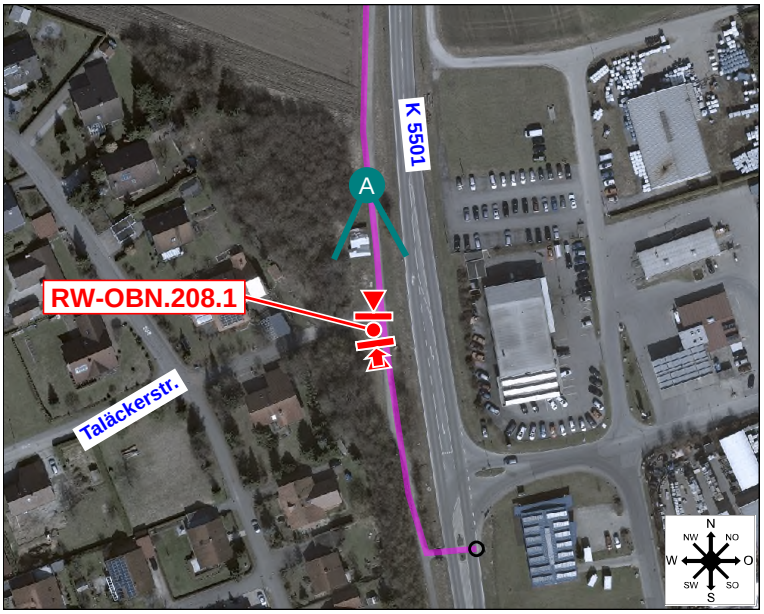
Montage:

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.208.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,29990°/8,62621°**
Lage in UTM:**32472278/5349701**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Taläckerstr. / K 5501**



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

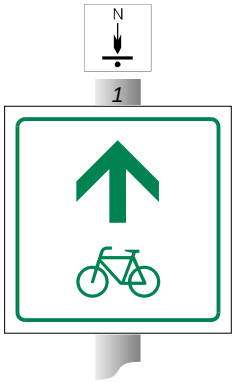
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.209.1**

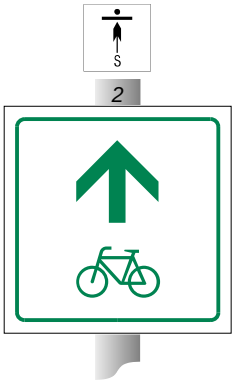
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

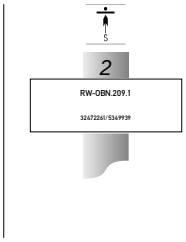
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,30204°/8,62596°**
Lage in UTM:**32472261/5349939**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Steinäckerstr.**





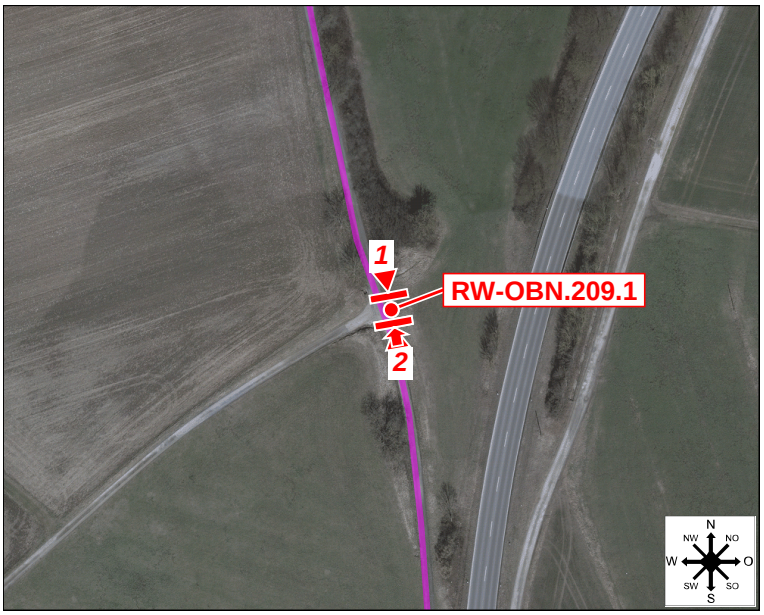


Pfosten:

Pfostentyp: **eigener, neuer Pfosten**
Pfostenhöhe: **225 cm**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

1 x Rohrpfosten (Länge: mind 275 cm; Ø 60 mm)
davon in Fundament: 50 cm
Fundament in Erdreich (60)
Ortbeton (Tiefe 60cm)
Ohne spez. Befestigung
2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)



Montage:
Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen.

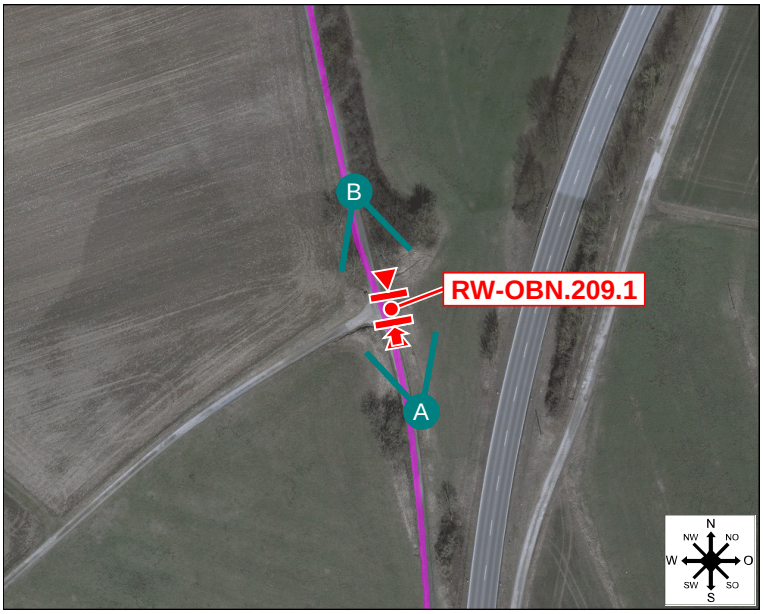
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.209.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,30204°/8,62596°**
Lage in UTM:**32472261/5349939**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Steinäckerstr.**

Montage:
Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen.

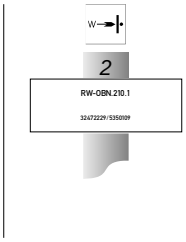


Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.210.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil** Pfosten-Nr.:**1** Koordinaten:**48,30357°/8,62552°**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt** Lage in UTM:**32472229/5350109**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Vöhringer Str. / Römerstr.**



Pfosten:

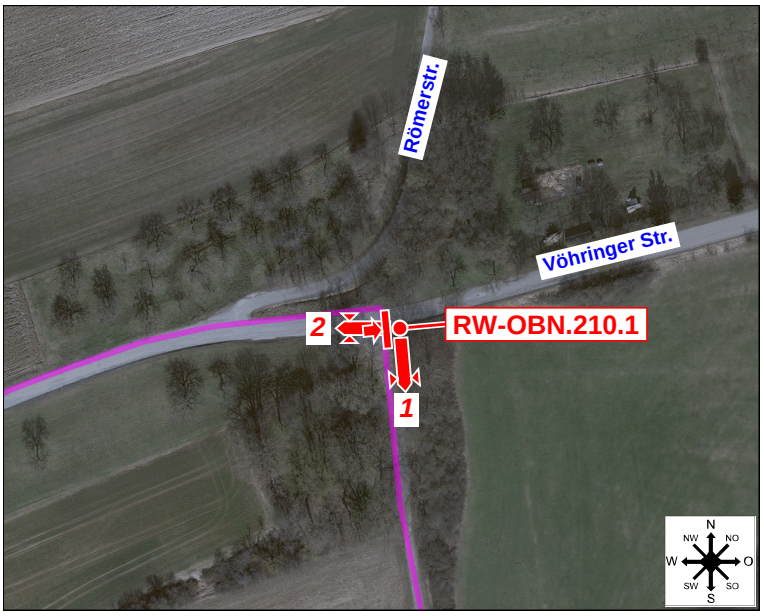
Pfostentyp: **eigener, neuer Pfosten**
Pfostenhöhe: **325 cm**
Durchmesser: **60 mm**
Lichtraumprofil: **Muss beachtet werden!**

Material (neu):

1 x Rohrpfosten (Länge: mind 375 cm; Ø 60 mm)
davon in Fundament: 50 cm
Fundament in Erdreich (60)
Ortbeton (Tiefe 60cm)
Ohne spez. Befestigung
2 x Pfeil: normal (800 × 200 mm) [beidseitig]
Einschubprofil: Omega {Ω}
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
2 x Plaketten (150 × 150 mm)
Einschubprofil: Omega {Ω}
2 x Alu-Klemmschelle PWW (Ø 60mm; 20cm Höhe)

Zusätzliche Arbeiten:

1 x Vegetationsschnitt



Montage:

Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen. Ggf. Vegetationsschnitt erforderlich.

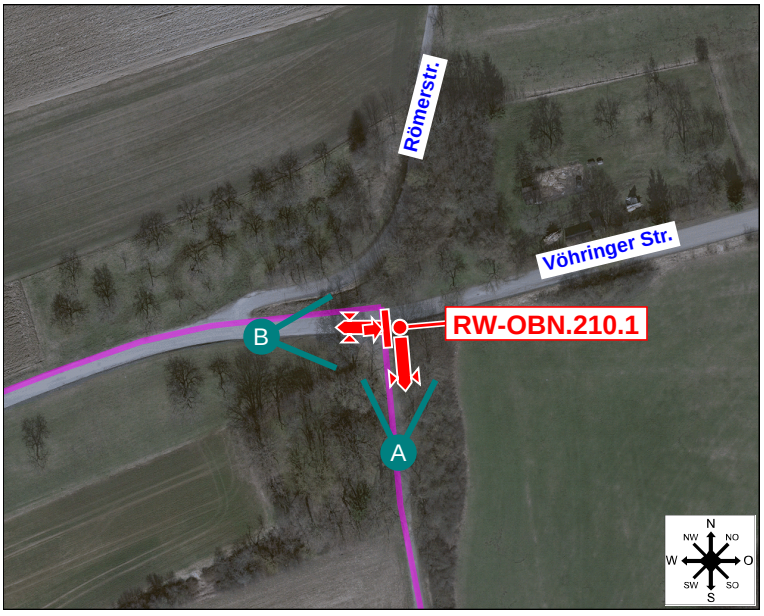
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.210.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,30357°/8,62552°**
Lage in UTM:**32472229/5350109**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Vöhringer Str. / Römerstr.**

Montage:
Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen. Ggf. Vegetationsschnitt erforderlich.

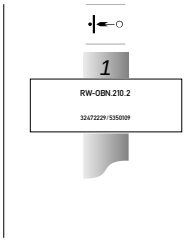


Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.210.2**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil** Pfosten-Nr.:**2** Koordinaten:**48,30357°/8,62552°**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt** Lage in UTM:**32472229/5350109**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Vöhringer Str. / Römerstr.**



Pfosten:

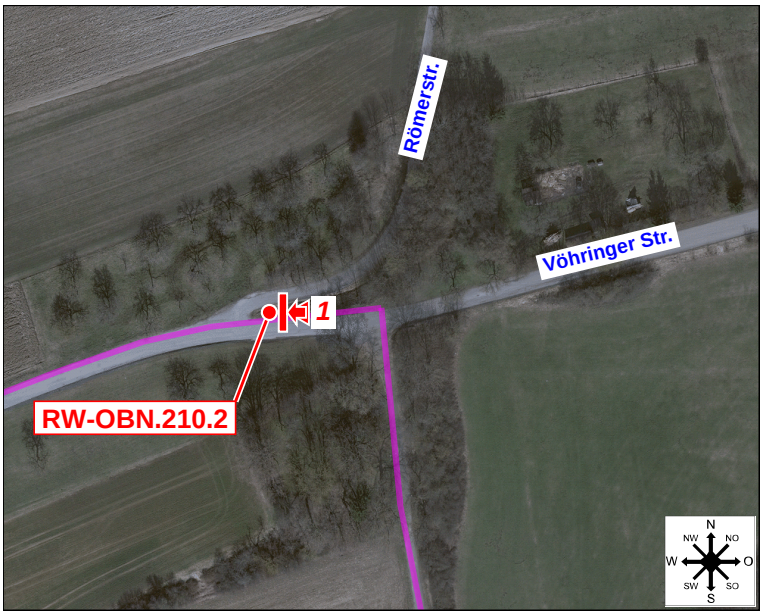
Pfostentyp: **Pfosten mit Verkehrszeichen**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

1 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
2 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

1 x Schild demontieren



Montage:

Vorhandenes 25er-Schild ersetzen.

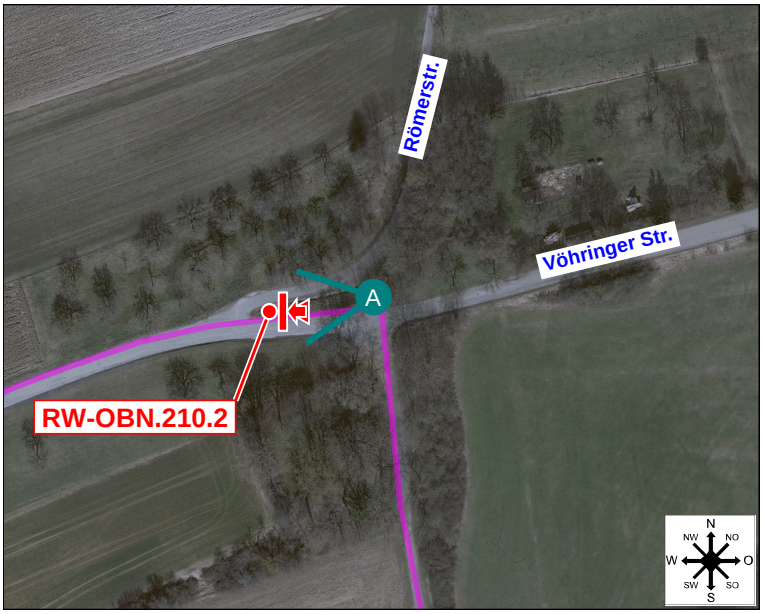
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.210.2**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**2**
Koordinaten:**48,30357°/8,62552°**
Lage in UTM:**32472229/5350109**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Vöhringer Str. / Römerstr.**

Montage:
Vorhandenes 25er-Schild ersetzen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Altbestandsbogen RW-OBN.210.1

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

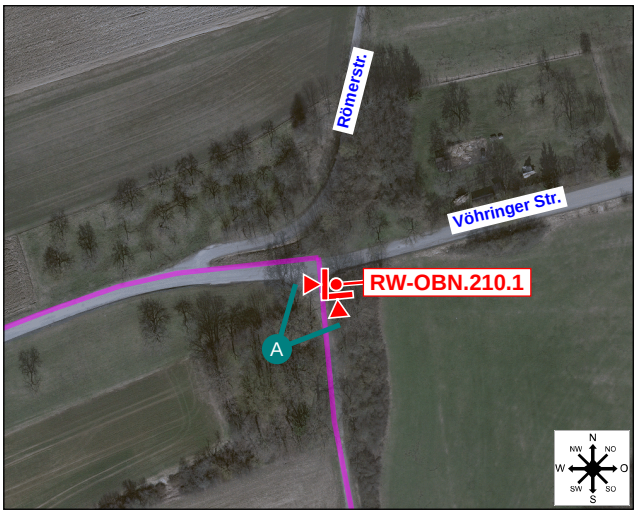
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,30357°/8,62552°**
Lage in UTM:**32472229/5350109**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Vöhringer Str. / Römerstr.**

Demontage:
Nur markierte Schilder entfernen. Übrige Schilder und der Pfosten bleiben montiert.

Zu entfernende Schilder: 2



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

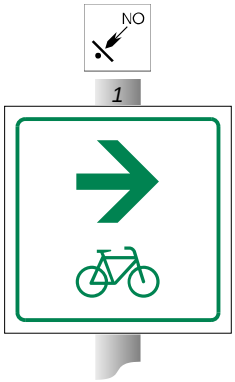
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster RW-OBN.211.1

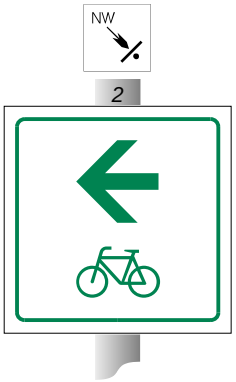
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

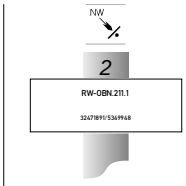
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,30211°/8,62096°**
Lage in UTM:**32471891/5349948**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen:**







Pfosten:

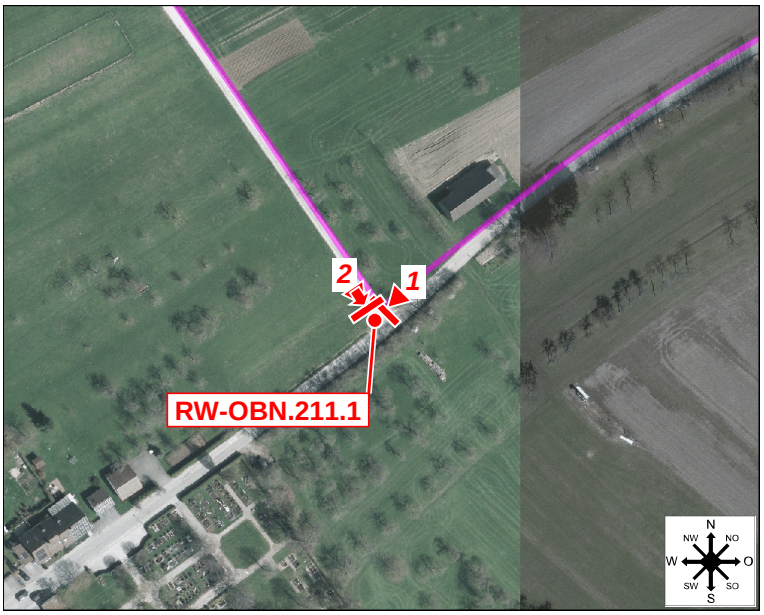
Pfostentyp: **Pfosten mit Verkehrszeichen**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

2 x Schild demontieren



Montage:

Vorhandene 25er-Schilder ersetzen.

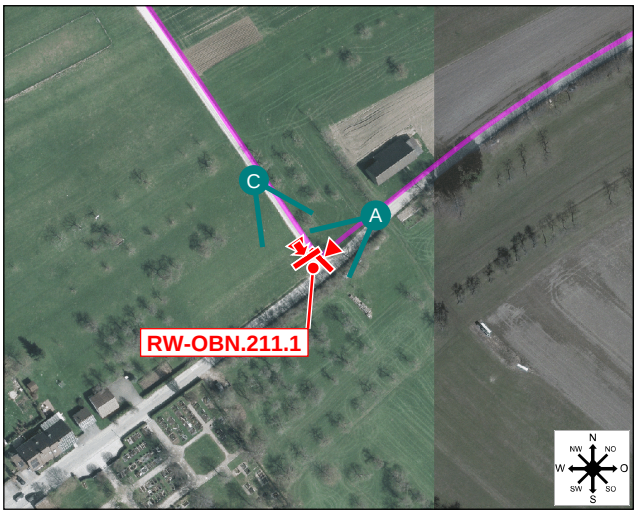
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.211.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,30211°/8,62096°**
Lage in UTM:**32471891/5349948**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen:**

Montage:
Vorhandene 25er-Schilder ersetzen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

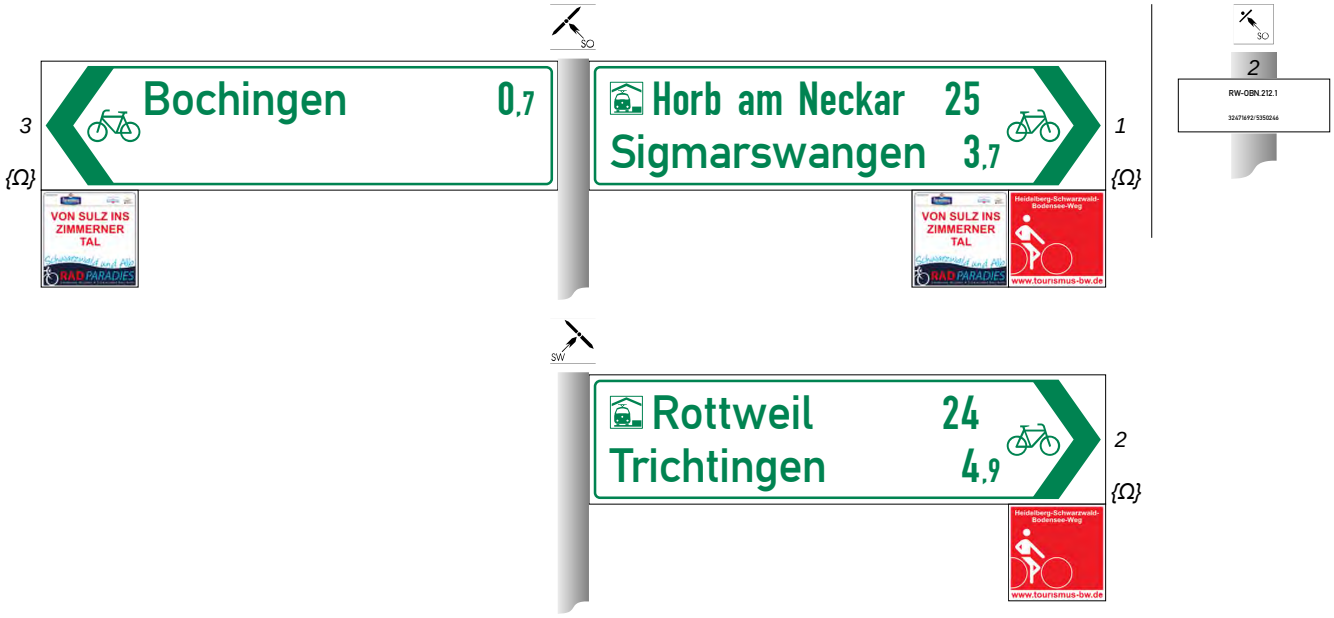
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster RW-OBN.212.1

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,30478°/8,61826°**
Lage in UTM:**32471692/5350246**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Wiesenäcker**



Pfosten:

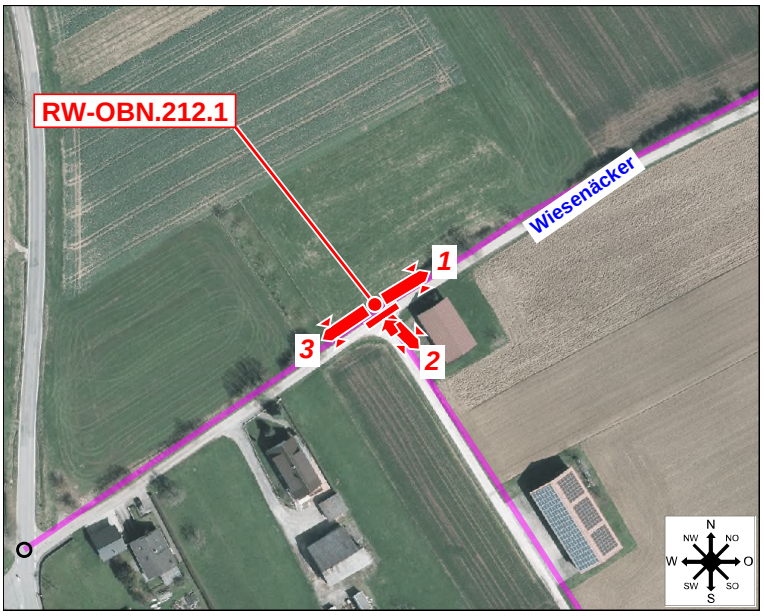
Pfostentyp: **eigenen, vorhandenen Pf. aufstocken**
Pfostenhöhe: **300 cm**
Durchmesser: **60 mm**
Lichtraumprofil: **Muss beachtet werden!**

Material (neu):

1 x Pfostenaufsatz (mind. 75 cm, Ø 60 mm)
3 x Pfeil: normal (800 × 200 mm) [beidseitig]
Einschubprofil: Omega {Ω}
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Plaketten (150 × 150 mm)
Einschubprofil: Omega {Ω}
3 x Alu-Klemmschelle PWW (Ø 60mm; 20cm Höhe)

Zusätzliche Arbeiten:

2 x Schild demontieren



Montage:

Zww demontieren und durch Pfeil-Ww ersetzen.

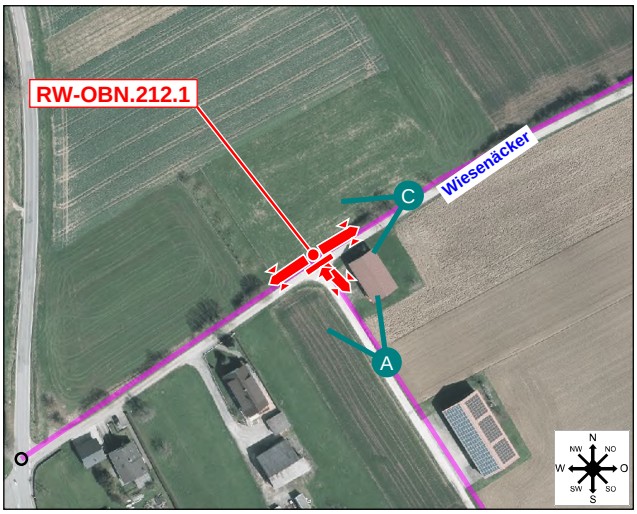
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.212.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,30478°/8,61826°**
Lage in UTM:**32471692/5350246**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Wiesenäcker**

Montage:
Zww demontieren und durch Pfeil-Ww ersetzen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

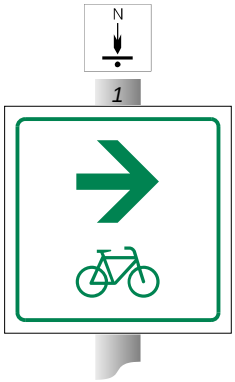
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.213.1**

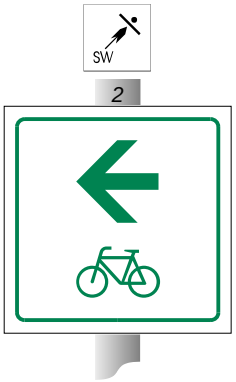
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

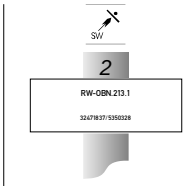
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,30552°/8,62021°**
Lage in UTM:**32471837/5350328**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Wiesenäcker (Ost)**







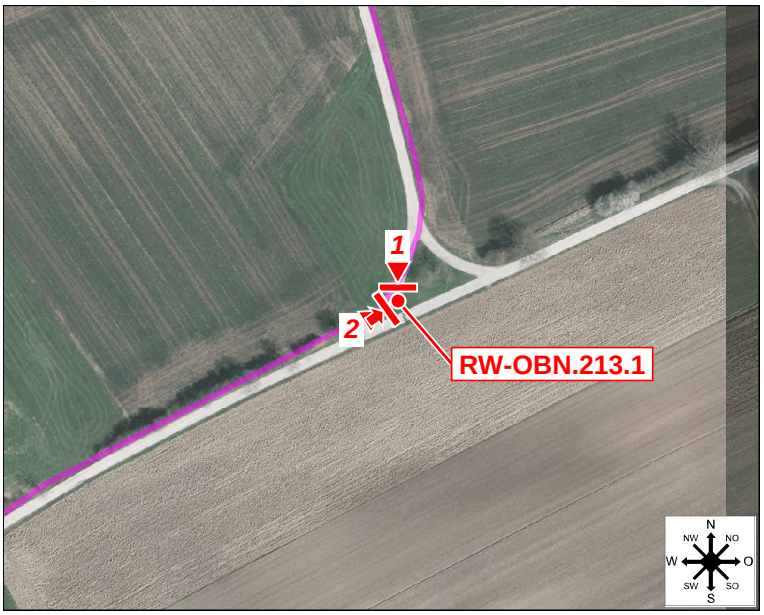
Pfosten:

Pfostentyp: **eigener, neuer Pfosten**
Pfostenhöhe: **250 cm**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

1 x Rohrpfosten (Länge: mind 300 cm; Ø 60 mm)
davon in Fundament: 50 cm
Fundament in Erdreich (60)
Ortbeton (Tiefe 60cm)
Ohne spez. Befestigung
2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)

4 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)



Montage:
Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.213.1**

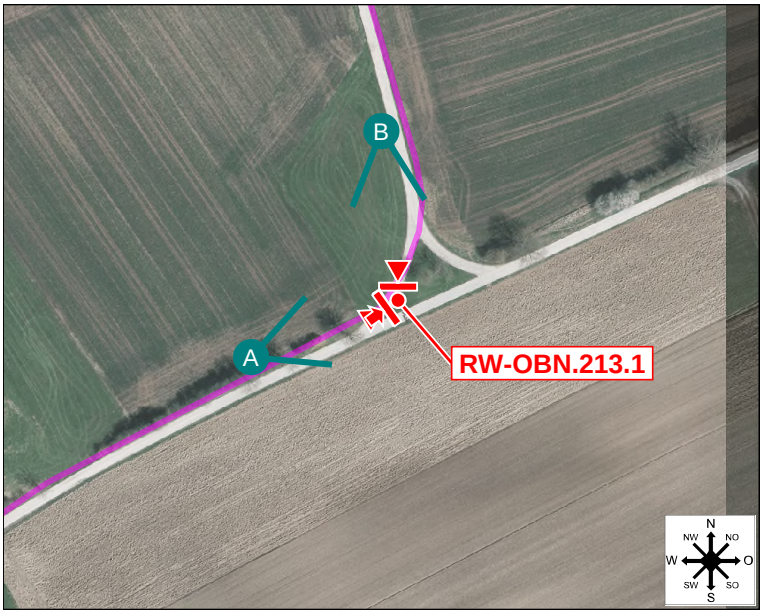
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,30552°/8,62021°**
Lage in UTM:**32471837/5350328**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Wiesenäcker (Ost)**

Montage:
Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Altbestandsbogen RW-OBN.213.1

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

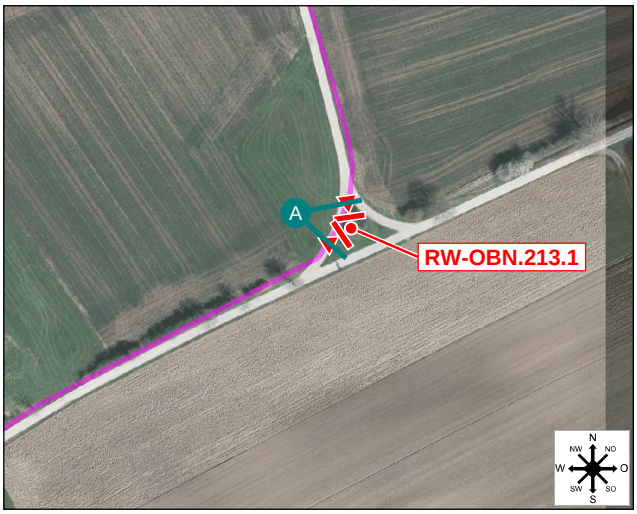
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,30552°/8,62021°**
Lage in UTM:**32471837/5350328**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Wiesenäcker (Ost)**

Demontage:
Nur markierte Schilder entfernen. Übrige Schilder und der Pfosten bleiben montiert.

Zu entfernende Schilder: 2



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 21.12.2021 16:34:40

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Möblierungskataster **RW-OBN.213.a**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

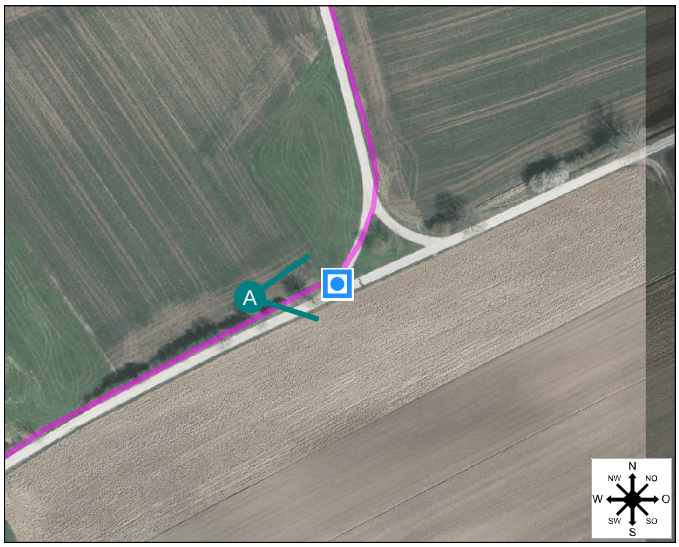
Möbel-Art:**Bodenmarkierung**
Möbel-Typ:**RadNETZ-Piktogramm**

Koordinaten:**48,30552°/8,62021°**
Lage in UTM:**32471837/5350328**

Knoten:**Oberndorf, Bochingen: Wiesenäcker (Ost)**

Art:**Bodenmarkierung**
Typ:**RadNETZ-Piktogramm**
Status:**geplant**

Bemerkungen:



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

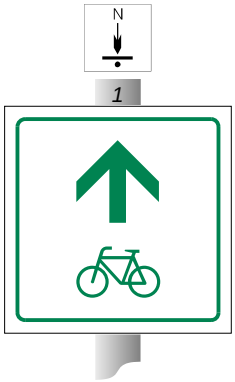
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.214.1**

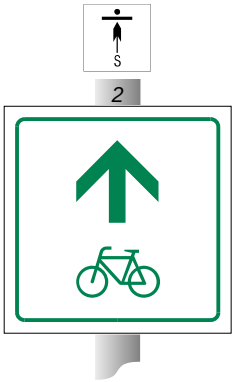
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

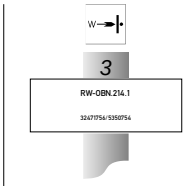
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,30936°/8,61909°**
Lage in UTM:**32471756/5350754**

Knoten:**Oberndorf: Wirtschaftsweg nördlich Bochingen**





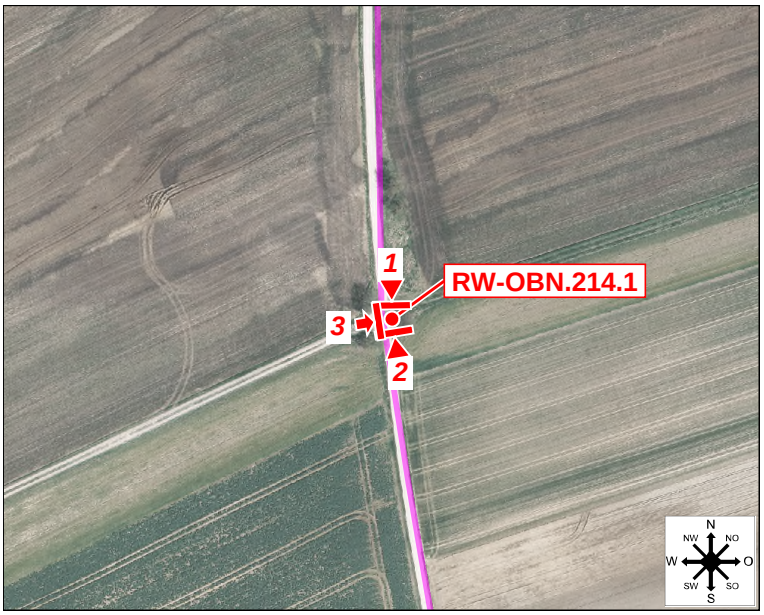


Pfosten:

Pfostentyp: **eigener, neuer Pfosten**
Pfostenhöhe: **225 cm**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

1 x Rohrpfosten (Länge: mind 275 cm; Ø 60 mm)
davon in Fundament: 50 cm
Fundament in Erdreich (60)
Ortbeton (Tiefe 60cm)
Ohne spez. Befestigung
2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
4 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)



Montage:
Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.214.1**

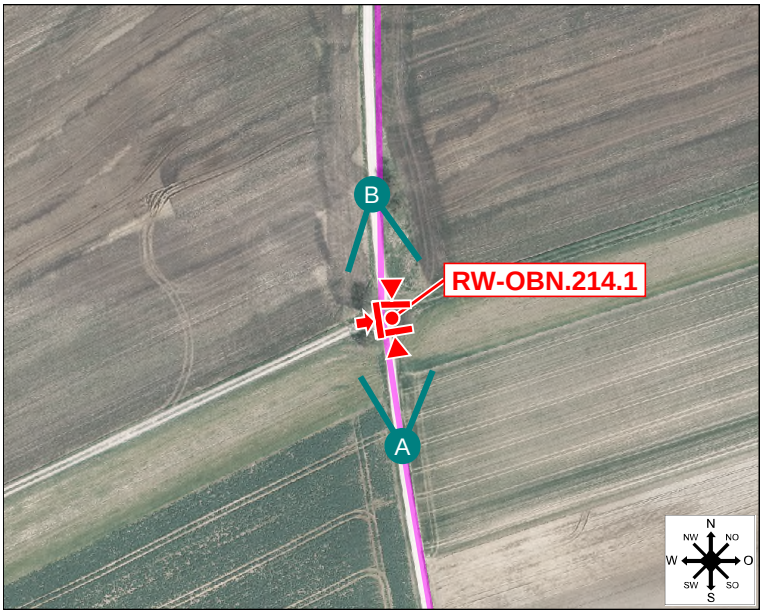
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,30936°/8,61909°**
Lage in UTM:**32471756/5350754**

Knoten:**Oberndorf: Wirtschaftsweg nördlich Bochingen**

Montage:
Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Möblierungskataster **RW-OBN.215.a**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

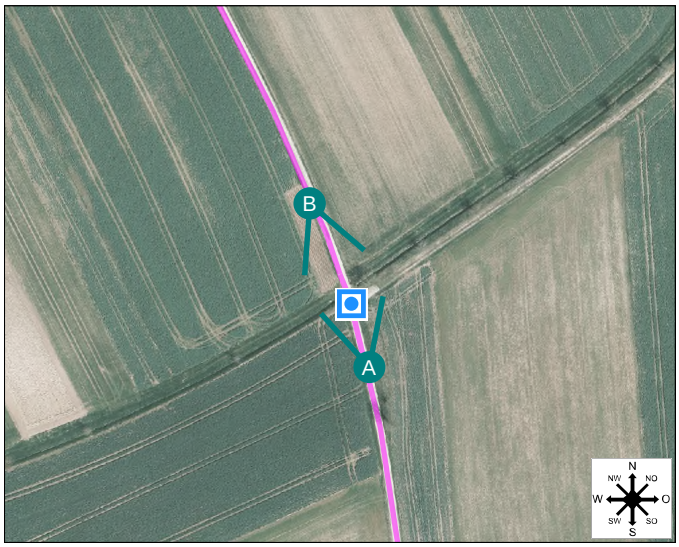
Möbel-Art:**Bodenmarkierung**
Möbel-Typ:**RadNETZ-Piktogramm**

Koordinaten:**48,31306°/8,61874°**
Lage in UTM:**32471732/5351166**

Knoten:**Oberndorf: Aspachgraben (nördlich Bochingen)**

Art:**Bodenmarkierung**
Typ:**RadNETZ-Piktogramm**
Status:**geplant**

Bemerkungen:



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

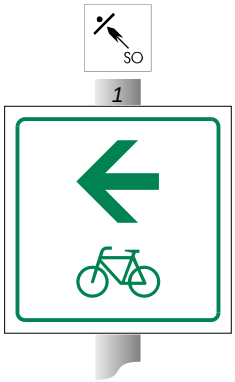
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.216.1**

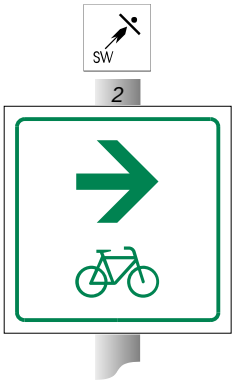
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

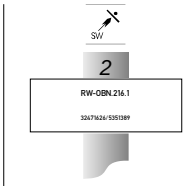
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,31506°/8,61730°**
Lage in UTM:**32471626/5351389**

Knoten:**Oberndorf: Wirtschaftsweg / Gemarkungsgrenze**







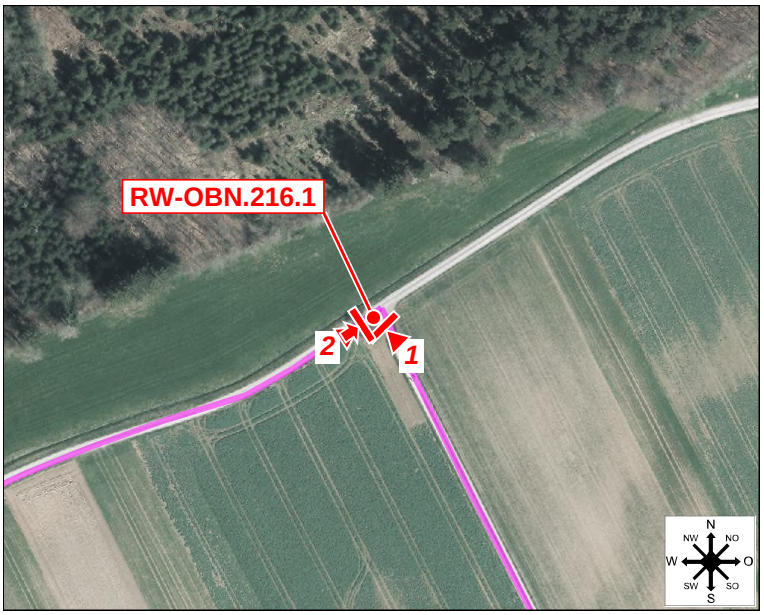
Pfosten:

Pfostentyp: **eigener, neuer Pfosten**
Pfostenhöhe: **250 cm**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

1 x Rohrpfosten (Länge: mind 300 cm; Ø 60 mm)
davon in Fundament: 50 cm
Fundament in Erdreich (60)
Ortbeton (Tiefe 60cm)
Ohne spez. Befestigung
2 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)

4 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)



Montage:
Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen.

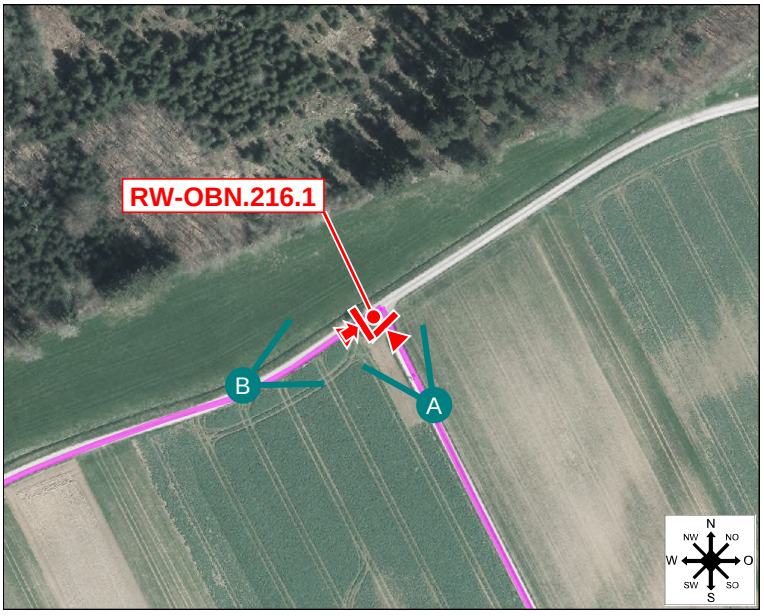
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.216.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,31506°/8,61730°**
Lage in UTM:**32471626/5351389**

Knoten:**Oberndorf: Wirtschaftsweg / Gemarkungsgrenze**

Montage:
Pfosten mit Fundament im Erdreich aufstellen.



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

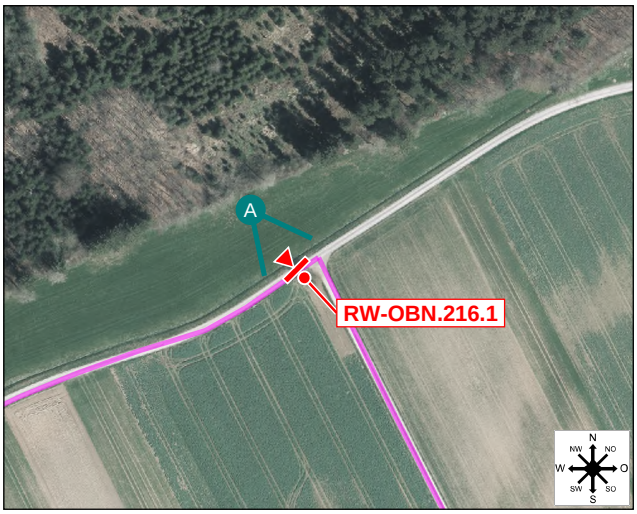
Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Altbestandsbogen RW-OBN.216.1

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**1**
Koordinaten:**48,31506°/8,61730°**
Lage in UTM:**32471626/5351389**

Knoten:**Oberndorf: Wirtschaftsweg / Gemarkungsgrenze**

Demontage:
Nur markierte Schilder entfernen. Übrige Schilder und der Pfosten bleiben montiert.

Zu entfernende Schilder: 1

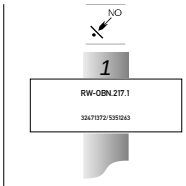


Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.217.1**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil** Pfosten-Nr.:**1** Koordinaten:**48,31392°/8,61389°**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt** Lage in UTM:**32471372/5351263**

Knoten:**Oberndorf: Gemarkungsgrenze K 5503**



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Pfosten:

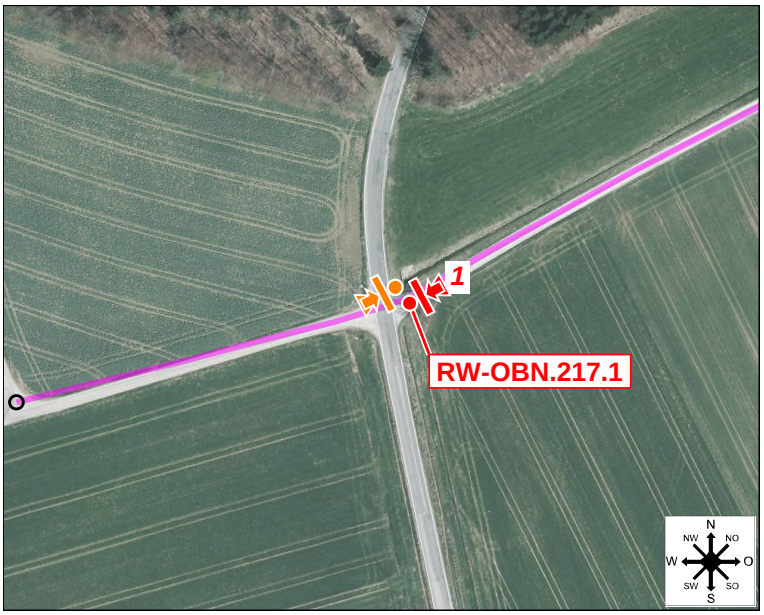
Pfostentyp: **Pfosten mit Verkehrszeichen**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

1 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
2 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)

Zusätzliche Arbeiten:

1 x Schild demontieren
1 x Pfosten neu fundamentieren
1 x Vegetationsschnitt durchführen



Montage:

Vorhandenes 25er-Schild ersetzen. Zweige des Baumns zurückschneiden.

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.217.1**

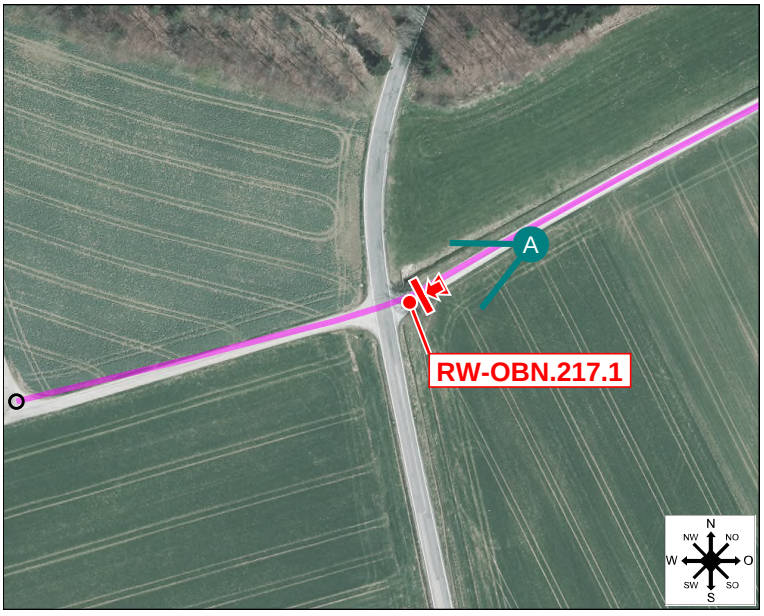
Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,31392°/8,61389°**
Lage in UTM:**32471372/5351263**

Knoten:**Oberndorf: Gemarkungsgrenze K 5503**

Montage:
Vorhandenes 25er-Schild ersetzen. Zweige des Baumns zurückschneiden.

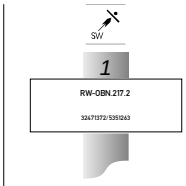


Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.217.2**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil** Pfosten-Nr.:**2** Koordinaten:**48,31392°/8,61389°**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt** Lage in UTM:**32471372/5351263**

Knoten:**Oberndorf: Gemarkungsgrenze K 5503**



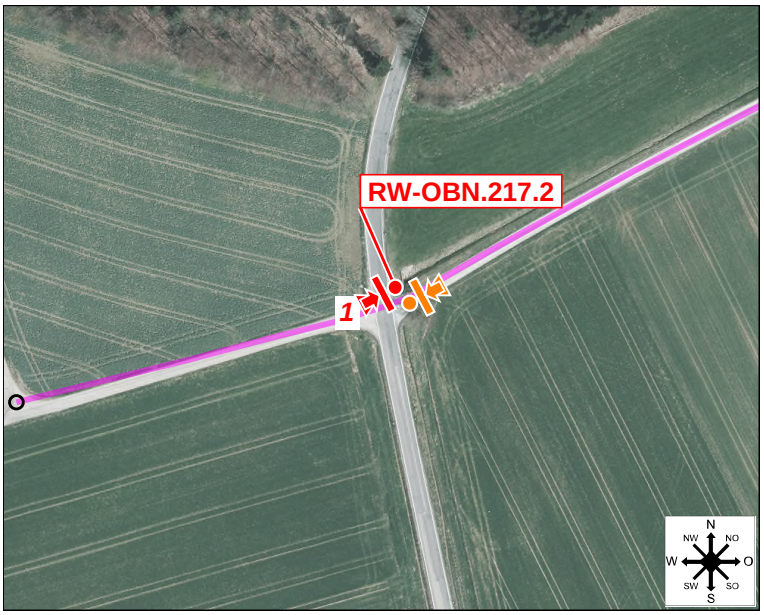
Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG
Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Pfosten:

Pfostentyp: **Pfosten mit Verkehrszeichen**
Pfostenhöhe: **Keine Angabe**
Durchmesser: **60 mm**

Material (neu):

1 x Zwischen-WW (300 × 300 mm)
1 x Pfostenaufkleber (200 × 70 mm)
2 x Rohrschelle ZWW (Ø 60mm; 70mm Lochab.)

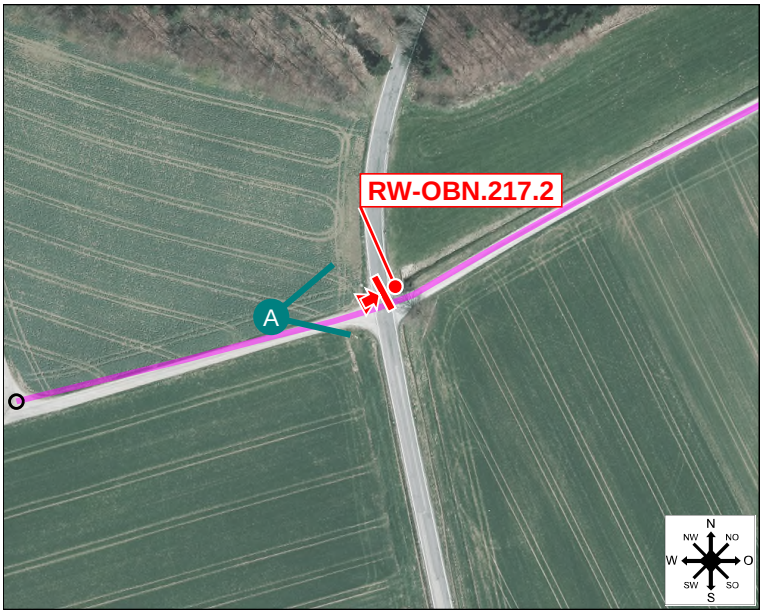


Montage:

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Wegweisungskataster **RW-OBN.217.2**

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**
Pfosten-Nr.:**2**
Koordinaten:**48,31392°/8,61389°**
Lage in UTM:**32471372/5351263**

Knoten:**Oberndorf: Gemarkungsgrenze K 5503**



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung für das RadNETZ Baden-Württemberg: Altbestandsbogen RW-OBN.217.1

Kreis / Krf. Stadt:**Rottweil**
Gemeinde / Stadtbezirk:**Oberndorf am Neckar, Stadt**

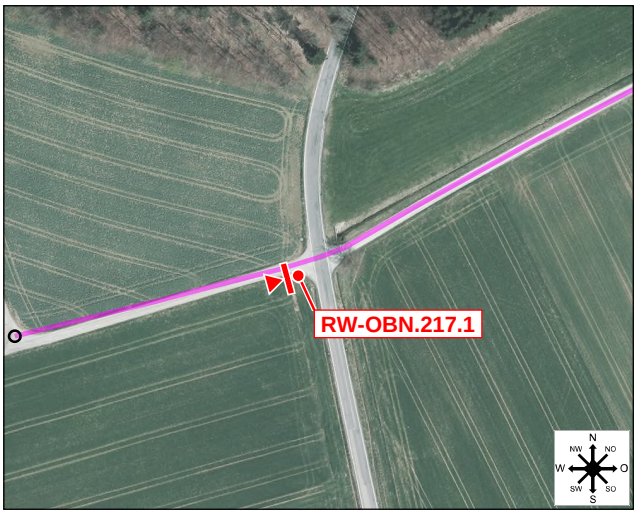
Pfosten-Nr.:**1**

Koordinaten:**48,31392°/8,61389°**
Lage in UTM:**32471372/5351263**

Knoten:**Oberndorf: Gemarkungsgrenze K 5503**

Demontage:
Nur markierte Schilder entfernen. Übrige Schilder und der Pfosten bleiben montiert.

Zu entfernende Schilder: 1



Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P71] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG