

Abschlussbericht



Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn

November 2018

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Auftraggeber:



Landratsamt Heilbronn
- Bauen, Umwelt und Nahverkehr -
Lerchenstraße 40
74072 Heilbronn

Bearbeitung:

Planungsbüro Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 904 342 01
Fax: 069 – 904 342 02
kontakt@radverkehr-konzept.de
www.radverkehr-konzept.de

Dipl.-Geogr. Lisa Wagner
Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski
B. Sc. Lukas Hügler
B. A. Thorsten Zobel
Johann Grobe

Frankfurt am Main, November 2018

Inhalt

1	Einführung	3
1.1	Hintergrund.....	3
1.2	Projektziele	3
1.3	Gesetzliche Grundlagen	4
1.4	Grundsätze der Radverkehrsplanung	4
1.5	Planungsraum und Planungstiefe	5
2	Vorgehen	7
2.1	Übersicht Projektablauf	7
2.2	Grundlagenermittlung	7
2.2.1	Strukturanalyse	7
2.2.2	Bestandsnetzanalyse und Befahrung.....	8
2.2.3	Unfallanalyse.....	8
2.3	Bürgerbeteiligung	10
2.4	Beteiligung der Landkreiskommunen & Nachbarlandkreise	11
2.5	Entwicklung Radverkehrsnetz.....	11
2.5.1	Netzsystematik.....	11
2.5.2	Angestrebte Führungsformen.....	12
3	Maßnahmen	15
3.1	Maßnahmenprogramm Streckenausbau	15
3.2	Priorisierung der Maßnahmen.....	16
3.3	Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis	17
3.4	Markierungslösungen und punktuelle Baumaßnahmen	17
3.5	Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen	18
3.6	Weitere Empfehlung	19
3.6.1	Koordinationsfunktion des Landkreises.....	19
3.6.2	Unterhaltung und Verkehrssicherung.....	19
3.6.3	Wegweisung.....	20

3.6.4	Bike and Ride-Anlagen.....	21
3.6.5	Arbeitgeberberatung.....	22
4	Weiteres Vorgehen	23
4.1	Umsetzung.....	23
4.2	Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange	24
4.3	Finanzierungsmöglichkeiten.....	24
5	CO ₂ -Einsparpotenzial	26
6	Anhang	28

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Der Landkreis Heilbronn möchte die Situation für Radfahrende verbessern und der gesteigerten Bedeutung des Radverkehrs Rechnung tragen. Damit folgt der Landkreis dem Ziel der Landesregierung, die mittelfristig eine Erhöhung des Radfahreranteils am Individualverkehr von heute 8 Prozent auf 20 Prozent im Jahr 2030 anstrebt¹.

Durch die Stärkung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird eine Entlastung der Straßeninfrastruktur angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Vor diesem Hintergrund wurde die Fortschreibung der Radwegenetzkonzeption 2003 beschlossen. Die Erarbeitung durch das externe Planungsbüro Radverkehr-Konzept (RV-K) fand im Zeitraum von Juli 2017 bis November 2018 statt.

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes erhielt der Landkreis Heilbronn eine Zuwendung aus Mitteln des Förderprogramms „Klimaschutzinitiative“.

1.2 Projektziele

Das vorliegende Radverkehrskonzept besitzt vier zentrale Aufgaben:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für den Landkreis, welches alle Städte, Gemeinden und ihre Ortsteile miteinander verbindet und die Netzplanungen der lokalen und überregionalen Ebene berücksichtigt.
2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr der verschiedenen Baulastträger.
3. Stärkung der Intermodalität durch Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV.
4. Verbesserte Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten und Arbeitgeberberatung.

¹ Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Informationsportal zur Radverkehrsförderung (www.fahrradland-bw.de)

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungsbüro RV-K orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben für die Verkehrs- und Radverkehrsplanung in Deutschland.

Der Gesetzgeber hat die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgrund der wachsenden Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad innerhalb von zwölf Jahren zweimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997 und 2013)². Bei Fragen des Radverkehrs bezieht sich die StVO auf

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)³,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)⁴ und
- den Nationalen Radverkehrsplan 2020⁵.

Diese gesetzlichen Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage geschaffen haben, werden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen des Konzeptes herangezogen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat. Dieser Grundsatz soll auch im Rahmen des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Heilbronn berücksichtigt werden.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

1.4 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung der Ist-Situation und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsträger insbesondere aber für zu Fuß Gehende und Radfahrende als schwächere Verkehrsteilnehmer.

² Straßenverkehrs-Ordnung, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013

³ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

⁴ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

⁵ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

Direktheit: Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Fahrkomfort: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und bei möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird daher angestrebt. Unter Berücksichtigung der „Umwegevermeidung“ sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

Wahlfreie Führungsform: Radfahrende sollen wo möglich wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr beziehungsweise im Schattennetz über Nebenstraßen fahren wollen.

Visualisierung Radverkehrsnetz: Ein leistungsstarkes und für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, da

- der Radverkehr dadurch gebündelt auftritt und andere Verkehrsteilnehmende mit Radfahrenden rechnen,
- die Infrastruktur auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgelegt ist und
- Konfliktflächen, beispielsweise mit Fußverkehr, vermieden werden.

1.5 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst den gesamten Landkreis Heilbronn. Es wird eine Vernetzung aller Städte und Ortschaften an die benachbarten Städte und Ortschaften angestrebt. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen. Das Netz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Innerörtliche Ziele werden berücksichtigt, wenn Sie an den durchgehenden, beziehungsweise auf die Ortskerne zulaufenden, Radverkehrsachsen liegen oder wenn sie über eine regionale Bedeutung verfügen.

Bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde die Radverkehrsplanung der anderen Planungsebenen des Radverkehrs soweit vorhanden einbezogen (siehe Abbildung 1).

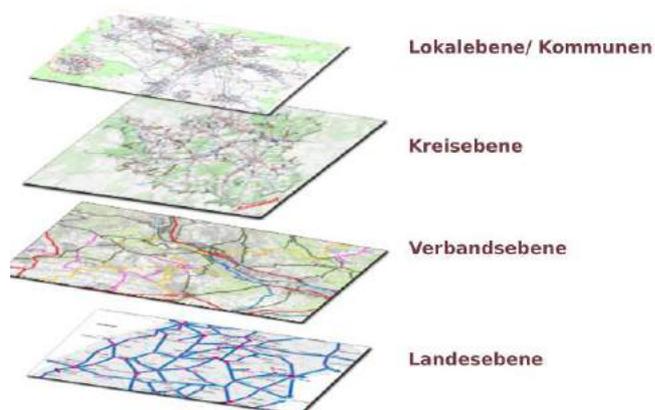


Abbildung 1: Planungsebenen des Radverkehrs

Die Grundlage der Netzentwicklung stellt das RadNETZ BW des Landes Baden-Württemberg dar. Das RadNETZ BW verbindet alle Mittel- und Oberzentren und umfasst darüber hinaus die touristischen Fernradwege.

Im Zusammenhang mit dem Mobilitätspakt Heilbronn/Neckarsulm hat das Land Baden-Württemberg zudem in Aussicht gestellt, zwischen Bad Wimpfen und Heilbronn-Horkheim einen Landesradschnellweg zu planen und zu bauen. Die Verwaltung lässt derzeit in einer gemeinsamen Machbarkeitsstudie mit den Städten Heilbronn und Neckarsulm die Realisierung schneller Radverbindungen zum geplanten Landesradschnellweg prüfen.

Auf der lokalen Ebene der Radverkehrsplanung werden Verbindungen zwischen örtlichen Zielen wie Wohnen, Arbeiten, Ausbildung und Freizeit abgedeckt. Soweit für Städte und Gemeinden des Landkreises lokale Radverkehrskonzepte oder Nahverkehrsplanungen vorliegen, wurden diese bei der Netzplanung und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

In der Erarbeitungsphase der vorliegenden Konzeption fand eine umfassende Abstimmung mit den anderen Planungsebenen statt.

2 Vorgehen

2.1 Übersicht Projektablauf

- 1. Grundlagenermittlung:** Ermittlung und Darstellung von Quellen und Zielen des Radverkehrs und daraus resultierende Berechnung des verkehrlichen Nutzens aller in Frage kommende Strecken. Sichtung und Auswertung von vorhandenem Daten- und Kartenmaterial sowie von Luftbildern (siehe Kapitel 2.2).
- 2. Befahrung:** Ortsbefahrung des gesamten Bestandsnetzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen, Verkehrsbeobachtungen.
- 3. Onlinebeteiligung:** Einbeziehung von Anregungen der Bevölkerung über eine webbasierte Beteiligungsplattform (www.radverkehr-landkreis-heilbronn.de) (siehe Kapitel 2.3).
- 4. Netzentwurf:** Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (siehe Kapitel 2.5.1).
- 5. Bedarfsabfrage:** Abstimmung der Quellen und Ziele, des verkehrlichen Nutzens sowie des kategorisierten Netzes mit dem Landkreis und den Landkreiskommunen.
- 6. Maßnahmenentwicklung und Priorisierung:** Erstellung der Maßnahmendatenblätter mit Fotodokumentation, Priorisierung und Kostenschätzung, sowie Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses (siehe Kapitel 3.2 und 3.3).
- 7. Abstimmung:** Abstimmung des Zielnetzes 2030 und der Maßnahmen zwischen Landkreis und Kommunen.
- 8. Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse.
- 9. Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.
- 10. Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse in politischen Gremien.

2.2 Grundlagenermittlung

2.2.1 Strukturanalyse

Um den Bedarf an überörtlichen Radverkehrsverbindungen im Landkreis zu ermitteln, wurden die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs bestimmt und daraus gewichtete Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen abgeleitet (siehe Quell-Ziel-Karte in **Anlage 1**).

Als Quellen und Ziele wurden dabei alle Orte des Landkreises nach ihrer zentralörtlichen Funktion bzw. ihrer Bevölkerungszahl berücksichtigt. Weiterhin wurden Arbeitsplatz-

konzentrationen, überörtlich bedeutsame Versorgungseinrichtungen, Haltepunkte des Regional- und Nahverkehrs und weiterführende Schulen miteinbezogen.

2.2.2 Bestandsnetzanalyse und Befahrung

Im Rahmen der Bestandsermittlung wird das Radverkehrsnetz des Landkreises im Projektverlauf flächenendeckend mit dem Fahrrad befahren und der Zustand der Netzkomponenten fotografisch dokumentiert. Das Befahrungsnetz wurde auf Grundlage der bestehenden Netzplanung der Kreisverwaltung entwickelt (siehe Bestandsnetz in **Anlage 2**). Fehlende alltagsrelevante Strecken wurden nach Analyse von kumulierten Fahrdaten, Luftbildern und weiterem Kartenmaterial ergänzt.

2.2.3 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden alle Unfälle im Landkreis Heilbronn mit Fahrradbeteiligung der Jahre 2012-2017 betrachtet und auf Auffälligkeiten untersucht (siehe die Unfallkarte in **Anlage 3**). Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

Die Anzahl der Unfälle mit Fahrradbeteiligung im Landkreis Heilbronn betrug im Untersuchungszeitraum von sechs Jahren insgesamt 762, mit einem deutlich erhöhten Wert im Jahr 2016 und einem auffälligen Rückgang im Jahr darauf (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Anzahl der Unfälle mit Fahrradbeteiligung

Jahr	Anzahl Unfälle
2012	122
2013	128
2014	132
2015	123
2016	153
2017	104

Bei der Schwere der Unfälle dominieren Unfälle mit Leichtverletzten mit einem Anteil von knapp 58 % an allen Unfällen mit Fahrradbeteiligung. Bei knapp einem Viertel der Unfälle kam es allerdings auch zu Schwerverletzten, sechs der Unfälle (0,8 %) endeten sogar tödlich (siehe Abbildung 2).

Verteilung Unfallkategorien 2012-2017

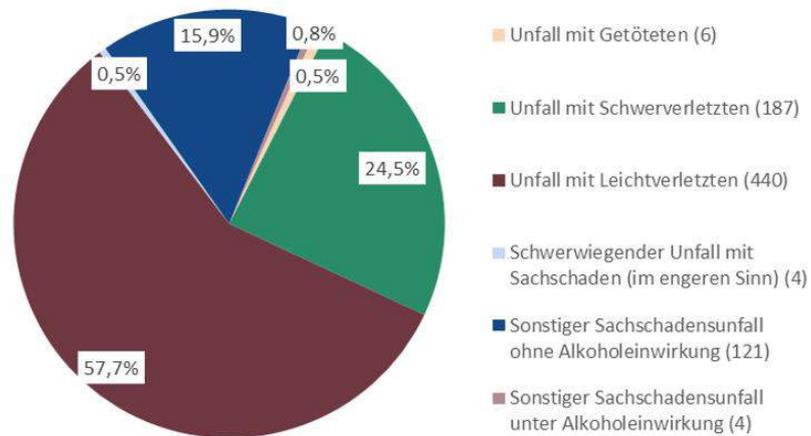


Abbildung 2: Unfallkategorien

Häufigster Unfalltyp ist mit 42 % der Einbiegen-/Kreuzen-Unfall. Unfälle im Längsverkehr und Fahrurfälle schlagen sich mit jeweils ca. 15 % in der Statistik nieder. Abbiegeunfälle, Unfälle durch ruhenden Verkehr und Überschreiten-Unfälle sind mit 9,6 % und 1 % vergleichsweise selten. Die restlichen 12 % entfallen auf sonstige Unfälle (siehe Abbildung 3).

Verteilung Unfalltypen 2012-2017

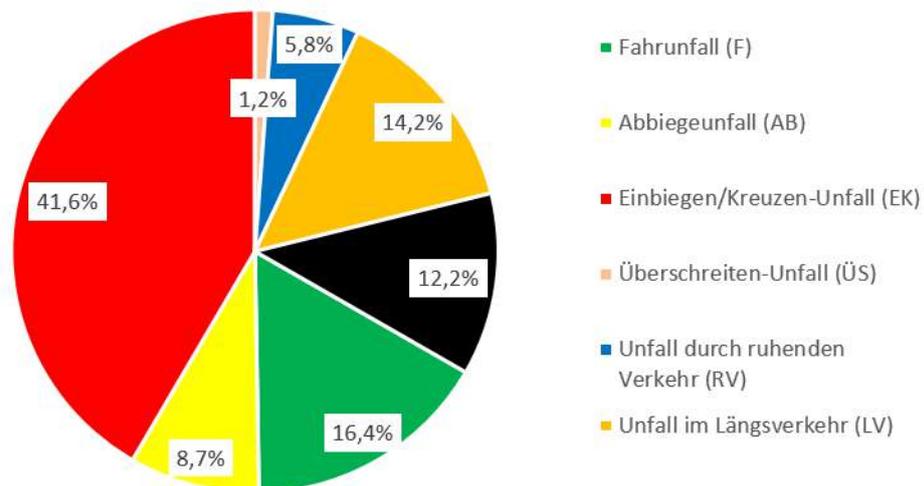


Abbildung 3: Unfalltypen

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs sehr häufig nicht gemeldet werden. Eine Studie des Universitätsklinikums Münster⁶ hat ergeben, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung dreimal so hoch liegt, wie die Daten der Polizei dies aussagen. Zu diesem Ergebnis führte der Abgleich der Daten des Universitätsklinikums Münster mit den Unfalldaten der Polizei.

2.3 Bürgerbeteiligung

Über eine eigens eingerichtete Onlineplattform hatte die Bevölkerung des Landkreises Heilbronn die Gelegenheit, sich an der Erstellung des Radverkehrskonzeptes zu beteiligen. Vom 11. September bis 31. Oktober 2017 konnten dazu unter der Adresse www.radverkehr-landkreis-heilbronn.de Meldungen von Gefahrenstellen und Vorschläge für infrastrukturelle Maßnahmen eingebracht werden (siehe Abbildung 4).

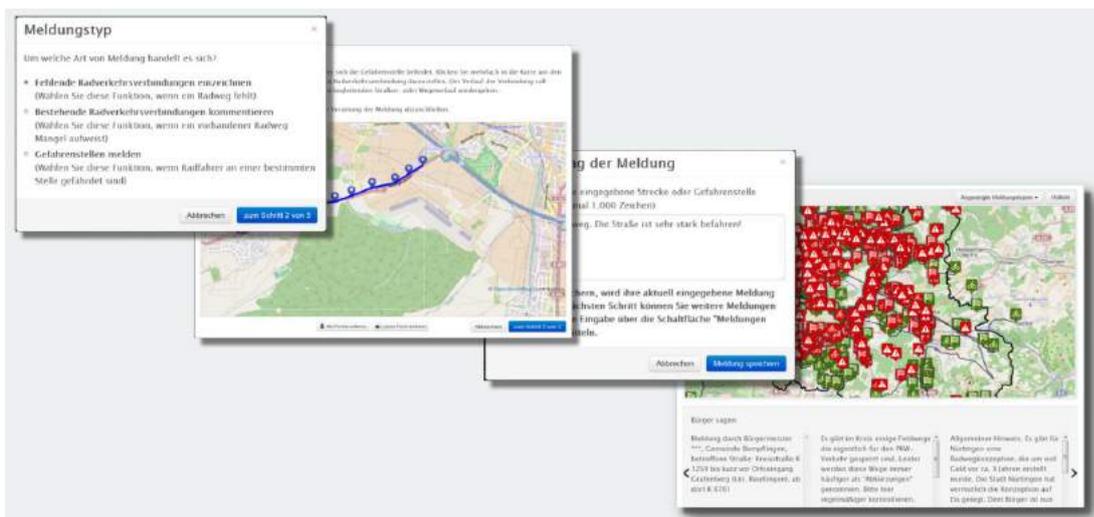


Abbildung 4: Eingabefenster der Onlinebeteiligung

Durch die 1.018 Meldungen, die im Beteiligungszeitraum eingingen (siehe Karte in **Anlage 4**), wurden von der Bevölkerung des Landkreises Schwerpunkte gesetzt, die die Ausrichtung des Radverkehrskonzeptes wesentlich beeinflussen und dadurch zu einer anwendungsbezogenen Planung führen. Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung fließen auch bei der Priorisierung der Maßnahmen mit ein (siehe Kapitel 3.2).

Nicht alle eingegangenen Meldungen können im Radverkehrskonzept des Landkreises berücksichtigt werden, zum Beispiel, wenn sie abseits des definierten Zielnetzes liegen. Diese

⁶ Quelle: Pressemitteilung auf der Internetpräsenz (www.klinikum.uni-muenster.de) des Universitätsklinikum Münster (UKM) vom 30.09.2010

Meldungen wurden gesammelt an die zuständigen Kommunen weitergeleitet und werden nun von diesen auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

2.4 Beteiligung der Landkreiskommunen & Nachbarlandkreise

Die Vertreter der Städte und der Gemeinden des Landkreises wurden von Beginn an in das Projekt eingebunden. Im Projektverlauf wurden fast alle Landkreiskommunen vor Ort besucht, Maßnahmenvorschläge vorgestellt und diskutiert und aktuelle Planungen, Wünsche und Anregungen besprochen. Im Anschluss an die Ortstermine bestand weiterhin die Möglichkeit, Rückmeldungen zum geplanten Zielnetz Radverkehr 2030 sowie zu den angedachten Maßnahmen zu geben.

Des Weiteren gab es im Rahmen eines internen Verwaltungsworkshops nochmals die Möglichkeit, Wünsche und Ideen aus den kommunalen Verwaltungen einzubringen und sich mit den Nachbarkommunen über die Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen auszutauschen. Darüber hinaus konnten die Maßnahmen bewertet und somit die Priorität beeinflusst werden. Ein Großteil der Kommunen war bei dem Workshop vertreten. Um die Verbindungen zu den Nachbarlandkreisen und der Stadt Heilbronn abzustimmen, wurden deren Vertreter ebenfalls zum internen Workshop eingeladen.

2.5 Entwicklung Radverkehrsnetz

2.5.1 Netzsystematik

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz definiert. Das Zielnetz Radverkehr 2030 für den Landkreis Heilbronn ist in **Anlage 5** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

Die anzustrebende Qualität und Dichte des Netzes orientiert sich an den Angaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁷:

- 90 Prozent der Bevölkerung sollen weniger als 200 Meter entfernt von einer Hauptverbindung wohnen.

⁷ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

- Umwegfaktor maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen und keine zusätzlichen Steigungen.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)⁸ wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Überregionale Radverkehrsverbindung:** Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen),
- **2. Kategorie – Regionale Radverkehrsverbindung:** Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren,
- **3. Kategorie – Nahräumliche Radverkehrsverbindung:** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion.

2.5.2 Angestrebte Führungsformen

Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr, z.B. im Seitenraum oder auf Radfahrstreifen, sowie im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in Abbildung 5 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

⁸ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

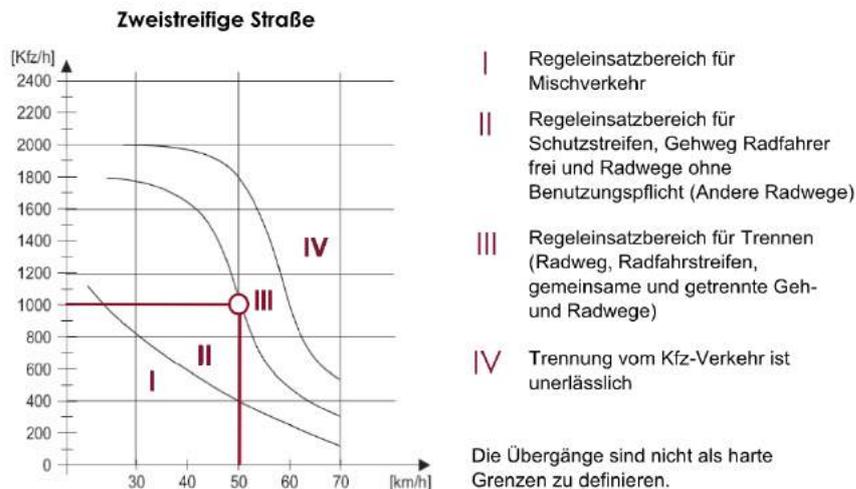


Abbildung 5: Einsatzbereiche der Führungsformen nach ERA 2010

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- *Flächenverfügbarkeit:* Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum
- *Schwerverkehrsstärke:* Je höher, desto eher Seitenraumführung
- *Parken:* Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechsellvorgänge, desto eher Seitenraumführung
- *Anschlussknotenpunkte:* Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung
- *Längsneigung:* Bei Steigungen eher Seitenraumführung, bei Gefälle eher Fahrbahnführung
- *Lage innerorts/außerorts:* Für Radverkehrsanlagen innerhalb oder außerhalb von geschlossenen Ortschaften gelten unterschiedliche Standards

Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)⁹ sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)¹⁰ werden die Einsatzbereiche baulicher Radwege in Abhängigkeit der Entwurfsklassen (Ausbaustandard) näher definiert.

⁹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010, Kapitel 9.1.3

¹⁰ Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, FGSV-Verlag, Köln, 2012, Kapitel 4.7

Bei Entwurfsklasse 1 (Kraftfahrstraße) und Entwurfsklasse 2 sind bauliche Radwege, teilweise straßenunabhängig geführt, erforderlich. Bei Entwurfsklasse 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden. Bei Entwurfsklassen 3 ist die Notwendigkeit von weiteren Faktoren abhängig (siehe Tabelle 2):

Tabelle 2: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3

	V _{zul} = 100 km/h	V _{zul} = 70 km/h
DTV < 2.500 Kfz/24 h	kein baulicher Radweg	kein baulicher Radweg
DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h	baulicher Radweg	kein baulicher Radweg
DTV > 4.000 Kfz/24 h	baulicher Radweg	baulicher Radweg

Liegt eine besondere Netzbedeutung vor (bspw. Schülerverkehr, bedeutende Freizeitverbindung), können bauliche Radwege auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulichen Radwegen beeinflussen sind:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),
- Auftreten ungünstiger Fahrbahnbreiten (6 - 7 Meter, Begegnungsverkehr Pkw auf Höhe des Radverkehrs nicht mehr möglich).

Bei Vorliegen bestimmter Verhältnisse (z.B. starkes Gefälle) wird die Anlage von beidseitigen Radwegen empfohlen. Als Schutz vor Abkommen von der Fahrbahn sollten insbesondere bei unbeleuchteten Radwegen die Ränder mit durchgehendem Schmalstrich markiert werden.

3 Maßnahmen

Das definierte Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich der direkten Führung, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht (siehe Kapitel 1.4), wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt und priorisiert. In die Maßnahmenentwicklung wurden ausschließlich Maßnahmen einbezogen, die Bestandteil des Zielnetzes Radverkehr sind. Die Maßnahmenempfehlungen lassen sich in folgende Kategorien einteilen:

Nummernbereich 001-121: Empfehlungen zum Streckenausbau

Nummernbereich 401-554: Empfehlungen für Markierungslösungen und punktuelle Maßnahmen

Nummernbereich 801-857: Empfehlungen für Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft als zoombare Onlinekarte unter folgender Adresse abrufbar:

www.rv-k.de/LK-Heilbronn/Webgis.html

Aus **Anlage 18** wird ersichtlich welche Maßnahmen auf den Gemarkungen welcher Städte und Gemeinden liegen.

3.1 Maßnahmenprogramm Streckenausbau

Zentraler Baustein des Radverkehrskonzeptes sind die Empfehlungen zum Neu- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen bzw. von überörtlichen Radverbindungen auf Wirtschafts-, Forst- sowie sonstigen Wegen.

Insgesamt wurden 108 solcher Neu- und Ausbaumaßnahmen entlang des Zielnetzes erarbeitet. Eine Übersicht über die Maßnahmen gibt die Übersichtskarte in **Anlage 6**. Zur weiteren Erläuterung wird jede der Maßnahme zusätzlich auf einem standardisierten Maßnahmendatenblatt ausführlich dargestellt (**Anlage 7**).

3.2 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau von Radverbindungen wurde eine Priorisierung in vier Prioritätsklassen von A bis D durchgeführt, wobei A der höchsten, D der niedrigsten Kategorie entspricht. Die Tabelle mit den Maßnahmen aufgelistet nach Priorisierung findet sich in **Anlage 8** und nochmal aufgeteilt nach Baulastträger in **Anlage 9**.

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr im Landkreis.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus der angestrebten Verbesserung in den Kategorien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkte Führungsform** und geht aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand in den Maßnahmendatenblättern hervor.

Die Bedeutung des Netzelementes wird auf Basis folgender Attribute errechnet:

- **Netzkategorie:** Die Netzkategorie stellt die Bedeutung der Verbindung dar. Folglich wirkt sich eine höherwertige Netzkategorie (vgl. Kapitel 2.5.1) positiv auf die Priorität einer Maßnahme aus.
- **Schulverbindung:** Eine Verbesserung von Schulverbindungen wirkt sich positiv auf die Priorität aus.
- **Verknüpfung ÖPNV:** Sind Verbindungen wichtig für die Erschließung von Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs und damit für die Verknüpfung der Verkehrsträger wird dies ebenfalls bei der Priorität berücksichtigt.
- **Bedarf Bevölkerung:** Maßnahmen, die über die Onlinebeteiligung gemeldeten Mängel und Verbesserungsvorschläge betreffen, werden ebenfalls positiv bewertet.
- **Bewertung Kommune:** Die Bewertung der Vertreter von Städten und Gemeinden des Landkreises fließt ebenfalls in die Priorisierung mit ein.

Die für die Netzfunktion ermittelten Werte werden mit den Werten der Maßnahmenwirkung multipliziert und ergeben die Priorität.

Die Priorität gibt keine Umsetzungsreihenfolge vor. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung sowie die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. entscheidend (siehe Kapitel 4.1 und 4.2).

3.3 Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für jede Maßnahme wurde eine überschlägige Kostenschätzung auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr durchgeführt. Alle Kosten sind Infrastruktur-Bruttokosten. Planungskosten, Grunderwerbskosten, Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Die Kostenschätzung dient als erster Anhaltspunkt für den Entscheidungsprozess im weiteren Vorgehen. Vor der Umsetzung muss eine weitere Kostenerhebung durchgeführt werden.

Die 108 empfohlenen Maßnahmen zum Streckenausbau haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 41,6 Millionen Euro, die sich auf verschiedene Baulasträger verteilen. Davon entfallen etwa 18,4 Millionen Euro auf Maßnahmen, die entlang von Kreisstraßen verlaufen oder über deren Verbindungsfunktion verfügen. Maßnahmen entlang von Landesstraßen haben ein Volumen von geschätzten gut 17,1 Millionen Euro. Für Bundesstraßen ergibt sich ein Volumen von gut 1,3 Millionen Euro. Auf die Gemeinden entfallen Maßnahmen mit insgesamt etwa 4,8 Millionen Euro.

Für die Maßnahmen 024, 027, 030, 059, 087, 088 und 090 wurde keine Kostenschätzung ermittelt. Eine überschlägige Kostenberechnung kann wegen deren Art und Umfang / Komplexität im Rahmen dieses Konzeptes nicht durchgeführt werden. Diese Maßnahmen sind daher nicht in dem oben genannten Investitionsvolumen enthalten.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis setzt die Priorität in Relation zu den berechneten Baukosten und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen.

3.4 Markierungslösungen und punktuelle Baumaßnahmen

Neben den großen baulichen Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm wird die Umsetzung von punktuellen Baumaßnahmen sowie der Einsatz von Markierungslösungen in geeigneten Ortsdurchfahrten empfohlen.

Zu den empfohlenen punktuellen Maßnahmen zählen:

- Anpassung von Knotenpunkten / Lichtsignalanlagen
- Anlage von Querungshilfen
- Überführungen zwischen Radweg und Fahrbahn am Beginn/Ende von Radwegen
- Verbesserung von gefährlichen Ausfahrten

Markierungslösungen wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen und einseitige Schutzstreifen sind für den Radverkehr an innerörtlichen Durchgangsstraßen häufig eine geeignete Form der

Radverkehrsführung. Sie schaffen sowohl Raum als auch Aufmerksamkeit für Radfahrende und erhöhen damit die Verkehrssicherheit. Darüber hinaus sorgen sie für eine Verringerung der Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr. Die größte Herausforderung bei der Planung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ist der Nutzungskonflikt mit den parkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand.

Die empfohlenen Markierungslösungen und die punktuellen Maßnahmen sind in einer Übersichtskarte dargestellt (siehe **Anlage 10**) und in einer Tabelle einzeln erläutert (siehe **Anlage 11**). Als Handreichung für die Umsetzung sind in **Anlage 15** Musterlösungen Teil des Abschlussberichtes. Dort sind auch die Rahmenbedingungen aufgeführt, die bei der Umsetzung berücksichtigt werden müssen.

3.5 Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen

Einige der Auffälligkeiten / Problemstellen, die bei der Befahrung dokumentiert wurden, lassen sich kurzfristig und mit geringem Aufwand durch die zuständigen Verkehrsbehörden beseitigen. Diese Maßnahmen werden als Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen zusammengefasst:

- Radwege-Benutzungspflicht aufheben
- Änderung der Vorfahrtsregelung
- Umlaufsperrern und andere Hindernisse entfernen oder anpassen
- Beschilderung von durchlässigen Sackgassen (Vz 357-1)
- Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen

Auch für die Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördlichen Anordnungen wurde ein Übersichtsplan (siehe **Anlage 12**) sowie eine Tabelle mit Erläuterungen zu den einzelnen Empfehlungen (siehe **Anlage 13**) erstellt.

3.6 Weitere Empfehlung

3.6.1 Koordinationsfunktion des Landkreises

Landkreise stellen als übergeordnete Instanzen die Schnittstellen zu den kreisangehörigen Gemeinden dar. Deshalb kommt ihnen bei der Radverkehrsförderung eine besondere koordinierende Funktion zu. Da Pendlerverflechtungen nicht an Verwaltungsgrenzen enden, muss auch die Radverkehrsförderung über kommunale Grenzen hinweg koordiniert werden. Der Landkreis Heilbronn sollte deshalb seine Position nutzen, um gemeinsame Aktivitäten anzustoßen, zu informieren, zu beraten und zwischen Land und Kommunen zu vermitteln. Eine wichtige Aufgabe ist zum Beispiel die Koordination von Aufgaben, die kommunenübergreifend umgesetzt werden müssen, wie der Winterdienst auf außerörtlichen Wegen und die Wegweisung.

Der regelmäßige Austausch und die Vernetzung von Akteuren und Handlungsebenen sollte institutionalisiert werden. Ein **Runder Tisch Radverkehr** unter der Leitung des Landkreises sollte dafür als organisatorische Struktur den weiteren Umsetzungsprozess begleiten.

3.6.2 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Der Radverkehrsanteil ist seit jeher witterungsabhängig. Um eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrssysteme Kfz-Verkehr und öffentlicher Personennahverkehr zu erreichen, ist es notwendig, das Angebot für Radfahrende ganzjährig attraktiv anzubieten.

Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Ist dies innerorts für verkehrswichtige Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben¹¹ und wird auch weitestgehend umgesetzt, besteht außerorts weder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen noch auf Wirtschaftswegen eine Verpflichtung zur Räumung und Säuberung von Radverbindungen (siehe Abbildung 6 und Abbildung 7).

¹¹ Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03



Abbildung 6: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze (Foto: Xavier Marc)



Abbildung 7: Verschmutzter Wirtschaftsweg (Foto: eigene Aufnahme)

Ziel soll es sein, dass alle Alltagsverbindungen des Radverkehrskonzeptes ganzjährig durchgehend befahrbar sind. In einer kommunenübergreifenden Konzeption des Winterdienstes und der Unterhaltung sollten Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Kostenübernahme sowie Streckenpriorisierungen und Standards festgelegt werden. Der Landkreis Heilbronn sollte hierbei die Koordinationsfunktion übernehmen.

3.6.3 Wegweisung

Eine durchgehende Fahrradwegweisung hilft sowohl ortsunkundigen als auch ortskundigen Radfahrenden die optimalen Wege mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die direkte Führung und den Fahrkomfort zu finden. Durch die dadurch erreichte Bündelung des Radverkehrs trägt die Fahrradwegweisung generell zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Durch die verbesserte Verkehrssicherheit und die zusätzliche Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr führt die Installation einer Fahrradwegweisung in der Regel auch zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads.

Der Landkreis Heilbronn verfügt in weiten Teilen über eine wegweisende Beschilderung nach den gültigen FGSV-Richtlinien. Die Qualitätssicherung erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen der Kreisverwaltung und den Bauhöfen. Zudem wird die Qualitätssicherung durch das Engagement ortskundiger Radwegepaten unterstützt. Dennoch ist die Wegweisung in manchen Teilen des Landkreises noch lückenhaft. So sind in manchen Gemeinden noch veraltete Wegweisungssysteme beschildert, die nicht mehr den Standards entsprechen (siehe Abbildung 8). Auf manchen Verbindungen des Radnetzes, v.a. im südöstlichen Landkreis, fehlt die wegweisende Beschilderung völlig (siehe Abbildung 9). Die punktuellen Mängel an der Wegweisung, die bei der Befahrung identifiziert wurden, finden sich in der Zusammenstellung der Sofortmaßnahmen in **Anlage 12** und **Anlage 13**.



Abbildung 8: Veralte Wegweiser in Neckarsulm (Foto: eigene Aufnahme)



Abbildung 9: Abzweig ohne Wegweiser bei Ilsfeld (Foto: eigene Aufnahme)

Als ersten Schritt zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wird der Abgleich des Wegweisungsnetzes mit dem definierten Zielnetz empfohlen. Bereits jetzt zu befahrende Verbindungen sollten direkt in das Wegweisungsnetz aufgenommen werden, nach Umsetzung der Maßnahmen sollte eine schrittweise Anpassung erfolgen.

Zu prüfen ist zudem der mittelfristige Umstieg der Kreisverwaltung auf eine professionelle Software zur Verwaltung des Wegweisungskatasters, wie z.B. die verbreitete Branchen-Software VP-Info. Das Programm ermöglicht eine integrierte Wegenetzkonzeption, Standort- und Wegweiserplanung und die Erstellung von Ausschreibungs- und Katasterunterlagen nach den FGSV-Standards. Ein wesentlicher Vorteil wäre die vereinfachte Verknüpfung mit der Wegweisende Beschilderung des RadNETZ BW, die ebenfalls mit VP-Info konzipiert und verwaltet wird.

3.6.4 Bike and Ride-Anlagen

Fehlende Möglichkeiten zum sicheren und komfortablen Fahrradparken sind ein zentrales Hindernis für die Nutzung des Fahrrads im Alltag¹². Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Auftrag an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen.¹³

An allen Hauptzielpunkten des Radverkehrs sollen deshalb Abstellanlagen im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen

¹² Fahrrad-Monitor Deutschland 2015, Sinus Markt- und Sozialforschung 2016; www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?__blob=publicationFile. Aufruf am: 18.02.2017

¹³ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

bei der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV) als Bike and Ride-Anlagen (B+R). Durch die bessere Verknüpfung der Verkehrsträger lässt sich die Reichweite eines durchschnittlichen Radfahrenden, auch im Zeitalter von E-Bikes, deutlich erhöhen. Die Kombination Fahrrad – ÖPNV bietet vor diesem Hintergrund eine echte Alternative auch zu längere Autofahrten.

Die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes untersuchten 52 Haltepunkte und Bahnhöfe im Landkreis Heilbronn weisen mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten einen sehr unterschiedlichen Standard auf. 17 Stationen schneiden bei der durchgeführten Bewertung mit dem Ergebnis „mangelhaft“ ab. Es besteht dort gar kein oder ein nicht ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten, die den aktuellen technischen Anforderungen genügen und/oder in einem funktionsfähigen Zustand sind. An diesen Stationen besteht dringender Handlungsbedarf.

Der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen ist vom jeweiligen Baulastträger (z.B. Kommune, Deutsche Bahn) in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln. Für einen weiteren Zuwachs an B+R-Nutzern ist neben dem Ausbau der B+R-Anlagen auch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und gegebenenfalls finanzielle Anreize für die potenziellen Nutzer erforderlich.

Der detaillierte Bericht über den Zustand der Fahrradabstellanlagen an allen Haltepunkten und Bahnhöfen ist **Anlage 14** zu entnehmen.

3.6.5 Arbeitgeberberatung

Der Landkreis Heilbronn möchte das Fahrrad als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit fördern und hat dies zu einem der zentralen Handlungsfelder des Radverkehrskonzeptes benannt. Ausgewählte Unternehmen sollen hierbei hinsichtlich ihrer betrieblichen Radverkehrsförderung untersucht und beraten werden.

Neben dem AUDI AG-Werk Neckarsulm soll mit dem Gewerbegebiet Leingarten ein komplettes Gewerbegebiet hinsichtlich seiner Fahrradfreundlichkeit untersucht werden und konkrete Handlungsempfehlungen ausgesprochen werden. Das Projekt soll mit seinem Modellcharakter auf weitere Gewerbegebiete im Landkreis Heilbronn übertragbar sein.

Der Fokus liegt in erster Linie auf den Fahrradabstellanlagen, die als wichtige Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit gelten. Aber auch weitere betriebliche Maßnahmen können zu einem Zuwachs an Radfahrenden führen. Die ausführlichen Teilberichte zum Fahrradfreundlichen Gewerbegebiet Leingarten und der Arbeitgeberberatung von Audi am Standort Neckarsulm finden sich in **Anlage 15** und **Anlage 16**.

4 Weiteres Vorgehen

4.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept des Landkreises Heilbronn stellt die Entscheidungsgrundlage für die kreisweite Radverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessive umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Radverkehr auf.

Der Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten und Wasserschutz sowie Fragen der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei nur einige Aspekte, die im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Mit Blick auf mögliche Kosten- und Aufwandsreduzierung sollte geprüft werden, an welchen Straßen in den nächsten Jahren ohnehin Umbau- und/oder Erhaltungsmaßnahmen anstehen und in welchen Fällen dann eine koordinierte Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept stattfinden kann.

Auch die Verbesserung des Bike and Ride-Systems im Landkreis Heilbronn bedarf einer tiefergehenden Planung. Die in der hier durchgeführten ersten oberflächlichen Untersuchung kritisch bewerteten Stationen sollen dabei zeitnah genauer untersucht, der Bedarf ermittelt und das Angebot entsprechend ausgebaut werden.

Für alle genannten Maßnahmen bestehen diverse Fördermöglichkeiten verschiedener Träger (siehe Kapitel 4.3).

Alle Projektdokumente sowie die generierten Geodaten werden dem Landkreis Heilbronn mit Projektablauf übergeben und stehen zukünftig für weitere Anwendungen zur Verfügung.

4.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

Die Maßnahmenvorschläge sind für das System Radverkehr sinnvolle und vor dem angestrebten Ziel der deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils teils notwendige Maßnahmen. Sie dienen in einem ersten Schritt als Grundlage für weitere Diskussionen und Abstimmungen.

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur in einem geringen Umfang geprüft werden. Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des weiteren Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

Als Träger öffentlicher Belange sind unter anderem folgende Institutionen zu nennen:

- Naturschutz,
- Landwirtschaft,
- Forst,
- Wasserschutz,
- Nahverkehr.

Sollte es aus nachvollziehbaren Gründen zum Ausschluss oder dem Zurückstellen von Maßnahmen kommen, sollen Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung für den Radverkehr erarbeitet werden.

4.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes 2030 erfordern eine Investition von etwa 41,6 Millionen Euro (siehe Kapitel 3.3). Bei einem angestrebten Zeithorizont von 12 Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 3,5 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Land, Kreis und Gemeinden auf.

Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich, sofern die Wegverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist.

Weiterhin gibt es für Gemeinden und Landkreise verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Zu nennen sind dabei unter anderem folgende Programme:

- **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) Baden-Württemberg¹⁴** : Förderfähig sind verkehrswichtige Anlagen für den Rad- und/oder Fußverkehr (u.a. Neubau Radwege, Querungshilfen, Abstellanlagen). Die Fortschreibung des Landesprogramms erfolgt auf Grundlage von Vorschlägen der Regierungspräsidien; Fördersatz: bis zu 50 %, für Abstellanlagen zwischen 120 und 1.500 €; Bagatellgrenze: zwischen 10.000 und 50.000 €; Antragsstellung bei Regierungspräsidium zum 30.09. des Vorjahres.
- **Kommunalrichtlinien zur Förderung von Klimaschutzprojekten im Kommunalen Umfeld¹⁵**: Eine Neufassung der Kommunalrichtlinie tritt ab dem 1. Januar 2019 in Kraft. Gefördert werden im Bereich Nachhaltige Mobilität u.a. der Bau neuer Wege für den Radverkehr, Fahrradwegweisung, die Umgestaltung von Knotenpunkten und die Markierung von Schutzstreifen. Fördersatz: bis zu 40 % (höhere Förderung bei finanzschwachen Kommunen möglich); Bagatellgrenze: 10.000 € Zuwendung; Antragstellung bei Projektträger Jülich, zwei Antragsfristen pro Jahr.
- **Klimaschutz durch Radverkehr¹⁶**: Förderung von modellhaften, investiven Projekten zur Verbesserung der Radverkehrssituation in konkret definierten Gebieten. Fördersatz: bis zu 65 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben; Bagatellgrenze: 20.000 €; Antragstellung bei Projektträger Jülich, in zweistufigem Verfahren (Antragszeitraum 2019: 01.08.-31.10.2019)
- **Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans¹⁷**: Gefördert werden Vorhaben, die die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans und die Koordinierung von Radverkehrsmaßnahmen unterstützen; Fördersatz bis 80 %, Antragstellung beim Umweltbundesamt in einem zweistufigen Antragsverfahren, jährlicher Förderaufruf zu Beginn des 2. Quartals.

Diese und weitere Fördermöglichkeiten finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans unter www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel. Hier werden für bestimmte Maßnahmen die in Frage kommenden Förderprogramme, die entsprechende Rechtsgrundlage sowie weitere Informationen, sofern vorhanden, dargestellt.

¹⁴ www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/e_Foerdermittel/VwV_LGVFG_Gesamtvorschrift.pdf

¹⁵ <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>

¹⁶ <https://www.klimaschutz.de/radverkehr>

¹⁷ www.foerderdatenbank.de/FoerderDB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=836fea0bdaa6b73f2286e7837c7edd12;views;document&doc=10575&typ=KU

5 CO₂-Einsparpotenzial

Klimaerwärmung und der verursachende Treibgas-Ausstoß sind die Herausforderung des 21. Jahrhunderts. Die globalen Folgekosten sind bereits jetzt enorm, eine zukünftige Entwicklung kaum seriös hervorsehbar. Klar ist jedoch, dass die Folgekosten weiter steigen werden.

Insbesondere der Verkehrssektor hat in der Vergangenheit kaum zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes beigetragen (siehe Abbildung 10).

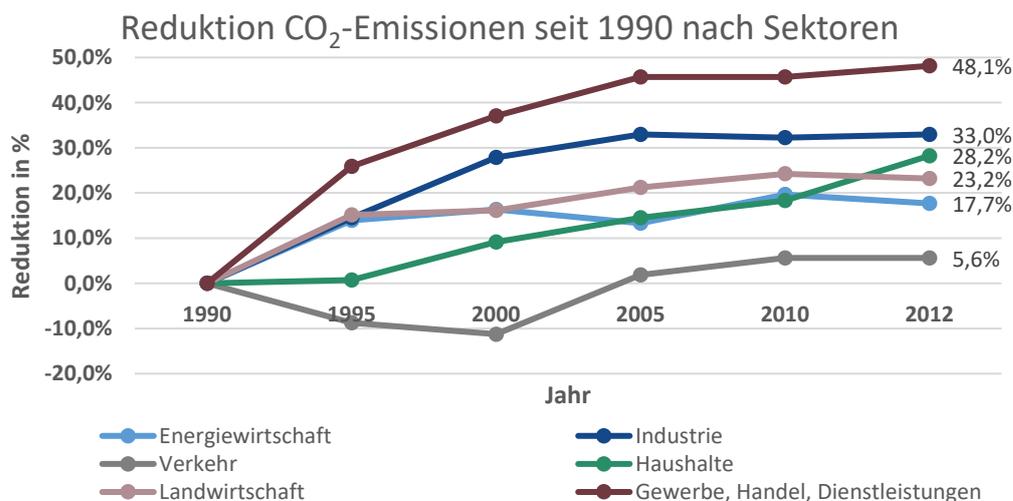


Abbildung 10: Reduktion CO₂-Emissionen nach Sektoren

Um das CO₂-Einsparpotenzial des Landkreises Heilbronn ermitteln zu können, sind mehrere Prognose-Fälle sowie die Ist-Situation zu bewerten. Insgesamt werden drei Prognosefälle bewertet. Der Nullfall prognostiziert die Entwicklung, die eintritt, wenn der der Modal-Split-Berechnung zu Grunde liegende Mitteleinsatz in die Radverkehrsförderung beibehalten wird. Weiter wird die Entwicklung für die Prognosefälle „konservative Steigerung“ und „ambitionierte Steigerung“ bewertet.

Tabelle 3 zeigt dabei die Summe der CO₂-Einsparungen in Tonnen für die unterschiedlichen Szenarien und die Prognosehorizonte 2025 und 2050. Bei ambitionierter Steigerung des Mitteleinsatzes können im Landkreis Heilbronn bis zum Jahr 2050 etwa 147.000 Tonnen CO₂-Emissionen eingespart werden.

Tabelle 3: Summe der CO₂-Einsparungen in Tonnen

Summe der CO ₂ -Einsparungen in Tonnen		Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
2025	Umstieg von Pkw	5.731	7.500	12.804
	Umstieg von ÖPV	399	522	891
	Gesamt	6.130	8.022	13.695
2050	Umstieg von Pkw	50.031	71.956	137.728
	Umstieg von ÖPV	3.605	5.246	10.169
	Gesamt	53.636	77.201	147.897

Betrachtet man die Radverkehrsplanung mit dem Ziel der CO₂-Einsparungen, sind vor allem Bike and Ride- und Pedelec-Nutzung zu fördern. In diesen beiden Bereichen besteht besonderes Potenzial, da sie die leistungsstarken Methoden des Radverkehrs darstellen. Bei der Verlagerung solcher Wege können hohe CO₂-Einsparungen erzielt werden.

Der ausführliche Bericht zum CO₂-Einsparpotenzial durch die Förderung des Radverkehrs findet sich als **Anlage 17** im Anhang dieses Berichtes.

6 Anhang

- Anlage 1 Plan Quell-Ziel-Analyse
- Anlage 2 Plan Bestandsnetz
- Anlage 3 Plan Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs 2012-2017
- Anlage 4 Plan Meldungen der Onlinebeteiligung
- Anlage 5 Plan Zielnetz Radverkehr 2030
- Anlage 6 Plan Maßnahmen Streckenausbau Übersicht
- Anlage 7 Datenblätter Maßnahmen Streckenausbau
- Anlage 8 Priorisierung Maßnahmen Streckenausbau Gesamt
- Anlage 9 Priorisierung Maßnahmen Streckenausbau nach Baulastträger
- Anlage 10 Plan Markierungslösungen und punktuelle Maßnahmen
- Anlage 11 Tabelle Markierungslösungen und punktuelle Maßnahmen
- Anlage 12 Plan Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen
- Anlage 13 Tabelle Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen
- Anlage 14 Analyse Bike and Ride-Anlagen
- Anlage 15 Teilbericht Fahrradfreundliches Gewerbegebiet Leingarten
- Anlage 16 Teilbericht Arbeitgeberberatung Audi, Standort Neckarsulm
- Anlage 17 Klimaschutzbericht
- Anlage 18 Maßnahmenindex nach Städten und Gemeinden

Anlage 1

Plan Quell-Ziel-Analyse

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn

Legende

Raumordnung:

Oberzentrum

Mittelzentrum

Unterzentrum

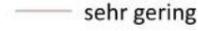
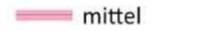
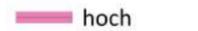
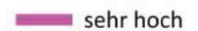
Ort > 5.000 Einwohner

Ort < 5.000 Einwohner

Quellen und Ziele Radverkehr:

-  Ortsbereich
-  Gewerbegebiet
-  Versorgung
-  Gastronomie
-  Bildung
-  Freizeit/Sport
-  Öffentliche Einrichtungen

Radverkehrliche Bedeutung:

-  sehr gering
-  gering
-  mittel
-  hoch
-  sehr hoch
-  maximal

 Haltepunkt Regional- und Nahverkehr

 Trasse Regional- und Nahverkehr

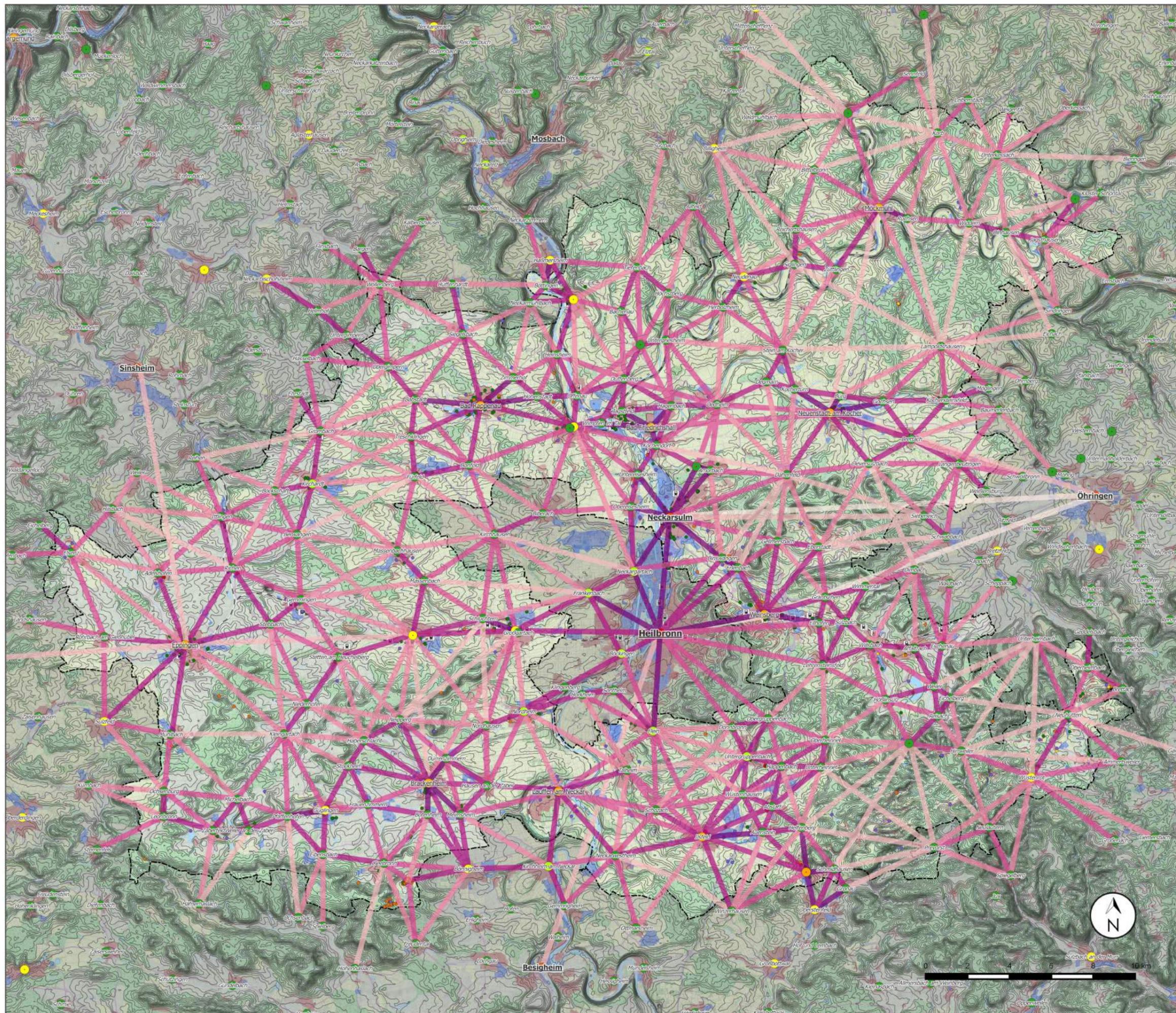
Anlage 1

Plan 01: Quell-Ziel-Analyse

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Heilbronn

Datum: 22.11.2017
Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Kartengrundlage: Open Street Map, Eigene Bearbeitung



Anlage 2

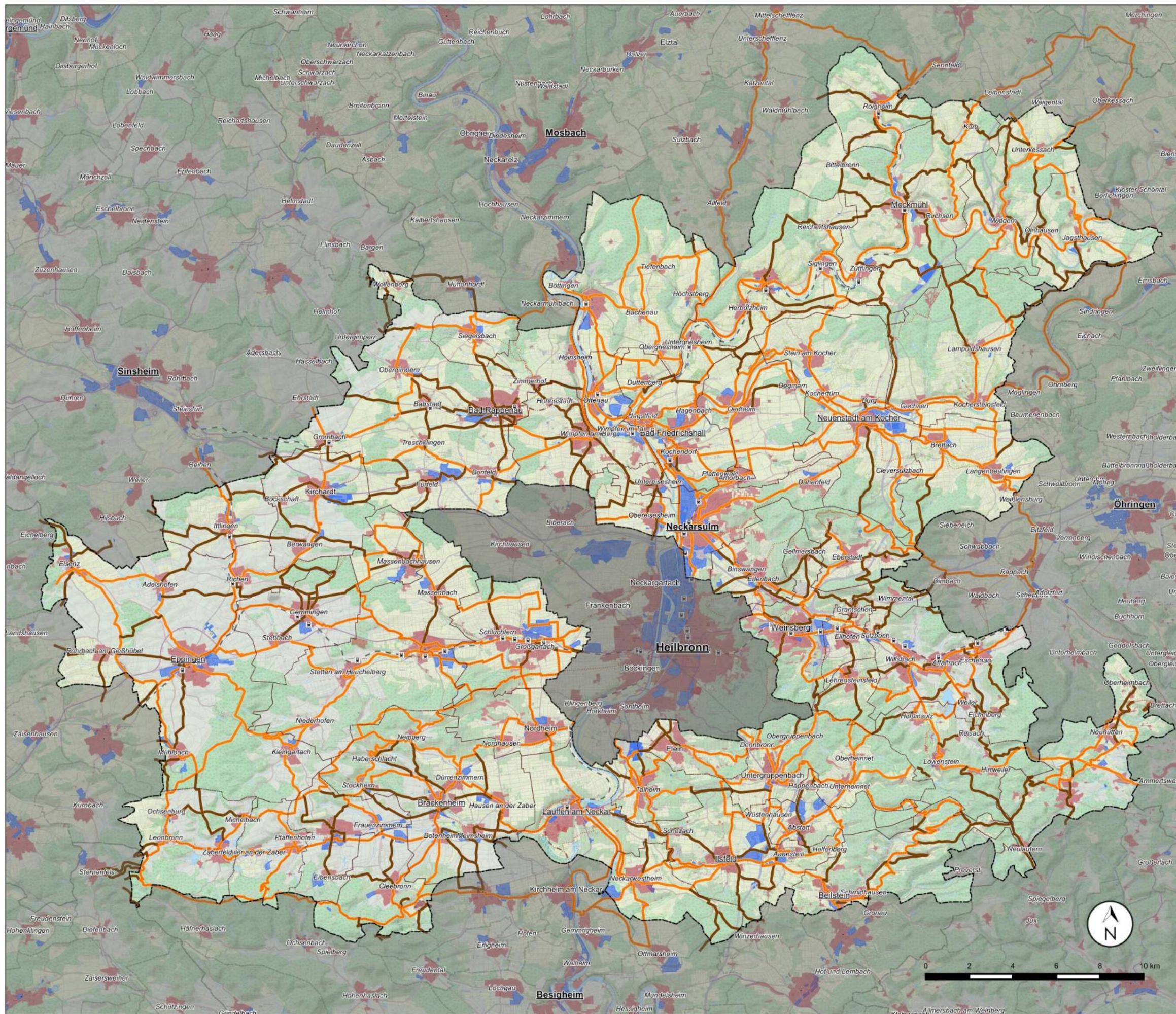
Plan Bestandsnetz

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn

Legende

Bestandsnetz Kreisverwaltung

-  Alltagsnetz
-  Ergänzungsnetz
-  Touristische Radrouten



Anlage 2

Plan 02: Bestandsnetz

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Heilbronn

Datum: 12.11.2018
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Kartengrundlage: Open Street Map, Eigene Bearbeitung

Anlage 3

Plan Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs 2014-2017

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn

Legende

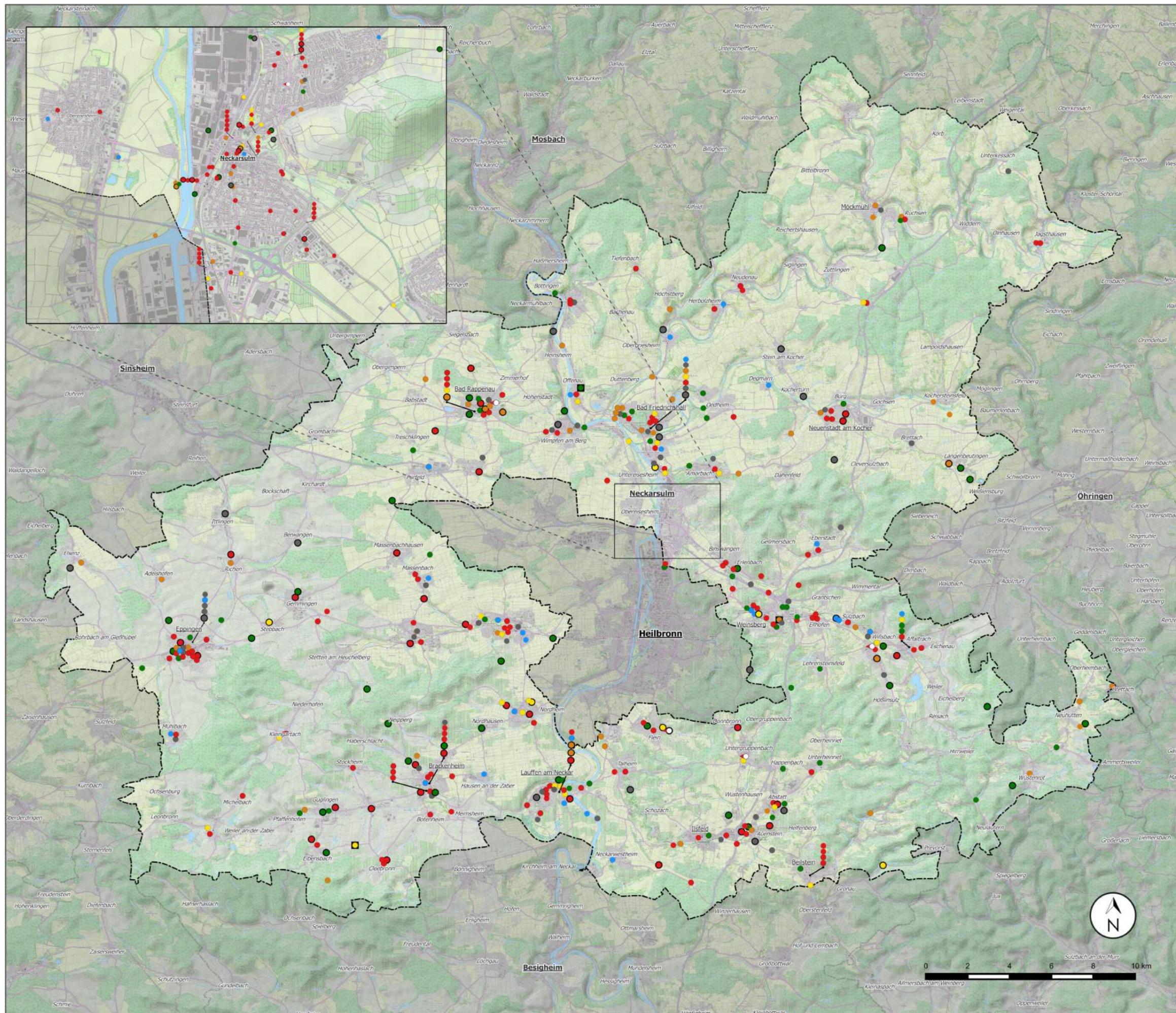
Unfälle mit Radfahrerbeteiligung
2012-2017

Unfalltypen

- Fahrnfall (F)
- Abbiege-Unfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- ◐ Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

Unfallkategorie

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Sachschaden



Anlage 3

Plan 03: Unfälle

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Heilbronn

Datum: 22.11.2017
Bearbeitung:
B.A. Thorsten Zobel
Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Kartengrundlage: Open Street Map, Eigene Bearbeitung

Anlage 4

Plan Meldungen der Onlinebeteiligung

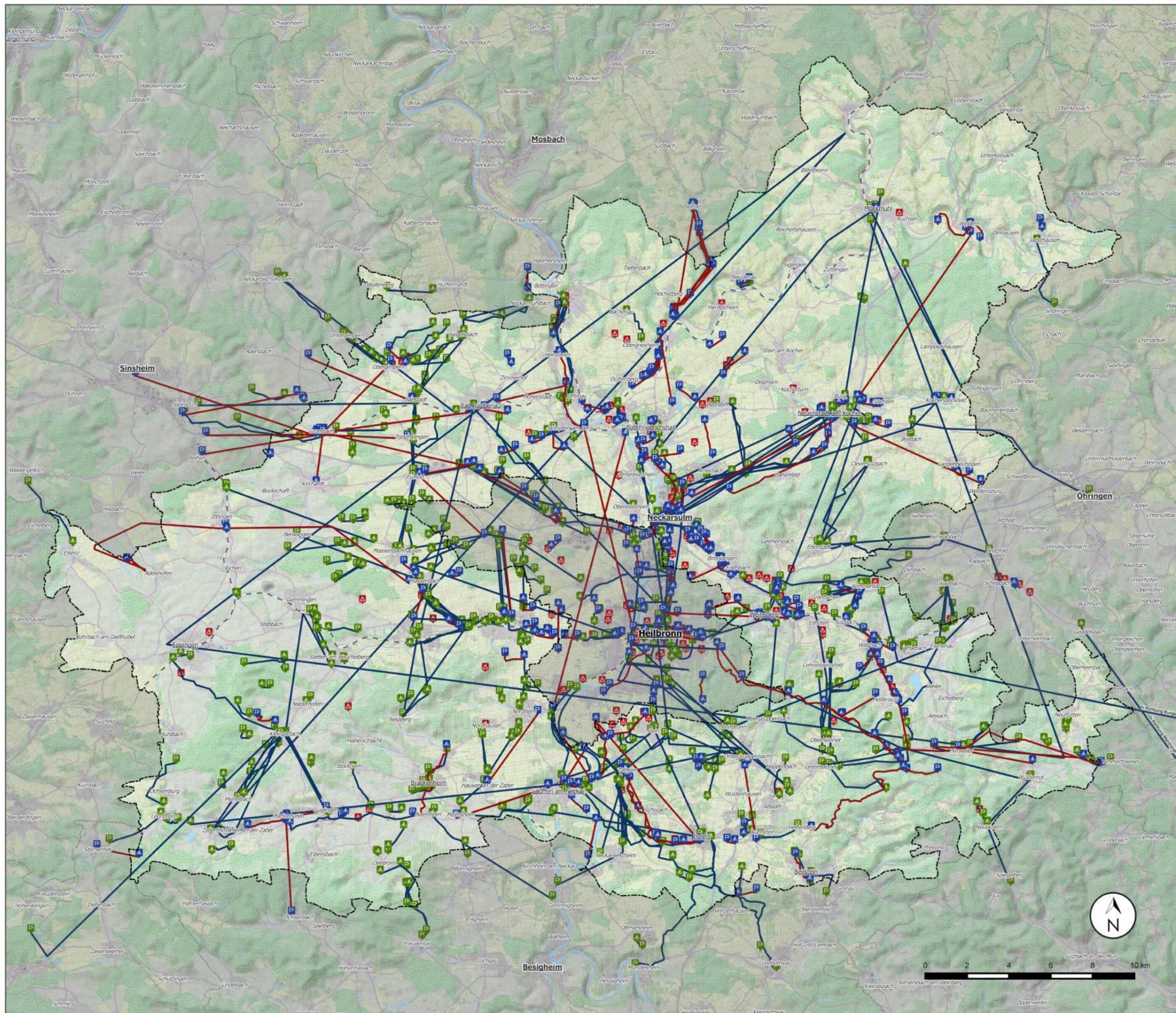
Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn

Legende

Auf der Beteiligungsplattform
www.radverkehr-landkreis-heilbronn.de
eingegangene Bürgermeldungen

-  Gefahrenstelle
-  Neue Verbindung
-  Vorhandene Verbindung ausbauen



Anlage 4

Plan 04: Bürgermeldungen
Onlinebeteiligung

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Heilbronn

Datum: 15.11.2017
Bearbeitung:
B.A. Thorsten Zobel
Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Kartengrundlage: Open Street Map, Eigene Bearbeitung

Anlage 5

Plan Zielnetz Radverkehr 2030

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn

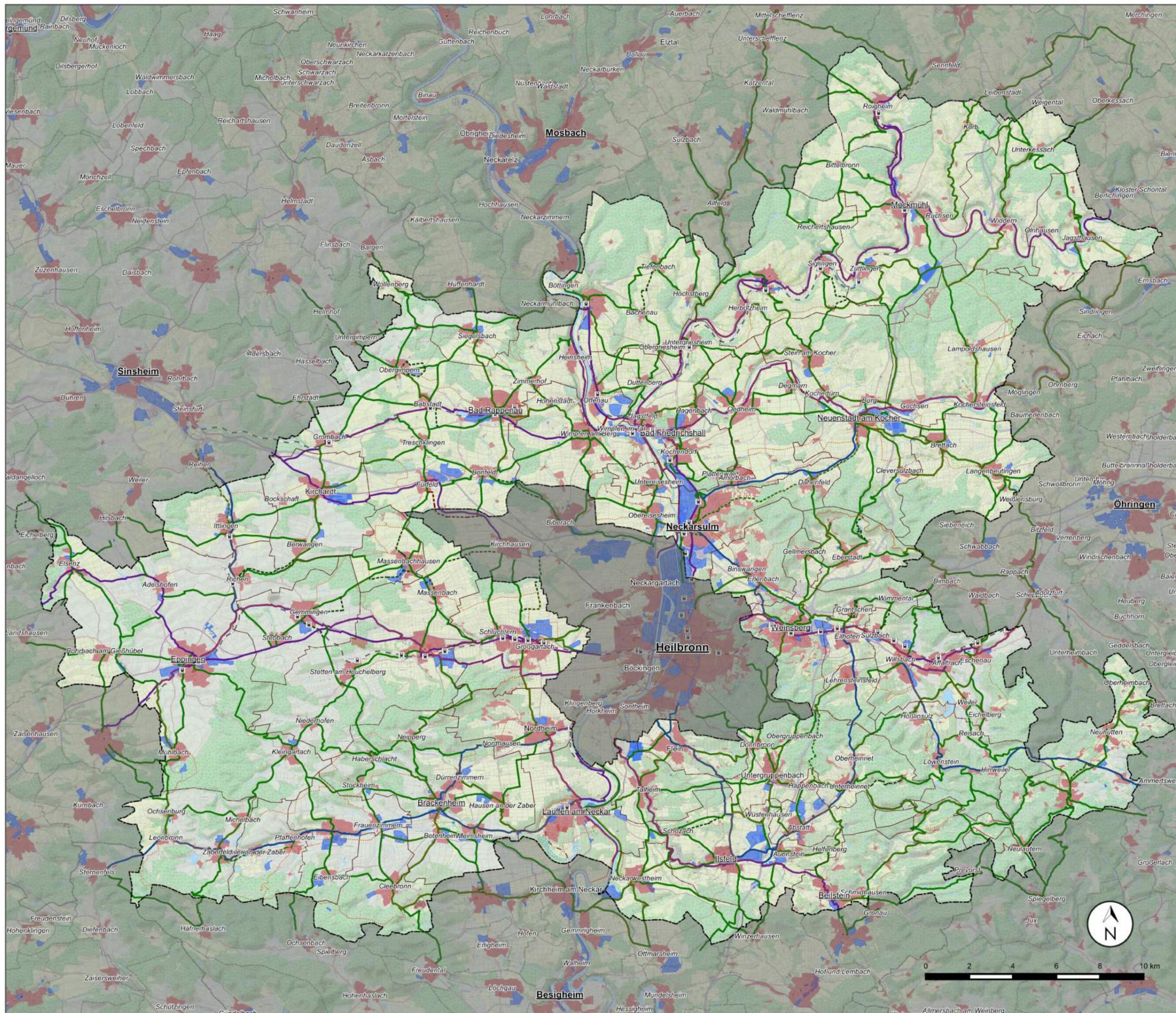
Legende

Zielnetz Radverkehr Landkreis:

- Überregionale Radverkehrsverbindung
- Regionale Radverkehrsverbindung
- Nahräumliche Radverkehrsverbindung
- - - Alternativer Verlauf
- Touristische Radrouten

RadNETZ BW:

- Netz



Anlage 5

Plan 05: Zielnetz
Radverkehr 2030

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Heilbronn

Datum: 14.11.2018
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Kartengrundlage: Open Street Map, Eigene Bearbeitung

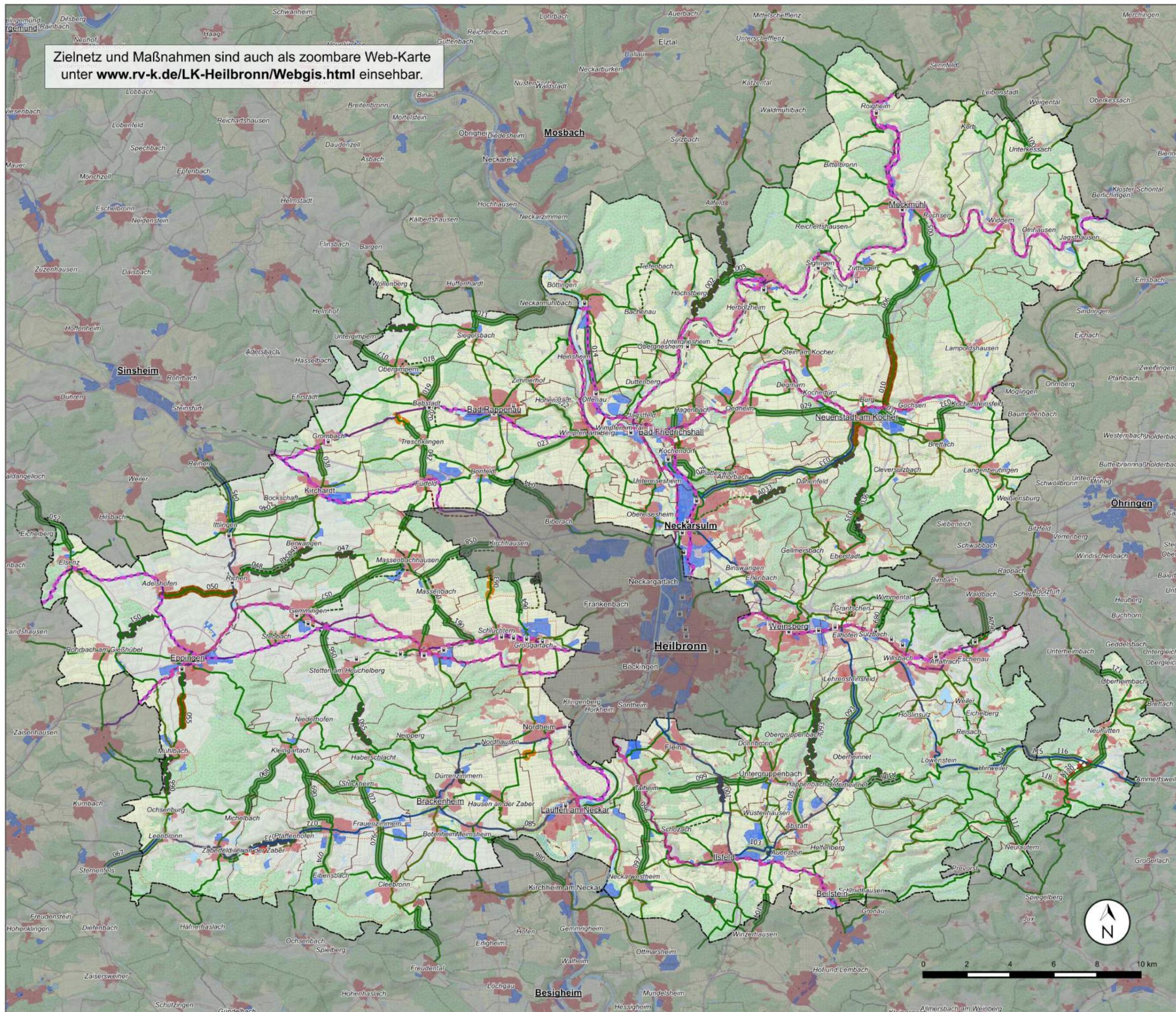
Anlage 6

Plan Maßnahmen Streckenausbau Übersicht

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn

Zielnetz und Maßnahmen sind auch als zoombare Web-Karte unter www.rv-k.de/LK-Heilbronn/Webgis.html einsehbar.



Legende

Maßnahmen:

- Neubau Radweg
- Ausbau bestehender Radweg
- Oberfläche ausbauen (Apphalt)
- Oberfläche ausbauen (wassergeb.)
- Oberfläche ausbessern
- Beleuchtung Radweg
- Sonstige bauliche Maßnahme

Zielnetz Radverkehr:

- Überregionale Radverkehrsverbindung
- Regionale Radverkehrsverbindung
- Nahräumliche Radverkehrsverbindung
- Alternativer Verlauf
- Touristische Radrouten

RadNETZ BW:

- Netz
- Maßnahmen Strecke
- Maßnahmen Punkte

Anlage 6

Plan 06: Maßnahmenübersicht Streckenausbau

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Heilbronn

Datum: 12.11.2018
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Kartengrundlage: Open Street Map, Eigene Bearbeitung

Anlage 7

Datenblätter Maßnahmen Streckenausbau

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Verbindung: Unterkessach - Leibenstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Widdern

Straße: K 2022 / K 3952

Kommune 2: Neckar-Odenwald-Kreis

Länge: 3.000 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

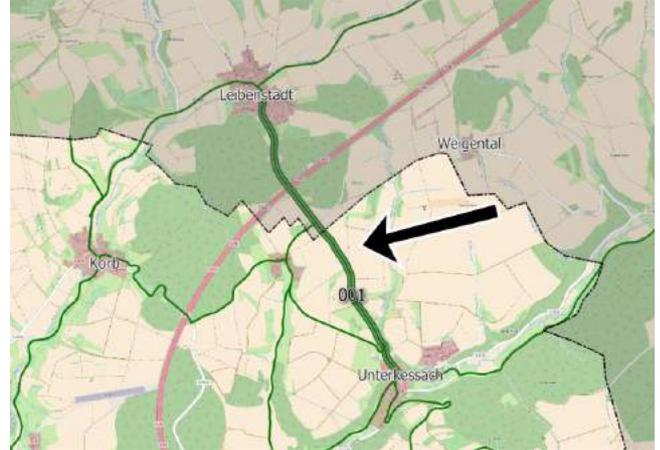
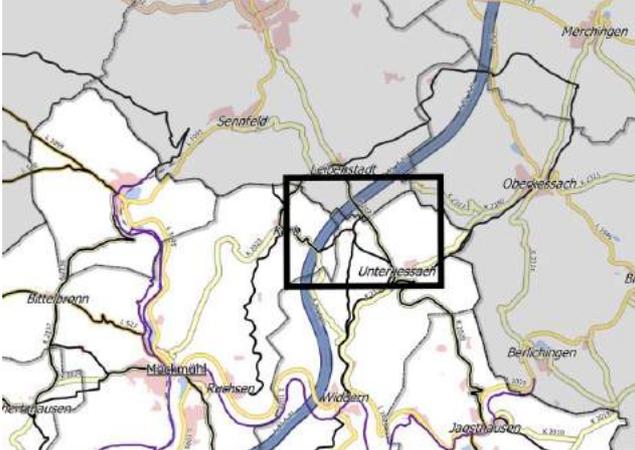
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: D

Schutzgeb.: Biotop, Landschaftsschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Parallelverbindung.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Adelsheimer Gemarkung.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

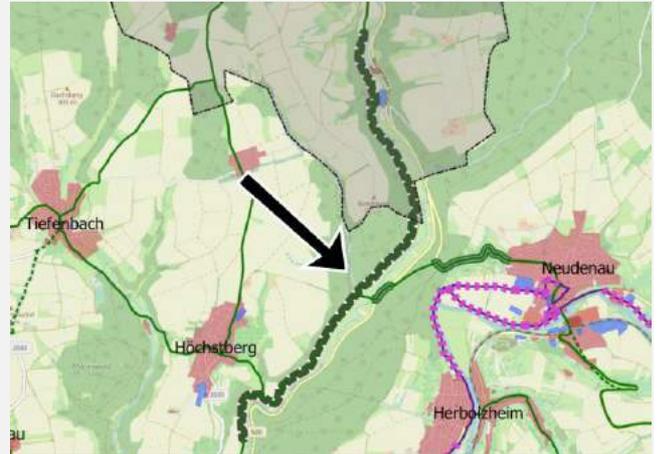
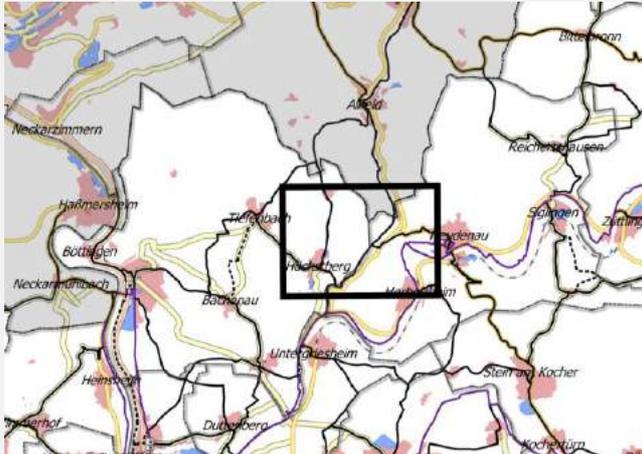
Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 780.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der Topographie nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Weiterführung bis nach Adelsheim sinnvoll.

Verbindung: Untergriesheim - Allfeld
 Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)
 Kommune 1: Neudenau
 Straße: Schefflental-Radweg
 Kommune 2: -
 Länge: 5.200 m
 DTV: - Schulverbindung: nein
 Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung
 Baulast: Gemeinde
 Priorität: B
 Schutzgeb.: FFH-Gebiet, Landschaftsschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und losem Untergrund.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Ausbau auch im weiteren Verlauf auf Billigheimer Gemarkung.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **290.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand, erhöhter Verschleiß am Fahrrad, Verschmutzung der Kleidung) und die Unfallgefahr steigt. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. / Touristische Bedeutung

Hinweis: Weg verläuft z.T. über Privatgelände (Bachmühle).

Verbindung: Neudenau - Allfeld

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Neudenau**

Straße: K 2158 / L 526

Kommune 2: -

Länge: 1.000 m

DTV: 1.826 Kfz/24

Schulverbindung: nein

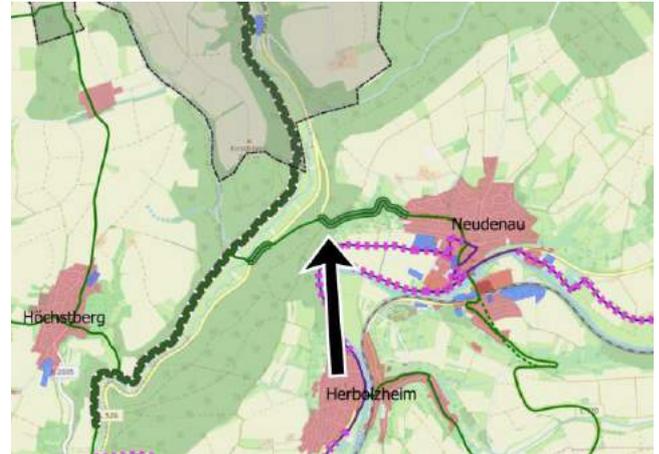
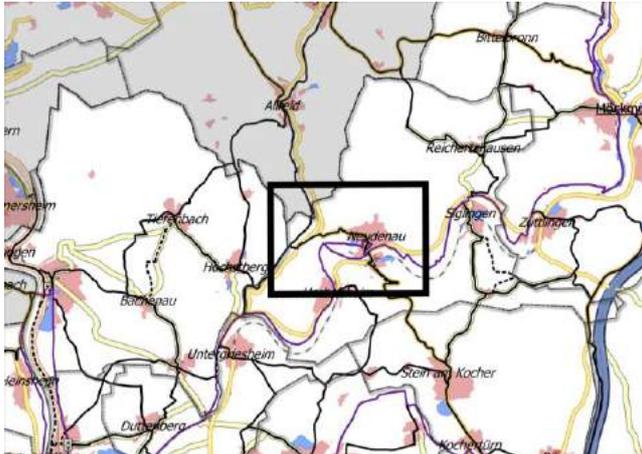
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: **Landkreis Heilbronn**

Priorität: C

Schutzgeb.: Biotope, Landschaftsschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße. Der Radverkehr muss, um von Neudenau nach Allfeld zu kommen, auf der Fahrbahn fahren.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau und Ausbau einer Verbindung zum Schefflenz-Radweg entlang der Straße und über Wirtschafts- und Forstwege. Sichere Querungen der Kreis- und Landesstraße herstellen.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **315.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der Kurvigkeit der Strecke sowie der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Züttlingen - Lampoldshauen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Möckmühl

Straße: Maisenhälder Straße

Kommune 2: -

Länge: 300 m

DTV: - Schulverbindung: nein

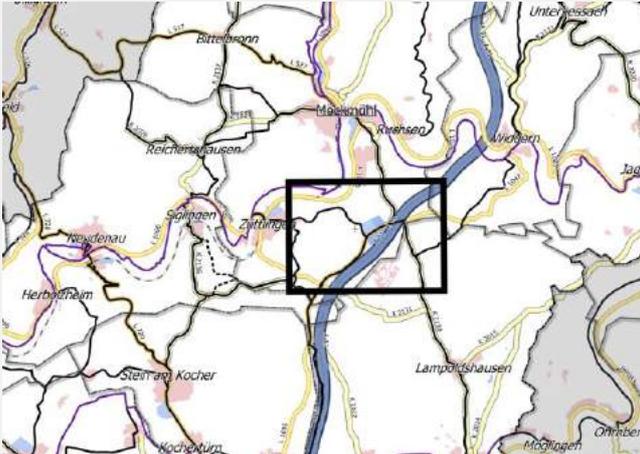
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: D

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Wirtschaftsweg wurde im Zuge der Großbaustelle für das Kaufland Logistik Distribution Center unterbrochen und sind momentan nur mit einer wassergebundenen Decke befestigt.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Weg mit asphaltierter Decke nach Abschluss der Baustelle wieder anlegen.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **20.000 €**

Begründung: Die Verbindung zwischen Züttlingen und dem Kaufland Logistik Distribution Center über die Maisenhälder Straße ist ansonsten gut zu befahren. Es fehlt der Lückenschluss.

Hinweis:

Verbindung: Möckmühl - Lampoldshausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Möckmühl**

Straße: K 3132

Kommune 2: -

Länge: 2.300 m

DTV: 2.803 Kfz/24

Schulverbindung: nein

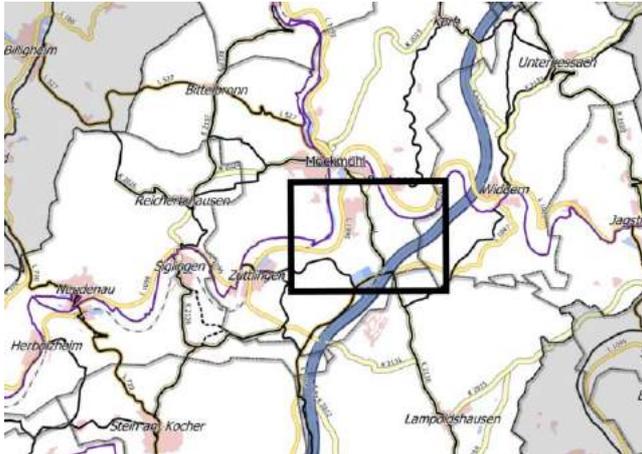
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Landkreis Heilbronn**

Priorität: **C**

Schutzgeb.: **FFH-Gebiet, Wasserschutzgebiet**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Parallelverbindung.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **600.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt für Radfahrer geeignet / ist für Radfahrer ungeeignet. Die Straße verbindet die Kernstadt von Möckmühl mit dem neuen Kaufland Logistik Distribution Center und erschließt auch das Neubaugebiet "Brandhölze".

Hinweis: -

Verbindung: Züttlingen - Lampoldshausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Möckmühl

Straße: L 1047

Kommune 2: Hardthausen

Länge: 4.000 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

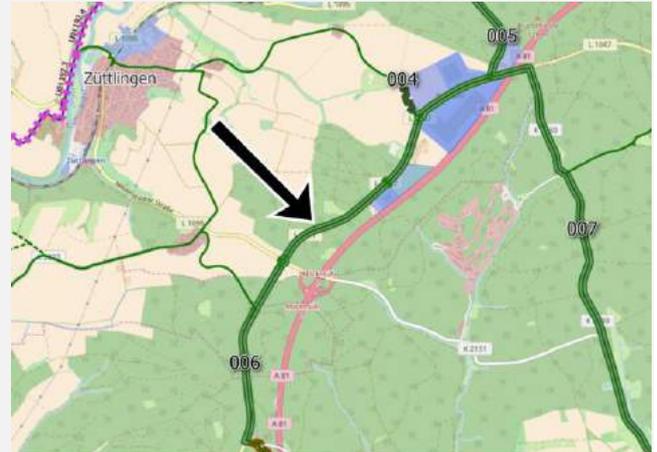
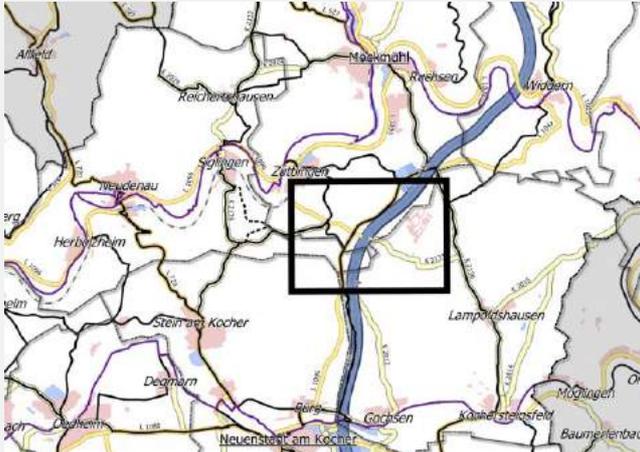
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: C

Schutzgeb.: FFH-Gebiet, Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 1.040.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrer ungeeignet. Aufgrund des neuen Kaufland Logistik Distribution Centers steigt sowohl die Bedeutung als Pendlerverbindung als auch der Schwerverkehrsanteil auf der Strecke.

Hinweis:

Verbindung: Neuenstadt a.K. - Möckmühl

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbessern

Kommune 1: Hardthausen

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 3.300 m

DTV: - Schulverbindung: nein

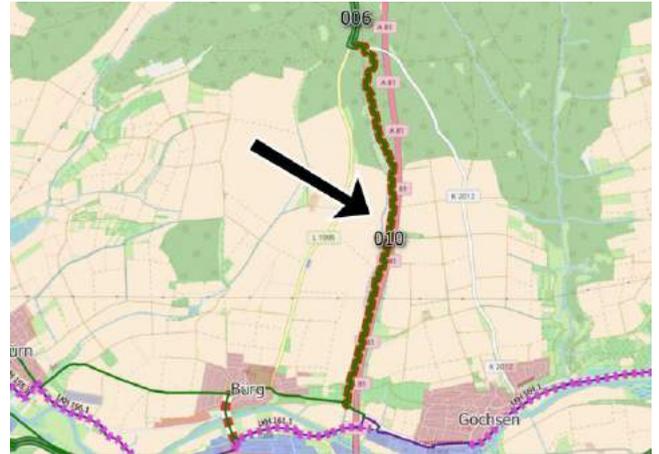
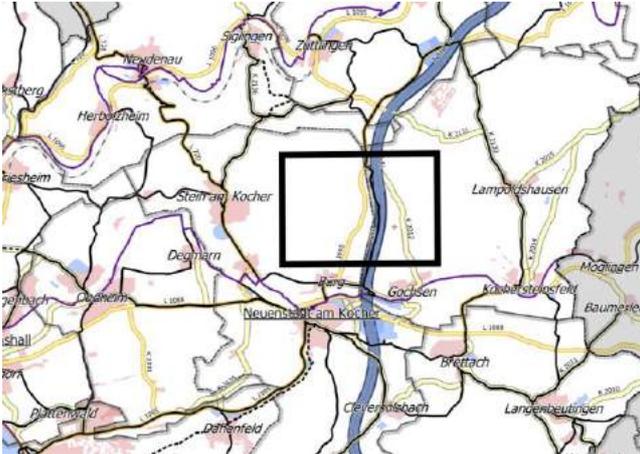
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: D

Schutzgeb.: Biotop, Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Der Weg ist zum Teil mit schadhafte Betonplatten, zum Teil mit eine schadhafte wassergebundenen Decke befestigt.

Fahrkomfort: Mittel

Verkehrssicherheit: Mittel

Direktheit: Gut

Maßnahme: Sanierung der Wegedecke. Betonplatten durch Asphaltdecke ersetzen.

Fahrkomfort: Gut

Verkehrssicherheit: Gut

Direktheit: Gut

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 265.000 €

Begründung: Bei schadhafte Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. (Bei groben Schäden besteht erhöhte Sturzgefahr.)

Hinweis:

Verbindung: Siegelsbach - Neckarmühlbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Siegelsbach

Straße: K 2037 / K 3947

Kommune 2: Neckar-Odenwald-Kreis

Länge: 3.600 m

DTV: 3.600 Kfz/24 Schulverbindung: (ja)

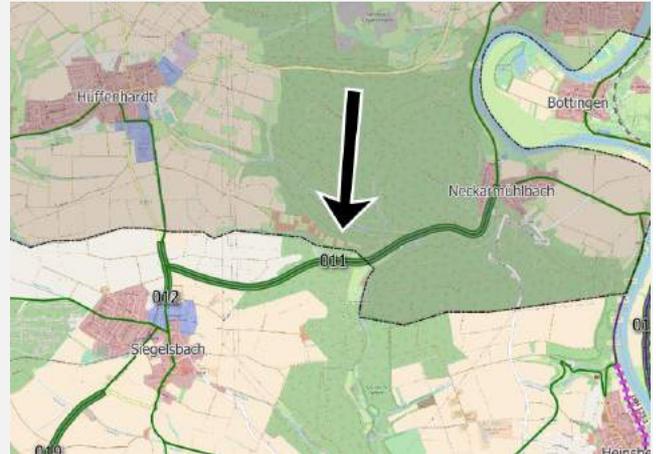
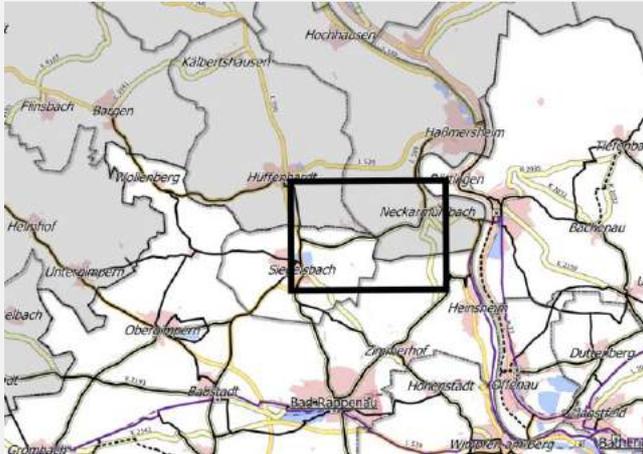
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: C

Schutzgeb.: Biotope, Landschaftsschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Haßmersheimer Gemarkung.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **940.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: **Neubau auf der gewässerabgewandten Seite. Erhebliche Eingriffe in den Wald notwendig.**

Verbindung: Siegelsbach - Hüffenhardt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Siegelsbach

Straße: L 530

Kommune 2: -

Länge: 500 m

DTV: 5.089 Kfz/24

Schulverbindung: nein

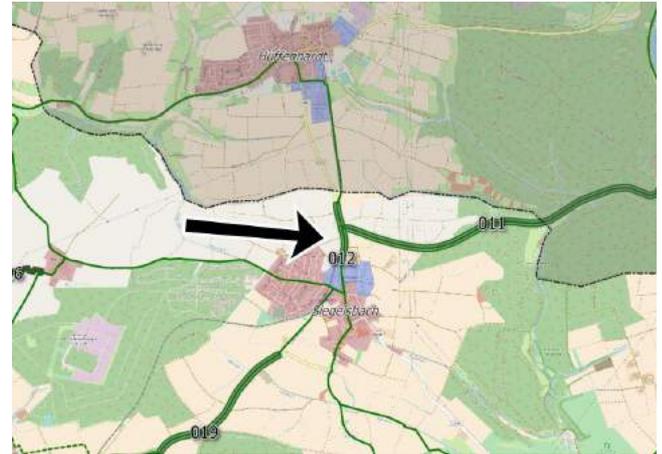
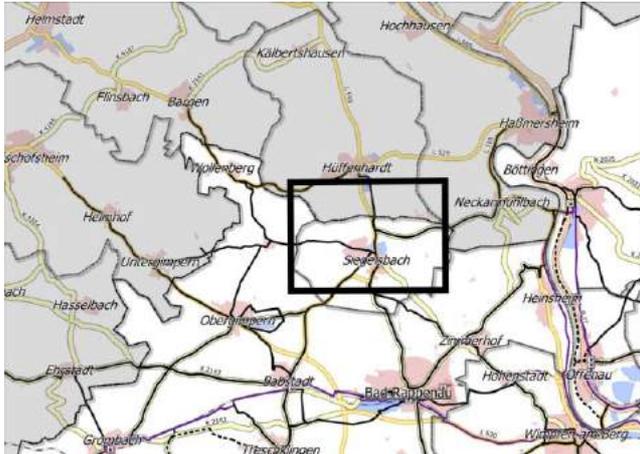
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: C

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

130.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Offenau - Gundelsheim a.N.

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Gundelsheim**

Straße: Heilbronner Straße

Kommune 2: **Offenau**

Länge: 2.300 m

DTV: - Schulverbindung: **nein**

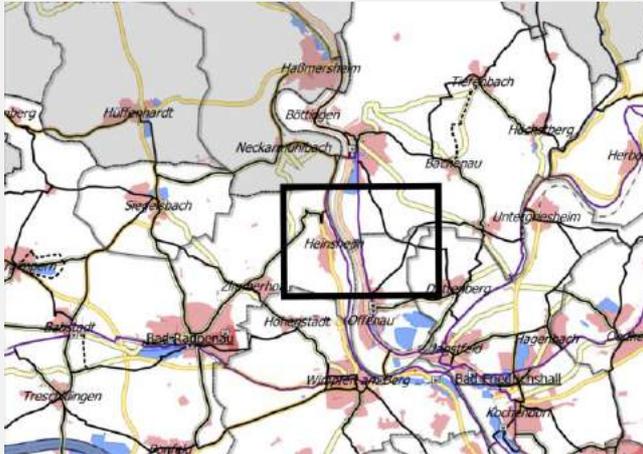
Netz-Kategorie: **Überregionale Verbindung**

Baulast: **Gemeinde**

Priorität: **B**

Schutzgeb.: **Biotope, Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, HQ 100**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative:

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **600.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der Topographie nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: **Betrifft das RadNETZ BW - Abstimmung mit RP notwendig. Die bisher vorgeschlagene Maßnahme sieht eine Temporeduzierung auf der Strecke vor (s. Maßnahme LKH 170.1).**

Verbindung: Gundelsheim a.N.- Obergriesheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Gundelsheim

Straße: K 2159

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV: 2.887 Kfz/24

Schulverbindung: nein

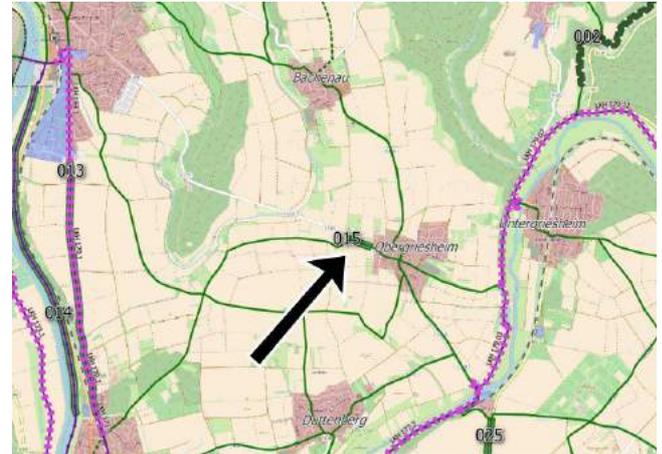
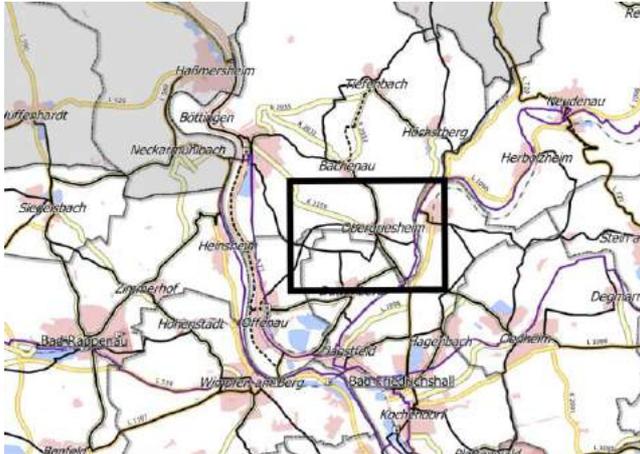
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: C

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die Radverbindung mündet auf die Straße und der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Lückenschluss durch Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

55.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Siegelsbach - Untergimpfern

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Bad Rappenau

Straße: Wagenbacher Weg

Kommune 2: -

Länge: 1.000 m

DTV: - Schulverbindung: ja

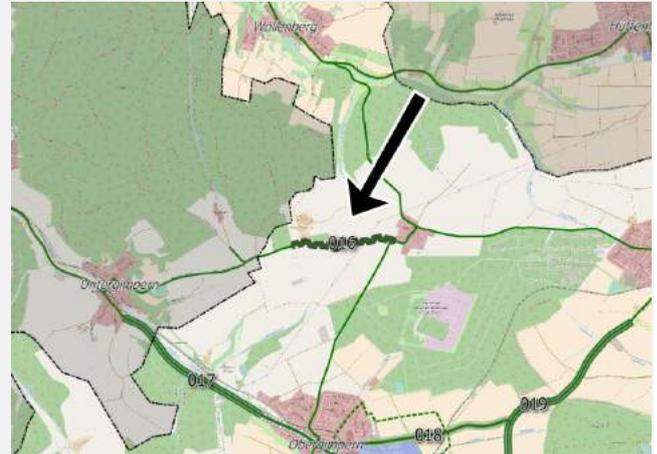
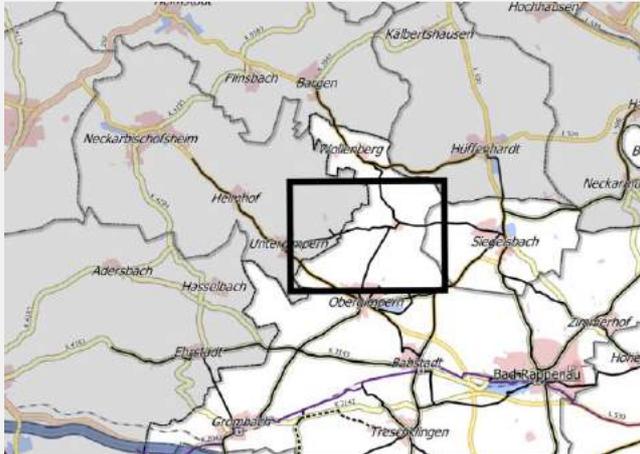
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: C

Schutzgeb.: Biotop, Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 55.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Schulverbindung von Siegelsbach nach Neckarbischofsheim

Verbindung: Obergimpert - Untergimpert

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Bad Rappenau**

Straße: L 549

Kommune 2: Rhein-Neckar-Kreis

Länge: 1.600 m

DTV: 3.618 Kfz/24 Schulverbindung: nein

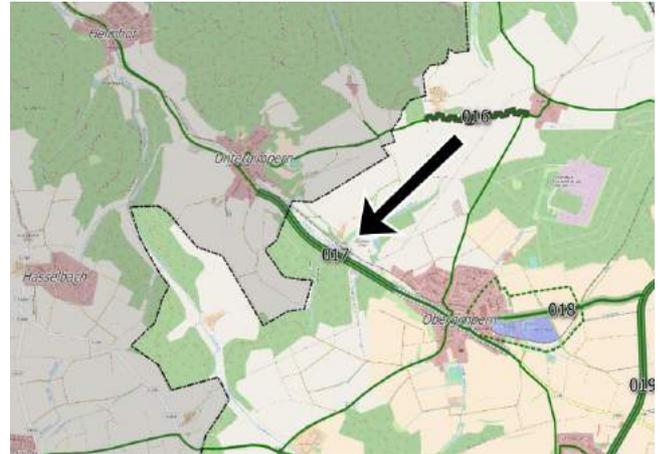
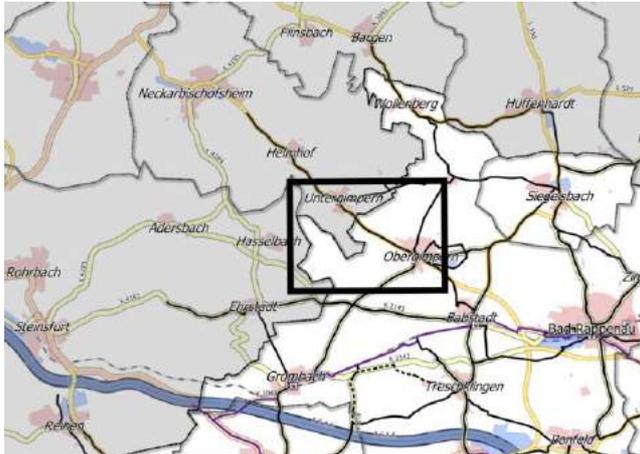
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: B

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Neckarbischofsheimer Gemarkung.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 420.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Problematisch wegen Gewässerrandstreifen. Neubau auf der gewässerabgewandten Seite (Schottenklinge). Ausgleich Waldeingriff notwendig.

Verbindung: Obergimpert - Siefelsbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Bad Rappenau**

Straße: Prof.-Kühne-Straße (K 2043)

Kommune 2: -

Länge: 1.400 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

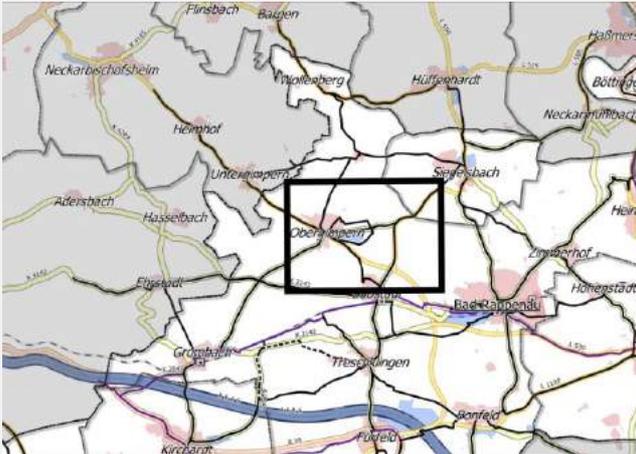
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: **Landkreis Heilbronn**

Priorität: **B**

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Rudimentär sind parallele Wege vorhanden, die aber nicht durchgängig befahrbar sind.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines (straßenbegleitenden) Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Verschiedene Führungsalternativen des Weges auf Umsetzbarkeit überprüfen.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative:

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **365.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Babstadt - Siegelsbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Bad Rappenau**

Straße: L 530

Kommune 2: **Siegelsbach**

Länge: 3.100 m

DTV: 4.634 Kfz/24 Schulverbindung: nein

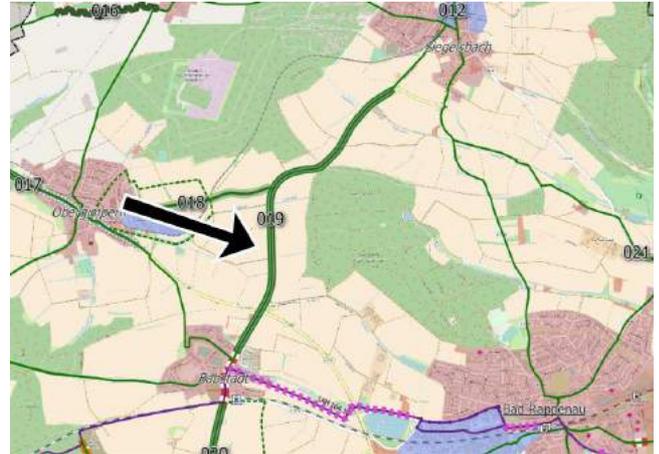
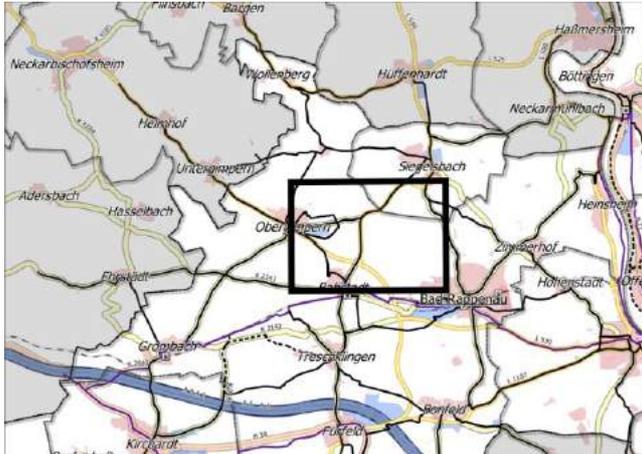
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Land Baden-Württemberg**

Priorität: **B**

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es bestehen rudimentär parallele Wirtschaftswege, die aber nicht befahrbar sind.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Ggf. Ausbau in zwei Abschnitten: 1. Zwischen Siegelsbach und Prof.-Kühn-Straße, 2. zwischen Prof.-Kühn-Straße und Babstadt**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **810.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Babstadt - Treschklingen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Bad Rappenau**

Straße: K 2041

Kommune 2: -

Länge: 900 m

DTV: k.A.

Schulverbindung: ja

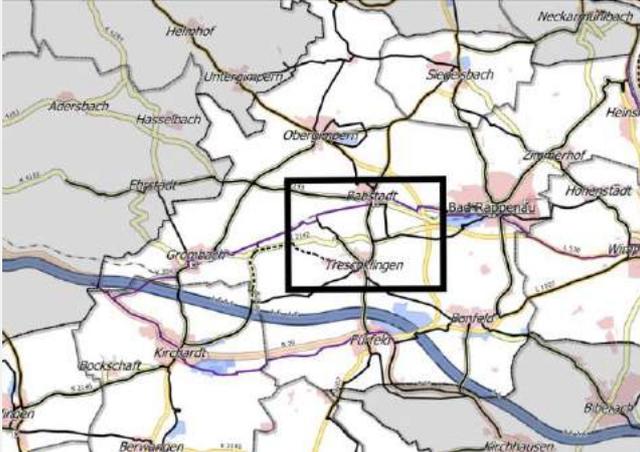
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Landkreis Heilbronn**

Priorität: **A**

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden, westlich der Straße verlaufenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: **Führung des Radverkehrs über östlich verlaufenden Wirtschaftsweg. Gesicherte Querungsstellen mitberücksichtigen.**

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **235.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet. Die Verbindung hat eine hohe Bedeutung für die Anbindung an den ÖPNV und als Schulweg.

Hinweis:

Verbindung: Siegelsbach - Zimmerhof

Kommune 1: Bad Rappenau

Kommune 2: -

DTV: - Schulverbindung: nein

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

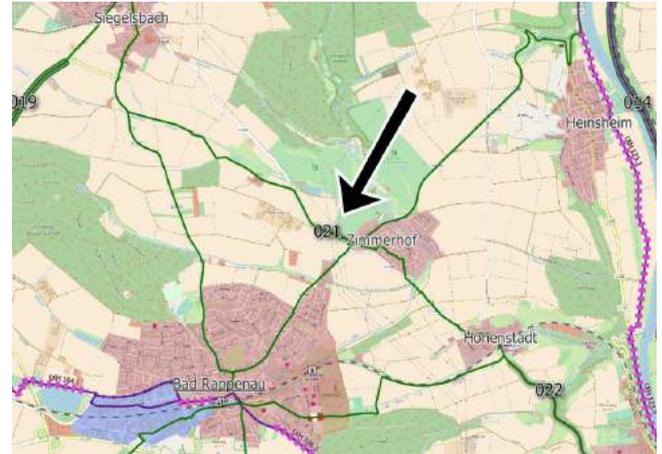
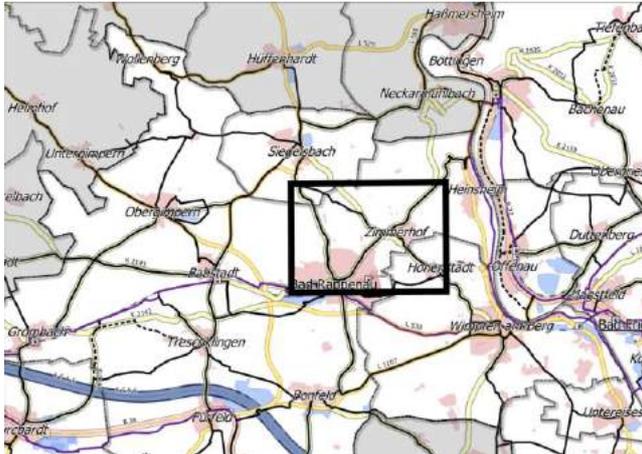
Straße: Geh- und Radweg

Länge: 400 m

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Priorität: D

Lage:



IST-Zustand: Der Weg befindet sich auf dem betrachteten Abschnitt in einem schlechten Zustand und ist zu schmal.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung und Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 55.000 €

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens. Auf schmalen Wegen besteht hohes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Hinweis:

Verbindung: Bad Wimpfen - Hohenstadt

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Bad Wimpfen

Straße: K 2038

Kommune 2: -

Länge: 1.200 m

DTV: 2.222 Kfz/24 Schulverbindung: nein

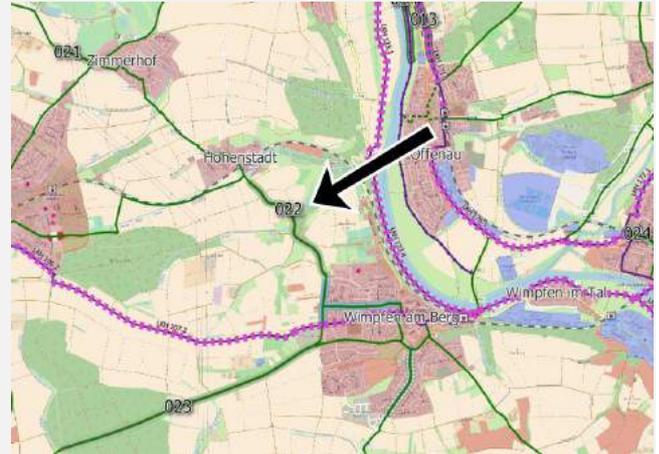
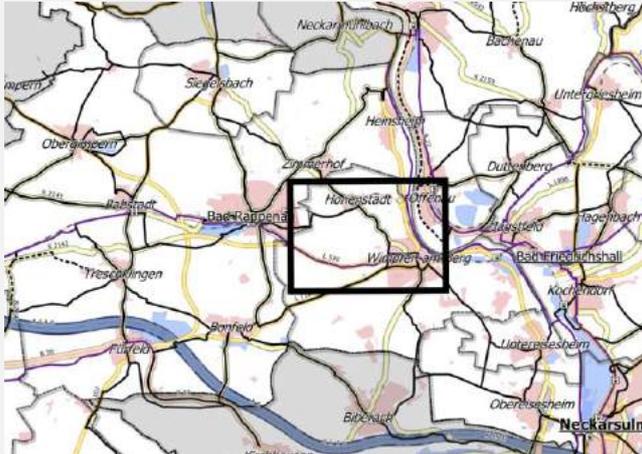
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: B

Schutzgeb.: Landschaftsschutzgebiet, Biotop

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene straßenbegleitende Weg ist deutlich zu schmal.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **160.000 €**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Das Problem verstärkt sich auf Gefällestrcken, da die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer dort sehr unterschiedlich sind.

Hinweis:

Verbindung: Bad Wimpfen - Bonfeld

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Bad Wimpfen

Straße: L 1107

Kommune 2: -

Länge: 2.600 m

DTV: 4.398 Kfz/24

Schulverbindung: ja

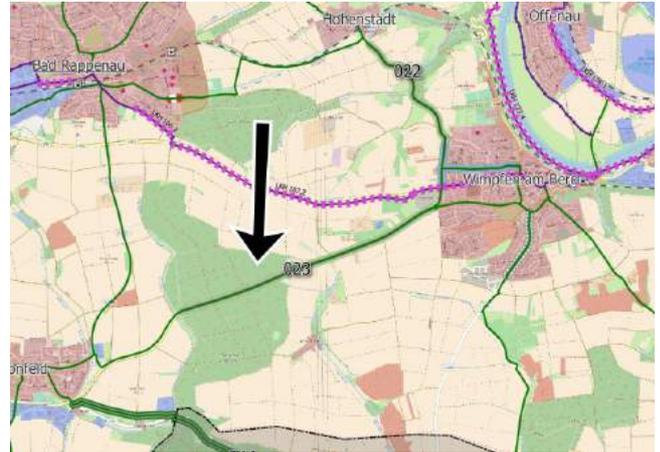
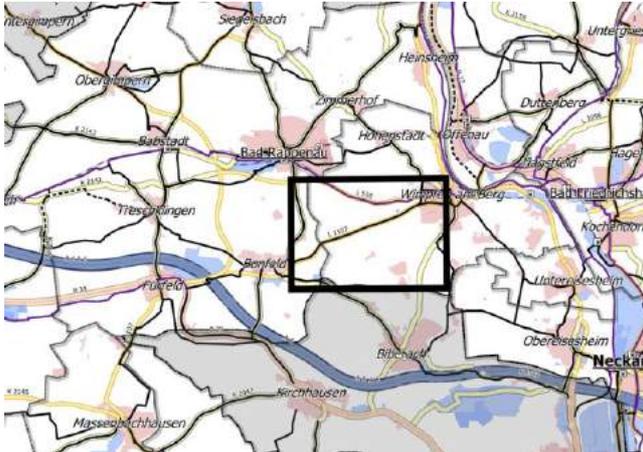
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: A

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet, FFH-Gebiet

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein durchgängiger Geh- und Radweg auf einer Straßenseite. Radfahrer müssen auf offener Strecke queren. Der bestehende Geh- und Radweg ist abschnittsweise deutlich zu schmal.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Ausbau eines durchgehenden straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **340.000 €**

Begründung: Die Querung der Fahrbahn ist ein Sicherheitsrisiko und bedeutet hohe Zeitverluste für den Radverkehr. Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis:

Verbindung: Offenau - Jagstfeld - Bad Friedrichshall

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Bad Friedrichshall

Straße: B 27

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

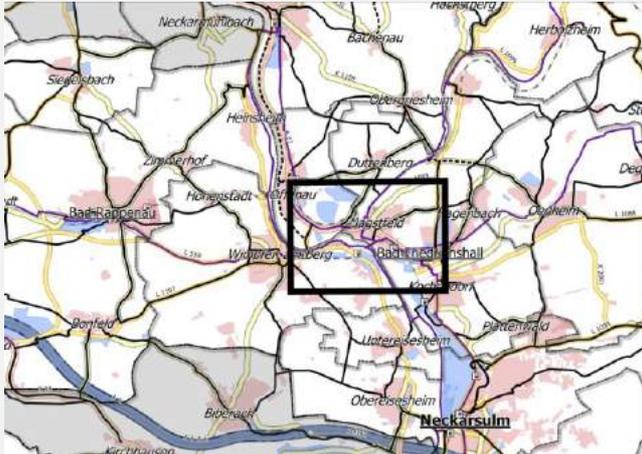
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Bund (Bundesstraßenverwaltung)

Priorität: A

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg auf dem Brückenbauwerk ist deutlich zu schmal.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges auf dem Brückenbauwerk.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: -

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **KOMPLEX**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis:

Verbindung: Neckarsulm - Bad Friedrichshall Obere Fundel

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Bad Friedrichshall**

Straße: K 2117

Kommune 2: -

Länge: 1.500 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

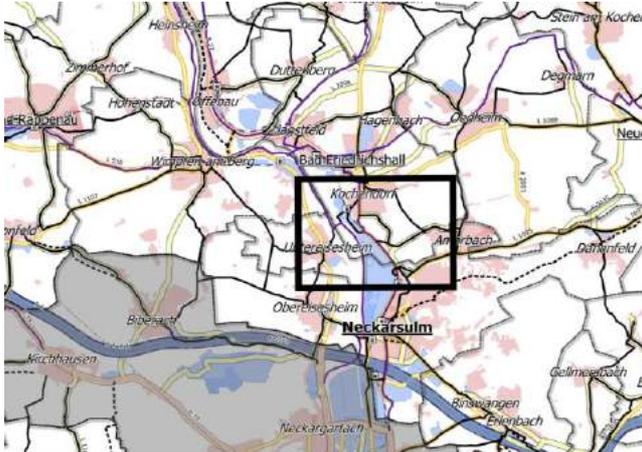
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Landkreis Heilbronn**

Priorität: **A**

Schutzgeb.: **Biotop, Wasserschutzgebiet**

Lage:



IST-Zustand: Zur Anbindung des geplanten Gewerbegebietes "Obere Fundel" existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Anschluss an Planung zur "Oberen Fundel".**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **750.000 €**

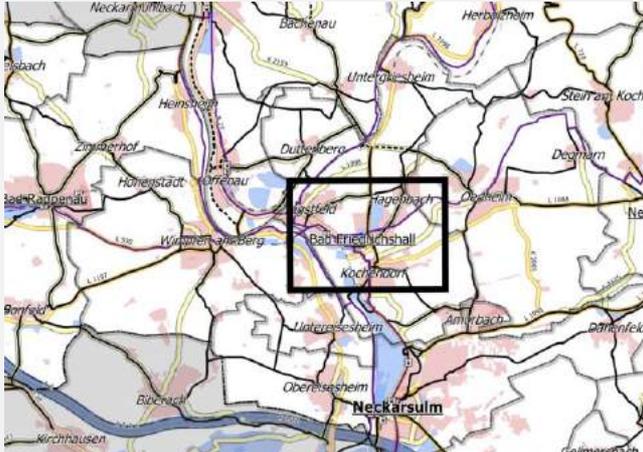
Begründung: **Um das Fahrrad als Verkehrsmittel für Berufspendler konkurrenzfähig zu machen, muss eine schnelle und direkte Anbindung von Arbeitsplatzkonzentrationen gewährleistet werden.**

Hinweis:

Verbindung: Bad Friedrichshall - Obergriesheim/Untergriesheim
 Kommune 1: Bad Friedrichshall
 Kommune 2: -
 DTV: 13.149 Kfz/2 Schulverbindung: nein
 Baulast: Land Baden-Württemberg
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: Neubau Radweg
 Straße: Kocherwaldstraße (L 1096)
 Länge: 500 m
 Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung
 Priorität: B

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **130.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Bad Friedrichshall - Kochendorf

Maßnahmentyp: Sonstiges

Kommune 1: Bad Friedrichshall

Straße: Kochendorfer Straße (L 1088)

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV: k.A. Schulverbindung: (ja)

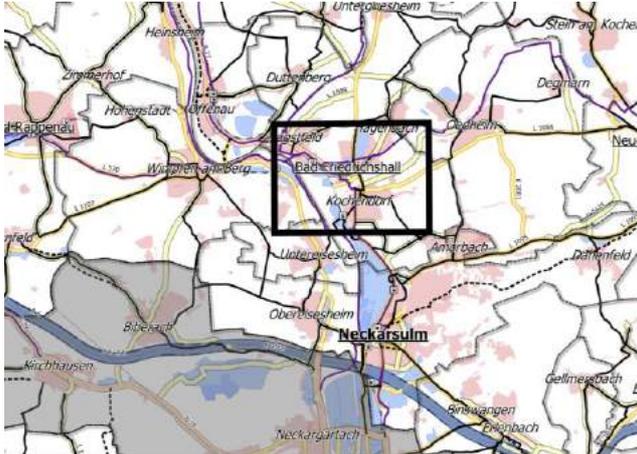
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: B

Schutzgeb.: Landschaftsschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Die bestehende Brücke ist für die Anlage eines Radweges zu schmal. Radfahrende müssen die Fahrbahn benutzen oder fahren unerlaubt auf dem zu schmalen Gehweg.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau einer Brücke für den Geh- und Radverkehr.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: Änderung des Brückenquerschnitts: Fahrbahneinengung zugunsten eines Geh- und Radweges.

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: - Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **KOMPLEX**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des hohen Verkehrsaufkommens für den Radverkehr nicht geeignet. Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern.

Hinweis:

Verbindung: Plattenwald - Neckarsulm

Kommune 1: Bad Friedrichshall

Kommune 2: -

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

Baulast: Landkreis Heilbronn

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

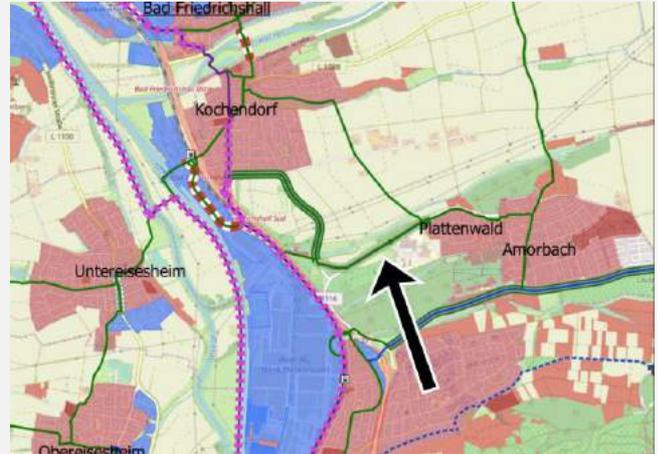
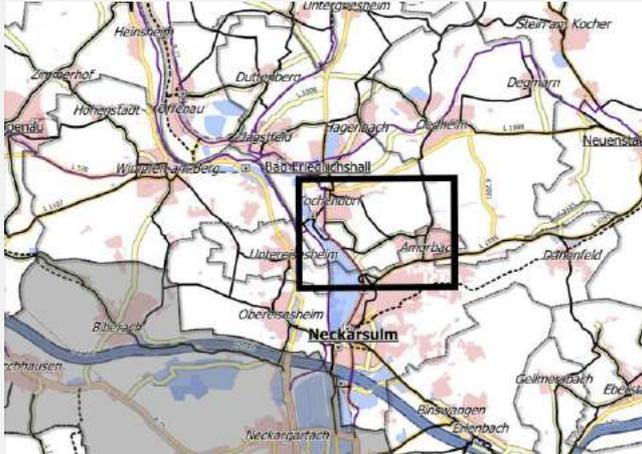
Straße: K 2116 und Weg am Recyclinghof

Länge: 1.000 m

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Priorität: A

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Geh- und Radweg auf der Verbindung ist in schlechtem Zustand und deutlich zu schmal.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Verbreiterung des Weges und Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Sicherung der Querungstellen an den Kreisstraßen.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 130.000 €

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens. Auf schmalen Wegen besteht hohes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Hinweis:

Verbindung: Neuenstadt a.K. - Oedheim - Bad Friedrichshall

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Neuenstadt am Kocher

Straße: L 1088

Kommune 2: Oedheim

Länge: 3.600 m

DTV: 8.771 Kfz/24 Schulverbindung: nein

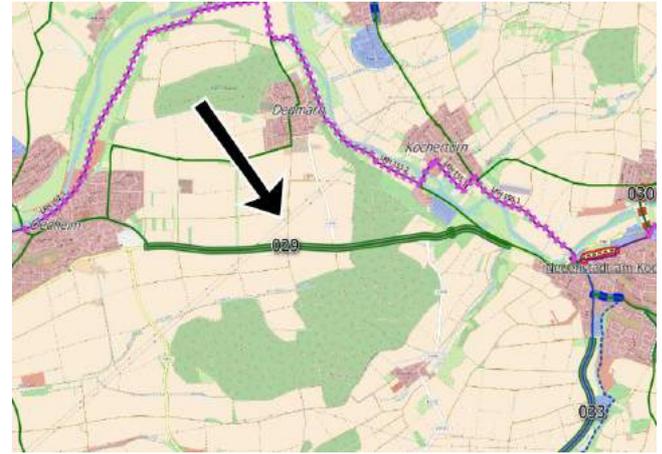
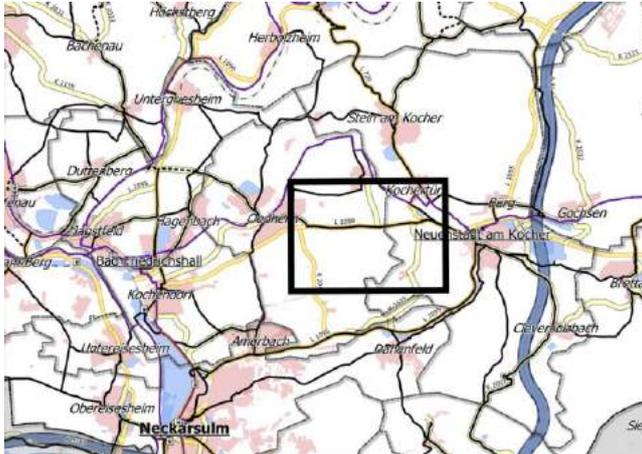
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: C

Schutzgeb.: Biotop, FFH-Gebiet, Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die alternative Verbindung über Degmarn ist deutlich umwegig.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

940.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Neuenstadt a.K. - Bürg

Maßnahmentyp: Sonstiges

Kommune 1: Neuenstadt am Kocher

Straße: Kocher-Brücke (L 1095)

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV: k.A. Schulverbindung: ja

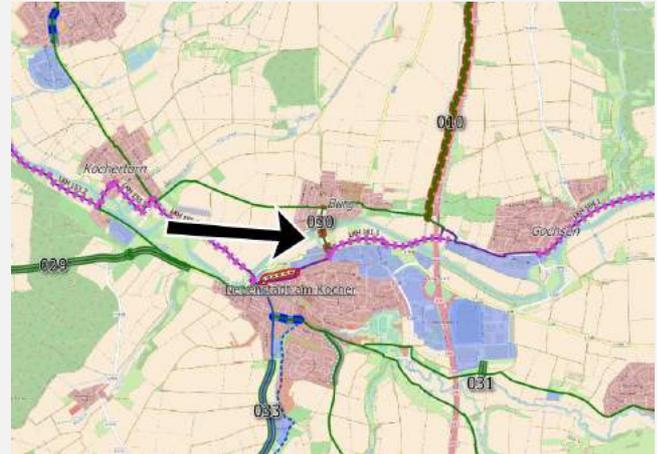
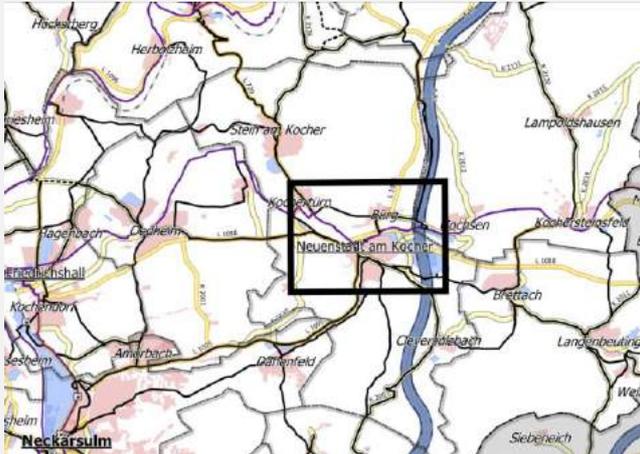
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: A

Schutzgeb.: Biotop

Lage:



IST-Zustand: Die bestehende Brücke ist für die Anlage eines Radweges zu schmal. Radfahrende müssen die Fahrbahn benutzen oder fahren unerlaubt auf dem zu schmalen Gehweg.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau einer Brücke für den Geh- und Radverkehr.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: Änderung des Brückenquerschnitts: Fahrbahneinengung auf eine Spur zugunsten eines Geh- und Radweges.

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: - Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **KOMPLEX**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des hohen Verkehrsaufkommens für den Radverkehr nicht geeignet. Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern.

Hinweis:

Verbindung: Brettach a.K. - Neuenstadt a.K.

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Neuenstadt am Kocher**

Straße: L 1088

Kommune 2: -

Länge: 1.000 m

DTV: - Schulverbindung: **nein**

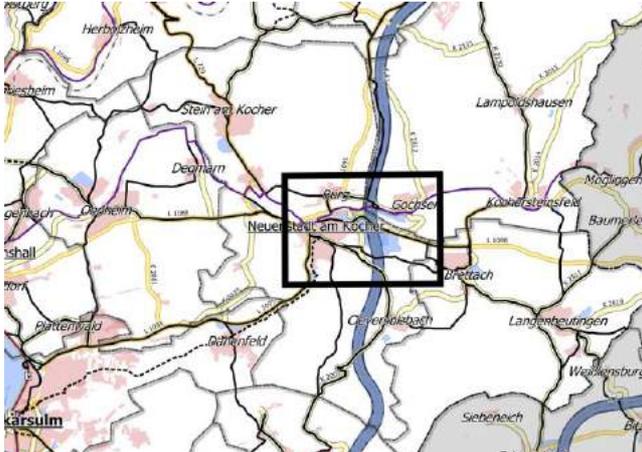
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Land Baden-Württemberg**

Priorität: **A**

Schutzgeb.: **Biotop**

Lage:



IST-Zustand: Es besteht momentan keine radverkehrliche Anbindung des Gewerbegebietes GIK außer über die Landesstraße. Der straßenbegleitende Radweg aus Richtung Osten endet auf der Strecke.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Schlecht** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Lückenschluss durch Neubau eines straßenbegleitenden Radweges.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: Direkte Anbindung des gesamten Gewerbegebietes aus Richtung Brettach über Wirtschaftswege.

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **260.000 €**

Begründung: Um das Fahrrad als Verkehrsmittel für Berufspendler konkurrenzfähig zu machen, muss eine schnelle und direkte Anbindung von Arbeitsplatzkonzentrationen gewährleistet werden.

Hinweis:

Verbindung: Brettach - Kochersteinsfeld

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Neuenstadt am Kocher**

Straße: L 1045

Kommune 2: **Langenbrettach**

Länge: 1.700 m

DTV: 3.889 Kfz/24 Schulverbindung: nein

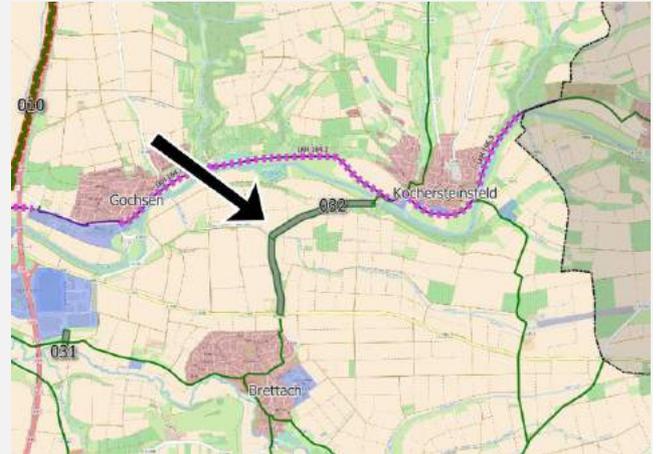
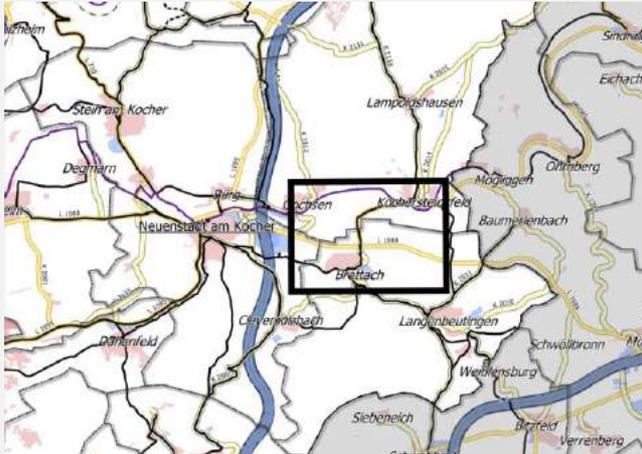
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Land Baden-Württemberg**

Priorität: **C**

Schutzgeb.: **Wasserschutzgebiet**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **445.000 €**

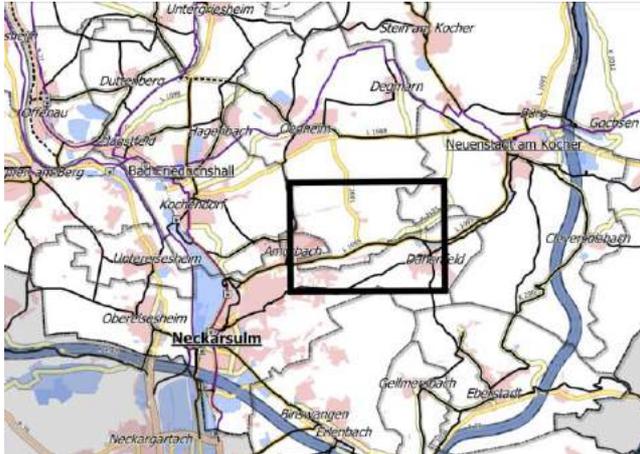
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Neuenstadt a.K. - Neckarsulm
 Kommune 1: Neuenstadt am Kocher
 Kommune 2: Neckarsulm
 DTV: 14.380 Kfz/2 Schulverbindung: nein
 Baulast: Land Baden-Württemberg
 Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet, Biotope, Naturschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**
 Straße: L 1095
 Länge: 8.100 m
 Netz-Kategorie: Regionale Verbindung
 Priorität: A

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Derzeit können Radfahrer die Verbindung über Dahenfeld nutzen, die teilweise auf wassergebundenen Wegen durch den Wald führt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: Ausbau der Alternativverbindung durch den Wald (Asphaltierung) (siehe A033).

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 2.110.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Verläuft auch auf Gemarkung der Gemeinde Oedheim, daher Abstimmung erforderlich. Wasserschutzzone und Naturdenkmal betroffen. Neubau straßenbegleitend nördlich der Straße und geländegleich.

Verbindung: Eberstadt - Neuenstadt a.K. / Cleversulbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Eberstadt

Straße: K 2007

Kommune 2: Neuenstadt am Kocher

Länge: 1.700 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

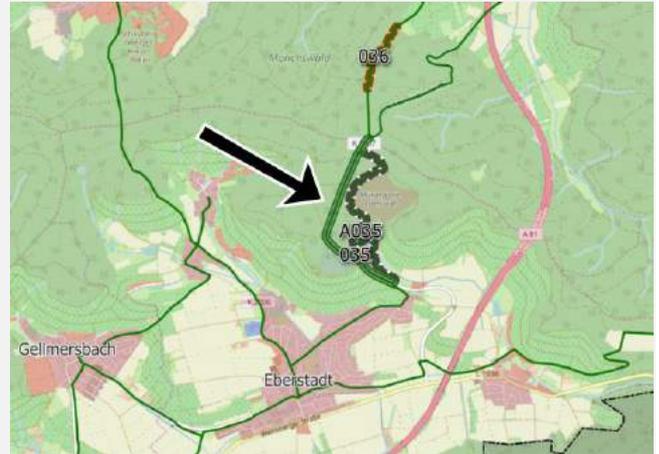
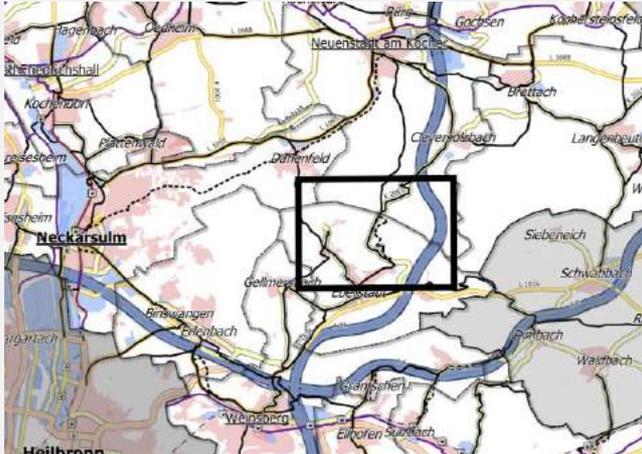
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: C

Schutzgeb.: FFH-Gebiet, Wasserschutzgebiet, Biotope

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: Ausbau einer Alternativverbindung entlang der Deponie.

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **620.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet. Die Verbindung hat eine große Bedeutung zur Anbindung an den Arbeitsplatzschwerpunkt Neckarsulm (Audi).

Hinweis:

Verbindung: Neuenstadt a.K. - Eberstadt

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Neuenstadt am Kocher

Straße: Felsenweg

Kommune 2: -

Länge: 600 m

DTV: - Schulverbindung: nein

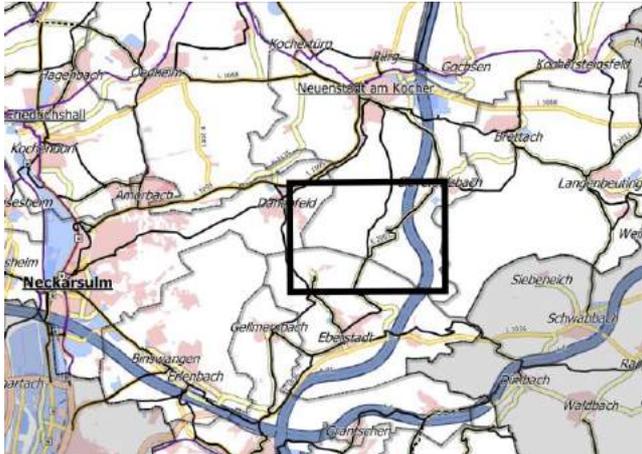
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: B

Schutzgeb.: FFH-Gebiet, Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Der Abschnitt ist sehr steil.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

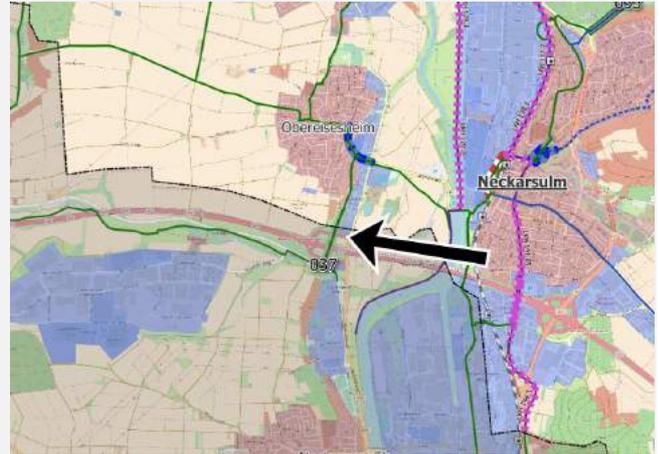
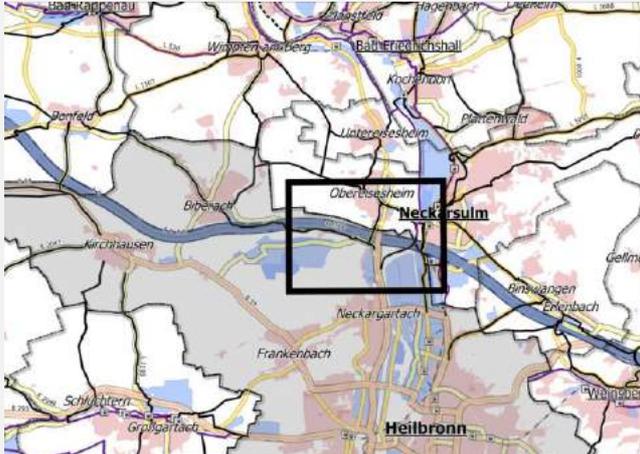
50.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen und bei Steigungen.

Hinweis:

Verbindung:	Oberesheim - Neckargartach - Heilbronn	Maßnahmentyp:	Ausbau bestehender (Rad-)Weg
Kommune 1:	Neckarsulm	Straße:	Neckargartacher Straße
Kommune 2:	Stadt Heilbronn	Länge:	700 m
DTV:	18.359 Kfz/2	Schulverbindung:	nein
Baulast:	Gemeinde	Netz-Kategorie:	Nähräumliche Verbindung
Schutzgeb.:	Biotop, Wasserschutzgebiet	Priorität:	A

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Gehweg ist zu schmal für die Freigabe für den Radverkehr. Radfahrende müssen die Fahrbahn benutzen. Im Bestand sind aber Radfurten markiert.

Fahrkomfort: **Sehr schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung und Ausbau des betrachteten Wegs zum gemeinsamen Geh- und Radweg in beide Richtungen. Verbreiterung der Unterführungen im Zuge des Ausbaus der A6.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **95.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des sehr hohen Verkehrsaufkommens nicht für den Radverkehr geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Grombach - Kirchartd

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Bad Rappenau**

Straße: Grombacher Straße (K 2144)

Kommune 2: **Kirchartd**

Länge: 1.100 m

DTV: k.A.

Schulverbindung: nein

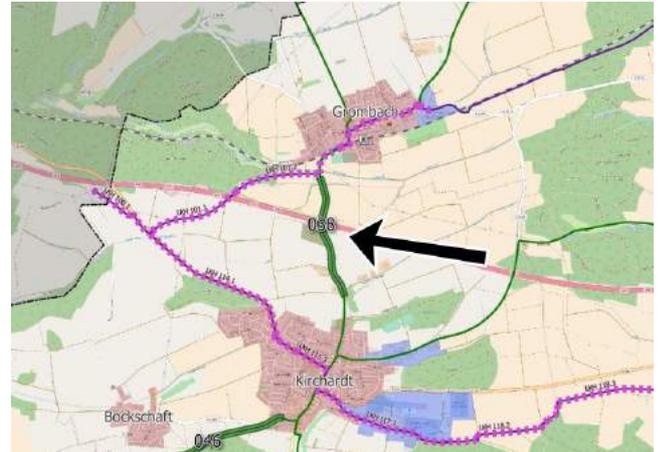
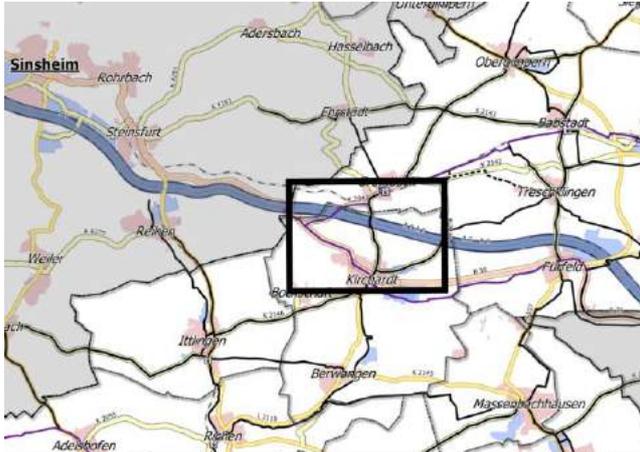
Netz-Kategorie: **Nähräumliche Verbindung**

Baulast: **Landkreis Heilbronn**

Priorität: **B**

Schutzgeb.: **Biotope**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Rudimentär sind parallele Wirtschaftwege und ein Gehweg vorhanden, die aber nicht durchgängig befahrbar sind.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **290.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet. Die Verbindung hat eine hohe Bedeutung für die Anbindung an den ÖPNV.

Hinweis: **Problematisch wegen Gewässerrandstreifen, Abrücken notwendig.**

Verbindung: Treschklingen - Grombach

Kommune 1: Bad Rappenau

Kommune 2: -

DTV: - Schulverbindung: nein

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Wasserge

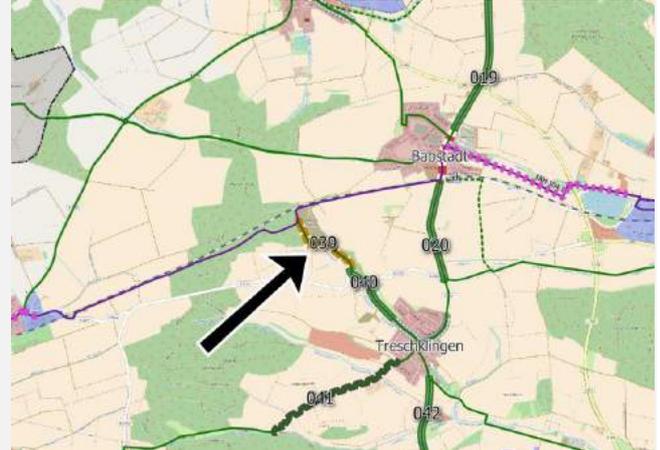
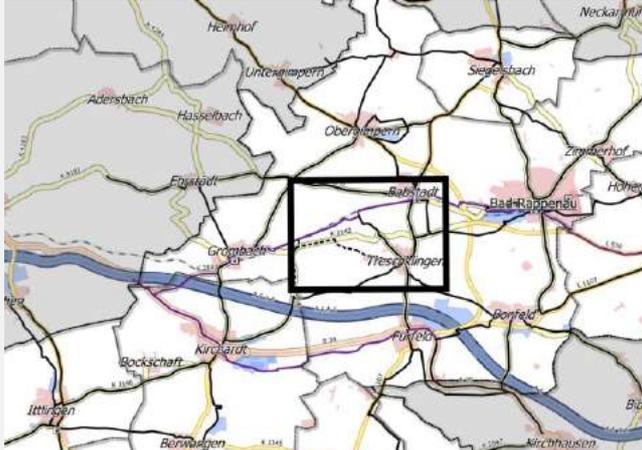
Straße: Wirtschaftsweg

Länge: 800 m

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Priorität: B

Lage:



IST-Zustand: Um von Treschklingen nach Grombach zu fahren müssen Radfahrer im Moment auf der K 2142 fahren (s. linkes Foto). Zum Anschluss an das RadNETZ BW besteht nur ein unbefestigter, nicht befahrbarer Weg.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Herstellung einer Wegverbindung mit wassergebundener Decke.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 160.000 €

Begründung: Der Ausbau der Verbindung stellt einen Lückenschluss zur Anbindung an das RadNETZ BW dar. Die Führung auf der Fahrbahn der K 2142 ist aufgrund der Topographie und der Kurvigkeit der Strecke nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Treschklingen - Grombach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Bad Rappenau**

Straße: K 2042

Kommune 2: -

Länge: 600 m

DTV: k.A.

Schulverbindung: nein

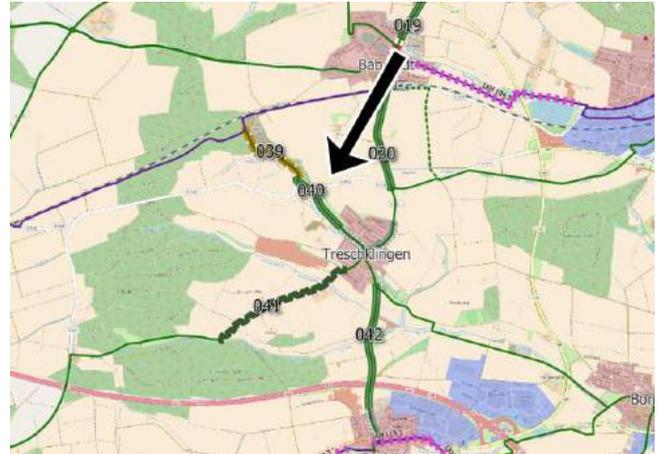
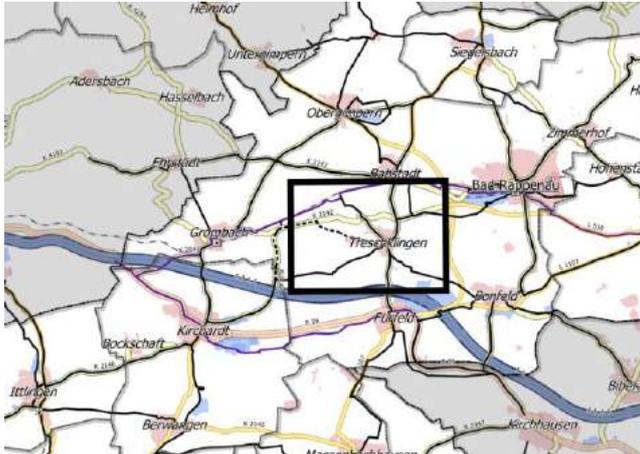
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: **Landkreis Heilbronn**

Priorität: D

Schutzgeb.: **Biotope**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

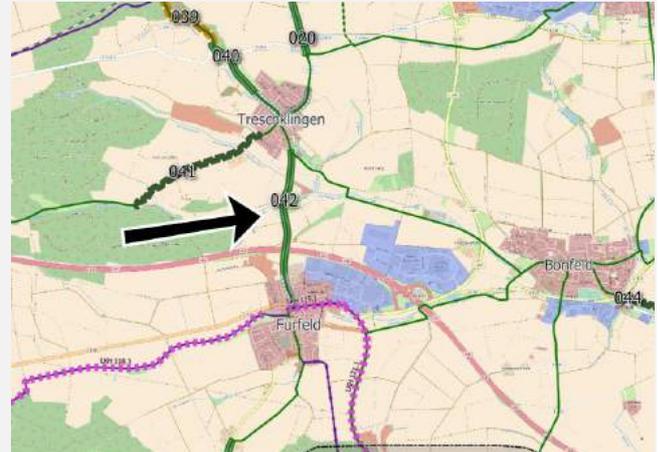
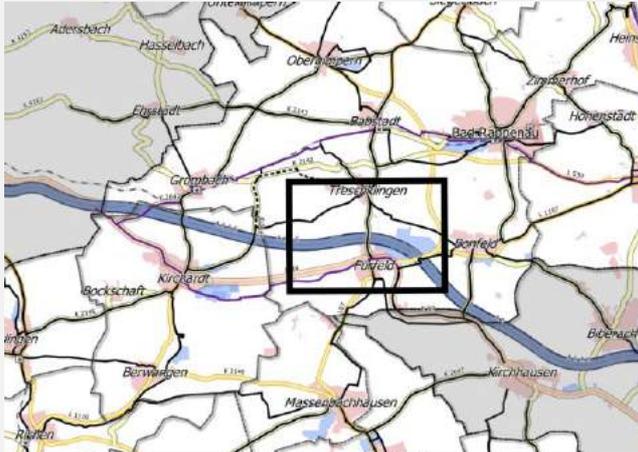
Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **160.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der Topographie nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung:	Treschklingen - Fürfeld	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Bad Rappenau	Straße:	K 2041
Kommune 2:	-	Länge:	1.200 m
DTV:	k.A.	Schulverbindung:	nein
Baulast:	Landkreis Heilbronn	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Schutzgeb.:	Biotope, Wasserschutzgebiet	Priorität:	C

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **315.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Massenbachhausen - Fürfeld

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Bad Rappenau**

Straße: L 1107

Kommune 2: **Massenbachhausen**

Länge: 1.600 m

DTV: k.A. Schulverbindung: **nein**

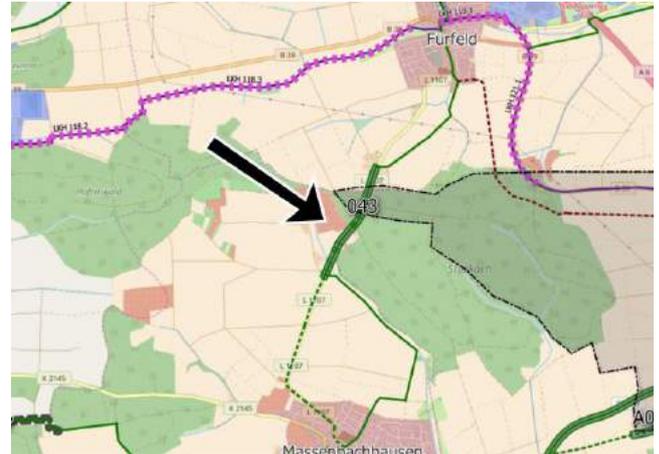
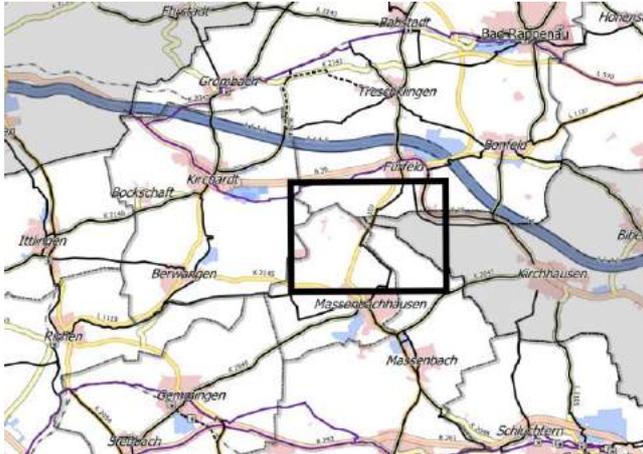
Netz-Kategorie: **Nähräumliche Verbindung**

Baulast: **Land Baden-Württemberg**

Priorität: **C**

Schutzgeb.: **Biotop, Wasserschutzgebiet**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges als Lückenschluss, mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: **Neubau eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der gesamten Verbindung Fürfeld - Massenbachhausen.**

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **420.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Die Maßnahme verläuft auf einem kurzen Abschnitt auch auf den Gemarkung der Stadt Heilbronn und der Stadt Schwaigern. Abstimmung erforderlich.

Verbindung: Bonfeld - Biberach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Bad Rappenau**

Straße: K 2141

Kommune 2: **Stadt Heilbronn**

Länge: 3.200 m

DTV: 2.589 Kfz/24

Schulverbindung: nein

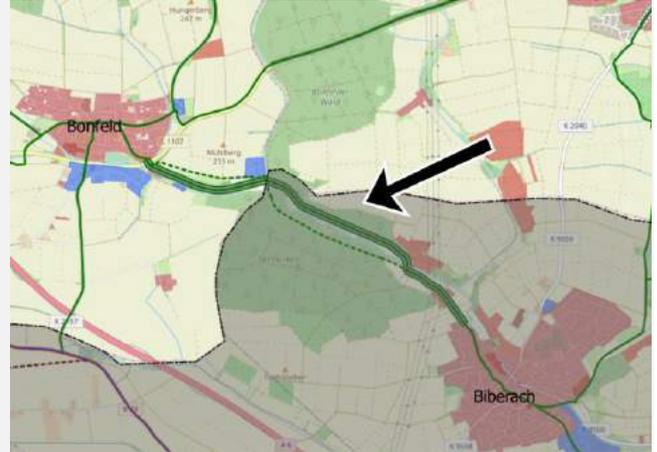
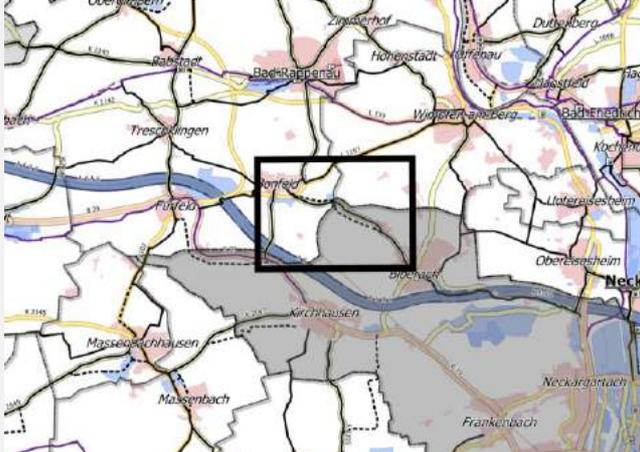
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Landkreis Heilbronn**

Priorität: **B**

Schutzgeb.: **Biotope, FFH-Gebiet, Wasserschutzgebiet**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines Geh- und Radweges. Weiterführung auf Gemarkung der Stadt Heilbronn.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: **Führung auf bestehenden, aber auszubauenden, parallelen Wirtschaftswegen.**

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

835.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Ittlingen - Reihen - Sinsheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Ittlingen**

Straße: Reihener Straße (L 592)

Kommune 2: **Rhein-Neckar-Kreis**

Länge: 3.800 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

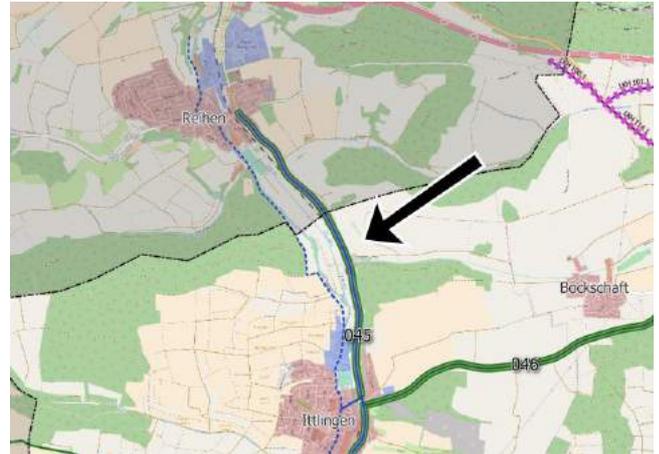
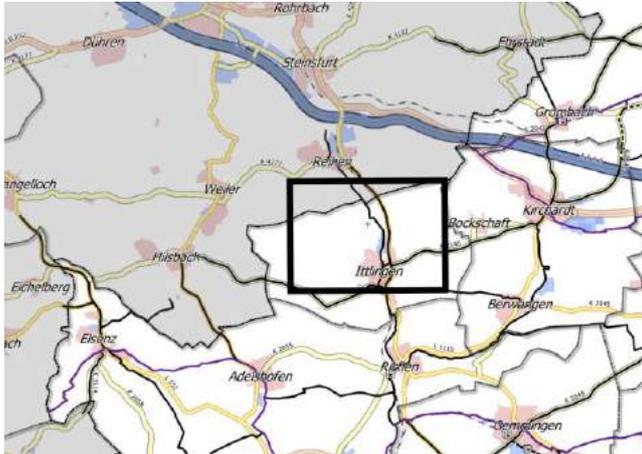
Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Baulast: **Land Baden-Württemberg**

Priorität: D

Schutzgeb.: **Biotope, Wasserschutzgebiet**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Derzeit können Radfahrende die Parallelverbindung über den unbeleuchteten Weg abseits der Straße nutzen.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Sinsheimer Gemarkung.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

990.000 €

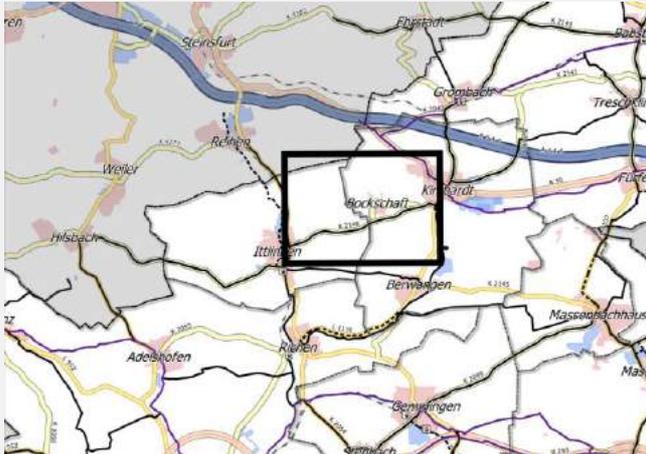
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und den hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Ittlingen - Kirchartd
 Kommune 1: Ittlingen
 Kommune 2: Kirchartd
 DTV: k.A. Schulverbindung: nein
 Baulast: Landkreis Heilbronn
 Schutzgeb.: Biotop, Wasserschutzgebiet

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**
 Straße: K 2146
 Länge: 3.800 m
 Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung
 Priorität: B

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

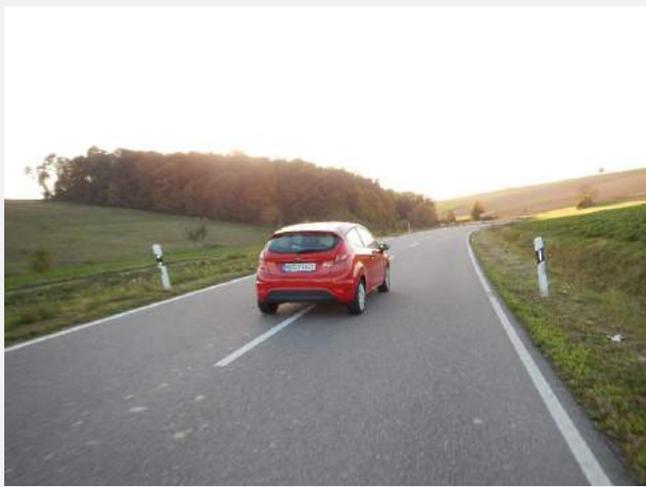
Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **990.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Problematisch wegen Gewässerrandstreifen (Krebsbach), Abrücken notwendig.

Verbindung: Richen/Berwangen - Massenbachhausen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Gemmingen

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Massenbachhausen

Länge: 800 m

DTV: - Schulverbindung: nein

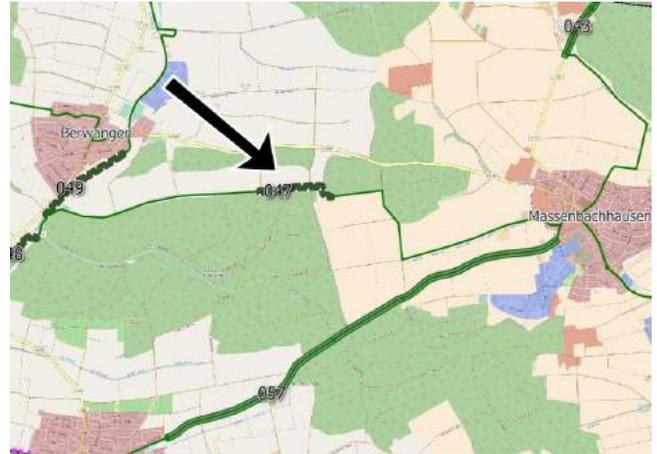
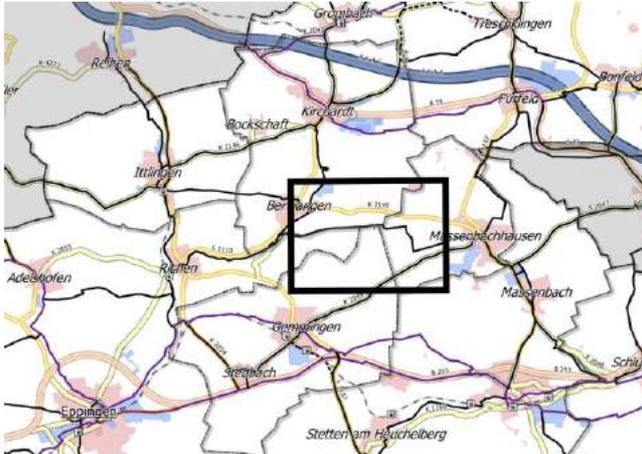
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: D

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Der Rest der Verbindung ist gut befahrbar.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **45.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Maßnahme im Grenzgebiet der Gemeinden Eppingen, Gemmingen, Kirchartd und Massenbachhausen.

Verbindung: Richen - Berwangen - Massenbachhausen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Eppingen

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Kirchartd

Länge: 2.100 m

DTV: - Schulverbindung: nein

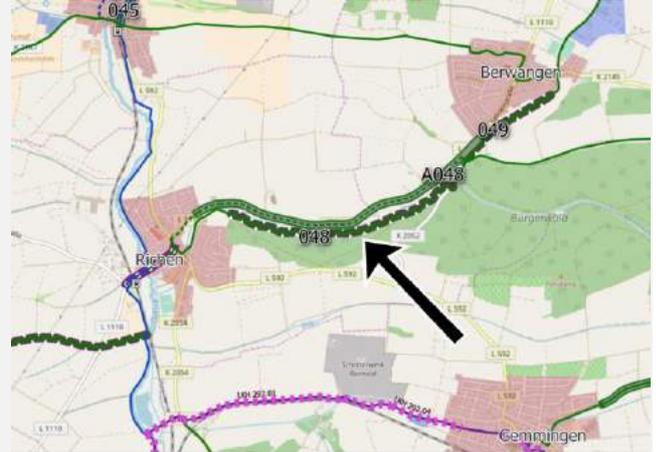
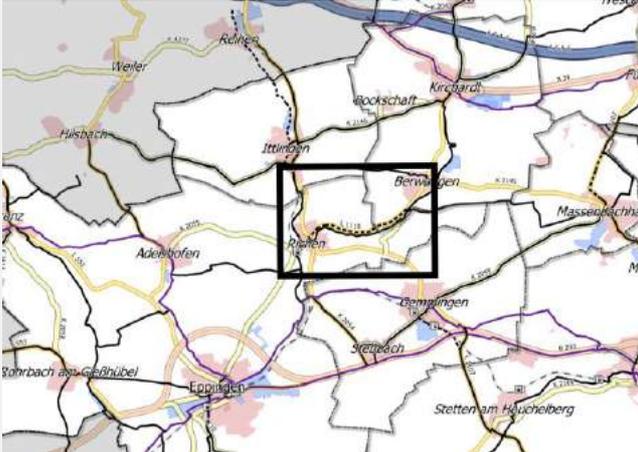
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: D

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

Alternative: Neubau eines straßenbegleitenden Radweges parallel zur L 1110.

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 120.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis:

Verbindung: Richen - Berwangen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Kirchartd

Straße: Weg am Birkenbach

Kommune 2: -

Länge: 900 m

DTV: -

Schulverbindung: nein

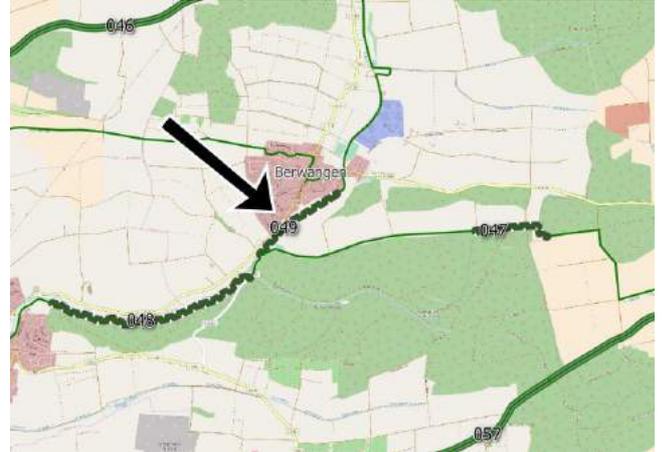
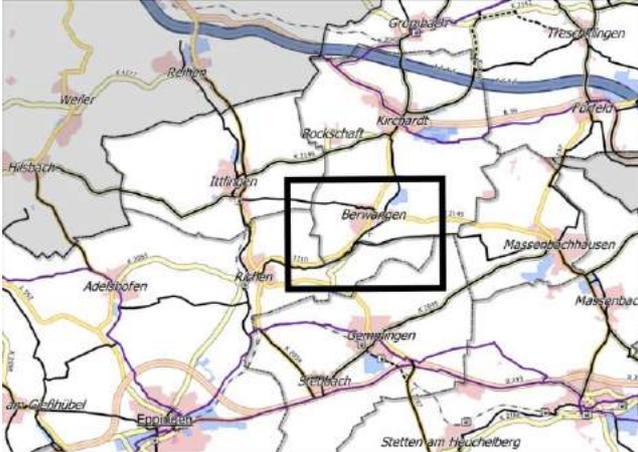
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: D

Schutzgeb.: Biotope, Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, HQ 100

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine teilweise schadhafte wassergebundene Decke.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

50.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis:

Verbindung: Adelshofen - Richen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbessern

Kommune 1: Eppingen

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 3.600 m

DTV: - Schulverbindung: nein

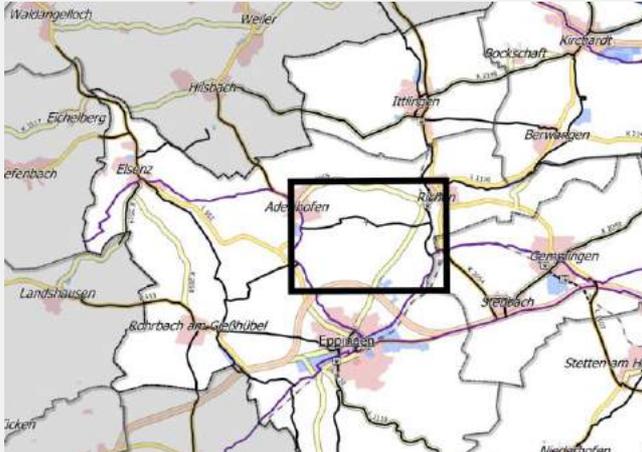
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: D

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Betonplattenweg ist in einem schlechten Zustand. Bewuchs in den Fugen und Hebung einzelner Platten.

Fahrkomfort: Mittel

Verkehrssicherheit: Mittel

Direktheit: Gut

Maßnahme: Sanierung der Wegedecke. Betonplatten durch Asphaltdecke ersetzen.

Fahrkomfort: Gut

Verkehrssicherheit: Gut

Direktheit: Gut

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 290.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen verschlechtern den Fahrkomfort. Durch Querrillen oder Schlaglöcher steigt die Unfallgefahr, insbesondere bei Dunkelheit.

Hinweis:

Verbindung: Adelshofen - Rohrbach - Landshausen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Eppingen

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1.900 m

DTV: - Schulverbindung: nein

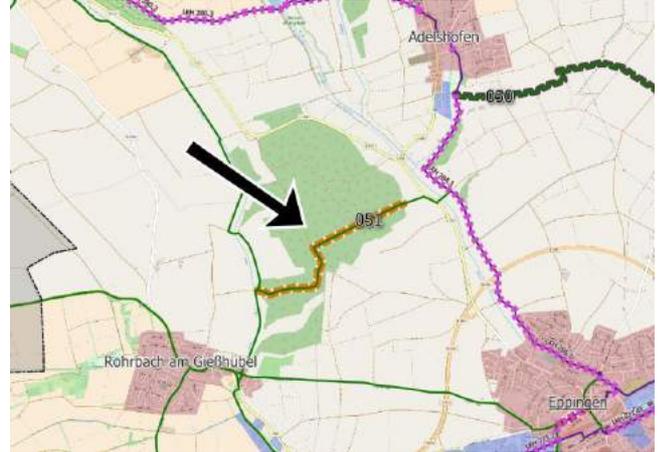
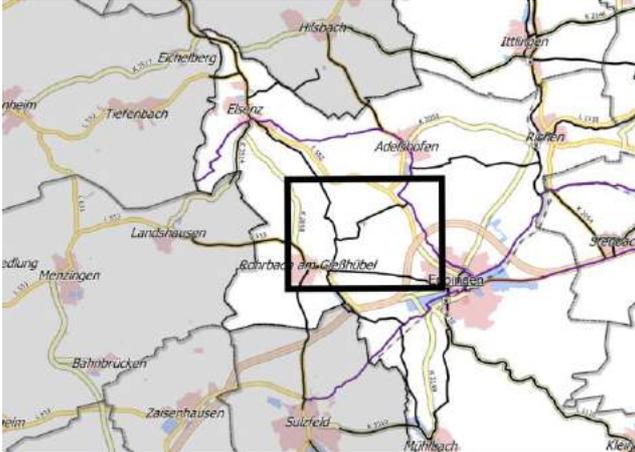
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: D

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine (schadhafte) wassergebundene Decke (mit teilweise grobem Schotter / mit teilweise losem Untergrund).

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **105.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen und auf Gefällestrrecken.

Hinweis:

Verbindung: Elsenz - Waldangelloch

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Eppingen

Straße: L 551

Kommune 2: LK Karlsruhe

Länge: 3.700 m

DTV: 4.082 Kfz/24 Schulverbindung: nein

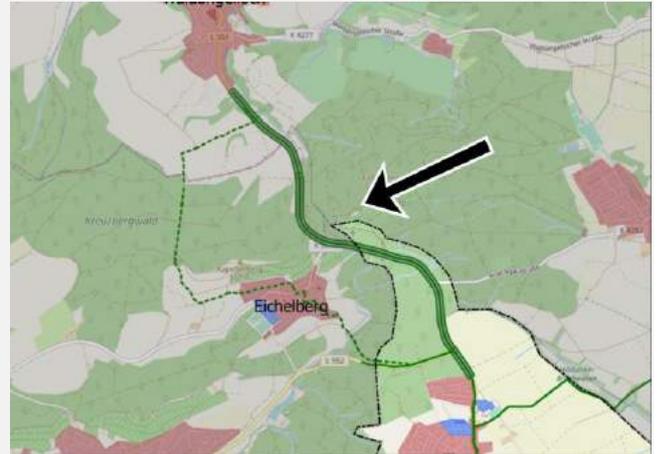
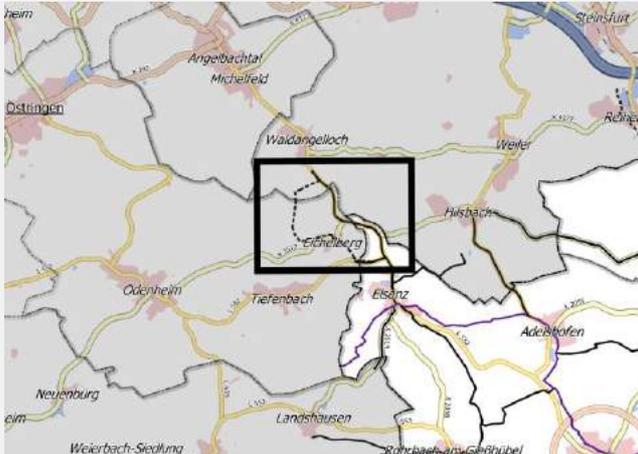
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: B

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Östringer und Sinsheimer Gemarkung. Landkreise Karlsruhe und Rhein-Neckar-Kreis betroffen.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 965.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der Topographie nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Erheblicher Waldeingriff erforderlich, Ausgleich notwendig.

Verbindung: Eppingen - Mühlbach/Kleingartach

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Eppingen

Straße: Weinbrennerstraße (Weg)

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV: - Schulverbindung: nein

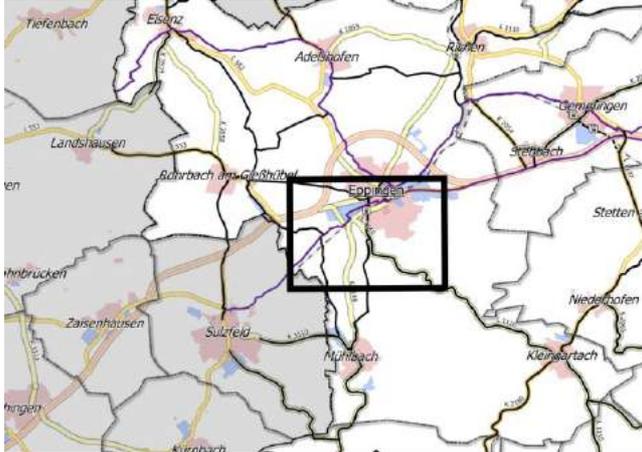
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: A

Schutzgeb.: Biotope

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Schotter.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Schlecht** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



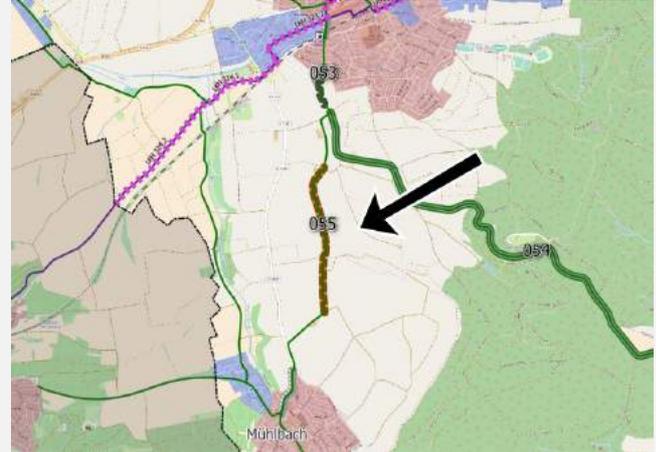
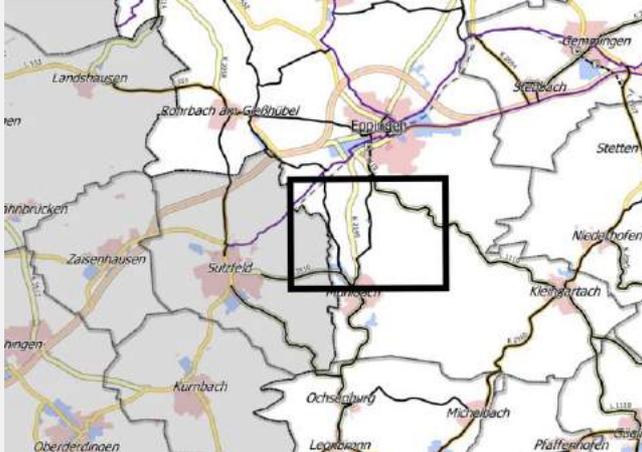
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **25.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere auf Gefällestrcken und bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich.

Hinweis:

Verbindung:	Eppingen - Mühlbach	Maßnahmentyp:	Oberfläche ausbessern
Kommune 1:	Eppingen	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	1.400 m
DTV:	-	Schulverbindung:	nein
Baulast:	Gemeinde	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Schutzgeb.:	Naturpark, Landschaftsschutzgebiet	Priorität:	D

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Betonplattenweg ist in einem schlechten Zustand: Bewuchs in den Fugen und Hebung einzelner Platten.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Sanierung der Wegedecke. Betonplatten durch Asphaltdecke ersetzen.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **115.000 €**

Begründung: Schadhafte Oberflächen verschlechtern den Fahrkomfort. Durch Querrillen oder Schlaglöcher steigt die Unfallgefahr, insbesondere bei Dunkelheit.

Hinweis:

Verbindung: Gemmingen - Stetten a.H.

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Gemmingen

Straße: L 1107

Kommune 2: Schwaigern

Länge: 2.800 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

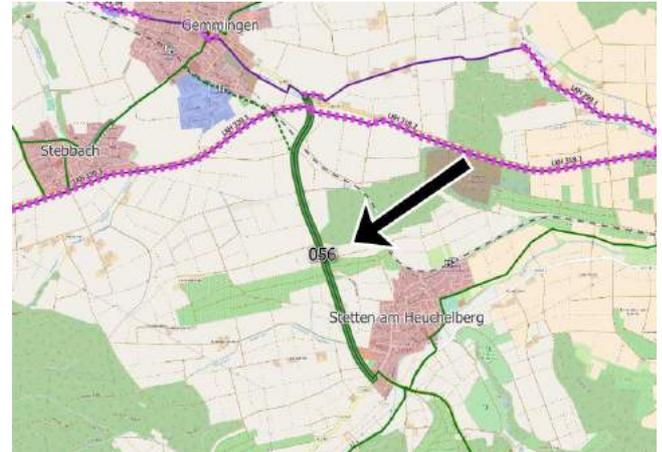
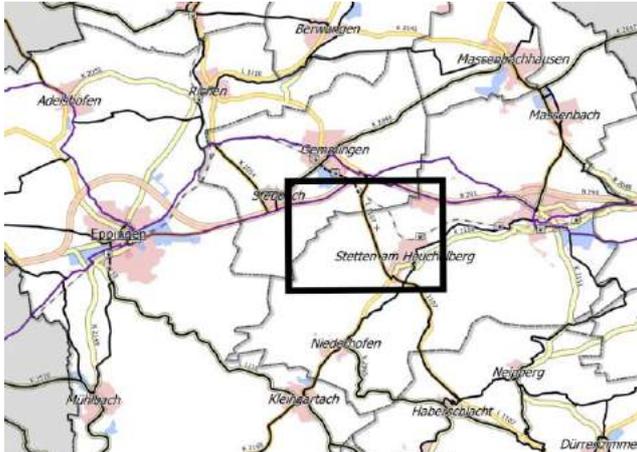
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: C

Schutzgeb.: Biotope

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Parallelverbindung.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



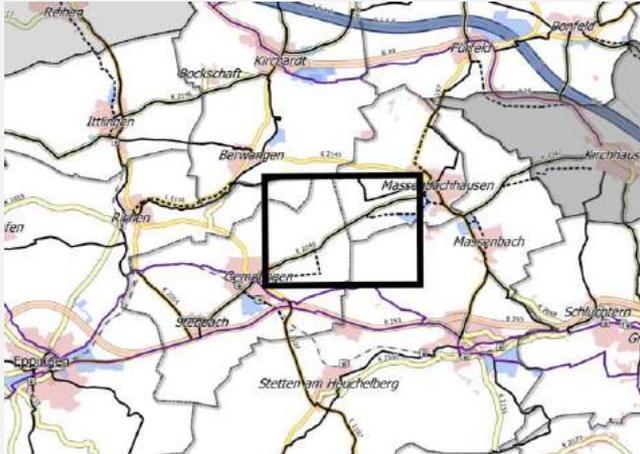
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **730.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung:	Gemmingen - Massenbachhausen	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Gemmingen	Straße:	K 2049
Kommune 2:	Massenbachhausen	Länge:	4.200 m
DTV:	k.A.	Schulverbindung:	ja
Baulast:	Landkreis Heilbronn	Netz-Kategorie:	Nähräumliche Verbindung
Schutzgeb.:	Wasserschutzgebiet, FFH-Gebiet	Priorität:	A

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: Teilweise Führung auf bestehenden Wegen, um nötige Länge des Radwegeneubaus zu verringern.

Fotos:



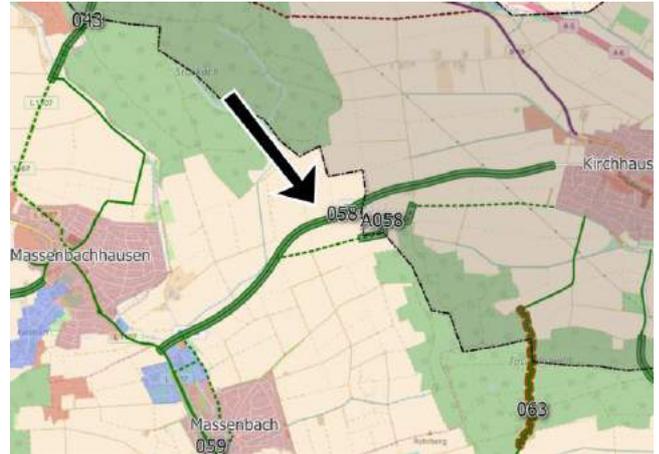
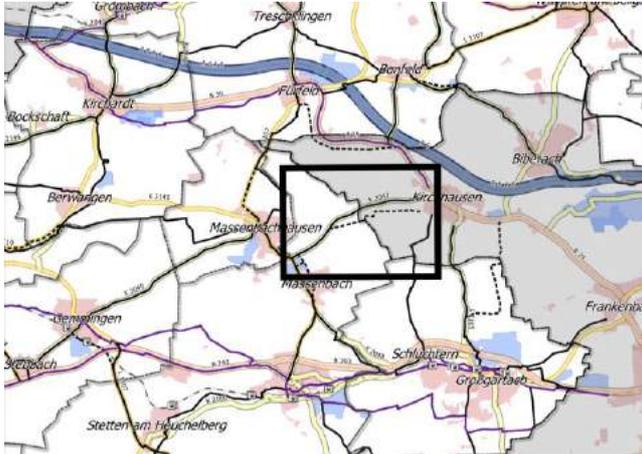
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **1.095.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Ausgleich Waldeingriff notwendig / Waldeigentümerproblematik

Verbindung: Massenbach/Massenbachhausen - Kirchhausen
 Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**
 Kommune 1: **Schwaigern**
 Straße: **K 2047**
 Kommune 2: **Stadt Heilbronn**
 Länge: **3.800 m**
 DTV: **4.103 Kfz/24** Schulverbindung: **nein** Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**
 Baulast: **Landkreis Heilbronn** Priorität: **B**
 Schutzgeb.: **Wasserschutzgebiet**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Gemarkung der Stadt Heilbronn.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: **Ausbau der Verbindung über Wirtschaftswege, Lückenschluss notwendig (siehe A058).**

Fotos:



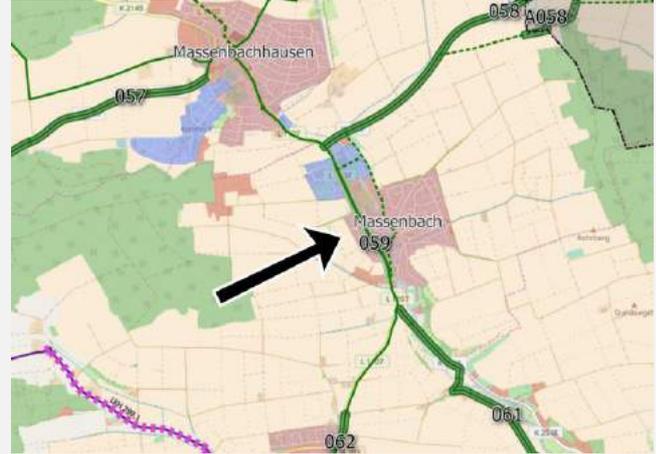
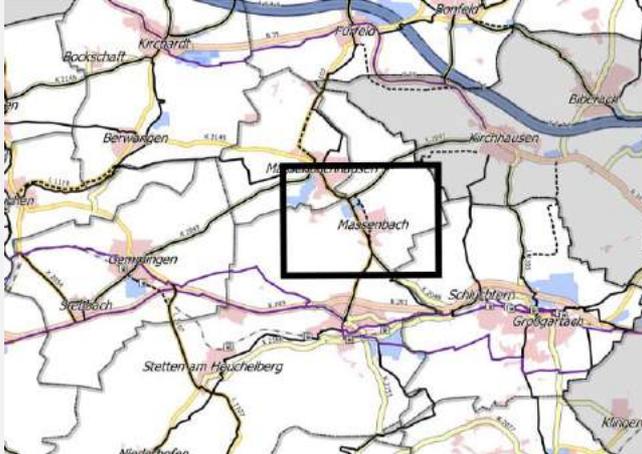
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **990.000 €**

Begründung: **Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und den hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.**

Hinweis: **Problematisch wegen Gewässerrandstreifen, daher Neubau straßenbegleitend und nördlich der Straße.**

Verbindung:	Massenbach - Massenbachhausen	Maßnahmentyp:	Ausbau bestehender (Rad-)Weg
Kommune 1:	Schwaigern	Straße:	L 1107
Kommune 2:	-	Länge:	1.000 m
DTV:	7.443 Kfz/24	Schulverbindung:	nein
Baulast:	Land Baden-Württemberg	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Schutzgeb.:	Biotop, Wasserschutzgebiet	Priorität:	C

Lage:



IST-Zustand: Au der direkten Verbindung entlang der L 1107 existiert kein durchgehender straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die Alternativverbindung durch den Ortskern von Massenbach ist sehr umwegig.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Schlecht

Maßnahme: Ausbau der bestehenden Gehwege und Lückenschluss durch Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: - Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): KOMPLEX

Begründung: Die direkte Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nur bedingt für Radfahrer geeignet. Viele Ziele des Radverkehrs liegen an der direkten Verbindung.

Hinweis:

Verbindung: Massenbach - Schluchtern

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Leingarten**

Straße: K 2048

Kommune 2: **Schwaigern**

Länge: 2.500 m

DTV: 3.221 Kfz/24

Schulverbindung: nein

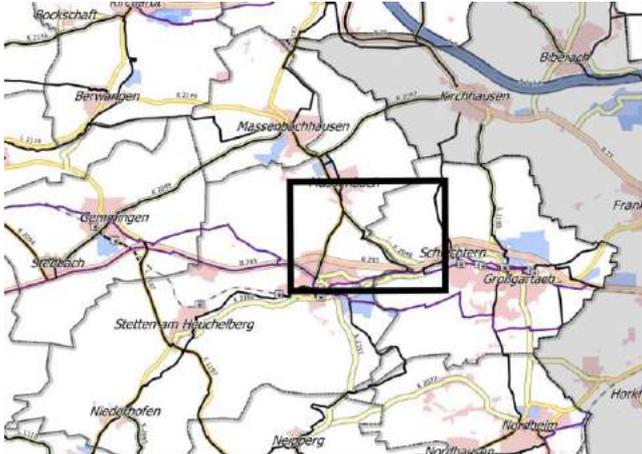
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Gemeinde**

Priorität: **B**

Schutzgeb.: **Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Biotope**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr muss aktuell auf der Fahrbahn fahren. Die Verbindung über Wirtschaftswege ist momentan nicht durchgängig befahrbar und quert ungesichert die B 293

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines Geh- und Radweges mit gesicherten Anschlüssen an bestehende Radwege und gesicherter Überquerung der B 293.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **650.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Massenbach - Schwaigern

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Schwaigern**

Straße: L 1107

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

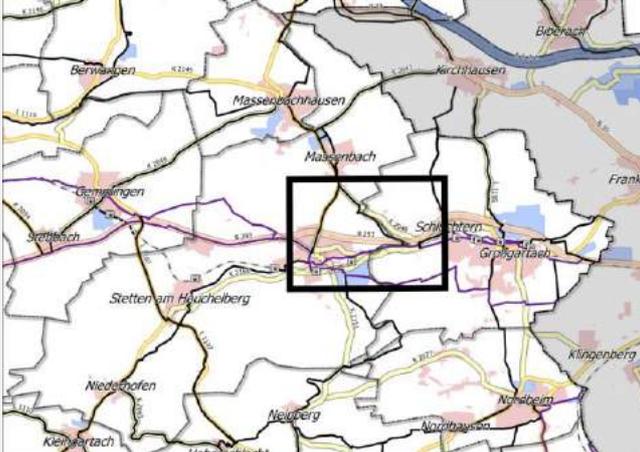
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Land Baden-Württemberg**

Priorität: **B**

Schutzgeb.: **Wasserschutzgebiet**

Lage:



IST-Zustand: Der straßenbegleitender Geh- und Radweg endet auf freier Strecke. Der Radverkehr wird weiter auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

55.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Schluchtern - Kirchhausen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Wasserge

Kommune 1: Leingarten

Straße: Grenzweg

Kommune 2: Stadt Heilbronn

Länge: 1.200 m

DTV: - Schulverbindung: nein

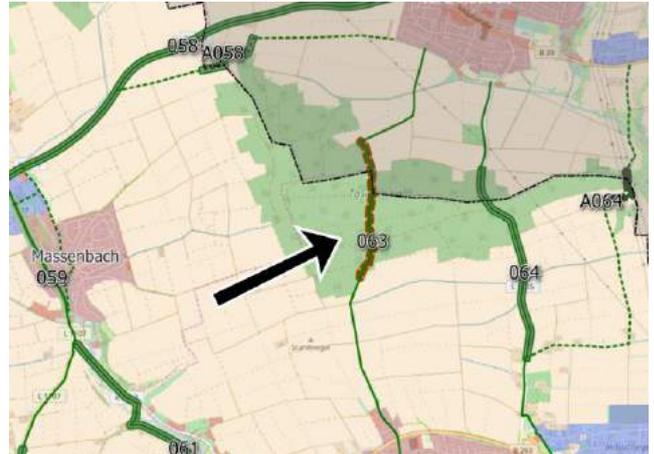
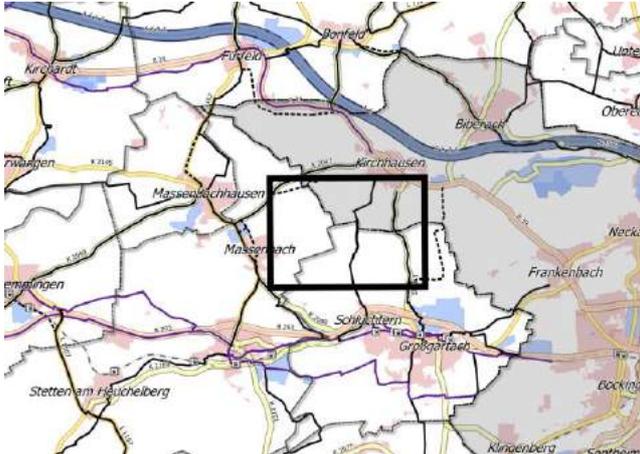
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: B

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Die ansonsten durchgängig gut befahrbare Verbindung wird im Taschenwald durch einen nicht ausgebauten Abschnitt unterbrochen.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Lückenschluss durch Befestigung mit wassergebundener Decke, Asphaltierung prüfen.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

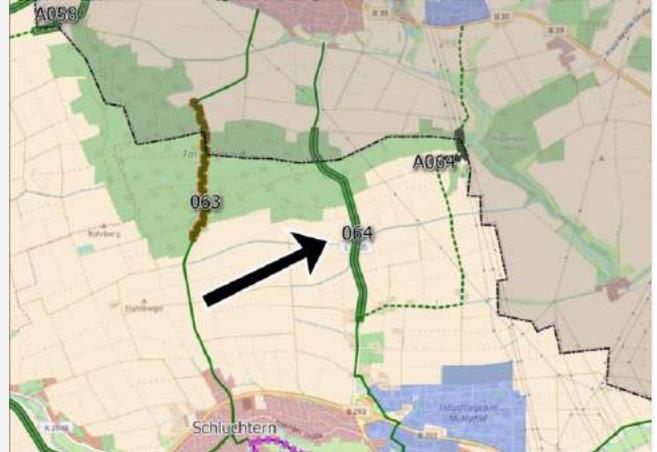
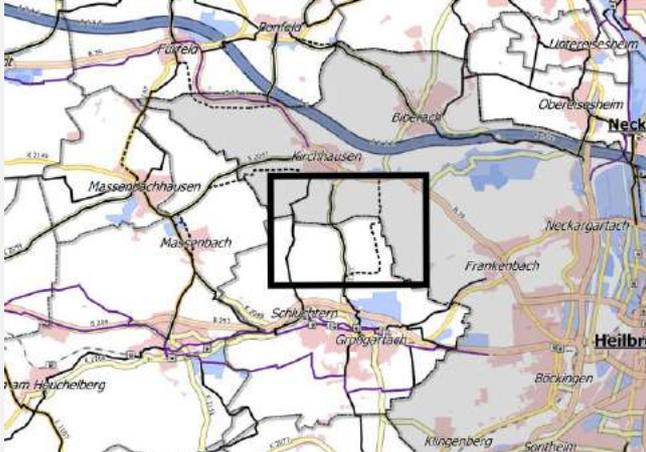
Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 240.000 €

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens. Dieses Problem verstärkt sich auf Gefällestrcken.

Hinweis:

Verbindung: Leingarten - Kirchhausen
 Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**
 Kommune 1: **Leingarten**
 Straße: L 1105
 Kommune 2: **Stadt Heilbronn**
 Länge: 1.700 m
 DTV: 5.549 Kfz/24 Schulverbindung: nein Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**
 Baulast: **Land Baden-Württemberg**
 Priorität: **B**
 Schutzgeb.: **Wasserschutzgebiet**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Begleitende Wege sind rudimentär vorhanden, aber nicht durchgängig befahrbar.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Gemarkung der Stadt Heilbronn.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: 1) Straßenabgesetzte Führung des neuen Radweges, 2) Lückenschluss auf der Verbindung über Wirtschaftswege (siehe A064).

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **445.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und des hohen Verkehrsaufkommens nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Haberschlacht - Stetten a.H.

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Brackenheim

Straße: L 1107

Kommune 2: Schwaigern

Länge: 2.000 m

DTV: 4.629 Kfz/24

Schulverbindung: nein

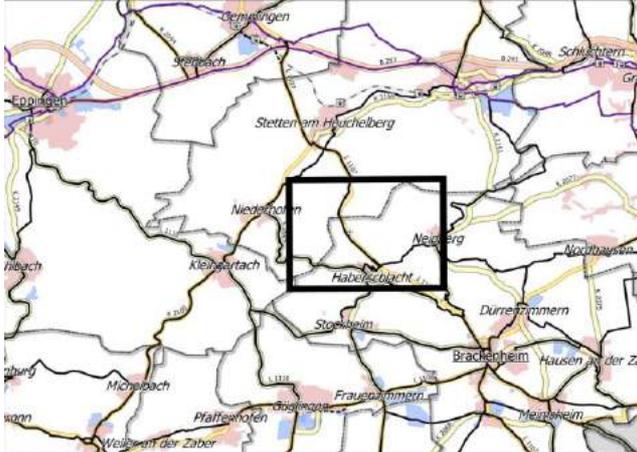
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: C

Schutzgeb.: Naturpark

Lage:



IST-Zustand: Entlang der Straße besteht lediglich ein nicht befahrbarer Wirtschaftsweg. Es bestehen rudimentär parallele Wirtschaftswege, die aber nicht durchgängig befahrbar sind.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbau des Wirtschaftswegs zu einem straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

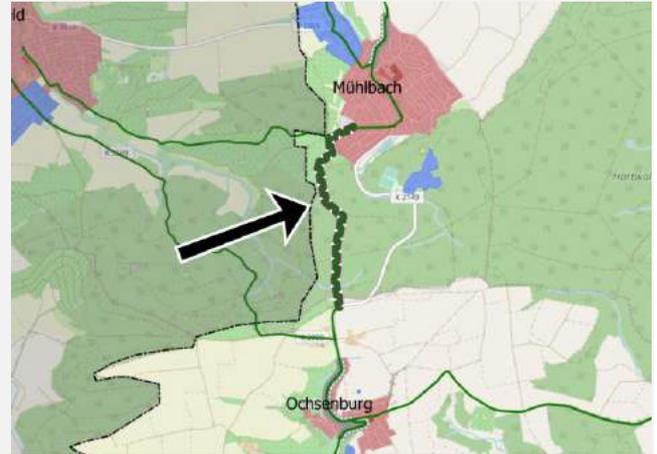
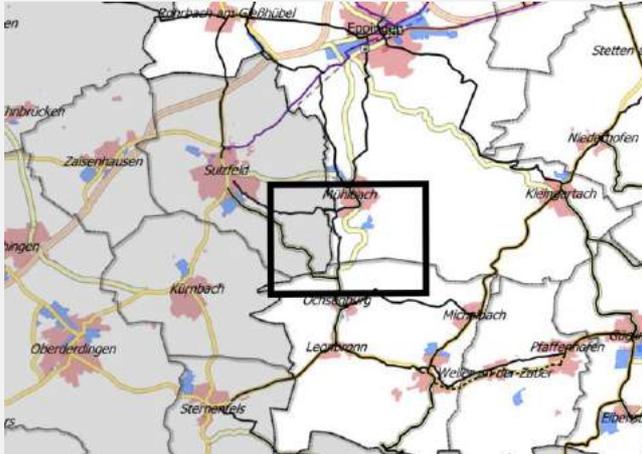
Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **155.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und des hohen Verkehrsaufkommens nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung:	Mühlbach - Ochsenburg	Maßnahmentyp:	Oberfläche ausbauen (Asphalt)
Kommune 1:	Eppingen	Straße:	Birkenseeweg / Buchrainweg
Kommune 2:	Zaberfeld	Länge:	1.800 m
DTV:	-	Schulverbindung:	nein
Baulast:	Gemeinde	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Schutzgeb.:	Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiet, Biotope		
Priorität:	C		

Lage:



IST-Zustand: Entlang der Kreisstraße existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Parallelverbindung durch den Forst verfügt nur über eine wassergebundene Decke.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **730.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn der Kreisstraße ist aufgrund der Topographie und des hohen Verkehrsaufkommens nur bedingt für Radfahrer geeignet. Der Neubau eines straßenbegleitenden Radweges ist aufgrund des unverhältnismäßigen Eingriffs in Natur und Landschaft nicht umsetzbar.

Hinweis: Ggf. Lückenschluss entlang der Kreisstraße bis zum Ortseingang Ochsenburg.

Verbindung: Leonbronn - Sternenfels

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Zaberfeld

Straße: L 1103

Kommune 2: Enzkreis

Länge: 2.800 m

DTV: 3.300 Kfz/24

Schulverbindung: nein

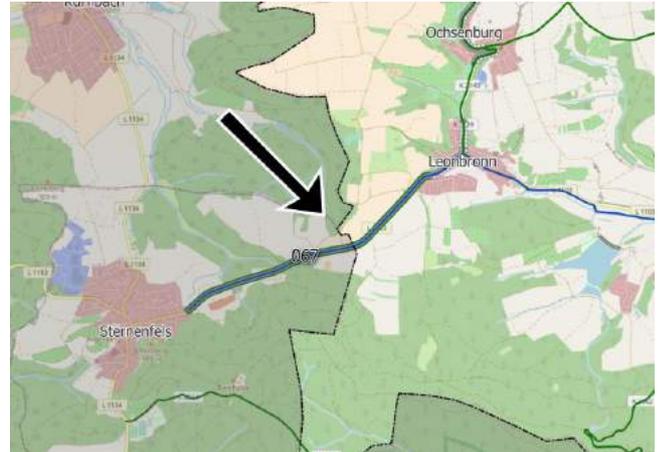
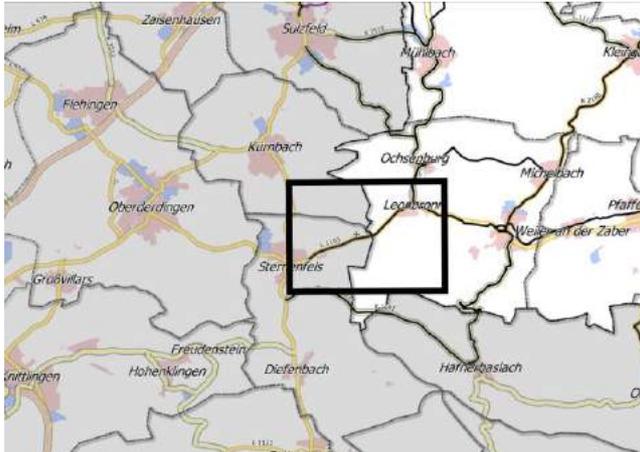
Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: B

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiet, Naturpark, Biotope

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Parallelverbindung.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Sternenfelser Gemarkung.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **730.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Michelbach - Kleingartach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Eppingen

Straße: K 2160

Kommune 2: Zaberfeld

Länge: 3.600 m

DTV: 1.607 Kfz/24

Schulverbindung: nein

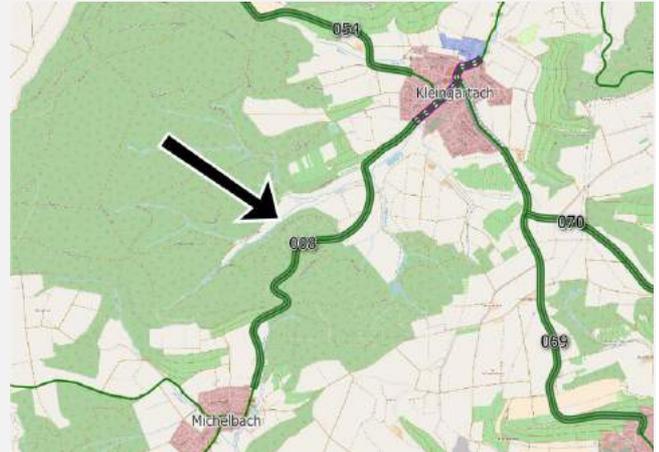
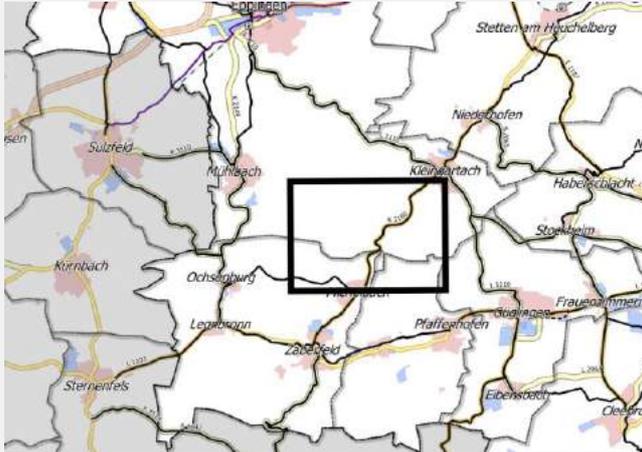
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: D

Schutzgeb.: Naturpark, Landschaftsschutzgebiet, Biotope

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Parallelverbindung.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **940.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der Kurvigkeit der Strecke nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Erheblicher Waldeingriff erforderlich, Ausgleich notwendig.

Verbindung: Kleingartach - Güglingen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Eppingen

Straße: L 1110

Kommune 2: Güglingen

Länge: 3.700 m

DTV: 4.224 Kfz/24

Schulverbindung: (ja)

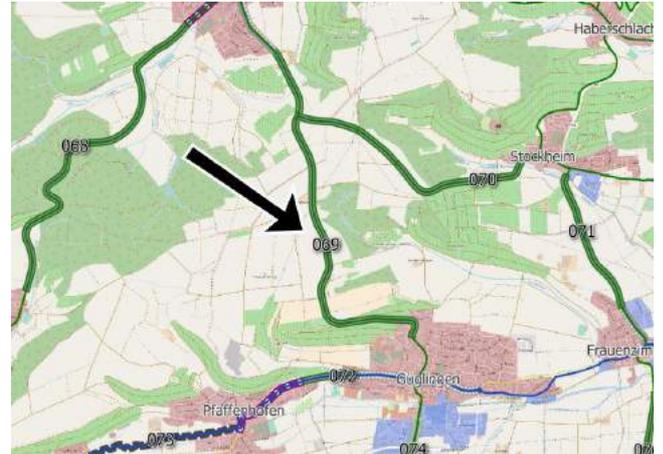
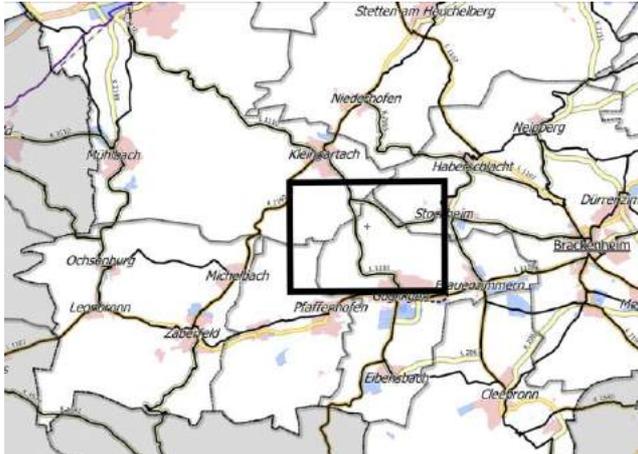
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: B

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Naturpark, Biotope

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Parallelverbindung.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

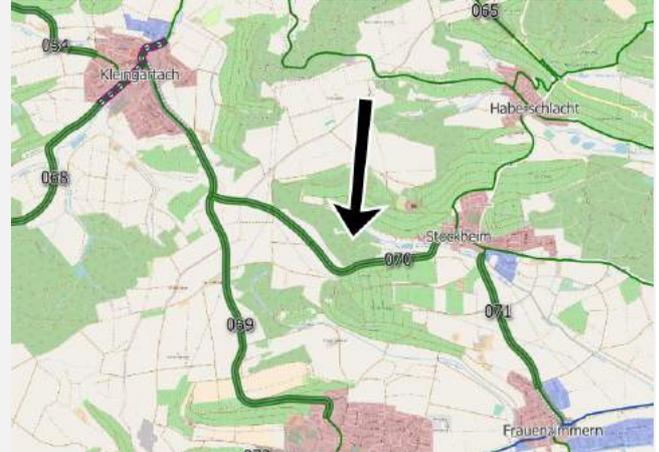
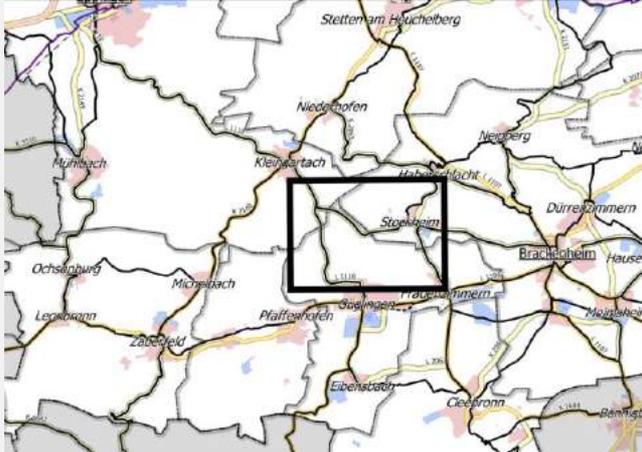
Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 965.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung:	Kleingartach - Stockheim	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Brackenheim	Straße:	K 2063
Kommune 2:	Güglingen	Länge:	3.300 m
DTV:	k.A.	Schulverbindung:	nein
Baulast:	Landkreis Heilbronn	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Schutzgeb.:	Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Naturpark, Biotop		

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Parallelverbindung.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **860.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der schmalen Fahrbahn nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Stockheim - Frauenzimmern

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Brackenheim

Straße: K 2064

Kommune 2: Güglingen

Länge: 2.500 m

DTV: 2.564 Kfz/24

Schulverbindung: nein

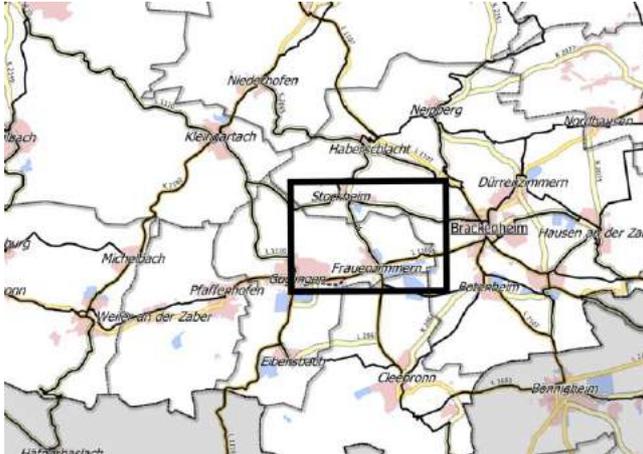
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: D

Schutzgeb.: Naturpark, Biotop

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Derzeit können Radfahrende die Verbindung über die Weinberge nutzen

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Schlecht**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **650.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der Kurvigkeit der Strecke nur bedingt für Radfahrer geeignet. Die bestehende Alternativverbindung über die Weinberge ist sehr umwegig (> 10 %).

Hinweis:

Verbindung: GÜGLINGEN - PFAFFENHOFEN

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: GÜGLINGEN

Straße: Heilbronner Straße (L 1103)

Kommune 2: -

Länge: 600 m

DTV: 8.500 Kfz/24 Schulverbindung: ja

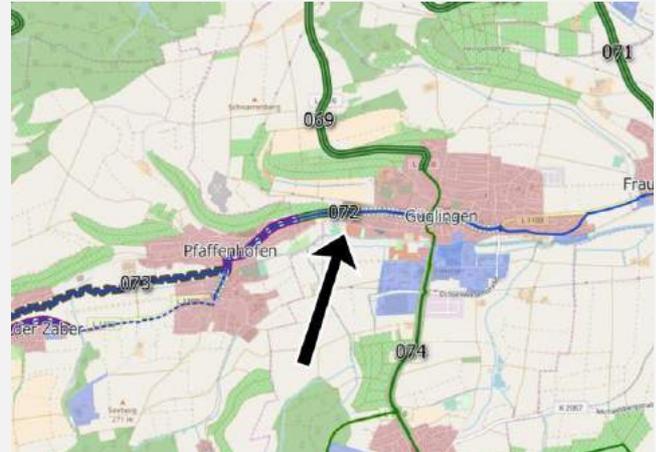
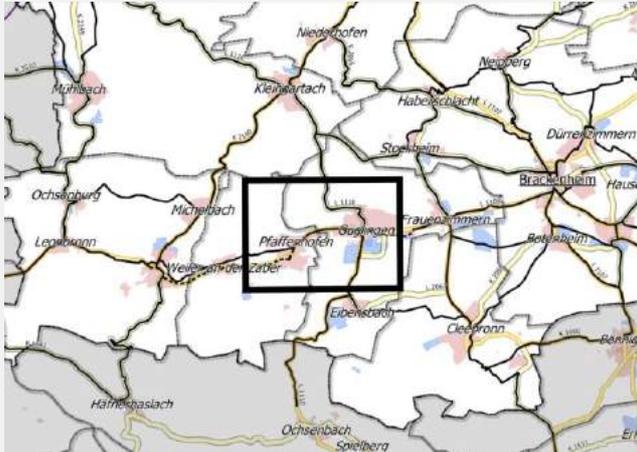
Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: A

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **160.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und den hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Umsetzung der Maßnahme zusammen mit Umgestaltung der Ortsdurchfahrten von Pfaffenhofen und Güglingen sinnvoll. Ortsumgehung geplant.

Verbindung: Pfaffenhofen - Weiler a.d.Z.

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Pfaffenhofen

Straße: Weg parallel zur Zaber

Kommune 2: -

Länge: 2.000 m

DTV: - Schulverbindung: nein

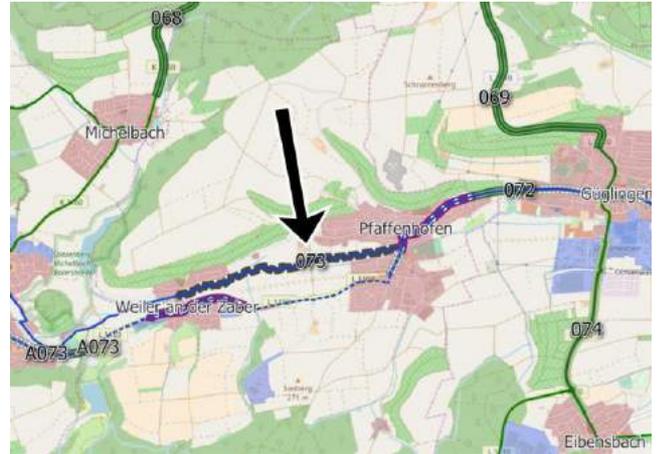
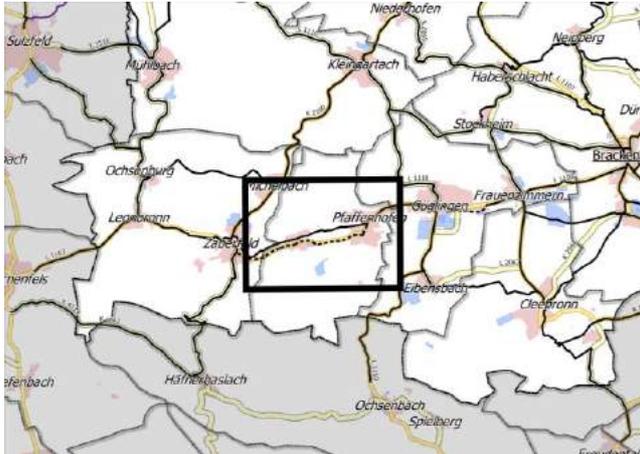
Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: C

Schutzgeb.: HQ 100

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Fahrkomfort: Mittel

Verkehrssicherheit: Mittel

Direktheit: Gut

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

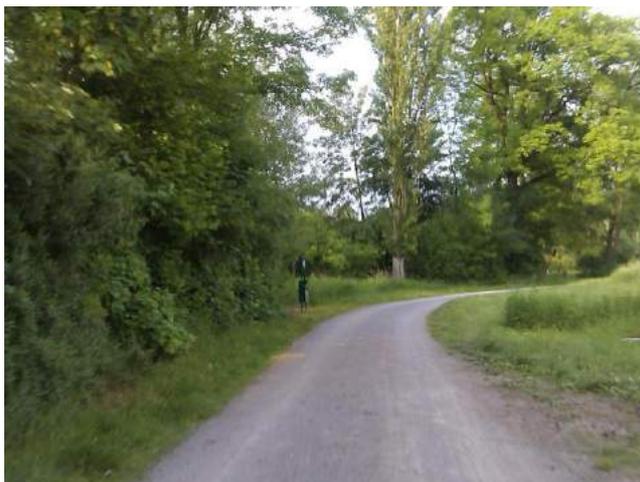
Fahrkomfort: Gut

Verkehrssicherheit: Gut

Direktheit: Gut

Alternative: Lückenschlüsse entlang der L 1103, Radverkehrsführung im Bereich der Ortsdurchfahrten verbessern.

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 110.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit erhöht sich die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Regelmäßige Instandsetzung notwendig.

Hinweis:

Verbindung: Güglingen - Eibensbach

Kommune 1: Güglingen

Kommune 2: -

DTV: - Schulverbindung: ja

Baulast: Land Baden-Württemberg

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

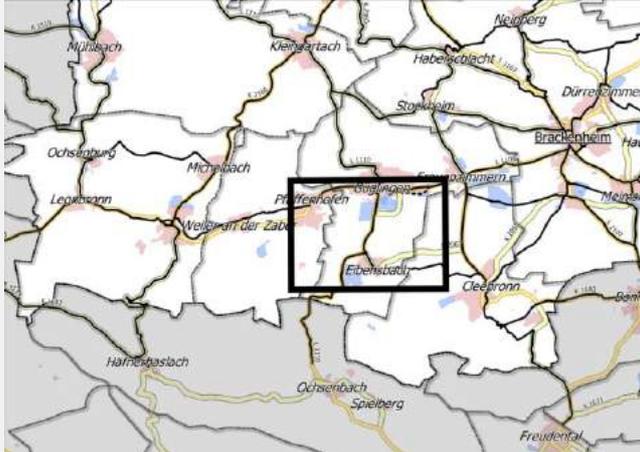
Straße: Güglinger Straße (L 1110)

Länge: 1.600 m

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Priorität: B

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg ist zu schmal.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: Sofortmaßnahme: Aufhebung der Benutzungspflicht.

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **210.000 €**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Das Problem verstärkt sich auf Gefällestrrecken, da die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer dort sehr unterschiedlich sind.

Hinweis:

Verbindung: Frauenzimmern - Cleebronn

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Cleebronn

Straße: K 2150

Kommune 2: -

Länge: 2.400 m

DTV: 4.435 Kfz/24

Schulverbindung: nein

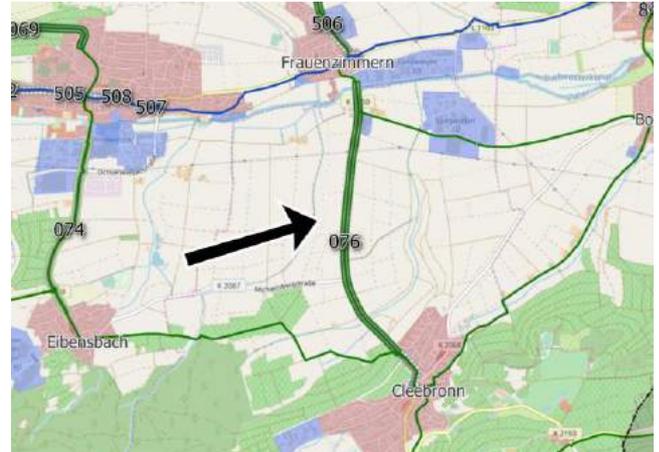
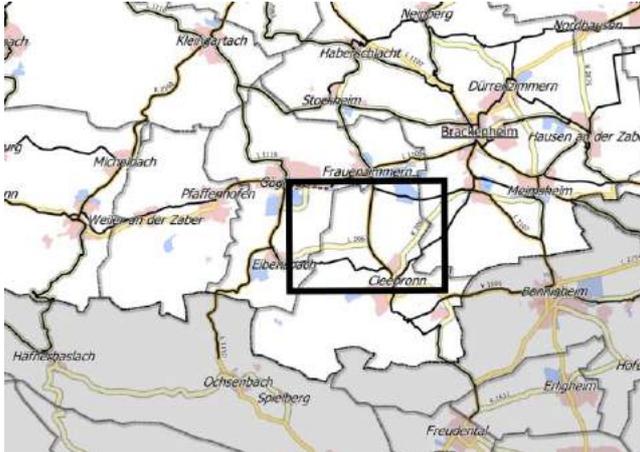
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: C

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

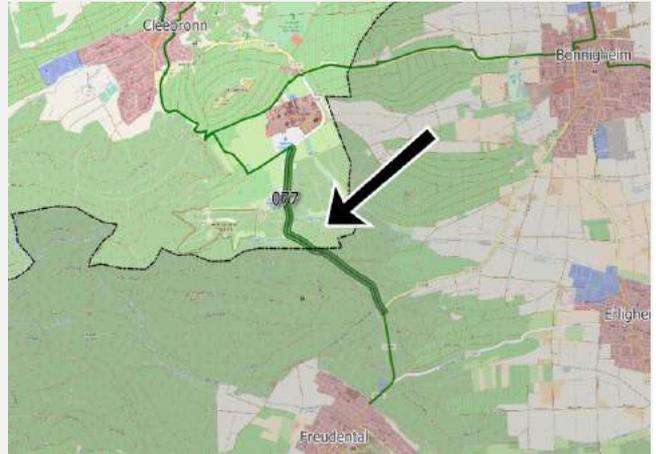
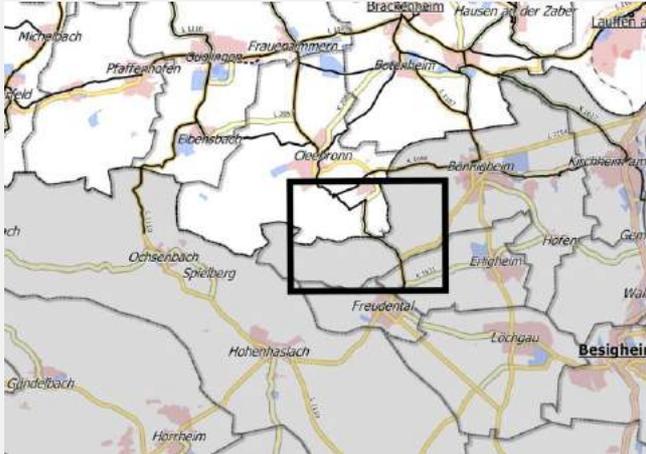
625.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und den hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung:	Cleebronn - Freudental/Besigheim	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Cleebronn	Straße:	K 2069 / K 1632
Kommune 2:	LK Ludwigsburg	Länge:	2.000 m
DTV:	3.389 Kfz/24	Schulverbindung:	nein
Baulast:	Landkreis Heilbronn	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Schutzgeb.:	FFH-Gebiet, Naturpark	Priorität:	B

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Bönningheimer Gemarkung.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **520.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und den hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Brackenheim - Frauenzimmern

Kommune 1: Brackenheim

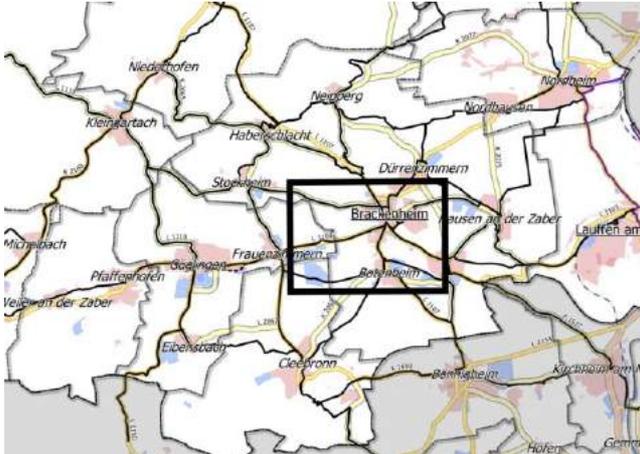
Kommune 2: -

DTV: - Schulverbindung: ja

Baulast: Land Baden-Württemberg

Schutzgeb.: -

Lage:



Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Straße: Maulbronner Straße (L 1103)

Länge: 600 m

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Priorität: A



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg ist für Radverkehr aus beiden Richtungen deutlich zu schmal.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Mittel

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 80.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis:

Verbindung: Brackenheim - Neipperg/Haberschlacht

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Brackenheim**

Straße: **Neipperger Straße (L 1107)**

Kommune 2: -

Länge: **300 m**

DTV: k.A. Schulverbindung: **nein**

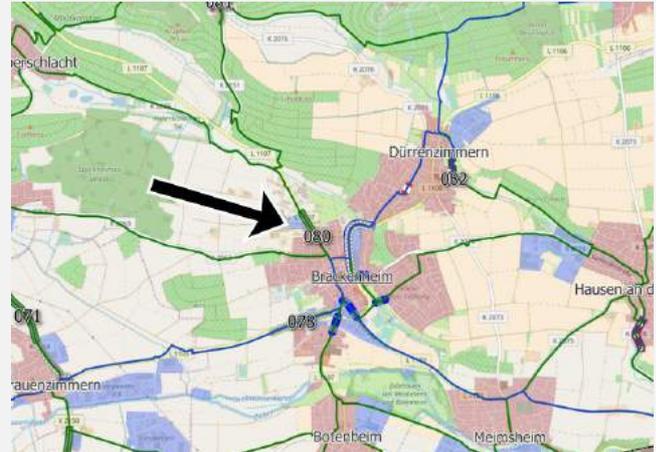
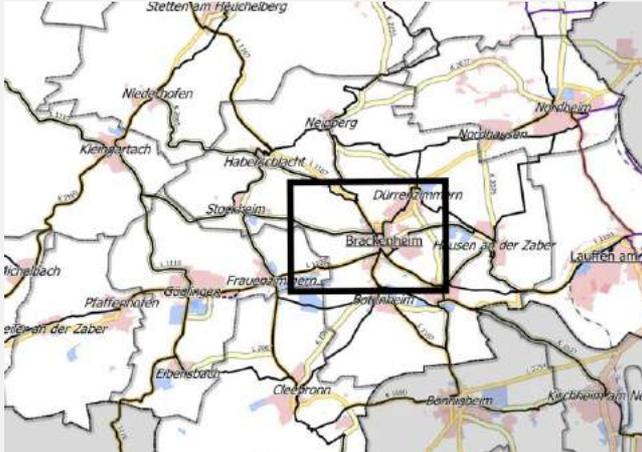
Netz-Kategorie: **Nähräumliche Verbindung**

Baulast: **Land Baden-Württemberg**

Priorität: **C**

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Parallelverbindung.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

80.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Mit einer Breite von weniger als 7 m ist die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen.

Hinweis:

Verbindung: Brackenheim - Neipperg

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1:

Straße: Parallelweg zu Marsaner Straße

Kommune 2: -

Länge: 150 m

DTV: - Schulverbindung: nein

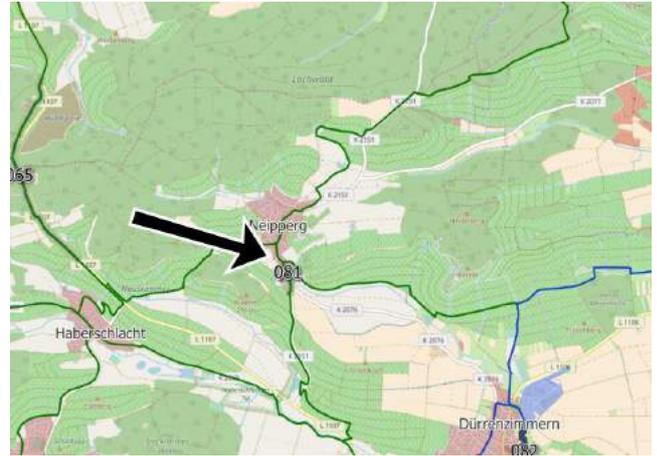
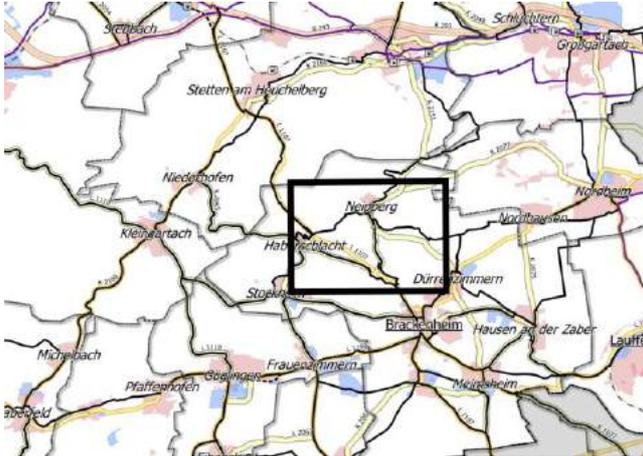
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: D

Schutzgeb.: Naturpark, Biotop

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist auf ca. 150 m zu schmal und in einem schlechten Zustand. Ansonsten ist die Verbindung gut befahrbar.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Verbreiterung und Oberflächensanierung des Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



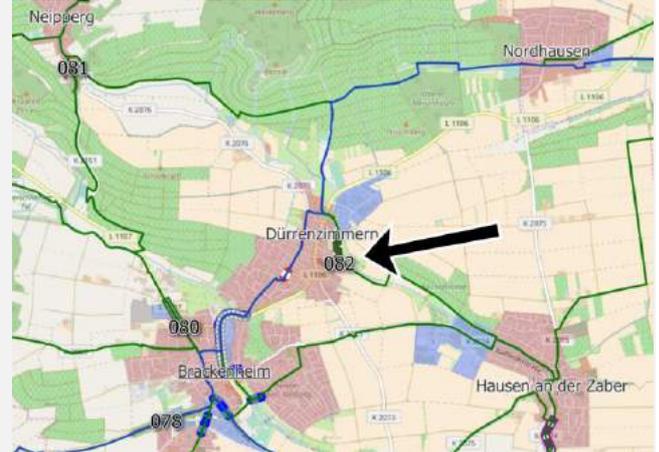
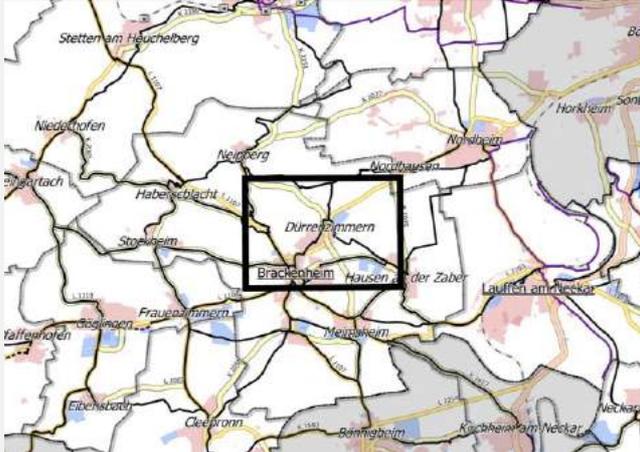
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **20.000 €**

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens. Auf schmalen Wegen besteht hohes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Hinweis:

Verbindung:	Dürrenzimmern - Hausen a.d.Z.	Maßnahmentyp:	Oberfläche ausbauen (Asphalt)
Kommune 1:	Brackenheim	Straße:	Verbindungsweg
Kommune 2:	-	Länge:	200 m
DTV:	-	Schulverbindung:	nein
Baulast:	Gemeinde	Netz-Kategorie:	Nähräumliche Verbindung
Schutzgeb.:	-	Priorität:	D

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist auf ca. 200 m geschottert. Ansonsten ist die Verbindung gut befahrbar.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **40.000 €**

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis:

Verbindung: Dürrenzimmern - Hausen a.d.Z.

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Brackenheim

Straße: Weg am Neipperger Bächle

Kommune 2: -

Länge: 60 m

DTV: - Schulverbindung: nein

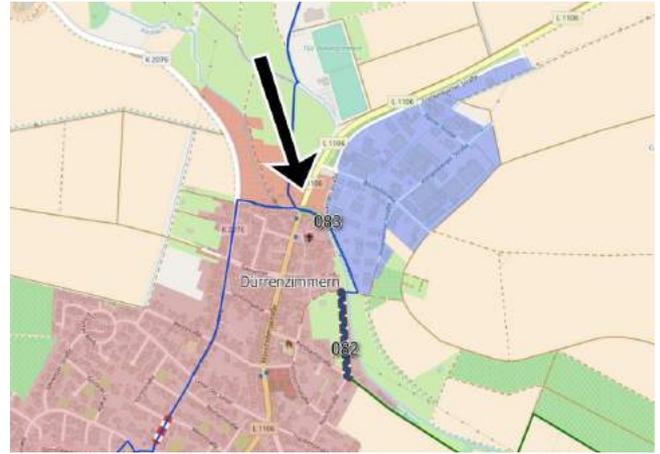
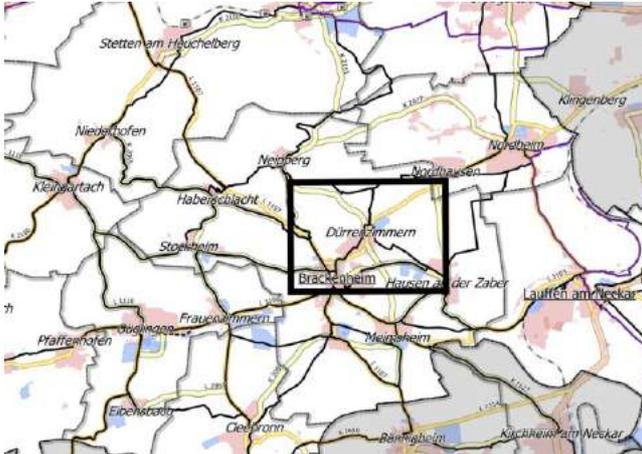
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: D

Schutzgeb.: HQ 100

Lage:



IST-Zustand: Der Geh- und Radweg entlang des Neipperger Bächles ist zu schmal und unbefestigt.

Fahrkomfort: Mittel

Verkehrssicherheit: Mittel

Direktheit: Mittel

Maßnahme: Befestigung und Verbreiterung des Weges.

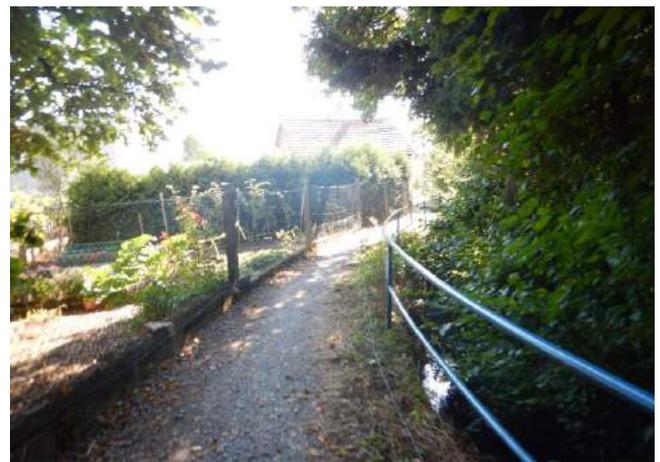
Fahrkomfort: Gut

Verkehrssicherheit: Gut

Direktheit: Gut

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

15.000 €

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens. Auf schmalen Wegen besteht hohes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Hinweis:

Verbindung: Hausen a.d.Z. - Nordheim

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Wasserge

Kommune 1: Nordheim

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Lauffen

Länge: 500 m

DTV: - Schulverbindung: nein

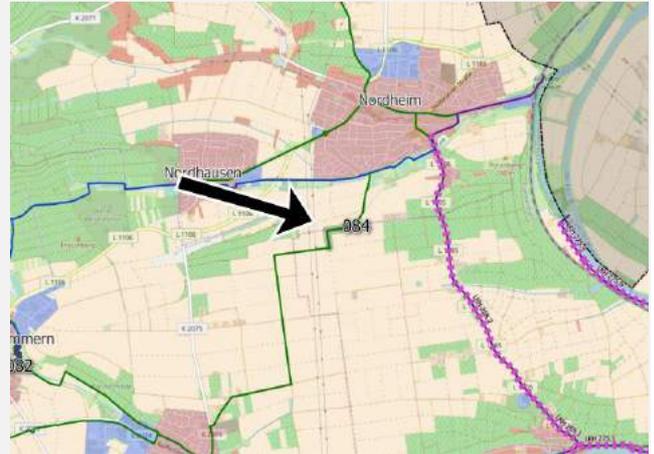
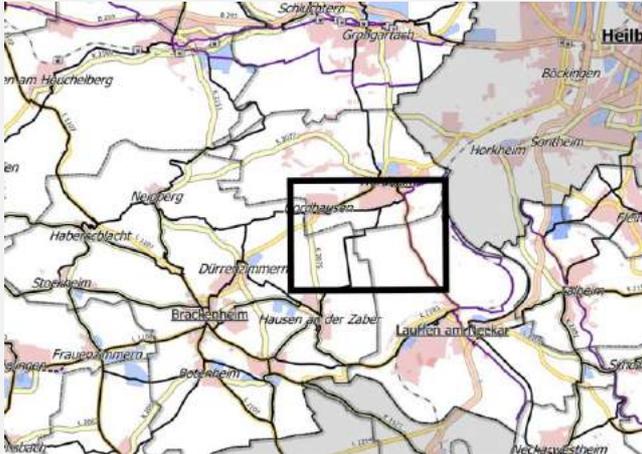
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: B

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Die ansonsten durchgängig gut befahrbare Verbindung zwischen Hausen a.Z. und Nordheim wird auf 500 m durch einen nicht ausgebauten Abschnitt unterbrochen.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Lückenschluss durch Befestigung mit wassergebundener Decke.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **100.000 €**

Begründung: Durch die Befestigung eines relativ kurzen Abschnittes kann eine durchgängige Radverkehrsverbindung hergestellt werden.

Hinweis:

Verbindung: Brackenheim - Lauffen a.N.

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Brackenheim

Straße: L 1103

Kommune 2: Lauffen

Länge: 1.300 m

DTV: - Schulverbindung: nein

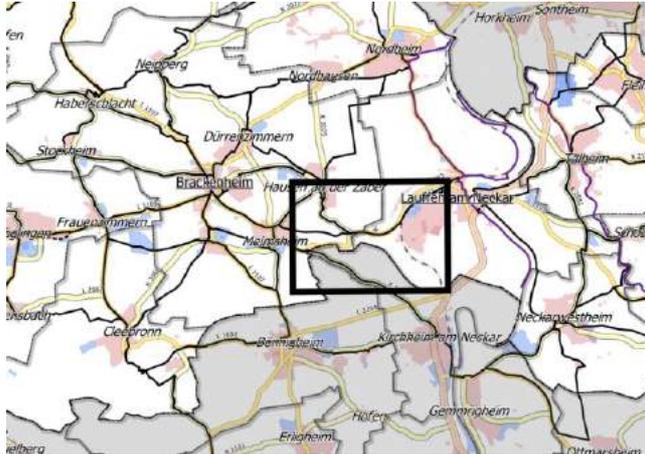
Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: A

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Biotope, FFH-Gebiet

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist zu schmal.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **170.000 €**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis:

Verbindung: Meimsheim - Kirchheim a.N.

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Brackenheim**

Straße: K 1627

Kommune 2: LK Ludwigsburg

Länge: 4.600 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

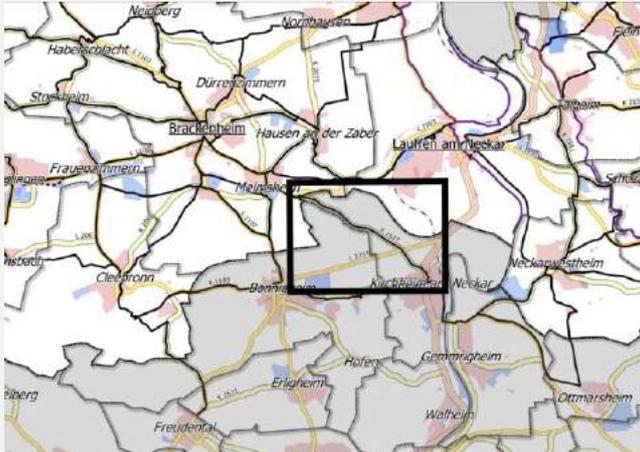
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Landkreis Heilbronn**

Priorität: **C**

Schutzgeb.: **Biotop, Wasserschutzgebiet**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Kirchheimer Gemarkung.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 1.200.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: **Überschwemmungsgebiet, Radweg geländegleich anlegen.**

Verbindung: Erlenbach - Weinsberg

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Erlenbach

Straße: Weg entlang des Saubachs

Kommune 2: -

Länge: 500 m

DTV: - Schulverbindung: nein

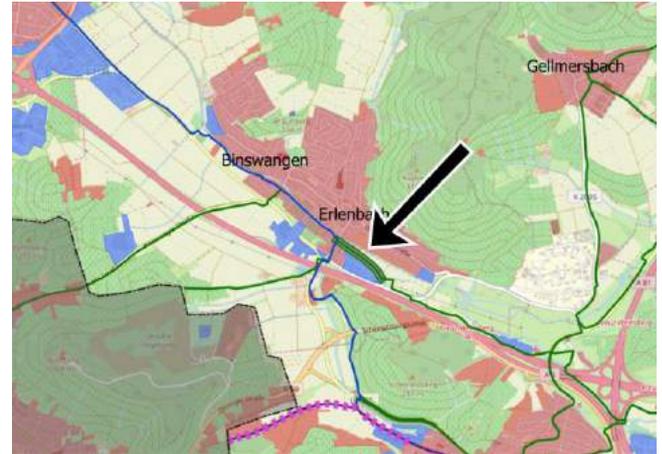
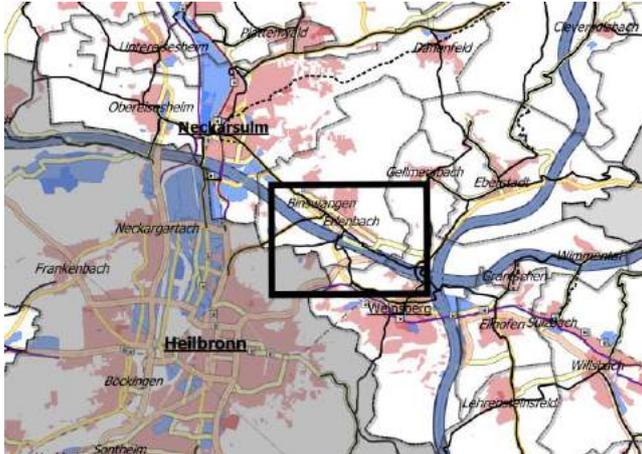
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: **Gemeinde**

Priorität: D

Schutzgeb.: Biotop, HQ 100

Lage:



IST-Zustand: Die bestehende Radverbindung verläuft durch ein Gewerbegebiet.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Herstellung eines Geh- und Radweges entlang des Saubachs. Bau einer Brücke über den Saubach notwendig.

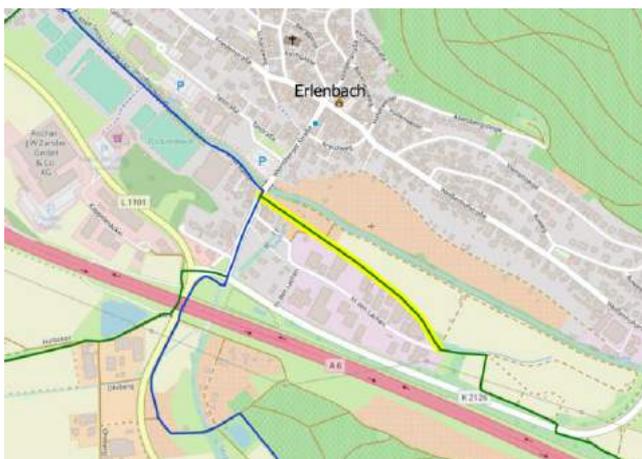
Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative:

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: -

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **KOMPLEX**

Begründung: Die Führung durch das Gewerbegebiet ist aufgrund des Schwerlast- und Lieferverkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Ellhofen - Grantschen

Maßnahmentyp: Sonstiges

Kommune 1: Ellhofen

Straße: Grantschener Straße / K 2113

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV: - Schulverbindung: nein

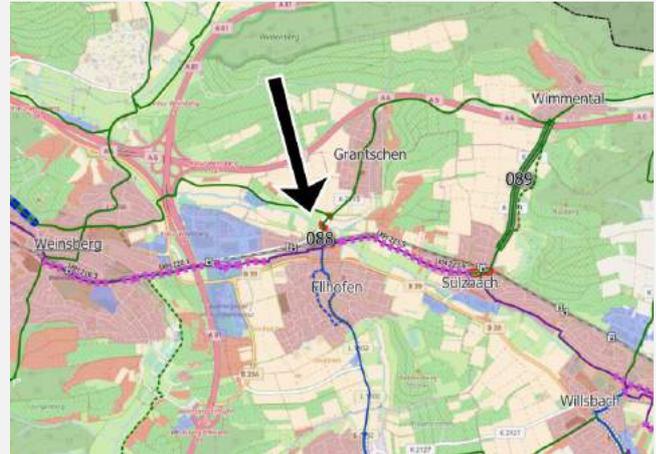
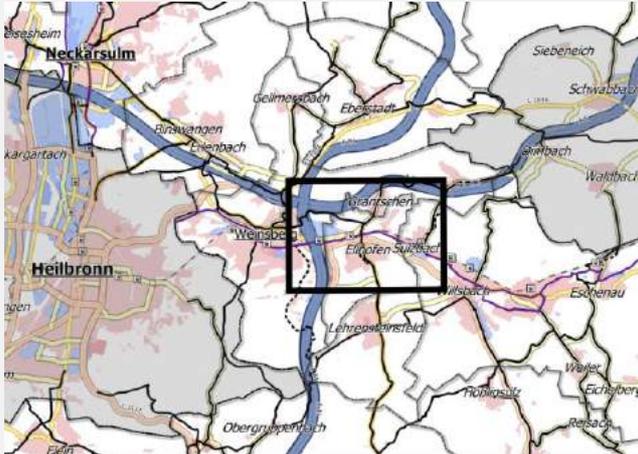
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: A

Schutzgeb.: HQ 100

Lage:



IST-Zustand: Die direkte Verbindung zwischen Ellhofen und Grantschen verläuft über das Gelände der Fima Holzwerk Mundloch auf die K 2113, wo eine Lücke im Radwegenetz besteht.

Fahrkomfort: Mittel

Verkehrssicherheit: Mittel

Direktheit: Schlecht

Maßnahme: Gesicherte Verbindung über das Firmengelände herstellen, Überführung auf die K 2113 und Lücke im Radwegenetz durch Neubau schließen.

Fahrkomfort: Gut

Verkehrssicherheit: Gut

Direktheit: Gut

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: -

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): KOMPLEX

Begründung: Die bestehende Verbindung ist deutlich umwegig. Aktuell ist die Verbindung über das Firmengelände aufgrund der Konflikte mit dem Werksverkehr und der fehlenden Weiterführung nicht alltagstauglich.

Hinweis:

Verbindung: Sülzbach - Wimmental

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Obersulm

Straße: K 2111

Kommune 2: Weinsberg

Länge: 1.300 m

DTV: k.A. Schulverbindung: ja

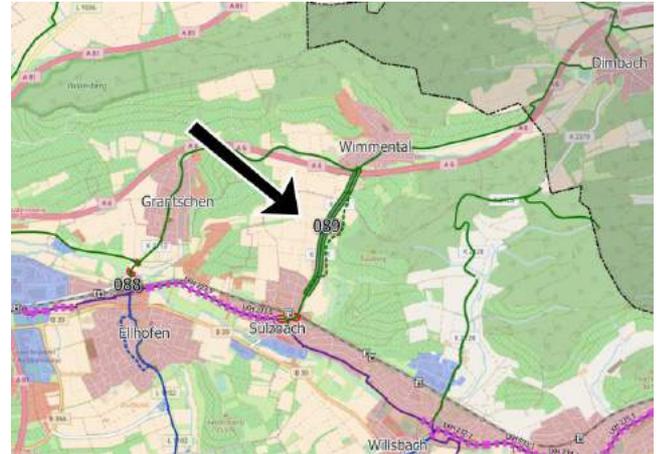
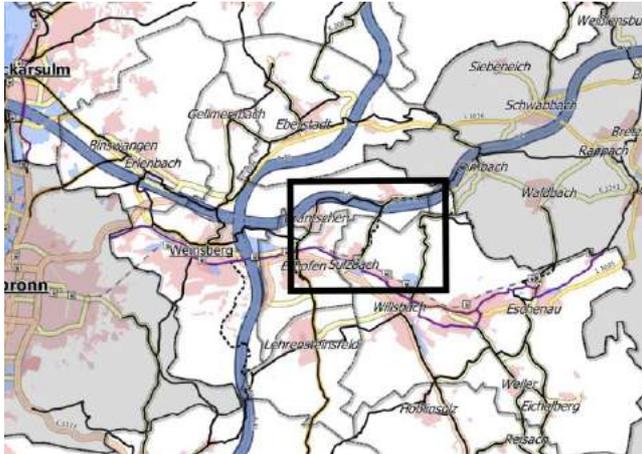
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: C

Schutzgeb.: Biotop, HQ 100

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Derzeit können Radfahrende den unbeleuchteten Weg abseits der Straße nutzen.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: Ausbau des bestehenden selbstständig geführten Radwegs inkl. Nachrüsten einer Beleuchtung und Herstellen gesicherter Querungsstellen.

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 340.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet. Die Verbindung hat hohe Bedeutung für den Schülerverkehr und die Anbindung an den ÖPNV.

Hinweis: Problematisch wegen Gewässerrandstreifen, Neubau westlich der Straße.

Verbindung: Eschenau - Waldbach

Maßnahmentyp: Sonstiges

Kommune 1: Obersulm

Straße: K 2110 / K 2342

Kommune 2: Hohenlohekreis

Länge: -

DTV: 1.589 Kfz/24

Schulverbindung: nein

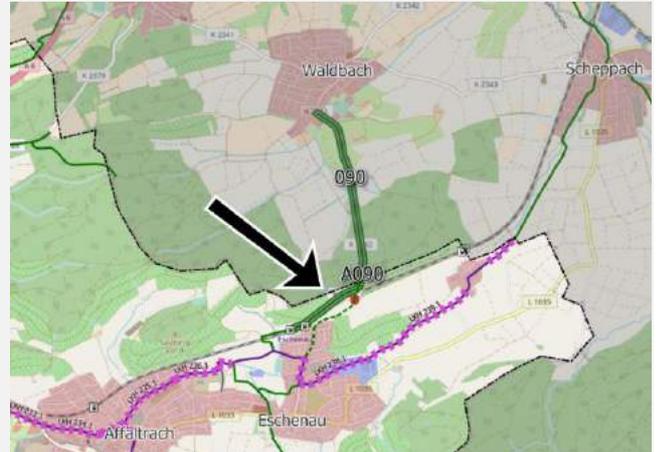
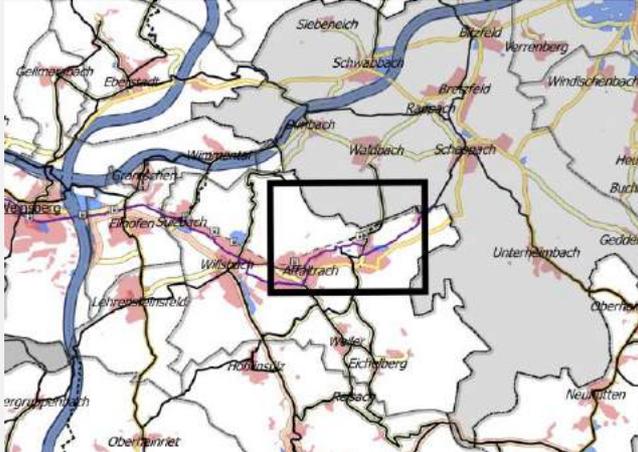
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: B

Schutzgeb.: FFH-Gebiet, Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Parallelverbindung.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines Brückenbauwerks zur Überquerung der Bahntrasse und Anbindung an den vorhandenen asphaltierten Feldweg Eschenau - Wieslensdorf (s. linkes Foto).

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der Kreisstraße bis zum Ortseingang (s. rechtes Foto).

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: -

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **KOMPLEX**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet. Die Verbindung hat hohe Bedeutung für die Anbindung an den ÖPNV.

Hinweis: Der Radwegeneubau auf der Gemarkung des Hohenlohekreises ist für 2020 geplant.

Verbindung: Weinsberg - Obergruppenbach

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Lehrensteinsfeld

Straße: Judengartenweg

Kommune 2: Untergruppenbach

Länge: 500 m

DTV: - Schulverbindung: nein

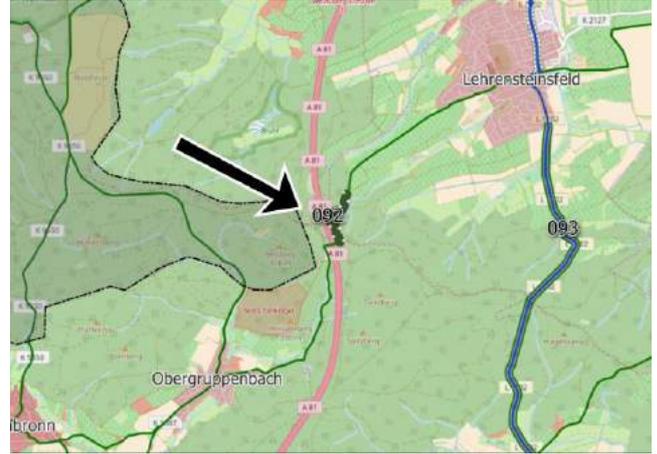
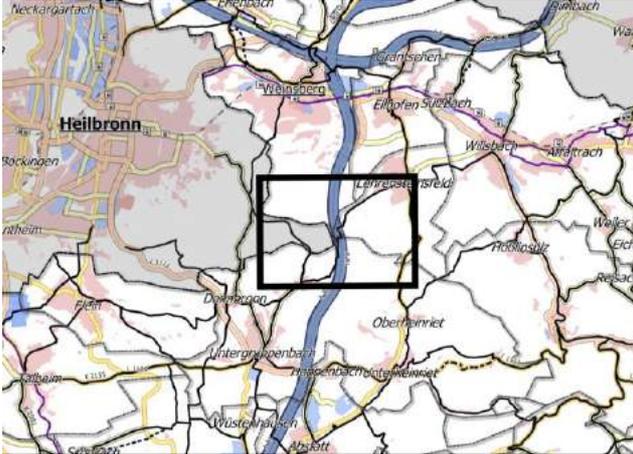
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: C

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Der Rest der Verbindung ist asphaltiert.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **30.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis:

Verbindung: Lehrensteinsfeld - Oberheinriet

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lehrensteinsfeld

Straße: L 1102

Kommune 2: Untergruppenbach

Länge: 3.100 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

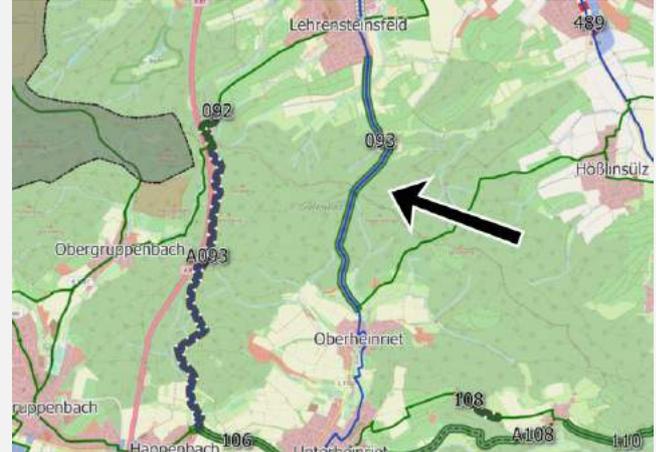
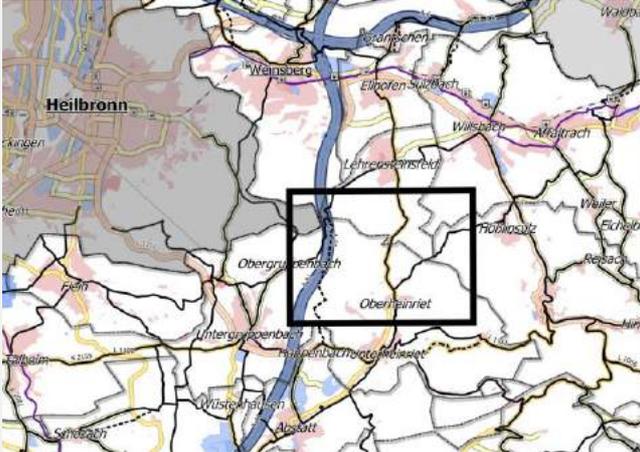
Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: B

Schutzgeb.: Biotop, Landschaftsschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Parallelverbindung.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: Ausbau einer durchgehend gut befahrbaren Alternativverbindung auf Forstwegen östlich der Autobahn (siehe A093).

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **810.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Waldeigentümerproblematik

Verbindung: Weinsberg - Erlenbach

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Weinsberg

Straße: Heilbronner Straße (L 1101)

Kommune 2: -

Länge: 700 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

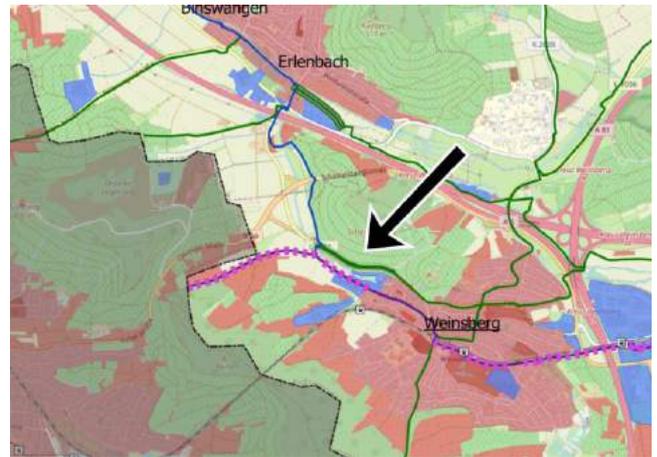
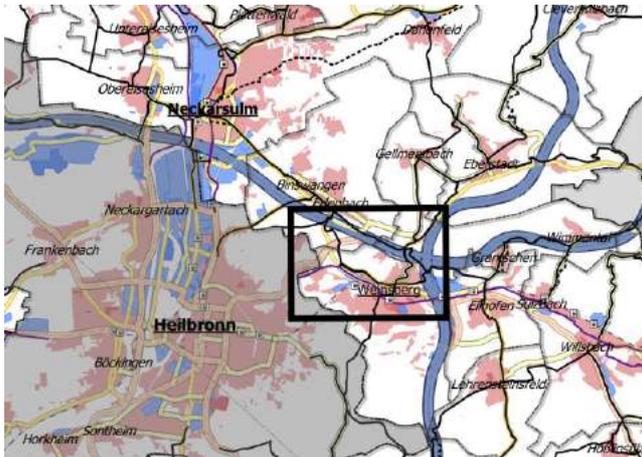
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Land Baden-Württemberg

Priorität: C

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Fahrkomfort: Mittel

Verkehrssicherheit: Mittel

Direktheit: Mittel

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Markierung der Furten an Ein- und Ausfahrten.

Fahrkomfort: Gut

Verkehrssicherheit: Gut

Direktheit: Gut

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

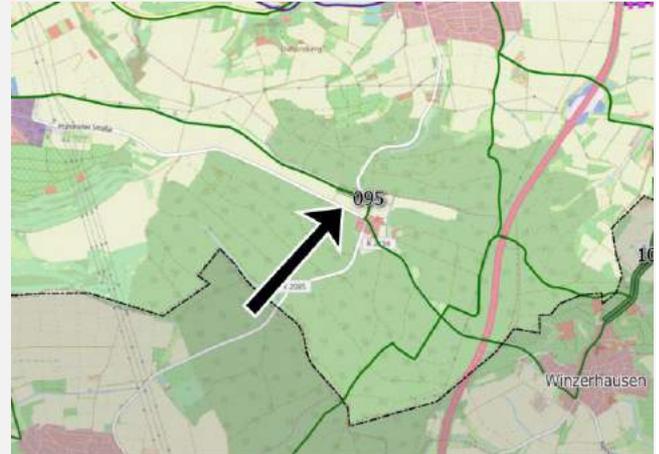
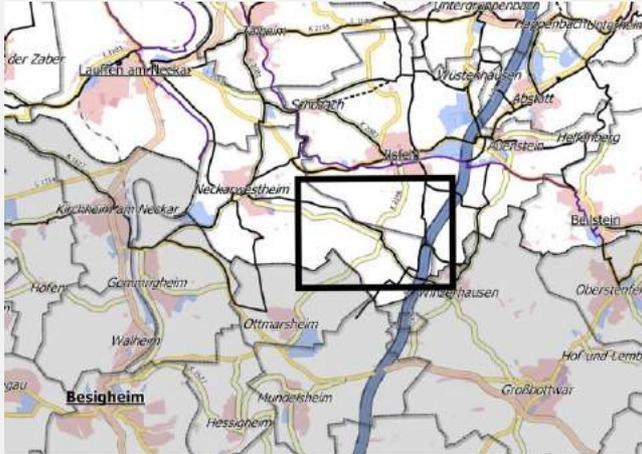
95.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis: Umsetzung in Abstimmung mit Umgestaltung des weiteren Straßenverlaufs.

Verbindung:	Neckarwestheim - Pfahlhof - Winzerhausen	Maßnahmentyp:	Oberfläche ausbauen (Asphalt)
Kommune 1:	Neckarwestheim	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	250 m
DTV:	-	Schulverbindung:	nein
Baulast:	Gemeinde	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Schutzgeb.:	-	Priorität:	C

Lage:



IST-Zustand: Die durchgängig gut befahrbare Verbindung endet vor Pfahlhof. Der Radverkehr wird auf die Kreisstraße K 2085 geführt.

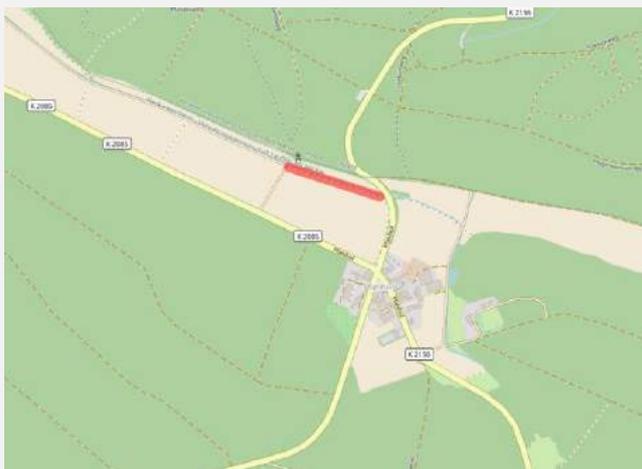
Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Lückenschluss durch einen asphaltierten Weg und gesicherte Überführung auf die Fahrbahn im Knotenpunktbereich der K 2085 mit der K 2156.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **65.000 €**

Begründung: Durch die Befestigung eines relativ kurzen Abschnittes kann eine durchgängige Radverkehrsverbindung hergestellt werden.

Hinweis:

Verbindung: Talheim - Neckarwestheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Lauffen**

Straße: K 2081

Kommune 2: **Talheim**

Länge: 2.500 m

DTV: k.A.

Schulverbindung: nein

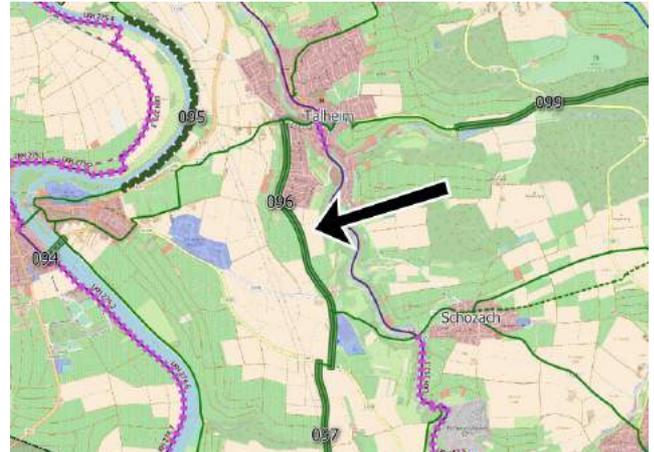
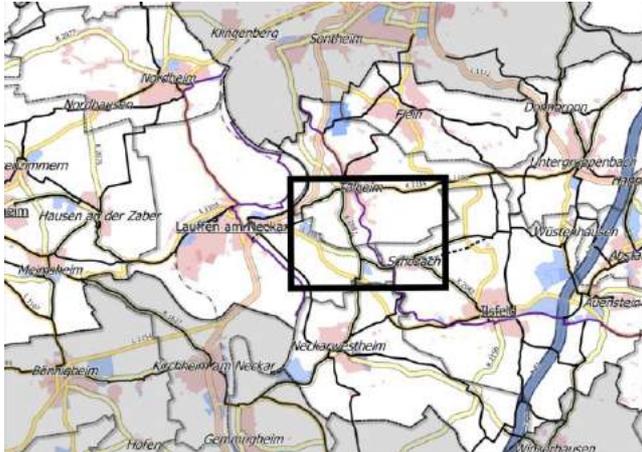
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Landkreis Heilbronn**

Priorität: **A**

Schutzgeb.: **Biotop**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **1.100.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der schmalen Fahrbahn und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: **Trassenvarianten sind interkommunal zu klären.**

Verbindung: Talheim - Neckarwestheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Neckarwestheim

Straße: K 2081

Kommune 2: Lauffen

Länge: 1.500 m

DTV: 6.783 Kfz/24

Schulverbindung: nein

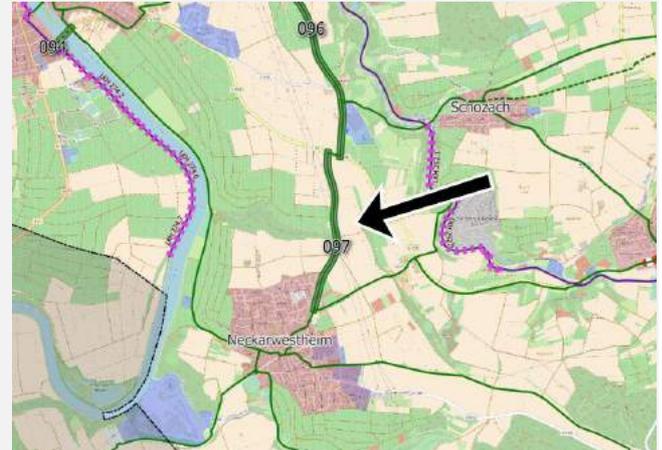
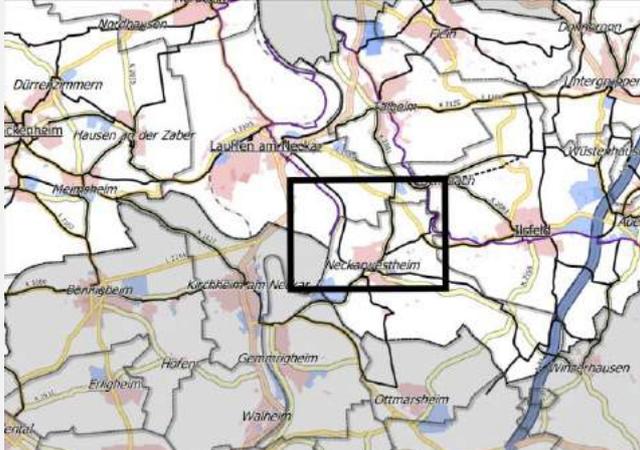
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: B

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Beidseitig der Fahrbahn sind Wege abschnittsweise vorhanden aber nicht durchgehend befahrbar. Deshalb muss die Fahrbahn benutzt werden.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **390.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Topographie nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Flein - Sontheim

Kommune 1: Flein

Kommune 2: -

DTV: -

Schulverbindung: nein

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: HQ 100

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

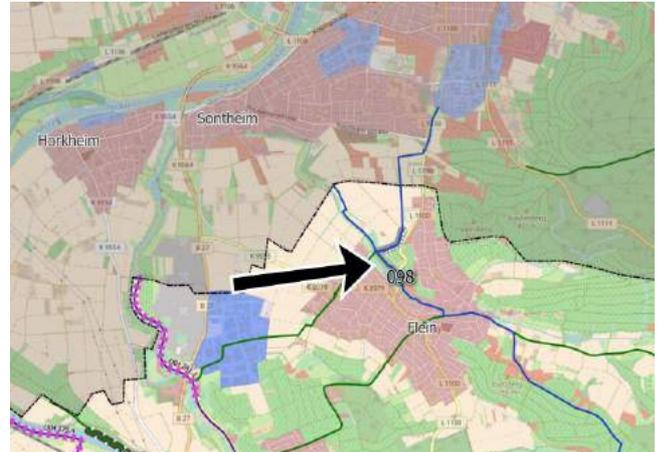
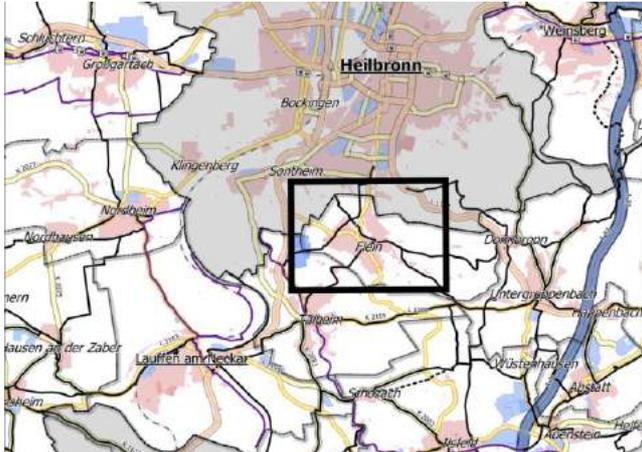
Straße: Weg am Sportplatz

Länge: 400 m

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Priorität: A

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

55.000 €

Begründung: Zu schmale Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis:

Verbindung: Talheim - Untergruppenbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Talheim

Straße: K 2155

Kommune 2: Untergruppenbach

Länge: 4.400 m

DTV: 5.781 Kfz/24

Schulverbindung: nein

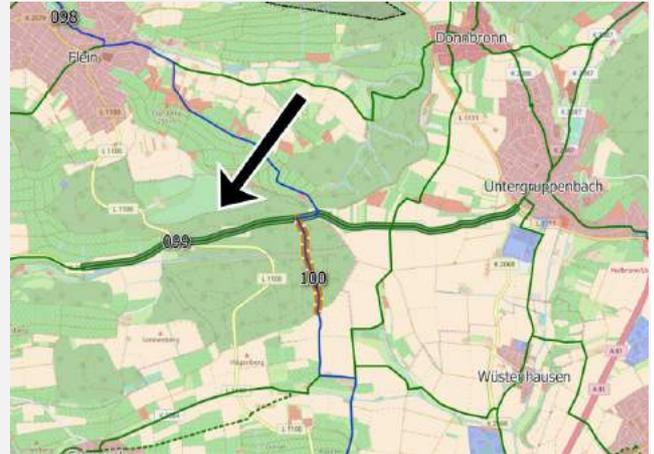
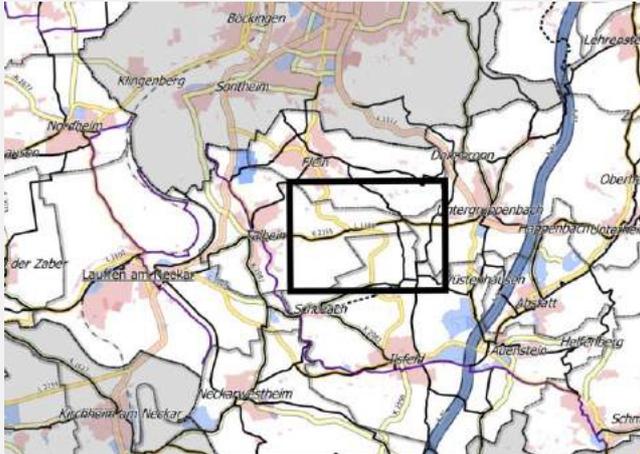
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: C

Schutzgeb.: FFH-Gebiet, Biotop

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete alltagstaugliche Alternativverbindung.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Sofortmaßnahme: Querung der Verbindung Flein-Ilsfeld sichern.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: **Ausbau paralleler Wirtschaftswege prüfen./ Teilausbau zur vorrangigen Verbesserung der Querungssituation der Radverbindung zwischen Flein und Ilsfeld.**

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 1.145.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Flein - Ilsfeld

Kommune 1: Ilsfeld

Kommune 2: Talheim

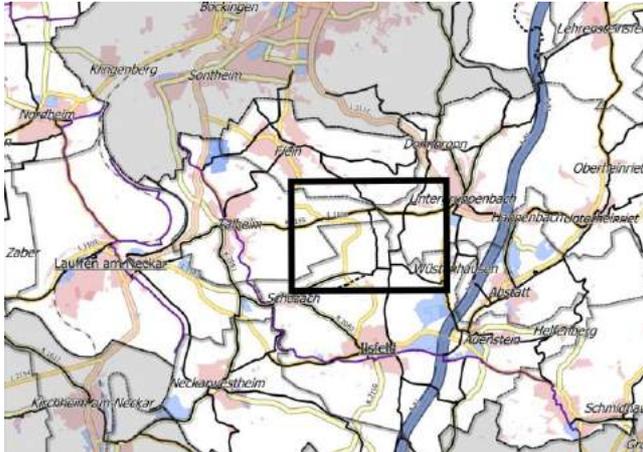
DTV: -

Schulverbindung: nein

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: FFH-Gebiet

Lage:



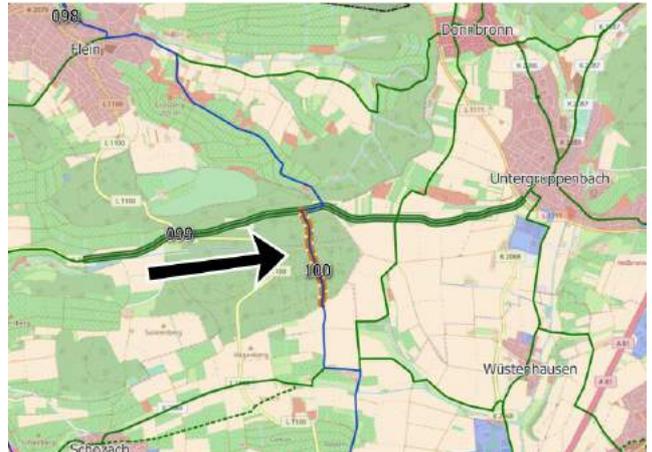
Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Straße: Erich-Müller-Weg

Länge: 900 m

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Priorität: B



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

50.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffbarkeit erhöht sich die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Regelmäßige Instandsetzung notwendig.

Hinweis:

Verbindung: Auenstein - Wüstenhausen

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Ilsfeld

Straße: K 2086

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV: - Schulverbindung: nein

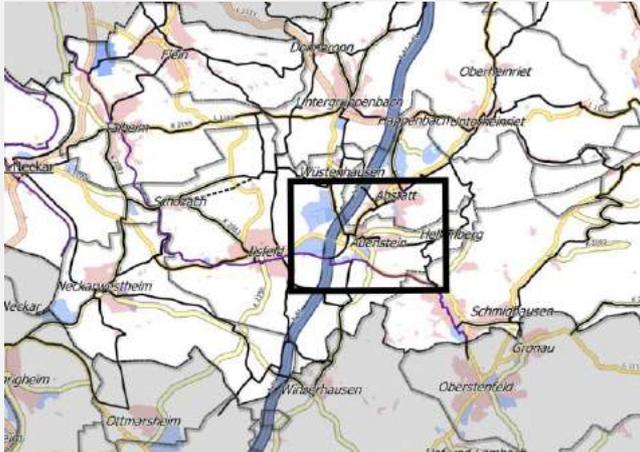
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: B

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

55.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis:

Verbindung: Ilsfeld - Auenstein

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Ilsfeld

Straße: Schulwiese

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV: - Schulverbindung: nein

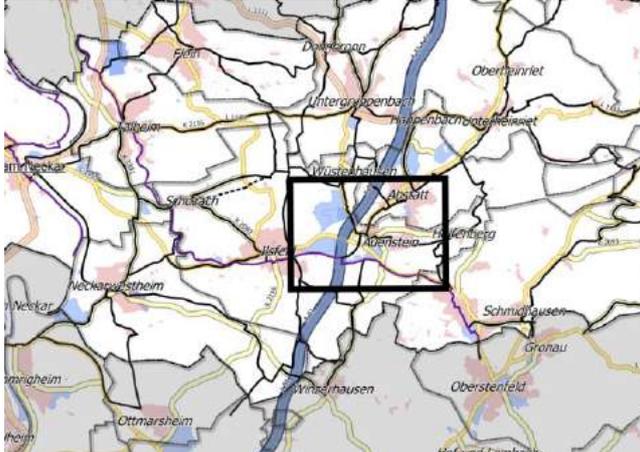
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: D

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet, HQ 100

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Schotter.

Fahrkomfort: Mittel

Verkehrssicherheit: Gut

Direktheit: Gut

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: Gut

Verkehrssicherheit: Gut

Direktheit: Gut

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

10.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis:

Verbindung: Ilsfeld - Auenstein

Kommune 1: Ilsfeld

Kommune 2: -

DTV: 18.934 Kfz/2 Schulverbindung: nein

Baulast: Land Baden-Württemberg

Schutzgeb.: Wasserschutzgebiet

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

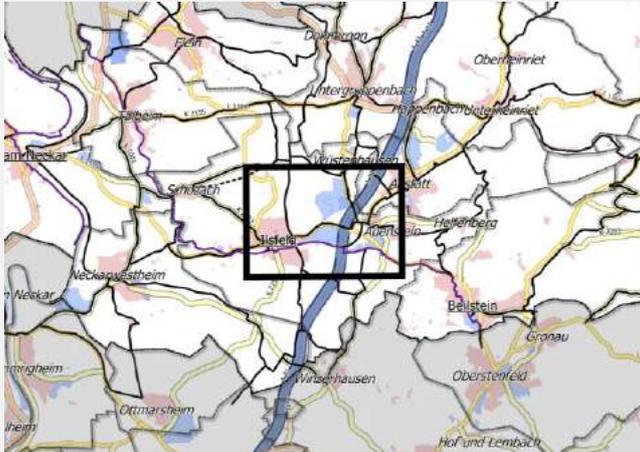
Straße: Auensteiner Straße (L 1100)

Länge: 900 m

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Priorität: A

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Gehweg ist für den Radverkehr freigegeben, muss aber vom Radverkehr aufgrund des sehr großen Verkehrsaufkommens in beide Richtung mitbenutzt werden. Dafür ist er zu deutlich schmal.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Weges.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **120.000 €**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis:

Verbindung: Abstetterhof - Winzerhausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Ilsfeld

Straße: K 1617

Kommune 2: LK Ludwigsburg

Länge: 1.300 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

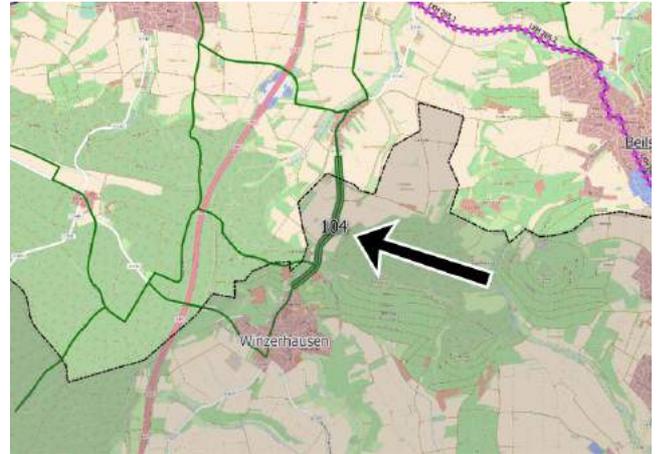
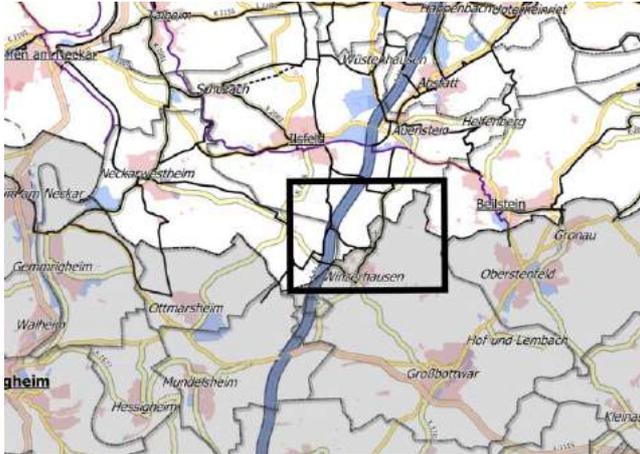
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: C

Schutzgeb.: FFH-Gebiet, Landschaftsschutzgebiet, Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Fortführung auf Großbottwarer Gemarkung.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **340.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Happenbach - Abstatt

Kommune 1: Abstatt

Kommune 2: -

DTV: - Schulverbindung: nein

Baulast: Landkreis Heilbronn

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

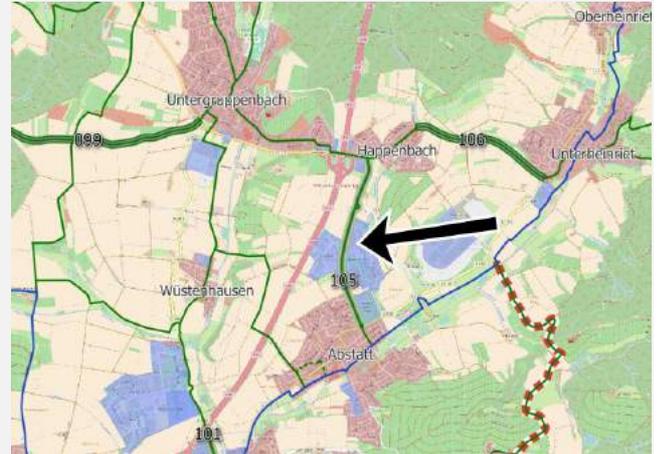
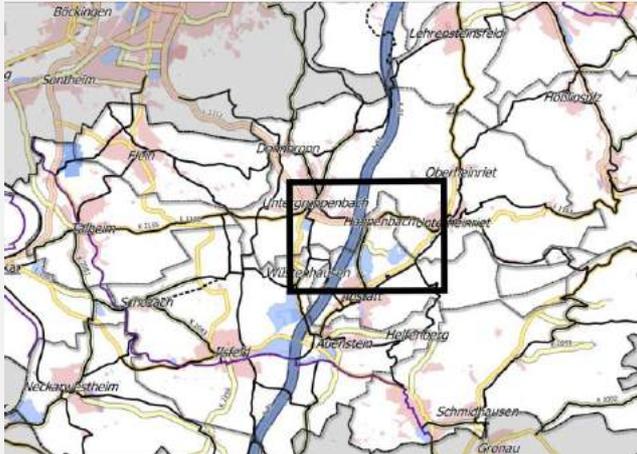
Straße: Happenbacher Straße (K 2088)

Länge: 1.700 m

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Priorität: C

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Gehweg ist für den Radverkehr freigegeben, aber zu schmal.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 225.000 €

Begründung: Zu schmale gemeinsame Wege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis: Bedeutung als Anbindung der Fa. Bosch.

Verbindung: Happenbach - Unterheinriet

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Abstatt**

Straße: L 1111

Kommune 2: -

Länge: 1.300 m

DTV: 3.278 Kfz/24 Schulverbindung: nein

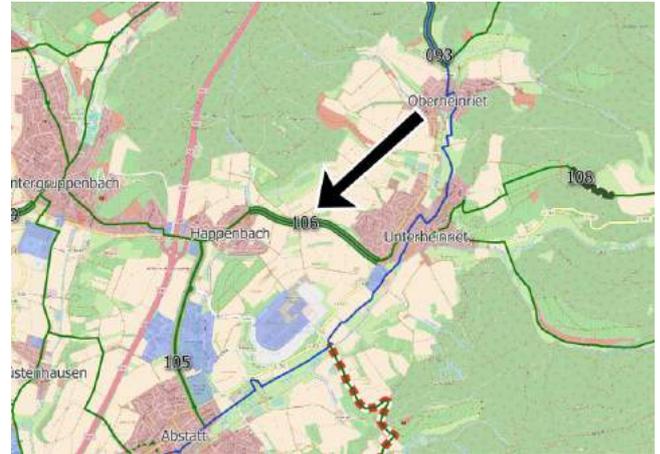
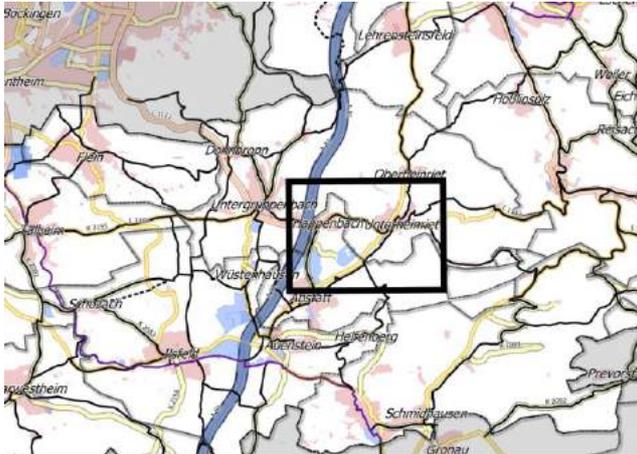
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: **Land Baden-Württemberg**

Priorität: C

Schutzgeb.: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **340.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Beilstein - Schmidhausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Beilstein**

Straße: Schmidhausener Str. (K 2091)

Kommune 2: -

Länge: 800 m

DTV: k.A. Schulverbindung: ja

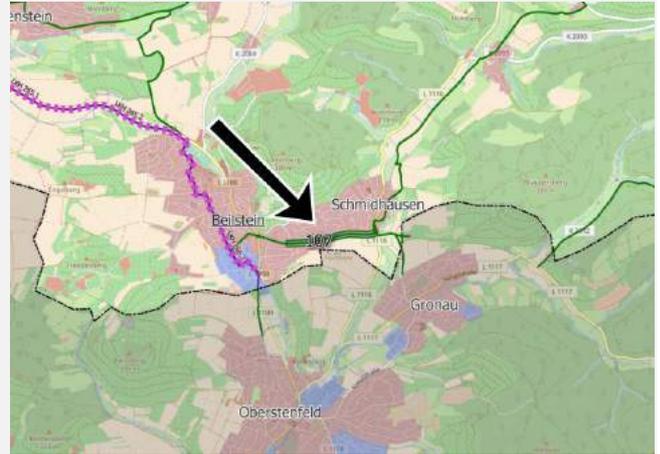
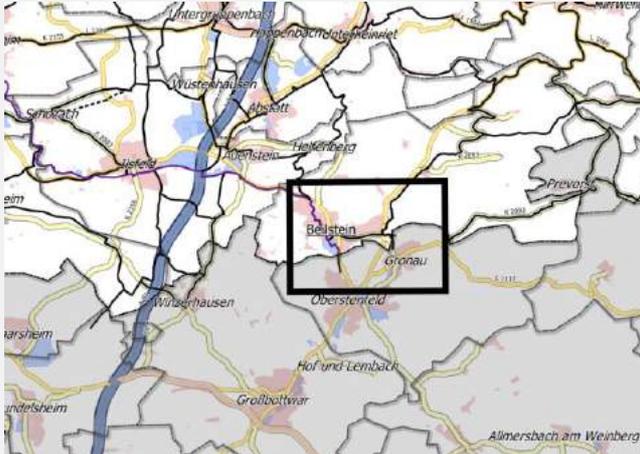
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: **Landkreis Heilbronn**

Priorität: **B**

Schutzgeb.: Biotope

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **210.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Verbindung: Unterheinriet -Vorhof - Löwenstein

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Untergruppenbach

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV: - Schulverbindung: nein

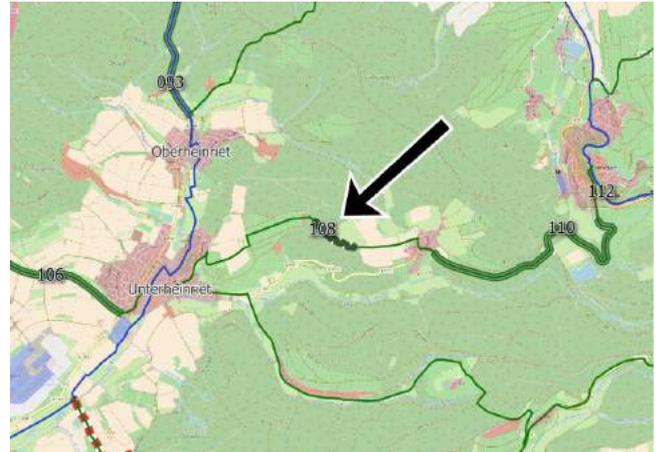
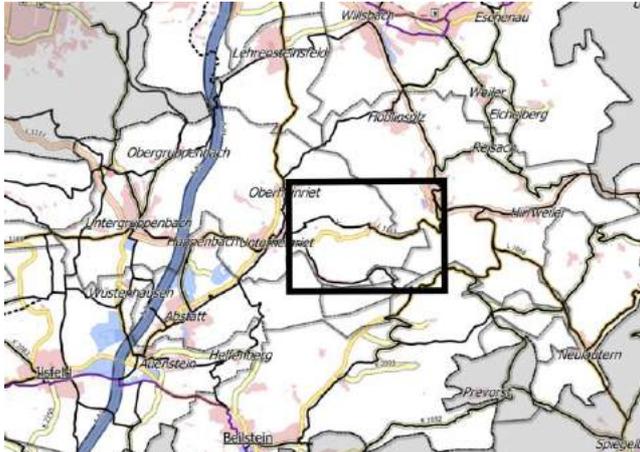
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: D

Schutzgeb.: Naturpark

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Der Rest der Verbindung ist asphaltiert.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L 1111 (Verlängerung der Maßnahme 110 bis Unterheinriet).

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

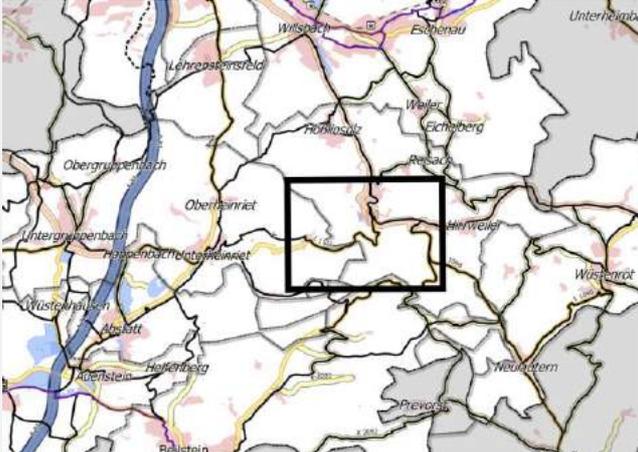
25.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis:

Verbindung: Löwenstein - Neulautern
 Kommune 1: Wüstenrot
 Kommune 2: Beilstein
 DTV: 2.777 Kfz/24 Schulverbindung: nein
 Baulast: Land Baden-Württemberg
 Schutzgeb.: Naturpark, Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Biotop, HQ 100
 Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**
 Straße: L 1066
 Länge: 1.400 m
 Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung
 Priorität: C

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Ausbau zur vorrangigen Anbindung des Sportplatzes an den Ort Neulautern.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): 475.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der Kurvigkeit der Strecke nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Problematisch wegen Gewässerrandstreifen, Neubau auf der gewässerabgewandten Seite. / Betrifft ggf. auch Löwensteiner Gemarkung.

Verbindung: Löwenstein - Hirrweiler

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Löwenstein

Straße: Burgweg

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV: -

Schulverbindung: nein

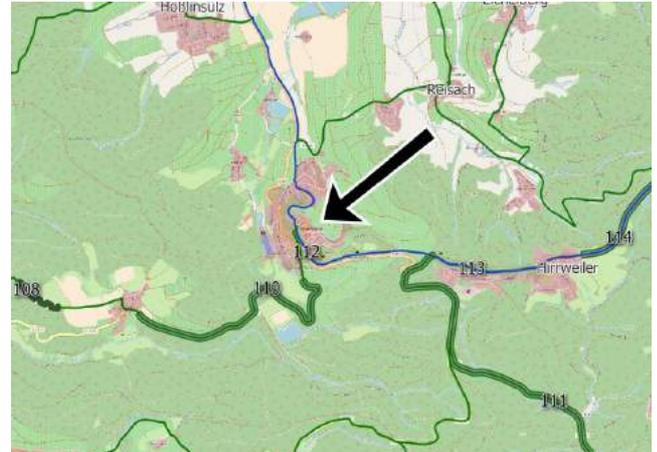
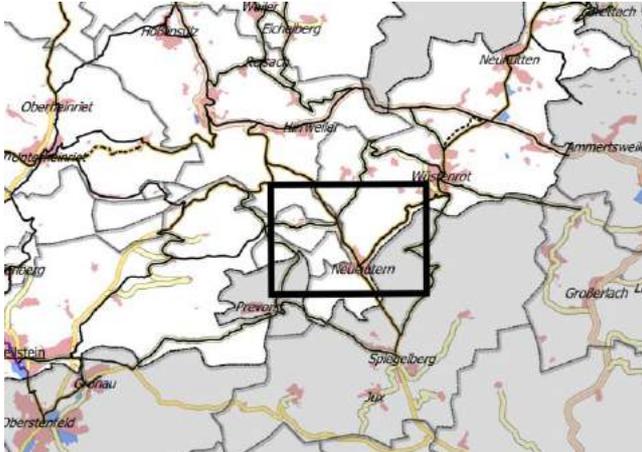
Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Baulast: Gemeinde

Priorität: C

Schutzgeb.: Naturpark

Lage:



IST-Zustand: Die Radverbindung verläuft über einen zum Teil sehr steilen Abschnitt, der nicht asphaltiert ist. Das Gelände fällt direkt neben dem Weg steil ab.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts, Sturzabsicherung durch Geländer.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

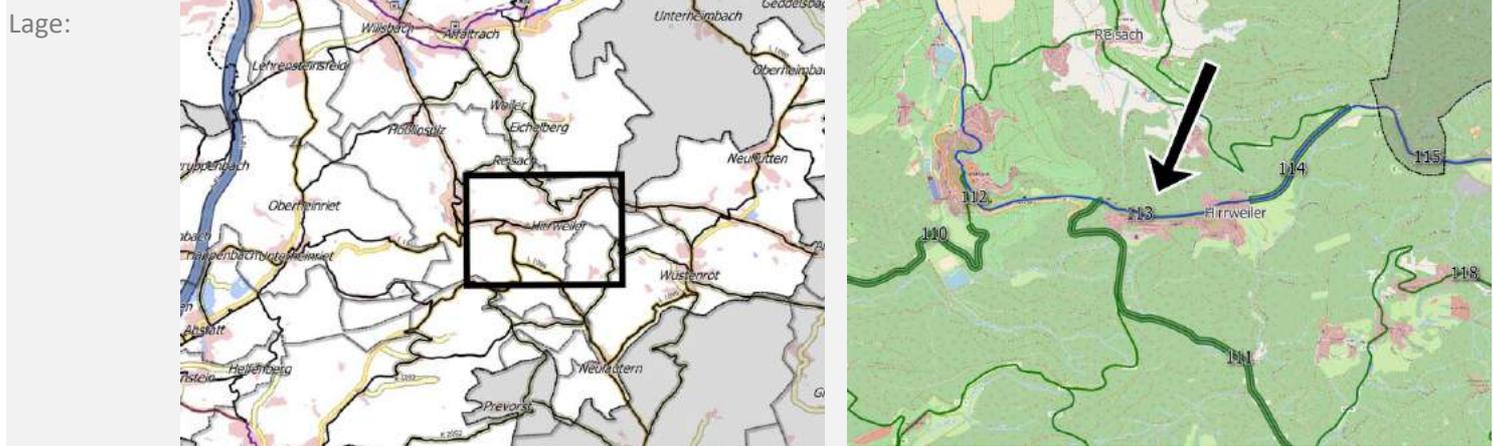
Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

15.000 €

Begründung: Geschotterte Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere auf Gefällestrrecken.

Hinweis: Gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen M112 - M117 sinnvoll, um durchgehende Radverkehrsbindung herzustellen.

Verbindung:	Löwenstein - Hirrweiler	Maßnahmentyp:	Ausbau bestehender (Rad-)Weg
Kommune 1:	Löwenstein	Straße:	B 39
Kommune 2:	-	Länge:	1.000 m
DTV:	4.544 Kfz/24	Schulverbindung:	nein
Baulast:	Bund (Bundesstraßenverwaltung)	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Schutzgeb.:	FFH-Gebiet	Priorität:	B



IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg ist zu schmal. Es besteht kein angemessener Sicherheitsabstand von der Fahrbahn.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Ausbau mit Sicherheitstrennstreifen nach Vorschrift, ggf. mit baulicher Trennung.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **130.000 €**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis: Gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen M112 - M117 sinnvoll, um durchgehende Radverkehrsbindung herzustellen.

Verbindung: Hirrweiler - Wüstenrot

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Löwenstein

Straße: B 39

Kommune 2: -

Länge: 1.300 m

DTV: 4.544 Kfz/24

Schulverbindung: nein

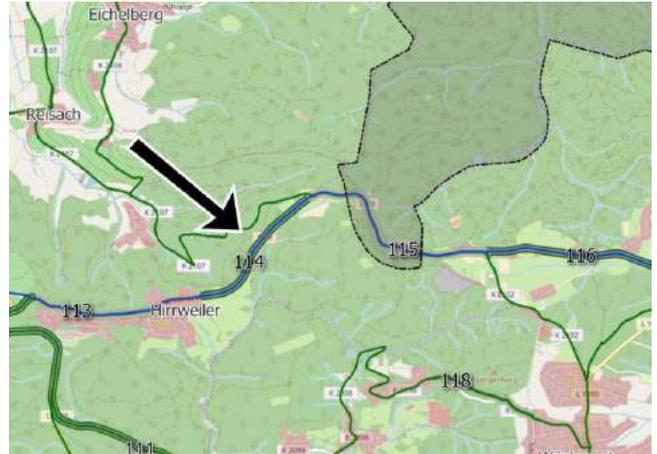
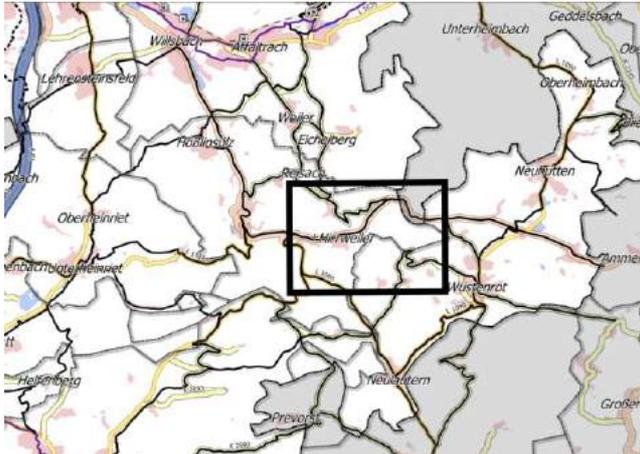
Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Baulast: **Bund (Bundesstraßenverwaltung)**

Priorität: A

Schutzgeb.: FFH-Gebiet, Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich):

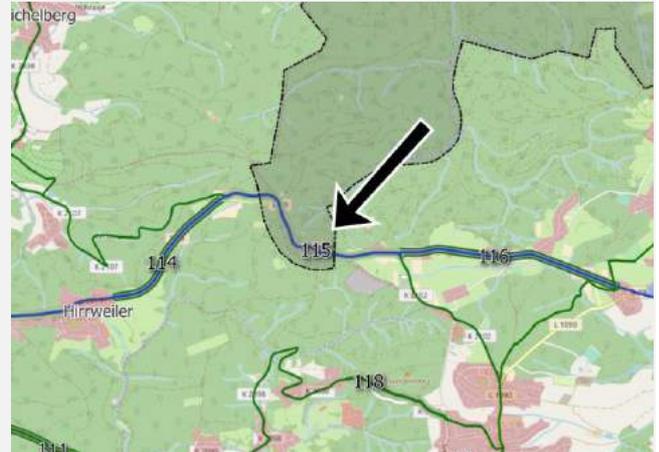
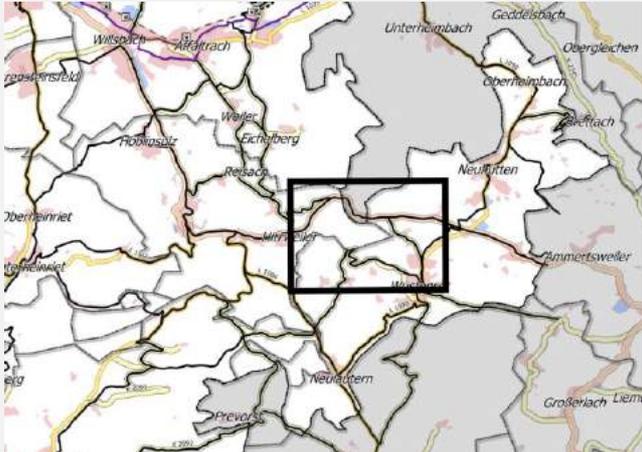
340.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen M112 - M117 sinnvoll, um durchgehende Radverkehrsbindung herzustellen. / Problematisch wegen Gewässerrandstreifen. / Planungen des RP liegen bereits vor.

Verbindung: Hirrweiler - Wüstenrot
 Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg
 Kommune 1: Wüstenrot
 Straße: B 39
 Kommune 2: Hohenlohekreis
 Länge: 1.800 m
 DTV: 4.554 Kfz/24
 Schulverbindung: nein
 Netz-Kategorie: Regionale Verbindung
 Baulast: Bund (Bundesstraßenverwaltung)
 Priorität: C
 Schutzgeb.: FFH-Gebiet, Naturpark, Naturschutzgebiet, Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg ist zu schmal. Es besteht kein angemessener Sicherheitsabstand von der Fahrbahn.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Ausbau mit Sicherheitstrennstreifen nach Vorschrift, ggf. mit baulicher Trennung. Teilabschnitt auf Bretzfelder Gemarkung.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **235.000 €**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis: Gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen M112 - M117 sinnvoll, um durchgehende Radverkehrsbindung herzustellen.

Verbindung: Hirrweiler - Finsterrot

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Wüstenrot**

Straße: **B 39**

Kommune 2: -

Länge: **1.900 m**

DTV: **k.A.** Schulverbindung: **nein**

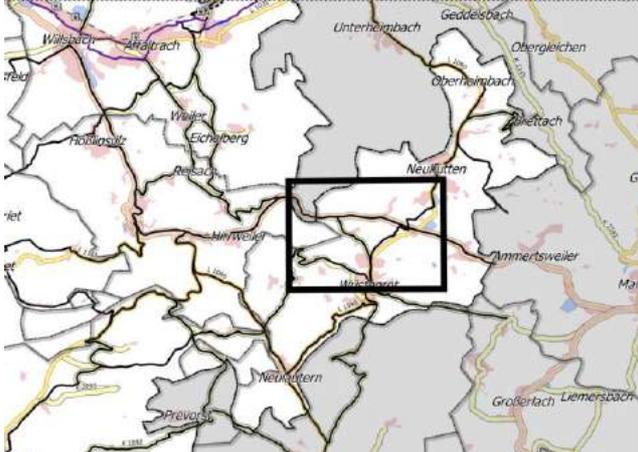
Netz-Kategorie: **Regionale Verbindung**

Baulast: **Bund (Bundesstraßenverwaltung)**

Priorität: **A**

Schutzgeb.: **Naturpark, Wasserschutzgebiet, FFH-Gebiet**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **495.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen M112 - M117 sinnvoll, um durchgehende Radverkehrsbindung herzustellen. / Planungen des RP liegen bereits vor.

Verbindung: Finsterrot - Ammertweiler

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Wüstenrot**

Straße: **Löwensteiner Straße (B 39)**

Kommune 2: **LK Schwäbisch Hall**

Länge: **400 m**

DTV: **4.101 Kfz/24** Schulverbindung: **nein**

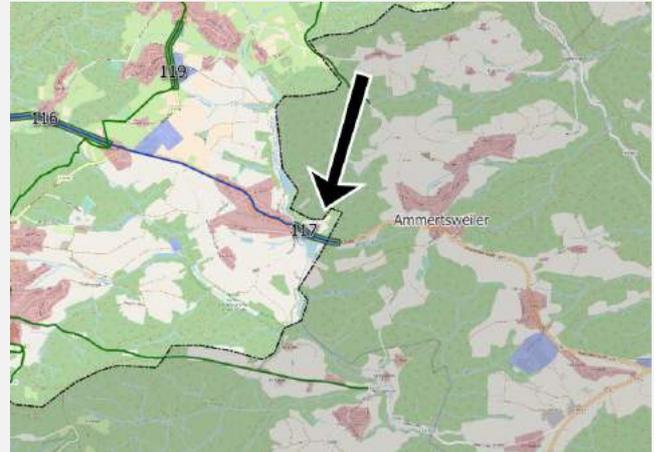
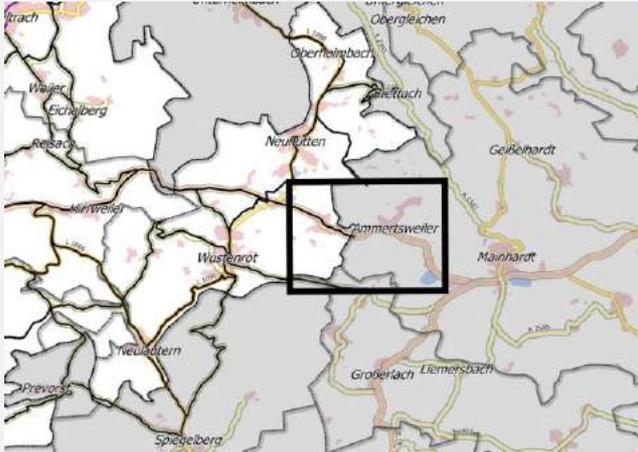
Netz-Kategorie: **Regionale Verbindung**

Baulast: **Bund (Bundesstraßenverwaltung)**

Priorität: **A**

Schutzgeb.: **Wasserschutzgebiet, Naturpark**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Fortführung auf Mainhardter Gemarkung.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: **-**

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **105.000 €**

Begründung: Die Maßnahme ist auch in der Radverkehrskonzeption des Landkreises Schwäbisch Hall enthalten. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen M113 - M117 sinnvoll, um durchgehende Radverkehrsbindung herzustellen. / Problematisch wegen Gewässerrandstreifen.

Verbindung: Wüstenrot - Schmellenhof

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Wüstenrot

Straße: K 2098

Kommune 2: -

Länge: 900 m

DTV: k.A. Schulverbindung: nein

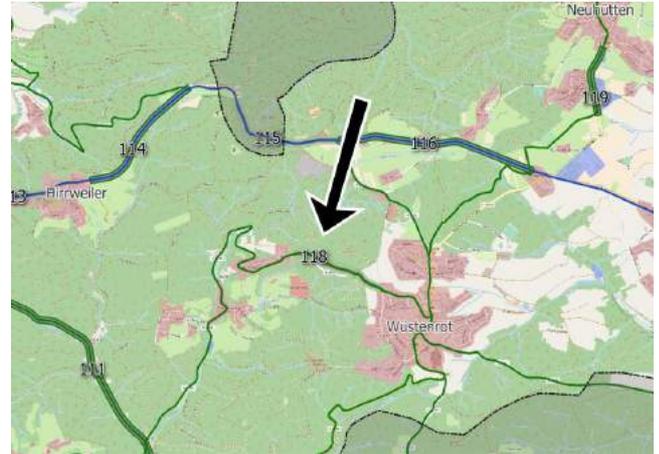
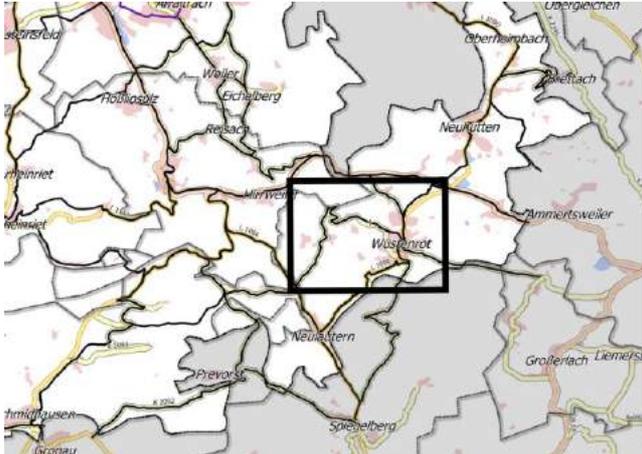
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Baulast: Landkreis Heilbronn

Priorität: C

Schutzgeb.: Naturpark, Wasserschutzgebiet

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal und abschnittsweise nicht asphaltiert.

Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Schlecht** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung und durchgängiger Ausbau des betrachteten Geh- und Radweges.

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **155.000 €**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis:

Verbindung: Wüstenrot - Neuhütten

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Wüstenrot**

Straße: **Frankenstraße (L 1090)**

Kommune 2: -

Länge: **600 m**

DTV: **4.676 Kfz/24** Schulverbindung: **ja**

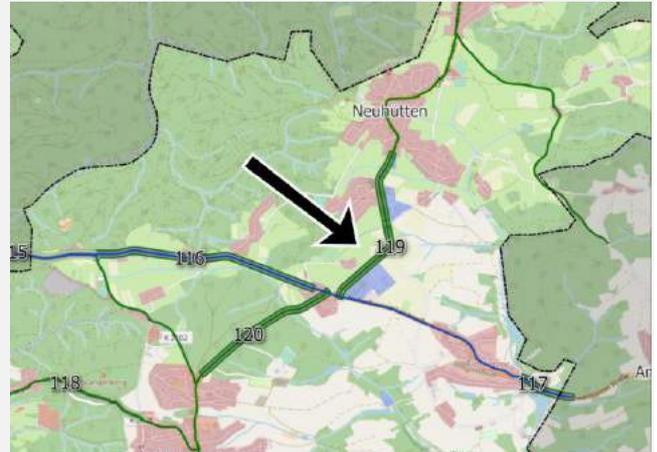
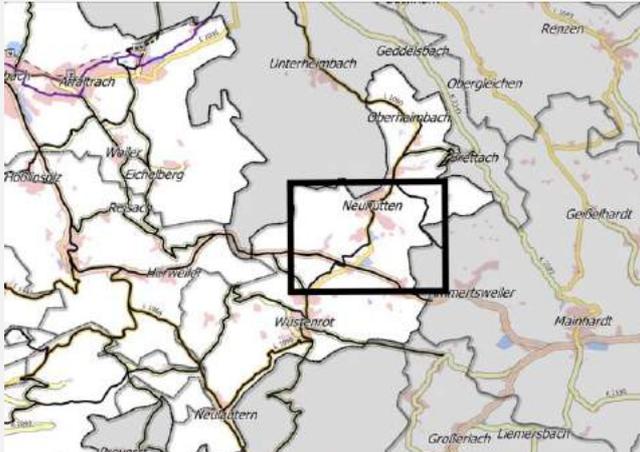
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Land Baden-Württemberg**

Priorität: **B**

Schutzgeb.: **Naturpark, Wasserschutzgebiet**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -

Fotos:



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **160.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet. Der Abschnitt hat als Verbindung zwischen den beiden Siedlungsteilen von Neuhütten ein hohe lokale Bedeutung.

Hinweis:

Verbindung: Wüstenrot - Weißenbronn - Neuhütten

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Wüstenrot**

Straße: L 1090

Kommune 2: -

Länge: 1.300 m

DTV: k.A. Schulverbindung: ja

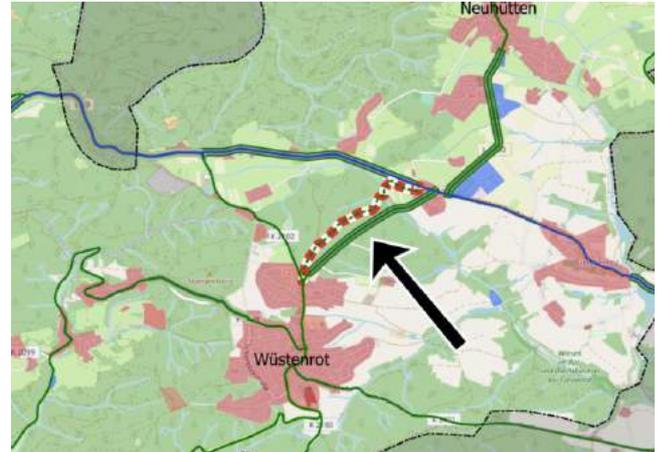
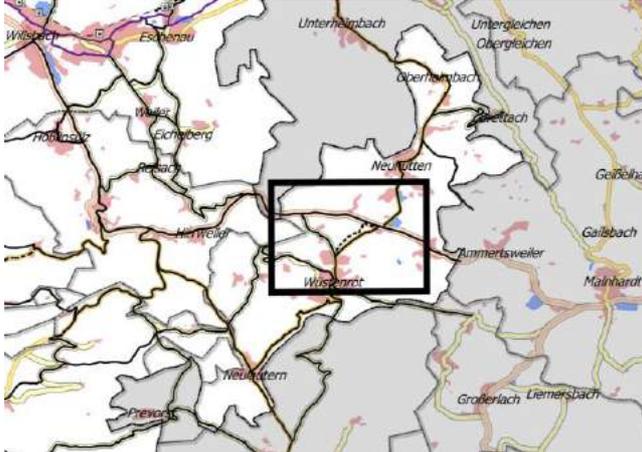
Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**

Baulast: **Land Baden-Württemberg**

Priorität: **D**

Schutzgeb.: **Naturpark, Wasserschutzgebiet, HQ 100**

Lage:



IST-Zustand: Entlang der L 1090 existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die Alternativverbindung verläuft durch den Wald und ist nur eingeschränkt für den Alltagsradverkehr geeignet.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: **Ganzjährige sichere Befahrbarkeit der bestehenden Verbindung durch den Wald gewährleisten. Nachrüsten einer Beleuchtung prüfen und Herstellen gesicherter Querungsstellen (A120).**

Fotos:

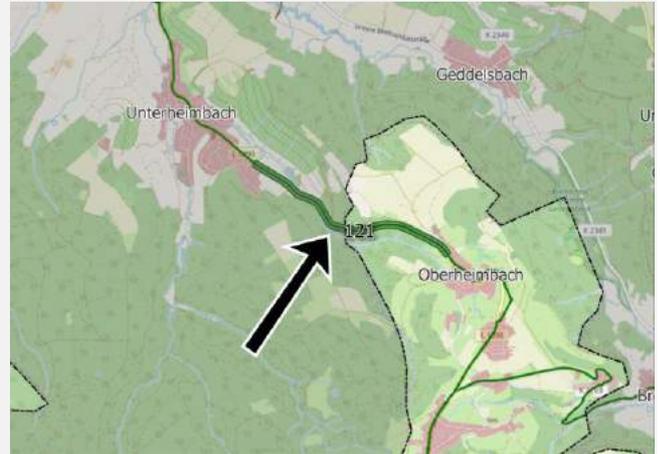
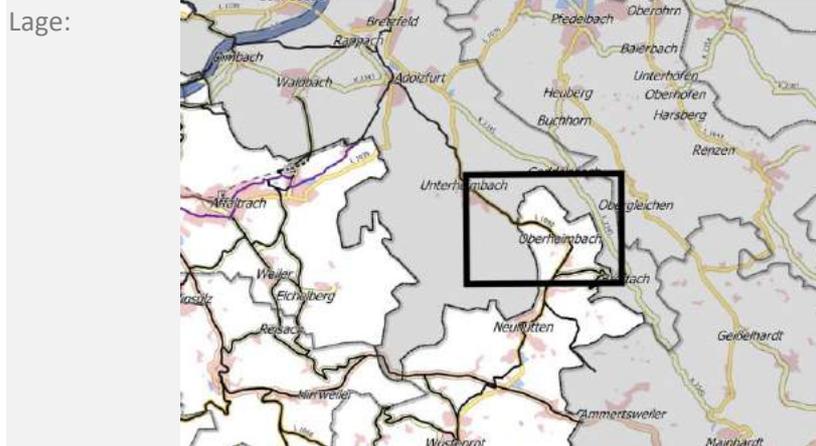


Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **340.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: **Waldeingriff erforderlich, Ausgleich notwendig.**

Verbindung: Oberheimbach - Unterheimbach
 Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**
 Kommune 1: **Wüstenrot**
 Straße: L 1090
 Kommune 2: **Hohenlohekreis**
 Länge: 1.900 m
 DTV: 4.101 Kfz/24 Schulverbindung: **nein**
 Netz-Kategorie: **Nahräumliche Verbindung**
 Baulast: **Land Baden-Württemberg**
 Priorität: **C**
 Schutzgeb.: **Landschaftsschutzgebiet, Naturpark**



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Fahrkomfort: **Schlecht** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Bretzfelder Gemarkung.**

Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Alternative: -



Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (ohne Planung und Eingriffs-Ausgleich): **495.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis:

Anlage 8

Priorisierung Maßnahmen Streckenausbau Gesamt

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
020	K 2041	Babstadt - Treschklingen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Gut	Kreis
023	L 1107	Bad Wimpfen - Bonfeld	Ausbau eines durchgehenden straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	A	Gut	Land
024	B 27	Offenau - Jagstfeld - Bad Friedrichshall	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges auf dem Brückenbauwerk.	A	-	Bund
025	K 2117	Neckarsulm - Bad Friedrichshall Obere Fundel	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Mittel	Kreis
028	K 2116	Plattenwald - Neckarsulm	Verbreiterung und Wegedeckensanierung der bestehenden Geh- und Radwege. Herstellen von gesicherten Querungsstellen und sicheren Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Sehr gut	Kreis
030	Kocher-Brücke (L 1095)	Neuenstadt a.K. - Bürg	Neubau einer Brücke für den Geh- und Radverkehr.	A	-	Land
031	L 1088	Brettach a.K. - Neuenstadt a.K.	Lückenschluss durch Neubau eines straßenbegleitenden Radweges.	A	Gut	Land
033	L 1095	Neuenstadt a.K. - Neckarsulm	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Schlecht	Land
037	Neckargartacher Straße	Obereisesheim - Neckargartach - Heilbronn	Verbreiterung und Ausbau des betrachteten Wegs zum gemeinsamen Geh- und Radweg in beide Richtungen. Verbreiterung der Unterführungen im Zuge des Ausbaus der A6.	A	Sehr gut	Gemeinden
053	Weinbrennerstraße (Weg)	Eppingen - Mühlbach/Kleingartach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	A	Sehr gut	Gemeinden
057	K 2049	Gemmingen - Massenbachhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Schlecht	Kreis
072	Heilbronner Straße (L 1103)	Güglingen - Pfaffenhofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Sehr gut	Land
078	Maulbronner Straße (L 1103)	Brackenheim - Frauenzimmern	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	A	Sehr gut	Land
085	L 1103	Brackenheim - Lauffen a.N.	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	A	Sehr gut	Land
088	Grantschener Straße / K2113	Ellhofen - Grantschen	Gesicherte Verbindung über das Firmengelände herstellen, Überführung auf die K 2113 und Lücke im Radwegenetz durch Neubau schließen.	A	-	Gemeinden
096	K 2081	Talheim - Neckarwestheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Schlecht	Kreis
098	Weg am Sportplatz	Flein - Sontheim	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	A	Sehr gut	Gemeinden
103	Auensteiner Straße (L 1100)	Ilfeld - Auenstein	Verbreiterung des betrachteten Weges.	A	Sehr gut	Land
114	B 39	Hirrweiler - Wüstenrot	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Mittel	Bund

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
116	B 39	Hirrweiler - Finsterrot	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Mittel	Bund
117	Löwensteiner Straße (B 39)	Finsterrot - Ammertsweiler	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Fortführung auf Mainhardter Gemarkung.	A	Sehr gut	Bund
002	Schefflenztal-Radweg	Untergriesheim - Allfeld	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Ausbau auch im weiteren Verlauf auf Billigheimer Gemarkung.	B	Sehr gut	Gemeinden
014	Heilbronner Straße	Offenau - Gundelsheim a.N.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Mittel	Gemeinden
017	L 549	Obergimpern - Untergimpern	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Neckarbischofsheimer Gemarkung.	B	Mittel	Land
018	Prof.-Kühne-Straße (K 2043)	Obergimpern - Siegelsbach	Neubau eines (straßenbegleitenden) Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Verschiedene Führungsalternativen des Weges auf Umsetzbarkeit überprüfen.	B	Mittel	Kreis
019	L 530	Babstadt - Siegelsbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Schlecht	Land
022	K 2038	Bad Wimpfen - Hohenstadt	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	B	Gut	Kreis
026	Kocherwaldstraße (L 1096)	Bad Friedrichshall - Obergriesheim/Untergriesheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Gut	Land
027	Kochendorfer Straße (L 1088)	Bad Friedrichshall - Kochendorf	Neubau einer Brücke für den Geh- und Radverkehr.	B	-	Land
036	Felsenweg	Neuenstadt a.K. - Eberstadt	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinden
038	Grombacher Straße (K 2144)	Grombach - Kirchartt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Sehr gut	Kreis
039	Wirtschaftsweg	Treschklingen - Grombach	Herstellung einer Wegeverbindung mit wassergebundener Decke.	B	Gut	Gemeinden
044	K 2141	Bonfeld - Biberach	Neubau eines Geh- und Radweges. Weiterführung auf Gemarkung der Stadt Heilbronn.	B	Schlecht	Kreis
046	K 2146	Ittlingen - Kirchartt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Schlecht	Kreis
052	L 551	Elsenz - Waldangelloch	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Östringer und Sinsheimer Gemarkung. Landkreise Karlsruhe und Rhein-Neckar-Kreis betroffen.	B	Schlecht	Land
058	K 2047	Massenbach/Massenbachhausen - Kirchhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Gemarkung der Stadt Heilbronn.	B	Schlecht	Kreis

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
061	K 2048	Massenbach - Schluchtern	Neubau eines Geh- und Radweges mit gesicherten Anschlüssen an bestehende Radwege und gesicherter Überquerung der B 293.	B	Mittel	Gemeinden
062	L 1107	Massenbach - Schwaigern	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Sehr gut	Land
063	Grenzweg	Schluchtern - Kirchhausen	Lückenschluss durch Befestigung mit wassergebundener Decke, Asphaltierung prüfen.	B	Gut	Gemeinden
064	L 1105	Leingarten - Kirchhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Gemarkung der Stadt Heilbronn.	B	Mittel	Land
067	L 1103	Leonbronn - Sternenfels	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Sternenfelser Gemarkung.	B	Mittel	Land
069	L 1110	Kleingartach - Güglingen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Schlecht	Land
074	Güglinger Straße (L 1110)	Güglingen - Eibensbach	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	B	Gut	Land
077	K 2069 / K 1632	Cleebronn - Freudental/Besigheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Bönningheimer Gemarkung.	B	Mittel	Kreis
084	Wirtschaftsweg	Hausen a.d.Z. - Nordheim	Lückenschluss durch Befestigung mit wassergebundener Decke.	B	Gut	Gemeinden
090	K 2110 / K 2342	Eschenau - Waldbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Fortführung auf Bretzfelder Gemarkung.	B	-	Kreis
093	L 1102	Lehensteinsfeld - Oberheinriet	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Schlecht	Land
097	K 2081	Talheim - Neckarwestheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Mittel	Kreis
100	Erich-Müller-Weg	Flein - Ilsfeld	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinden
101	K 2086	Auenstein - Wüstenhausen	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	B	Sehr gut	Kreis
107	Schmidthausener Str. (K 2091)	Beilstein - Schmidthausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Mittel	Kreis
113	B 39	Löwenstein - Hirrweiler	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Ausbau mit Sicherheitstrennstreifen nach Vorschrift, ggf. mit baulicher Trennung.	B	Gut	Bund
119	Frankenstraße (L 1090)	Wüstenrot - Neuhütten	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Gut	Land
003	K 2158 / L 526	Neudenu - Allfeld	Neubau und Ausbau einer Verbindung zum Schefflenz-Radweg über Wirtschafts- und Forstwege. Sichere Querungen der Kreis- und Landesstraße herstellen.	C	Mittel	Kreis

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
005	K 3132	Möckmühl - Lampoldshausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Schlecht	Kreis
006	L 1047	Züttlingen - Lampoldshausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Schlecht	Land
011	K 2037 / K 3947	Siegelsbach - Neckarmühlbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Haßmersheimer Gemarkung.	C	Schlecht	Kreis
012	L 530	Siegelsbach - Hüffenhardt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Gut	Land
015	K 2159	Gundelsheim a.N.- Obergriesheim	Lückenschluss durch Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Sehr gut	Kreis
016	Wagenbacher Weg	Siegelsbach - Untergimpern	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut	Gemeinden
029	L 1088	Neuenstadt a.K. - Oedheim - Bad Friedrichshall	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Schlecht	Land
032	L 1045	Brettach - Kochersteinsfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Land
035	K 2007	Eberstadt - Cleversulbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Kreis
042	K 2041	Treschklingen - Fürfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Kreis
043	L 1107	Massenbachhausen - Fürfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges als Lückenschluss, mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Land
056	L 1107	Gemmingen - Stetten a.H.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Schlecht	Land
059	L 1107	Massenbach - Massenbachhausen	Ausbau der bestehenden Gehwege und Lückenschluss durch Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs.	C	-	Land
065	L 1107	Haberschlacht - Stetten a.H.	Ausbau des Wirtschaftsweges zu einem straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Gut	Land
066	K 2149	Mühlbach - Ochsenburg	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Schlecht	Gemeinden
073	Weg parallel zur Zaber	Pfaffenhofen - Weiler a.d.Z.	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut	Gemeinden
076	K 2150	Frauenzimmern - Cleebronn	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Kreis
080	Neipperger Straße (L 1107)	Brackenheim - Neipperg/Haberschlacht	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Gut	Land
086	K 1627	Meimsheim - Kirchheim a.N.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Kirchheimer Gemarkung.	C	Schlecht	Kreis

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
089	K 2111	Sülzbach - Wimmmental	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Kreis
092	Judengartenweg	Weinsberg - Obergruppenbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut	Gemeinden
094	Heilbronner Straße (L 1101)	Weinsberg - Erlenbach	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Markierung der Furten an Ein- und Ausfahrten.	C	Sehr gut	Land
095	Wirtschaftsweg	Neckarwestheim - Pfahlhof - Winzerhausen	Lückenschluss durch einen asphaltierten Weg und gesicherte Überführung auf die Fahrbahn im Knotenpunktbereich der K 2085 mit der K 2156.	C	Gut	Gemeinden
099	K 2155	Talheim - Untergruppenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Sofortmaßnahme: Querung der Verbindung Flein-Ilsfeld sichern.	C	Schlecht	Kreis
104	K 1617	Abstetterhof - Winzerhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Fortführung auf Großbottwarer Gemarkung.	C	Schlecht	Kreis
105	Happenbacher Straße (K 2088)	Happenbach - Abstatt	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	C	Mittel	Kreis
106	L 1111	Happenbach - Unterheinriet	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Schlecht	Land
111	L 1066	Löwenstein - Neulautern	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Land
112	Burgweg	Löwenstein - Hirrweiler	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts, Sturzabsicherung durch Geländer.	C	Sehr gut	Gemeinden
115	B 39	Hirrweiler - Wüstenrot	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Ausbau mit Sicherheitstrennstreifen nach Vorschrift, ggf. mit baulicher Trennung. Teilabschnitt auf Bretzfelder Gemarkung.	C	Mittel	Bund
118	K 2098	Wüstenrot - Schmellenhof	Verbreiterung und durchgängiger Ausbau des betrachteten Geh- und Radweges.	C	Gut	Kreis
121	L 1090	Oberheimbach - Unterheimbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Bretzfelder Gemarkung.	C	Schlecht	Land
001	K 2022 / K 3952	Unterkessach - Leibenstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Adelsheimer Gemarkung.	D	Schlecht	Kreis
004	Maisenhälder Straße	Züttlingen - Lampoldshauhen	Weg mit asphaltierter Decke nach Abschluss der Baustelle wieder anlegen.	D	Sehr gut	Gemeinden
010	Wirtschaftsweg	Neuenstadt a.K. - Möckmühl	Sanierung der Wegedecke. Betonplatten durch Asphaltdecke ersetzen.	D	Schlecht	Gemeinden
021	Geh- und Radweg	Siegelsbach - Zimmerhof	Verbreiterung und Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Mittel	Gemeinden

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
040	K 2042	Treschklingen - Grombach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	D	Mittel	Kreis
045	Reihener Straße (L 592)	Ittlingen - Reihen - Sinsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Sinsheimer Gemarkung.	D	Schlecht	Land
047	Wirtschaftsweg	Richen/Berwangen - Massenbachhausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Sehr gut	Gemeinden
048	Wirtschaftsweg	Richen - Berwangen - Massenbachhausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel	Gemeinden
049	Weg am Birkenbach	Richen - Berwangen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel	Gemeinden
050	Wirtschaftsweg	Adelshofen - Richen	Sanierung der Wegedecke. Betonplatten durch Asphaltdecke ersetzen.	D	Schlecht	Gemeinden
051	Wirtschaftsweg	Adelshofen - Rohrbach - Landshausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel	Gemeinden
055	Wirtschaftsweg	Eppingen - Mühlbach	Sanierung der Wegedecke. Betonplatten durch Asphaltdecke ersetzen.	D	Mittel	Gemeinden
068	K 2160	Michelbach - Kleingartach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	D	Schlecht	Kreis
070	K 2063	Kleingartach - Stockheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	D	Schlecht	Kreis
071	K 2064	Stockheim - Frauenzimmern	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	D	Schlecht	Kreis
081	Parallelweg zu Marsaner Straße	Brackenheim - Neipperg	Verbreiterung und Oberflächensanierung des Abschnitts.	D	Sehr gut	Gemeinden
082	Verbindungsweg	Dürrenzimmern - Hausen a.d.Z.	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut	Gemeinden
083	Weg am Neipperger Bächle	Dürrenzimmern - Hausen a.d.Z.	Befestigung und Verbreiterung des Weges.	D	Sehr gut	Gemeinden
087	Weg entlang der Sulm	Erlenbach - Weinsberg	Herstellung eines Geh- und Radweges entlang der Sulm.	D	-	Gemeinden
102	Schulwiese	Ilfeld - Auenstein	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Sehr gut	Gemeinden
108	Wirtschaftsweg	Unterheinriet - Löwenstein	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Sehr gut	Gemeinden
120	L 1090	Wüstenrot - Weißenbronn - Neuhütten	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	D	Schlecht	Land

Anlage 9

Priorisierung Maßnahmen Streckenausbau nach Baulastträger

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
024	B 27	Offenau - Jagstfeld - Bad Friedrichshall	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges auf dem Brückenbauwerk.	A	-	Bund
114	B 39	Hirrweiler - Wüstenrot	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Mittel	Bund
116	B 39	Hirrweiler - Finsterrot	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Mittel	Bund
117	Löwensteiner Straße (B 39)	Finsterrot - Ammertsweiler	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Fortführung auf Mainhardter Gemarkung.	A	Sehr gut	Bund
113	B 39	Löwenstein - Hirrweiler	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Ausbau mit Sicherheitstrennstreifen nach Vorschrift, ggf. mit baulicher Trennung.	B	Gut	Bund
115	B 39	Hirrweiler - Wüstenrot	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Ausbau mit Sicherheitstrennstreifen nach Vorschrift, ggf. mit baulicher Trennung. Teilabschnitt auf Bretzfelder Gemarkung.	C	Mittel	Bund

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
023	L 1107	Bad Wimpfen - Bonfeld	Ausbau eines durchgehenden straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	A	Gut	Land
030	Kocher-Brücke (L 1095)	Neuenstadt a.K. - Bürg	Neubau einer Brücke für den Geh- und Radverkehr.	A	-	Land
031	L 1088	Brettach a.K. - Neuenstadt a.K.	Lückenschluss durch Neubau eines straßenbegleitenden Radweges.	A	Gut	Land
033	L 1095	Neuenstadt a.K. - Neckarsulm	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Schlecht	Land
072	Heilbronner Straße (L 1103)	Güglingen - Pfaffenhofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Sehr gut	Land
078	Maulbronner Straße (L 1103)	Brackenheim - Frauenzimmern	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	A	Sehr gut	Land
085	L 1103	Brackenheim - Lauffen a.N.	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	A	Sehr gut	Land
103	Auensteiner Straße (L 1100)	Ilfsfeld - Auenstein	Verbreiterung des betrachteten Weges.	A	Sehr gut	Land
017	L 549	Obergimpern - Untergimpern	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Neckarbischofsheimer Gemarkung.	B	Mittel	Land
019	L 530	Babstadt - Siegelsbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Schlecht	Land
026	Kocherwaldstraße (L 1096)	Bad Friedrichshall - Obergriesheim/Untergriesheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Gut	Land
027	Kochendorfer Straße (L 1088)	Bad Friedrichshall - Kochendorf	Neubau einer Brücke für den Geh- und Radverkehr.	B	-	Land
052	L 551	Elsenz - Waldangelloch	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Östringer und Sinsheimer Gemarkung. Landkreise Karlsruhe und Rhein-Neckar-Kreis betroffen.	B	Schlecht	Land
062	L 1107	Massenbach - Schwaigern	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Sehr gut	Land
064	L 1105	Leingarten - Kirchhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Gemarkung der Stadt Heilbronn.	B	Mittel	Land
067	L 1103	Leonbronn - Sternenfels	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Sternenfelser Gemarkung.	B	Mittel	Land
069	L 1110	Kleingartach - Güglingen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Schlecht	Land
074	Güglinger Straße (L 1110)	Güglingen - Eibensbach	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	B	Gut	Land

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
093	L 1102	Lehensteinsfeld - Oberheinriet	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Schlecht	Land
119	Frankenstraße (L 1090)	Wüstenrot - Neuhütten	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Gut	Land
006	L 1047	Züttlingen - Lampoldshauen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Schlecht	Land
012	L 530	Siegelsbach - Hüffenhardt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Gut	Land
029	L 1088	Neuenstadt a.K. - Oedheim - Bad Friedrichshall	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Schlecht	Land
032	L 1045	Brettach - Kochersteinsfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Land
043	L 1107	Massenbachhausen - Fürfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges als Lückenschluss, mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Land
056	L 1107	Gemmingen - Stetten a.H.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Schlecht	Land
059	L 1107	Massenbach - Massenbachhausen	Ausbau der bestehenden Gehwege und Lückenschluss durch Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs.	C	-	Land
065	L 1107	Haberschlacht - Stetten a.H.	Ausbau des Wirtschaftswegs zu einem straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Gut	Land
080	Neipperger Straße (L 1107)	Brackenheim - Neipperg/Haberschlacht	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Gut	Land
094	Heilbronner Straße (L 1101)	Weinsberg - Erlenbach	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Markierung der Furten an Ein- und Ausfahrten.	C	Sehr gut	Land
106	L 1111	Happenbach - Unterheinriet	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Schlecht	Land
111	L 1066	Löwenstein - Neulautern	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Land
121	L 1090	Oberheimbach - Unterheimbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Bretzfelder Gemarkung.	C	Schlecht	Land
045	Reihener Straße (L 592)	Ittlingen - Reihen - Sinsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Sinsheimer Gemarkung.	D	Schlecht	Land
120	L 1090	Wüstenrot - Weißenbronn - Neuhütten	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	D	Schlecht	Land

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
020	K 2041	Babstadt - Treschklingen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Gut	Kreis
025	K 2117	Neckarsulm - Bad Friedrichshall Obere Fundel	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Mittel	Kreis
028	K 2116	Plattenwald - Neckarsulm	Verbreiterung und Wegedeckensanierung der bestehenden Geh- und Radwege. Herstellen von gesicherten Querungsstellen und sicheren Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Sehr gut	Kreis
057	K 2049	Gemmingen - Massenbachhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Schlecht	Kreis
096	K 2081	Talheim - Neckarwestheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	A	Schlecht	Kreis
018	Prof.-Kühne-Straße (K 2043)	Obergimpern - Siegelsbach	Neubau eines (straßenbegleitenden) Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Verschiedene Führungsalternativen des Weges auf Umsetzbarkeit überprüfen.	B	Mittel	Kreis
022	K 2038	Bad Wimpfen - Hohenstadt	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	B	Gut	Kreis
038	Grombacher Straße (K 2144)	Grombach - Kirchartd	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Sehr gut	Kreis
044	K 2141	Bonfeld - Biberach	Neubau eines Geh- und Radweges. Weiterführung auf Gemarkung der Stadt Heilbronn.	B	Schlecht	Kreis
046	K 2146	Ittlingen - Kirchartd	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Schlecht	Kreis
058	K 2047	Massenbach/Massenbachhausen - Kirchhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Gemarkung der Stadt Heilbronn.	B	Schlecht	Kreis
077	K 2069 / K 1632	Cleebronn - Freudental/Besigheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Bönningheimer Gemarkung.	B	Mittel	Kreis
090	K 2110 / K 2342	Eschenau - Waldbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Fortführung auf Bretzfelder Gemarkung.	B	-	Kreis
097	K 2081	Talheim - Neckarwestheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Mittel	Kreis
101	K 2086	Auenstein - Wüstenhausen	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	B	Sehr gut	Kreis
107	Schmidthausener Str. (K 2091)	Beilstein - Schmidthausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Mittel	Kreis
003	K 2158 / L 526	Neudenau - Allfeld	Neubau und Ausbau einer Verbindung zum Schefflenz-Radweg über Wirtschafts- und Forstwege. Sichere Querungen der Kreis- und Landesstraße herstellen.	C	Mittel	Kreis

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
005	K 3132	Möckmühl - Lampoldshausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Schlecht	Kreis
011	K 2037 / K 3947	Siegelsbach - Neckarmühlbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Haßmersheimer Gemarkung.	C	Schlecht	Kreis
015	K 2159	Gundelsheim a.N.- Obergriesheim	Lückenschluss durch Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Sehr gut	Kreis
035	K 2007	Eberstadt - Cleversulbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Kreis
042	K 2041	Treschklingen - Fürfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Kreis
076	K 2150	Frauenzimmern - Cleebronn	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Kreis
086	K 1627	Meimsheim - Kirchheim a.N.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Kirchheimer Gemarkung.	C	Schlecht	Kreis
089	K 2111	Sülzbach - Wimmental	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	C	Mittel	Kreis
099	K 2155	Talheim - Untergruppenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Sofortmaßnahme: Querung der Verbindung Flein-Ilsfeld sichern.	C	Schlecht	Kreis
104	K 1617	Abstetterhof - Winzerhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Fortführung auf Großbottwarer Gemarkung.	C	Schlecht	Kreis
105	Happenbacher Straße (K 2088)	Happenbach - Abstatt	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	C	Mittel	Kreis
118	K 2098	Wüstenrot - Schmellenhof	Verbreiterung und durchgängiger Ausbau des betrachteten Geh- und Radweges.	C	Gut	Kreis
001	K 2022 / K 3952	Unterkessach - Leibenstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende. Weiterführung auf Adelsheimer Gemarkung.	D	Schlecht	Kreis
040	K 2042	Treschklingen - Grombach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	D	Mittel	Kreis
068	K 2160	Michelbach - Kleingartach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	D	Schlecht	Kreis
070	K 2063	Kleingartach - Stockheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	D	Schlecht	Kreis
071	K 2064	Stockheim - Frauenzimmern	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	D	Schlecht	Kreis

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
037	Neckargartacher Straße	Obereisesheim - Neckgartach - Heilbronn	Verbreiterung und Ausbau des betrachteten Wegs zum gemeinsamen Geh- und Radweg in beide Richtungen. Verbreiterung der Unterführungen im Zuge des Ausbaus der A6.	A	Sehr gut	Gemeinden
053	Weinbrennerstraße (Weg)	Eppingen - Mühlbach/Kleingartach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	A	Sehr gut	Gemeinden
088	Grantschener Straße / K2113	Ellhofen - Grantschen	Gesicherte Verbindung über das Firmengelände herstellen, Überführung auf die K 2113 und Lücke im Radwegenetz durch Neubau schließen.	A	-	Gemeinden
098	Weg am Sportplatz	Flein - Sontheim	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	A	Sehr gut	Gemeinden
002	Schefflenztal-Radweg	Untergriesheim - Allfeld	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Ausbau auch im weiteren Verlauf auf Billigheimer Gemarkung.	B	Sehr gut	Gemeinden
014	Heilbronner Straße	Offenau - Gundelsheim a.N.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit gesicherten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg an Anfang und Ende.	B	Mittel	Gemeinden
036	Felsenweg	Neuenstadt a.K. - Eberstadt	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinden
039	Wirtschaftsweg	Treschklingen - Grombach	Herstellung einer Wegeverbindung mit wassergebundener Decke.	B	Gut	Gemeinden
061	K 2048	Massenbach - Schluchtern	Neubau eines Geh- und Radweges mit gesicherten Anschlüssen an bestehende Radwege und gesicherter Überquerung der B 293.	B	Mittel	Gemeinden
063	Grenzweg	Schluchtern - Kirchhausen	Lückenschluss durch Befestigung mit wassergebundener Decke, Asphaltierung prüfen.	B	Gut	Gemeinden
084	Wirtschaftsweg	Hausen a.d.Z. - Nordheim	Lückenschluss durch Befestigung mit wassergebundener Decke.	B	Gut	Gemeinden
100	Erich-Müller-Weg	Flein - Ilsfeld	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinden
016	Wagenbacher Weg	Siegelsbach - Untergimpern	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut	Gemeinden
066	K 2149	Mühlbach - Ochsenburg	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Schlecht	Gemeinden
073	Weg parallel zur Zaber	Pfaffenhofen - Weiler a.d.Z.	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut	Gemeinden
092	Judengartenweg	Weinsberg - Obergruppenbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut	Gemeinden
095	Wirtschaftsweg	Neckarwestheim - Pfahlhof - Winzerhausen	Lückenschluss durch einen asphaltierten Weg und gesicherte Überführung auf die Fahrbahn im Knotenpunktbereich der K 2085 mit der K 2156.	C	Gut	Gemeinden
112	Burgweg	Löwenstein - Hirrweiler	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts, Sturzabsicherung durch Geländer.	C	Sehr gut	Gemeinden
004	Maisenhälder Straße	Züttlingen - Lampoldshauen	Weg mit asphaltierter Decke nach Abschluss der Baustelle wieder anlegen.	D	Sehr gut	Gemeinden

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulastträger
010	Wirtschaftsweg	Neuenstadt a.K. - Möckmühl	Sanierung der Wegedecke. Betonplatten durch Asphaltdecke ersetzen.	D	Schlecht	Gemeinden
021	Geh- und Radweg	Siegelsbach - Zimmerhof	Verbreiterung und Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Mittel	Gemeinden
047	Wirtschaftsweg	Richen/Berwangen - Massenbachhausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Sehr gut	Gemeinden
048	Wirtschaftsweg	Richen - Berwangen - Massenbachhausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel	Gemeinden
049	Weg am Birkenbach	Richen - Berwangen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel	Gemeinden
050	Wirtschaftsweg	Adelshofen - Richen	Sanierung der Wegedecke. Betonplatten durch Asphaltdecke ersetzen.	D	Schlecht	Gemeinden
051	Wirtschaftsweg	Adelshofen - Rohrbach - Landshausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel	Gemeinden
055	Wirtschaftsweg	Eppingen - Mühlbach	Sanierung der Wegedecke. Betonplatten durch Asphaltdecke ersetzen.	D	Mittel	Gemeinden
081	Parallelweg zu Marsaner Straße	Brackenheim - Neipperg	Verbreiterung und Oberflächensanierung des Abschnitts.	D	Sehr gut	Gemeinden
082	Verbindungsweg	Dürrenzimmern - Hausen a.d.Z.	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut	Gemeinden
083	Weg am Neipperger Bächle	Dürrenzimmern - Hausen a.d.Z.	Befestigung und Verbreiterung des Weges.	D	Sehr gut	Gemeinden
087	Weg entlang der Sulm	Erlenbach - Weinsberg	Herstellung eines Geh- und Radweges entlang der Sulm.	D	-	Gemeinden
102	Schulwiese	Ilfeld - Auenstein	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Sehr gut	Gemeinden
108	Wirtschaftsweg	Unterheinriet - Löwenstein	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Sehr gut	Gemeinden

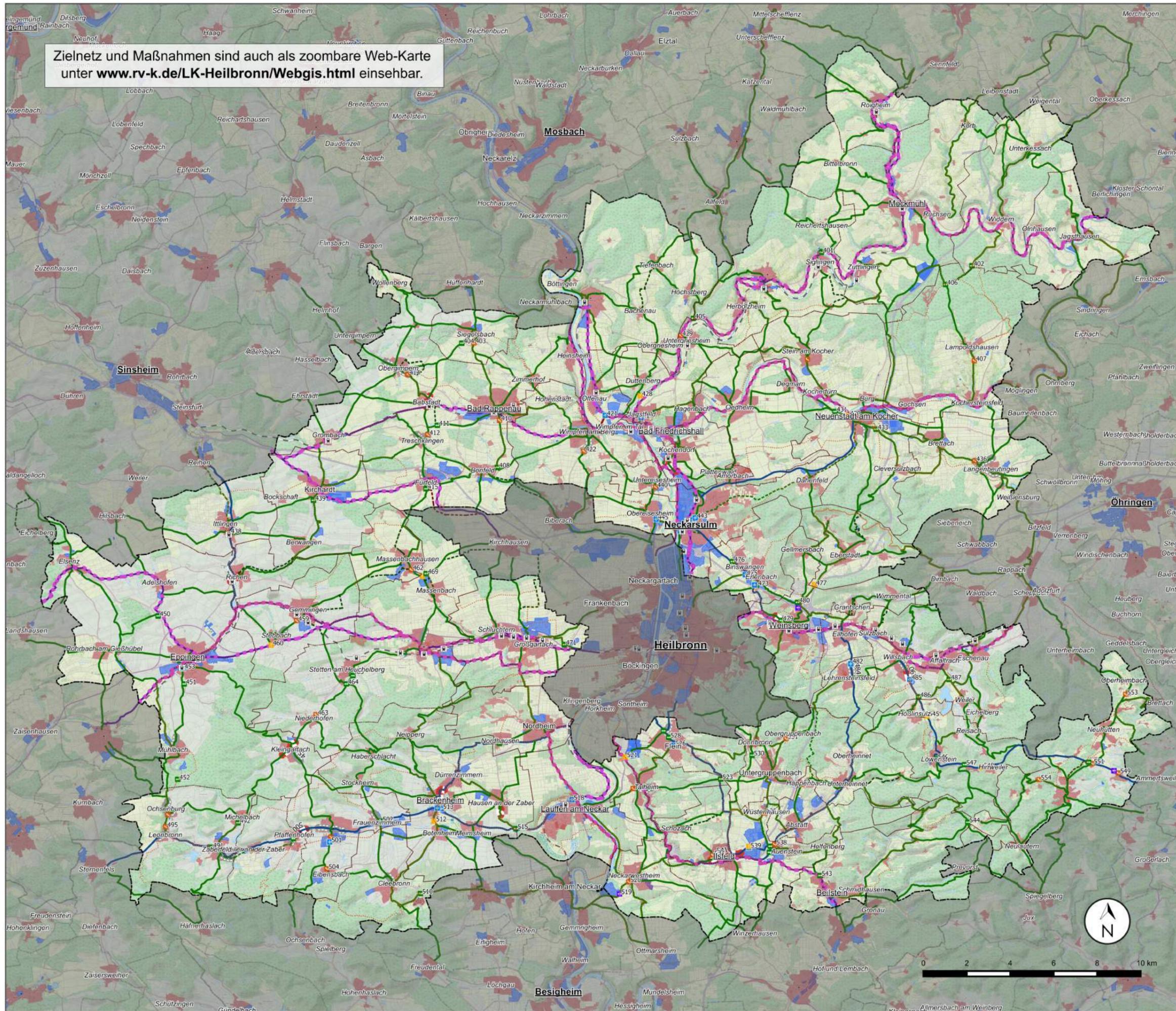
Anlage 10

Plan Markierungslösungen und punktuelle Maßnahmen

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn

Zielnetz und Maßnahmen sind auch als zoombare Web-Karte unter www.rv-k.de/LK-Heilbronn/Webgis.html einsehbar.



Legende

Punktuelle Maßnahmen:

-  Überführung Fahrbahn - Radweg
-  Querungshilfe anlegen
-  Gefährliche Ausfahrt verbessern
-  Knotenpunkt anpassen
-  Sonstige punktuelle Maßnahmen

Streckenbezogene Maßnahmen:

-  Schutzstreifen markieren
-  Schutzstreifen einseitig markieren
-  Fahrradstraße einrichten
-  Sonstige Maßnahme

Zielnetz Radverkehr:

-  Überregionale Radverkehrsverbindung
-  Regionale Radverkehrsverbindung
-  Nahräumliche Radverkehrsverbindung
-  Alternativer Verlauf
-  Touristische Radrouten

RadNETZ BW:

-  Netz
-  Maßnahmen Strecke
-  Maßnahmen Punkte

Anlage 10

Plan 07: Markierungslösungen & punktuelle Maßnahmen

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Heilbronn

Datum: 12.11.2018
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Kartengrundlage: Open Street Map, Eigene Bearbeitung

Anlage 11

Tabelle Markierungslösungen und punktuelle Maßnahmen

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
401	Neudenu	Züttlinger Straße		Querung ermöglichen	Durchfahrt im Grünstreifen herstellen. Momentan ist das direkte Queren vom Radweg in Richtung Reichertshausen nicht möglich.
402	Widdern	L 1047		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
403	Siegelsbach	Hauptstraße (L530)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
404	Siegelsbach	Bahnhofstraße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der abzweigenden Radverkehrsverbindung.
405	Gundelsheim	L 1096		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der abzweigenden Radverkehrsverbindung.
406	Hardthausen a.K.	K 2130 / Im Langen Grund		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
407	Hardthausen a.K.	Kochersteinfelder Straße (OT Lampoldshausen)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
408	Bad Rappenau	Schwaigerner Straße (K 2120) (OT Bonfeld)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
409	Bad Rappenau	Schwaigerner Straße (K 2120) (OT Bonfeld)		Bordsteinabsenkung	Absenkung des Bordsteins, um die Befahrbarkeit auch durch unsichere Radfahrer und im ungünstigen Winkel sicher und komfortabel zu gestalten. Die Maßnahme kommt auch mobilitätseingeschränkten Fußgängern zu Gute.
410	Bad Rappenau	Schwaigerner Straße (K 2120)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
411	Bad Rappenau	L 530		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
412	Bad Rappenau	Amtshausstraße (K 2041) (OT Treschklingen)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
414	Bad Rappenau	Hauptstraße (L 549) (OT Obergimpfern)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
415	Bad Rappenau	Heilbronner Straße (L 1107) (OT Fürfeld)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der abzweigenden Radverkehrsverbindung.
416	Bad Rappenau	Dorfstraße (OT Treschklingen)		Markierung Schutzstreifen prüfen	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
417	Bad Rappenau	Hauptstraße (L549) (OT Obergimpfern)		Markierung Schutzstreifen prüfen	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
418	Bad Rappenau	K 2041 (OT Babstadt)		Sonstiges	Verkehrsberuhigende Neugestaltung Ortsdurchfahrt durch Neuordnung des Straßenraums
419	Bad Rappenau	Amtshausstraße		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
420	Bad Rappenau	Treschklinger Straße (OT Fürfeld)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
421	Offenau	B 27 / L 1100		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Seitenraum südwestlich der B 27 verbreitern, um eine ausreichend große Aufstellfläche für den Fuß- und Radverkehr herzustellen. Anpassung der LSA-Schaltung, so dass unverhältnismäßig lange Wartezeiten für den Radverkehr vermieden werden.

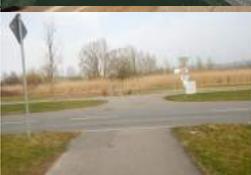
Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
422	Bad Wimpfen	Biberacher Straße (K 2040)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
423	Bad Wimpfen	Lerchenstraße / Marienbadstraße		Fahrradstraße einrichten	Fahrradstraßen eignen sich vor allem innerorts im Verlauf wichtiger Radverbindungen (hier: Anbindung Lidl-Standort). Sie sind in der Regel dem Radverkehr vorbehalten, eine Freigabe für Anlieger-Kfz-Verkehr kann zweckmäßig sein. Die Maßnahme kann bei Ausbau des RadNetzes BW ggf. entfallen.
424	Bad Wimpfen	Biberacher Straße		Schutzstreifen (einseitig) markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Evtl. Verbreiterung des bis zur Magnusstraße vorhandenen Wegs und Freigabe für den Radverkehr.
425	Bad Friedrichshall	Bergrat-Bilfinger-Straße		Maßnahmen zum Schutz der Einfahrten	In Abschnitten mit vielen, hoch frequentierten Einfahrten ist die Führung im Seitenraum, insbesondere im Zweirichtungsverkehr, problematisch. Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und zum Schutz des Radverkehrs sind daher zu prüfen.
426	Bad Friedrichshall	Kocherwaldstraße (L1096)		Knotenpunkt anpassen	Geradausfahrten von der Friedrichshaller Straße in die Hagenbacher Straße für den Radverkehr freigeben.
427	Bad Friedrichshall	Hohe Straße / Heuchlinger Straße / Römerstraße		Vorhandene Lichtsignalanlage anpassen	Aufgeweiteten Aufstellstreifen vor der Lichtsignalanlage markieren, ggf. Signalprogramm anpassen.
428	Bad Friedrichshall	Jagstbrücke		Brücke anpassen	Kurzfristig: Poller entfernen und Rampen anpassen; Langfristig: Neue Brücke
429	Bad Friedrichshall	L 1096		Überführung Radweg - Fahrbahn	Schaffung einer gesicherten Überführung, um vom Radweg auf die L 1096 zu wechseln und so Untergriesheim an den Jagst-Radwegs anzubinden.
430	Neuenstadt a.K.	Neckarsulmer Straße (L 1095)		Radverkehrsführung am Knoten ändern	Neukonzeption der Radverkehrsführung im Knotenbereich zwischen Kochendorferstraße und Neckarsulmer Straße.
431	Neuenstadt a.K.	L 1088		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
432	Neuenstadt a.K.	Kurmainzer Straße (L 720) (OT Stein a.K.)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
433	Neuenstadt a.K.	Cleversulzbacher Straße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der abzweigenden Radverkehrsverbindung.
434	Neuenstadt a.K.	Eberstädter Hohlle		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
435	Langenbrettach	Hohenloher Straße (K 2129) (OT Langenbeutingen)		Markierung Schutzstreifen prüfen	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
436	Langenbrettach	Hohenloher Straße (K 2129) (OT Langenbeutingen)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
437	Langenbrettach	Erlenbacher Straße (OT Langenbeutingen)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
438	Ittlingen	Richener Straße (L 592)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
439	Kirchartd	L 1110		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der abzweigenden Radverkehrsverbindung.
440	Untereisesheim	Hauptstraße (L 1100)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
441	Untereisesheim	Hauptstraße (L 1100)		Markierung Schutzstreifen prüfen	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
442	Neckarsulm	Neuenstädter Straße / Sulmstraße		Kreisverkehr anpassen	Unklare Radverkehrsführung am Kreisverkehr. Markierung von Radverkehrsfurten in den Kreisverkehrsarmen oder Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Neukonzeption der Radverkehrsführung in Abhängigkeit von der weiteren Führung.
443	Neckarsulm	Neuenstädter Straße / Spitalstraße		Kreisverkehr anpassen	Unklare Radverkehrsführung am Kreisverkehr. Markierung von Radverkehrsfurten in den Kreisverkehrsarmen oder Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Neukonzeption der Radverkehrsführung in Abhängigkeit von der weiteren Führung.
445	Neckarsulm	Herrengasse / Silcherstraße / Brückenstraße		Kreisverkehr anpassen	Unklare Radverkehrsführung am Kreisverkehr. Markierung von Radverkehrsfurten in den Kreisverkehrsarmen oder Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Neukonzeption der Radverkehrsführung in Abhängigkeit von der weiteren Führung.
446	Neckarsulm	L 1101 / Wertstraße / Brückenstraße		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Umschaltzeiten der Lichtsignalanlage an den Radverkehr anpassen, um unverhältnismäßig lange Wartezeiten zu vermeiden.
447	Neckarsulm	Gottlieb-Daimler-Straße		Gefährliche Ausfahrt verbessern	Radweg bevorzugen; Markierung von auffällig eingefärbte Radverkehrsfurten im Bereich der Parkhaus-Ausfahrt, ggf. Aufmerksamkeit durch taktile Schwelle erhöhen. Bestehendes Schild "Radfahrer absteigen" entfernen.
448	Neckarsulm	Bahnübergang zwischen Neckarstraße und Untere Neckarstraße		Querung ermöglichen	Gleisübergang oder Unterführung für Fuß- und Radverkehr einrichten.
449	Neckarsulm	Neuenstädter Straße		Markierung Schutzstreifen prüfen	Aktuelle Radverkehrsführung uneindeutig. Keine Beschilderung, aber Hinführung und Wegweiser weisen darauf hin, dass Radverkehr im Seitenraum gedacht ist. Markierung von Schutzstreifen prüfen.
450	Eppingen	L 552		Querung ermöglichen	Durchfahrt im Grünstreifen herstellen. Momentan ist das direkte Queren vom Radweg in Richtung Rohrbach nicht möglich.
451	Eppingen	L 1110		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
452	Eppingen	K 2149		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der abzweigenden Radverkehrsverbindung.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
453	Eppingen	Mühlbacher Straße/Bismarcksstraße		Kreisverkehr anpassen	Kreisverkehre mit Radverkehrs-führung auf der Fahrbahn sollten so ausgeführt werden, dass Überholvorgänge auf der Kreisfahrbahn und in den Zufahrten verhindert werden und die Geschwindigkeit durch die Bauweise gedämpft wird.
454	Eppingen	Mühlbacher Straße		Markierung Schutzstreifen prüfen	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahn-nutzung.
455	Eppingen	Brettachstraße (OT Mühlbach)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefälle-strecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
456	Eppingen	Güglinger Straße (L 1110) (OT Kleingartach)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefälle-strecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
457	Eppingen	Maulbronner Straße (K 2160) (OT Kleingartach)		Straßenraum neu ordnen	Verkehrsberuhigende Neugestaltung Ortsdurchfahrt durch Neuordnung des Straßenraums.
458	Eppingen	Ittlinger Straße (OT Richen)		Straßenraum neu ordnen	Verkehrsberuhigende Neugestaltung Ortsdurchfahrt durch Neuordnung des Straßenraums.
459	Gemmingen	Werner-Reiner-Allee / Eppinger Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen am Ende straßenbegleiteter Radwege erleichtern den Wechsel zwischen Radweg und Fahrbahn an vorgesehener Stelle und verringern dadurch Konflikte mit Kfz-Verkehr und Fußgängern.
460	Gemmingen	B 293		Querung ermöglichen	Durchfahrt im Grünstreifen herstellen. Momentan ist das direkte Queren vom Radweg in Richtung Richen nicht möglich.
461	Gemmingen	Hauptstraße (OT Stebbach)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefälle-strecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
462	Massenbachhausen	L 1107		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
463	Schwaigern	Leinstalstraße (K 2160) (OT Niederhofen)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
464	Schwaigern	L 1107 (OT Stetten a.H.)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
465	Schwaigern	Hauptstraße / Jahnstraße (OT Stetten a.H.)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der abzweigenden Radverkehrsverbindung. Die Querungsstelle liegt im Kurvenbereich und ist deshalb unübersichtlich und gefährlich. Evtl. Führung der Radverbindung ändern.
466	Schwaigern	Hauptstraße / Wiesenrainweg (OT Stetten a.H.)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der abzweigenden Radverkehrsverbindung. Die Querungsstelle liegt im Kurvenbereich und ist deshalb unübersichtlich und gefährlich. Evtl. Führung der Radverbindung ändern.
467	Schwaigern	B 293		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
468	Schwaigern	L 1107 (OT Massenbach)		Querung ermöglichen	Durchfahrt im Grünstreifen herstellen. Momentan ist das direkte Queren vom Radweg in Richtung Kirchhausen nicht möglich.
469	Schwaigern	Krainbachhöfe / K 2047 (OT Massenbach)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
470	Schwaigern	Massenbacher Straße		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen. Beschränkung auf Tempo 30 prüfen.
471	Leingarten	K 2154		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
472	Nordheim	Zabergäustraße (OT Nordhausen)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Die Querungsstelle liegt kurz nach einer Kurve. Relevanz nach Bau der Ortsumgehung prüfen.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
473	Erlenbach	K 2126		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Ggf. Nachrüsten einer Lichtsignalanlage.
474	Erlenbach	L 1101		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Umschaltzeiten der Lichtsignalanlage an den Radverkehr anpassen, um unverhältnismäßig lange Wartezeiten zu vermeiden.
475	Erlenbach	L 1101		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Umschaltzeiten der Lichtsignalanlage an den Radverkehr anpassen, um unverhältnismäßig lange Wartezeiten zu vermeiden.
476	Erlenbach	Herdweg		Querungshilfe anlegen	Bordsteinabsenkung und Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
477	Eberstadt	Eberbachbrücke		Brücke anpassen	Brückengeländer erhöhen und Notwendigkeit des Poller prüfen.
478	Weinsberg	B 39		Gefährliche Ausfahrt verbessern	Im Bereich der Autobahnabfahrt sollten auffällig eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Ein- und Ausfahrten an Zweirichtungswegen sind klassische Unfallhäufungsstellen und sollen deshalb besonders gesichert werden.
479	Weinsberg	Heilbronner Straße (L 1101)		Bestehende Querungshilfe anpassen	Markierung Aufstellfläche für den Radverkehr im Schatten der bestehenden Mittelinsel. Querungshilfen für den Radverkehr sollten nach Möglichkeit fahrdynamisch angelegt werden und auch für Anhänger und Lasträder ausreichend dimensioniert sein.
480	Weinsberg	L 1036 / Hasenmühle		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
481	Weinsberg	Heilbronner Straße (L1101)		Benutzungspflicht Radweg aufheben, Temporeduzierende Maßnahmen ergreifen	In Abschnitten mit vielen, hoch frequentierten Einfahrten ist die Führung im Seitenraum, insbesondere auf Zweirichtungswegen, problematisch. Bei beengten verhältnissen kommt es außerdem zu Konflikten mit Fußgängern.
482	Lehrensteinsfeld	Eilhofener Straße (L 1102)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
483	Lehensteinsfeld	Ellhofener Straße (L 1102) / Lehrener Straße		Kreiverkehr anpassen	Kreisverkehre mit Radverkehrsführung auf der Fahrbahn sollten so ausgeführt werden, dass Überholvorgänge auf der Kreisfahrbahn und in den Zufahrten verhindert werden und die Geschwindigkeit durch die Bauweise abgedämpft wird.
484	Lehensteinsfeld	Ellhofener Straße (L 1102)		Markierung Schutzstreifen prüfen	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
485	Obersulm	Neuhausstraße		Knotenpunkt anpassen	Beschilderung Vorfahrtsregelung aus allen Richtungen vereinheitlichen
486	Obersulm	K 2124		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
487	Obersulm	K 2124		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
488	Obersulm	Brückenstraße (L 1035) (OT Willsbach)		Markierung Schutzstreifen prüfen (nach Bau der Ortsumgehung)	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
489	Obersulm	Löwensteiner Straße (B 39) (OT Willsbach)		Markierung Schutzstreifen prüfen (nach Bau der Ortsumgehung)	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
490	Obersulm	Senefelder Straße (OT Willsbach)		Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz markieren, weitere Maßnahmen prüfen	Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zu den parkenden Kfz, um gefährliche Situationen, z.B. durch aufgehende Türen, zu vermeiden. Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und zur Trennung der Verkehrsarten prüfen.
491	Zaberfeld	L 1103		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
492	Zaberfeld	Brückenstraße (K 2160) (OT Michelbach)		Bestehende Querungshilfe anpassen	Markierung Aufstellfläche für den Radverkehr im Schatten der bestehenden Mittelinsel. Querungshilfen für den Radverkehr sollten nach Möglichkeit fahrdynamisch angelegt werden und auch für Anhänger und Lasträder ausreichend dimensioniert sein.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
494	Zaberfeld	Burgstraße (OT Ochsenburg)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
495	Zaberfeld	Burgstraße (OT Ochsenburg)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
496	Zaberfeld	Eppinger Straße (K 2149) (OT Ochsenburg)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrassen mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
497	Zaberfeld	Burgstraße (K 2149) (OT Leonbronn)		Markierung Schutzstreifen prüfen	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
498	Zaberfeld	Sternenfelser Straße (L 1103) (OT Leonbronn)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrassen mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
499	Pfaffenhofen	Maulbronner Straße (L 1103)		Bestehende Querungshilfe anpassen	Radverkehr in die bestehende Fußgängerschutzanlage integrieren. Kombischeibe, Radfahrerfurt und eigene Anforderung (Schleife oder Taster).
500	Pfaffenhofen	Heilbronner Straße (L 1103)		Straßenraum neu ordnen	Verkehrsberuhigende Neugestaltung Ortsdurchfahrt durch Neuordnung des Straßenraums.
501	Güglingen	L 1110		Kreisverkehr anpassen	Bei Kreisverkehren mit Radverkehrsführung im umlaufenden Seitenraum ist besonderes Augenmerk auf die regelkonforme Gestaltung der Radfurten an den Zu- und Ausfahrten zu legen. Furt ergänzen, um Fahrt in alle Richtungen zu ermöglichen.
502	Güglingen	Brackenheimer Straße (L 1103)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der abzweigende Radverkehrsverbindung
503	Güglingen	Eibensbacher Straße (L 1110)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
504	Güglingen	Güglinger Straße (OT Eibensbach)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
506	Güglingen	Maulbronner Straße (L 1103)		Markierung Schutzstreifen prüfen	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
507	Güglingen	Stockheimer Steige (OT Frauenzimmern)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
508	Güglingen	Heilbronner Straße (L 1103)		Markierung Schutzstreifen prüfen	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
509	Güglingen	Marktstraße (L 1103)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
510	Cleebronn	K 2150		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
511	Cleebronn	Rotbühlstraße (K 2150)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
512	Brackenheim	Zaberbrücke neben L 1107		Brücke mit "Radfahrer absteigen" - Beschilderung entfernen	Hintergrund klären und Problem beseitigen. Ggf. Brücke verbreitern oder Geländer erhöhen.
513	Brackenheim	Georg-Kohl-Straße (L1107)		Kreisverkehr anpassen	Unklare Radverkehrsführung am Kreisverkehr. Markierung von Radverkehrsfurten in den Kreisverkehrsarmen oder Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Neukonzeption der Radverkehrsführung in Abhängigkeit von der weiteren Führung.
514	Brackenheim	Georg-Kohl-Straße (L1107)		Kreisverkehr anpassen	Unklare Radverkehrsführung am Kreisverkehr. Markierung von Radverkehrsfurten in den Kreisverkehrsarmen oder Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Neukonzeption der Radverkehrsführung in Abhängigkeit von der weiteren Führung.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
515	Brackenheim	L 1103		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Die Querungsstelle liegt in einem Kreuzungs- und Kurvenbereich.
516	Brackenheim	Georg-Kohl-Straße (L 1106)		Straßenraum neu ordnen	Neuordnung des Straßenraums unter Berücksichtigung des Radverkehrs.
517	Brackenheim	Neckarstraße (OT Hausen a.Z.)		Straßenraum neu ordnen	Verkehrsberuhigende Neugestaltung Ortsdurchfahrt durch Neuordnung des Straßenraums.
518	Lauffen a.N.	Nordheimer Straße (L 1105)		Kreisverkehr anpassen	Neukonzeption der Radverkehrsführung am Kreisverkehr in Abstimmung mit der weiteren Führung. Die Radverkehrsführung endet aktuell vor dem Kreisverkehr mit dem Schild "Radfahrer absteigen".
519	Neckarwestheim	K 2081		Gefährliche Ausfahrt verbessern	Auf Höhe der Ein- und Ausfahrten zum AKW sollten auffällig eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
520	Neckarwestheim	Hauptstraße (K 2081)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
521	Talheim	Verbindung zwischen Sontheimer Straße und B 27		Bordsteinabsenkung	Absenkung des Bordsteins, um die Befahrbarkeit auch durch unsichere Radfahrer und im ungünstigen Winkel sicher und komfortabel zu gestalten. Die Maßnahme kommt auch mobilitätseingeschränkten Fußgängern zu Gute.
522	Talheim	Lauffener Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen am Ende straßenbegleiteter Radwege erleichtern den Wechsel zwischen Radweg und Fahrbahn an vorgesehener Stelle und verringern dadurch Konflikte mit Kfz-Verkehr und Fußgängern.
523	Talheim / Untergruppenbach	K 2155		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
524	Talheim	Hauptstraße (K 2155)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrassen mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
525	Talheim	Bergstraße (K 2155)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
526	Flein	Erlachstraße / Ilsfelder Straße (L 1100)		Kreisverkehr anpassen	Kreisverkehre mit Radverkehrsführung auf der Fahrbahn sollten so ausgeführt werden, dass Überholvorgänge auf der Kreisfahrbahn und in den Zufahrten verhindert werden und die Geschwindigkeit durch die Bauweise abgedämpft wird.
527	Flein	Talheimer Straße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
528	Flein	Heilbronner Straße (L 1100)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der L 1100 als Alternative zur bestehenden, zu niedrigen, Unterführung.
529	Flein	Sandberghohle/ Talheimer Straße		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Da der Gehweg zu schmal ist, soll die Radwegebenutzungspflicht mindestens für den linksseitigen Radverkehr aufgehoben werden.
530	Untergruppenbach	L 1111		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
531	Untergruppenbach	Frankenstraße (K 2087) (OT Obergruppenbach)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
533	Ilsfeld	Bustadt		Bordsteinabsenkung	Absenkung des Bordsteins, um die Befahrbarkeit auch durch unsichere Radfahrer und im ungünstigen Winkel sicher und komfortabel zu gestalten. Die Maßnahme kommt auch mobilitäts-eingeschränkten Fußgängern zu Gute.
534	Ilsfeld	König-Wilhelm-Straße (L 1100)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
535	Ilsfeld	Römerstraße (OT Wüstenhausen)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
536	Ilsfeld	L 1102 (OT Auenstein)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
537	Ilsfeld	L 1100 (OT Auenstein)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
538	Ilsfeld	Im Mühlrain/Abstatter Straße (L 1102) (OT Auenstein)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
539	Ilsfeld	Auensteiner Straße (L 1100) /Robert-Mayer-Straße		LSA anpassen	Fußgänger- und Radfahrer-Furten über Fahrbahnteiler ergänzen, Bordsteine absenken, Aufgeweitete Aufstellstreifen für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung
540	Ilsfeld	König-Wilhelm-Straße (L 1100)		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
541	Ilsfeld	König-Wilhelm-Straße (L 1100)		Sonstiges	Verkehrsberuhigende Neugestaltung Ortsdurchfahrt nach Bau der Ortsumgehung
542	Abstatt	Hauptstraße (L 1111) (OT Happenbach)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
543	Beilstein	L 1100		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
544	Beilstein	K 2092		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
545	Löwenstein	Bergstraße (B39)		Bordsteinabsenkung	Absenkung des Bordsteins, um die Befahrbarkeit auch durch unsichere Radfahrer und im ungünstigen Winkel sicher und komfortabel zu gestalten. Die Maßnahme kommt auch mobilitätseingeschränkten Fußgängern zu Gute.

Nr.	Kommune	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
546	Löwenstein	Maybachstraße (B 39)		Querungshilfe anlegen	Sichtfeldverbesserung und Temporeduzierung des Kfz-Verkehrs durch Vorziehen des Seitenraums.
547	Löwenstein	B 39		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
548	Löwenstein	B 39 (OT Hirrweiler)		Sonstiges	Führung auf Höhe Bushaltestelle ändern, Radverkehr auf Fahrbahn, Aufhebung Benutzungspflicht Radweg
549	Wüstenrot	B 39 (OT Finsterrot)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Bestehende Querungshilfe für Radverkehr anpassen, Bordstein absenken, Führung aus Richtung außerorts verbessern
550	Wüstenrot	B 39 (OT Finsterrot)		Gefährliche Ausfahrt verbessern	Auf Höhe Tankstelle sollten auffällig eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Ein- und Ausfahrten an Zweirichtungsradwegen sind klassische Unfallhäufungsstellen und sollen deshalb besonders gesichert werden.
551	Wüstenrot	B 39 (OT Weihenbronn)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
552	Wüstenrot	B 39 (OT Weihenbronn)		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung
553	Wüstenrot	L 1090 (OT Berg)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen am Ende straßenbegleiteter Radwege erleichtern den Wechsel zwischen Radweg und Fahrbahn an vorgesehener Stelle und verringern dadurch Konflikte mit Kfz-Verkehr und Fußgängern.
554	Wüstenrot	Friedenstraße (K 2098) (OT Schmellenhof)		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Anlage 12

Plan Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Anlage 13

Tabelle Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen

Nr.	Lage	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
801	Möckmühl	Verlängerung des Brandhölzlesweg		Umlaufsperre, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrern und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
802	Widdern	L 1047 (Höhe Seehaus)		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) austauschen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
803	Gundelsheim	Schefflenzstraße (Höhe Kläranlage)		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) austauschen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
804	Neudenau	Weg an der Schefflenz		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) austauschen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
805	Neudenau	Römerstraße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
806	Neudenau	Römerstraße		Umlaufsperre, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrern und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
807	Bad Rappenau	Verbindung Waldstraße und Weinbrennerstr		Freigabe für den Radverkehr, ggf. verbreitern	Der Abschnitt ist Teil einer ansonsten gut zu befahrenden und durchgängigen Verbindung nach Hohenstadt. Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg oder als Gehweg mit Zz. "Rad frei"; ggf. verbreitern.
808	Bad Friedrichshall	Heuchlinger Straße (OT Jagstfeld)		Umlaufsperre, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrern und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
809	Bad Friedrichshall	Willenbacher Straße (OT Hagenbach)		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) austauschen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
810	Bad Friedrichshall	Hohe Straße / K 2140		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) austauschen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.

Nr.	Lage	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
811	Bad Friedrichshall	In den Holzwiesen/ Paracelsus- straße (OT Plattenwald)		Umlaufsperre, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrern und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
812	Bad Friedrichshall	Bergrat-Bilfinger- Straße		Entfernen von Bewuchs um Sichtfeld freizuhalten	Bewuchs entfernen, um Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Ein- und Ausfahrten an Zweirichtungsradwegen sind klassische Unfallhäufungsstellen und sollen deshalb besonders gesichert werden.
813	Bad Friedrichshall	Kocherwald- straße (L 1096)		Umlaufsperre, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrern und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
814	Neuenstadt a.K.	Weg am Wäschbach		Umlaufsperre, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrern und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
815	Neuenstadt a.K.	Schafgasse		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Die Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen ist nur in besonderen Gefahrenlagen zulässig. Bei beengten Verhältnissen besteht zudem erhöhtes Konfliktpotenzial mit Fußgängern. Der Radverkehr soll auf der Fahrbahn geführt werden. Ggf. Markierung von Fahrradpiktogrammen.
816	Neuenstadt a.K.	Scheuerberg- straße (L 720) (OT Stein a.K.)		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
817	Langenbrettach	Haldenrain / Beutinger Straße (OT Brettach)		Umlaufsperre, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrern und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
818	Ittlingen	Hilsbacher Straße		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) austauschen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
819	Ittlingen	Richener Straße (L 592)		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) austauschen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
820	Neckarsulm	Weg an der Brückenstraße (L 1101) (OT Ober- eisesheim)		Umlaufsperre, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrern und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.

Nr.	Lage	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
821	Neckarsulm	Brückenstraße (L 1101) (OT Ober- eisesheim)		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum ist insbesondere linksseitig, bei vielen Ausfahrten und engen Verhältnissen unfalllastig. Durchgängige Konzeption der Radverkehrsführung unter einbezug des Kreisverkehrs und der Querung der L 1100.
822	Neckarsulm	Herrengasse/Nec kargartacher Straße		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Benutzungspflichtige Radwege sind in Tempo-30-Zonen nicht zulässig. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ kann unsicheren Radfahrern das Fahren im Seitenraum weiterhin gestattet werden. Die Belange des Fußverkehrs sind zu berücksichtigen!
823	Eppingen	Hilsbacher Straße (L 550) (OT Adelshofen)		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) austauschen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
824	Eppingen	Weg an der Elsenz		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) austauschen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
825	Eppingen	Verlängerung Schulstraße (OT Elsenz)		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) austauschen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
826	Eppingen	Weg am Rohrbach (OT Rohrbach)		Wegweisung anpassen	Neuen Wegweiserstandort prüfen
827	Eppingen	Feld-/ Wirtschaftsweg		Wegweisung anpassen	Zwischenwegweiser zeigt in falsche Richtung
828	Eppingen	Brettener Straße		Fußgängerzone ausweisen	Durch Kfz-Verkehr auf der Suche nach Parkplätzen und parkende Autos kommt es zu Konflikten mit Einkaufenden und Radfahrenden. Die Ausweisung einer Fußgängerzone mit Freigabe für den Radverkehr soll geprüft werden.
829	Massenbach- hausen	Feld-/ Wirtschaftsweg		Wegweisung anpassen	Zwischenwegweiser zeigt in falsche Richtung; beschilderte Verbindung nicht vorhanden
830	Schwaigern	Heugele / K 2160		Vorfahrtsregelung ändern	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollte gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Ggf. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt sinnvoll.

Nr.	Lage	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
831	Schwaigern	Schnellerstraße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
832	Schwaigern	Wichartweg		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) austauschen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
833	Schwaigern	Leintalstraße (K 2160) (OT Niederhofen)		Temporeduzierung, evtl. Markierung von Fahrradpiktogrammen	Der Abschnitt ist der einzige Teil der Radverbindung, der auf der Hauptstraße geführt wird. Langfristig Herstellung einer durchgehenden Verbindung entlang des Leinbachs prüfen.
834	Schwaigern	Leintalstraße (K 2160) (OT Niederhofen)		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Die Führung des Radverkehrs auf einem benutzungspflichtigen Radweg von nur ca. 250m-Länge ist nicht sinnvoll, da vor allem beim Wechsel zwischen Fahrbahn und Radweg gefährliche Situationen entstehen. Bei beengten Verhältnissen entstehen zudem Konflikte mit dem Fußverkehr.
835	Leingarten	Weg am Leinbach		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
836	Erlenbach	Weinsberger Straße		Wegweisung anpassen	Standort Wegweiser versetzen, momentan irreführend
837	Erlenbach	K 2125		Temporeduzierung	Kfz-Geschwindigkeit im Querungsbereich senken, weitere Maßnahmen zur Sicherung der Querungsstelle prüfen
838	Weinsberg	Kirschenallee		Bevorrechtigung in Tempo 30-Zone aufheben	Die Bevorrechtigung einer Straße innerhalb einer Tempo-30-Zone steht dem Ziel einer Temporeduzierung entgegen. Standardsmäßig gilt eine Rechts-vor-links-Regelung.
839	Weinsberg	Weg an der Heilbronner Straße (L 1101)		Umlaufsperrre, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrre und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
840	Ellhofen	Weg an der Hauptstraße (L 1102)		Sichtbeziehungen herstellen, Gebüsch entfernen, Umlaufsperrre entfernen oder anpassen	Bewuchs entfernen, um Sichtbeziehungen zwischen querenden Radfahrern und Autofahrern zu gewährleisten. / Umlaufsperrre entfernen oder so anpassen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind.

Nr.	Lage	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
841	Obersulm	Oberer Weg		Freigabe Einbahnstraße	Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr, um die Anbindung an die S-Bahn-Haltestelle und die Fahrradabstellanlagen aus allen Richtungen zu ermöglichen.
842	Güglingen	Emil-Weber-Straße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
843	Güglingen	Ransbachstraße (OT Eibensbach)		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
844	Cleebronn	Michaelsberger Weg		Umlaufsperrung, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrungen und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
845	Brackenheim	Alter Brackensteiner Weg		Freigabe für den Radverkehr	Der Abschnitt ist Teil einer ansonsten gut zu befahrenden und durchgängigen Verbindung nach Dürrenzimmern und Nordhausen. Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg; ggf. Entfernung der Sperrpfosten und Bordsteinabsenkung.
846	Brackenheim	Im Wiesental		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Die Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen ist nur in besonderen Gefahrenlagen zulässig und in Tempo-Zonen generell ausgeschlossen. Der Radverkehr soll auf der Fahrbahn geführt werden und der Seitenraum dem Fußverkehr vorbehalten bleiben.
847	Brackenheim	Austraße		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Die Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen ist nur in besonderen Gefahrenlagen zulässig und in Tempo-Zonen generell ausgeschlossen. Der Radverkehr soll auf der Fahrbahn geführt werden und der Seitenraum dem Fußverkehr vorbehalten bleiben.
848	Brackenheim	Theodor-Heuss-Straße (L 1107)		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Die Radwegebenutzungspflicht soll mindestens für den linksseitigen Radverkehr, ggf. komplett, aufgehoben werden und durch ein Benutzungsrecht (Gehweg und Zusatzzeichen "Rad frei") ersetzt werden. ggf. Querungshilfe am Ortseingang.
849	Neckarwestheim	Rudolf-Diesel-Straße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
850	Untergruppenbach	Feld-/Wirtschaftsweg		Wegweisung anpassen	Neuen Wegweiserstandort prüfen

Nr.	Lage	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
851	Untergruppenbach	Frischaufweg (OT Donnbronn)		Umlaufsperre, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
852	Untergruppenbach	Unter dem Weiler/ Holzmacherweg (OT Donnbronn)		Umlaufsperre, Poller, etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
853	Untergruppenbach	L 1111 (OT Donnbronn)		Bestehende Querungshilfe anpassen	Zufahrt zur Mittelinsel besser vor Blockade durch illegales Parken absichern (siehe gegenüberliegende Straßenseite auf Foto) / Temporeduzierung vor Querungsstelle prüfen
854	Untergruppenbach	L 1111		Umlaufsperre etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
855	Abstatt	Wildeckstraße		Straße für Kfz-Verkehr sperren	Die Straße ist aufgrund ihrer geringen Fahrbahnbreite und der Kurvigkeit des Straßenverlaufs nicht für die gemeinsame Nutzung durch Rad- und Kfz-Verkehr geeignet. Für den Kfz-Verkehr ist eine Umfahrung zumutbar. Für den Radverkehr bestehen keine Alternativen.
856	Obersulm	B 39		Blendschutz durch Bepflanzung	Radfahrer in Richtung Löwenstein werden bei Dunkelheit von Scheinwerferlicht des entgegenkommenden Kfz-Verkehrs geblendet.
857	Löwenstein	Burgweg		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.

Anlage 14

Analyse Bike and Ride-Anlagen

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Auftraggeber:



Landratsamt Heilbronn

- Bauen, Umwelt und Nahverkehr -

Lerchenstraße 40

74072 Heilbronn

Bearbeitung:

Planungsbüro Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 – 904 342 01

Fax: 069 – 904 342 02

kontakt@radverkehr-konzept.de

www.radverkehr-konzept.de

B. Sc. Lukas Hügler

Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Frankfurt am Main, November 2018

Inhalt

1	Grundlagen	3
2	Potenziale B+R-Nutzung	4
3	Typen von Abstellanlagen	6
4	Methodik	7
5	Bestand.....	8
5.1	Kategorie 1: Überregionale Bahnhöfe.....	9
5.2	Kategorie 2: Regionale (S-)Bahnhöfe.....	12
5.3	Kategorie 3: Ländlicher Halt S-Bahn	24
5.4	Kategorie 4: Ländlicher Halt Regionalbahn	30
5.5	Kategorie 5: Regionaler Busbahnhof.....	34
6	Zusammenfassung.....	35
7	Empfehlungen	37

1 Grundlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Systems Radverkehr. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike and Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV). Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Die Mitnahme von Fahrrädern ist aufgrund insbesondere im Berufsverkehr eingeschränkter Kapazitäten nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar.

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen und speziell den Bike and Ride-Anlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den Hinweisen zum Fahrradparken¹.

Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Art der Nutzung und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die Ausprägungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Bei Nutzungsart und Nutzeransprüchen gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer

¹ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind folglich die Attribute Soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Diebstahlschutz und Zentralität sind ebenfalls wichtige Eigenschaften wohingegen die Standsicherheit nur über eine geringere Bedeutung verfügt.

Tabelle 1: Nutzungsart und Nutzeransprüche an Abstellanlagen

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurzfristig (< 2 h)	Mittelfristig (2-9 h)	Langfristig (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
Haltestelle / Bahnhof	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	o
ÖPNV / Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr	x	x	x	-	x	x	++	++	++	o	o
Schule / Ausbildungsstätte	x	-	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	x	-	-	x	-	+	+	++	+	o
Wohngebäude	x	x	x	x	-	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

Stationen mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr (Abstellen der Fahrräder über Nacht), wie etwa der Bahnhof Neckarsulm, benötigen zusätzlich Abstellanlagen mit sehr gutem Diebstahlschutz, etwa Fahrradboxen. Diese können für diese Nutzerkategorie dafür Einbußen im Bereich der Zentralität aufweisen.

Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²).

2 Potenziale B+R-Nutzung

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2008)² beträgt die mittlere Wegelänge eines Radfahrers in Deutschland 3,2 Kilometer. Mit Blick auf die stetig zunehmende Verbreitung der Pedelecs wird mit einem konstanten Anstieg der mittleren Wegelänge gerechnet. Trotzdem sind und

² Mobilität in Deutschland 2008, DLR / infas, Bonn und Berlin, 2010

bleiben auch zukünftig zahlreiche Wege außerhalb der Reichweite eines durchschnittlichen Radfahrers. Dies wird bei der Betrachtung der mittleren Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort deutlich – diese beträgt laut MiD 2008 17,7 Kilometer. Ein Großteil der Wege zur Arbeit ist folglich nicht alleine mit dem Fahrrad zu bewältigen.

Vor diesem Hintergrund bietet die Kombination Rad – ÖPV eine Chance, längere Strecken umweltverträglich zurückzulegen. Entscheidend ist dabei neben der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems und der guten Erreichbarkeit der Haltestellen eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit.

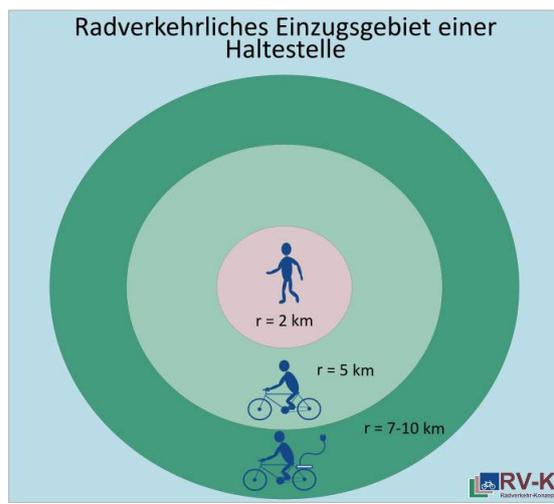


Abbildung 1: Radverkehrliches Einzugsgebiet einer Haltestelle

Dabei ist sowohl der Vortransport, also die Fahrt von der Quelle, beispielsweise dem Wohnort, zur Haltestelle, als auch der Nachtransport, also die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort, beispielsweise der Arbeitsstätte zu betrachten.

Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs wird dabei mit etwa drei Kilometern angenommen (siehe Abbildung 1). Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen die Möglichkeit, höherwertige Fahrräder, beispielsweise Pedelects, sicher abzustellen, steigt der Einzugsbereich. Gleiches gilt für überregionale Bahnhöfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrer auch höhere Anfahrten in Kauf.

3 Typen von Abstellanlagen

Nr. und Abk.	Typ	Bewertung	Kriterien				Abbildung
			Diebstahlsicherheit	Einstellkomfort/Stand-sicherheit	Bequemlichkeit	Park-dichte	
1. Beta	Beta-parker	+	+	+	+	+	
2. AB	Anlehn-bügel	+	+	+	+	+	
3. PH	Fahrrad-parkhaus übereinander	+	+	+	0	+	
3. Box	Fahrrad-box	+	+	+	+	-	
4. SA-R	Sonderausführungen mit Rahmenanschluss	0	0	+	+	-	
5. SP	Senrecht-parker	-	0	0	-	-	
6. FK	Felgenklemmer	-	-	-	-	-	
7. Alt	Ältere Modelle	-	-	-	-	-	

4 Methodik

Um den genauen Bedarf für eine Bike and Ride-Anlage zu ermitteln, sind umfangreiche Untersuchungen wie die stündliche Zählung der Fahrräder im Umfeld der Haltestelle sowie Fahrgastzählungen und -befragungen erforderlich. Im Rahmen der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption des Landkreises Heilbronn sind solche Untersuchungen nicht vorgesehen.

Als Grundlage für weitere Untersuchungen erfolgt stattdessen eine erste grobe Bedarfsermittlung. Die Stationen wurden dafür werktags zwischen 8:30 und 12:30 Uhr besucht und mit Blick auf Anzahl, Auslastung und Zustand der Fahrradabstellanlagen untersucht.

Alle Bahnhöfe und Haltepunkte des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs werden in die vier Kategorien (1) „Überregionaler Bahnhof“, (2) „Regionaler (S-)Bahnhof“, (3) „Ländlicher Halt S-Bahn“ und (4) „Ländlicher Halt Regionalbahn“ eingeteilt. Außerdem wurde eine fünfte Kategorie „Regionaler Busbahnhof“ für bedeutende Busverbindungen gebildet. Diese erste Einschätzung ihrer Bedeutung basiert auf den Variablen Verkehrsanbindung, Einzugsgebiet sowie dem damit assoziierten Pendleraufkommen. Grundlage für die Beurteilung der verkehrlichen Anbindung war die Gesamtanzahl täglicher Verbindungen sowie der Anschluss an das S-Bahnnetz, den Regionalverkehr Zug bzw. für die fünfte Kategorie den Regionalverkehr Bus. Die Struktur des für den Fahrradverkehr relevanten Einzugsgebiets wurde anhand von Wohn- und Gewerbegebieten sowie Arbeitsplätzen in die Klassen städtischer, verdichteter und ländlicher Bereich unterteilt. Des Weiteren wird das gemeindegrenzen überschreitende Pendleraufkommen³ (Ein- und Auspendler gesamt) angegeben. Die Haltestellen-Kategorie, das Einzugsgebiet einschließlich Pendleraufkommen ermöglichen zusammen mit der Anzahl der Zugverbindungen pro Tag eine grobe Potenzialabschätzung.

Pro Station wird die Gesamtanzahl der Stellplätze sowie deren Auslastung angegeben. Weiter wird die Anzahl der sogenannten Wildparker, also von Fahrrädern, die abseits von Fahrradabstellanlagen abgestellt worden sind, erfasst. Ist diese überdurchschnittlich hoch, kann dies zum einen bedeuten, dass die vorhandene(n) Abstellanlage(n) ausgelastet sind oder zum anderen, dass diese aus verschiedenen Gründen unattraktiv sind und daher durch die Nutzer nicht angenommen werden.

Abschließend wird jede Station bewertet. Auf Basis dieser Bewertung erfolgt in Kapitel 6 eine Empfehlung. Die Bewertung basiert auf einer einmaligen Besichtigung und ist damit eine Momentaufnahme. Es sind in jedem Falle weitergehende Untersuchungen notwendig.

³ Regionalstatistik.de: Daten von 2015 (Abruf Mai 2018)

5 Bestand

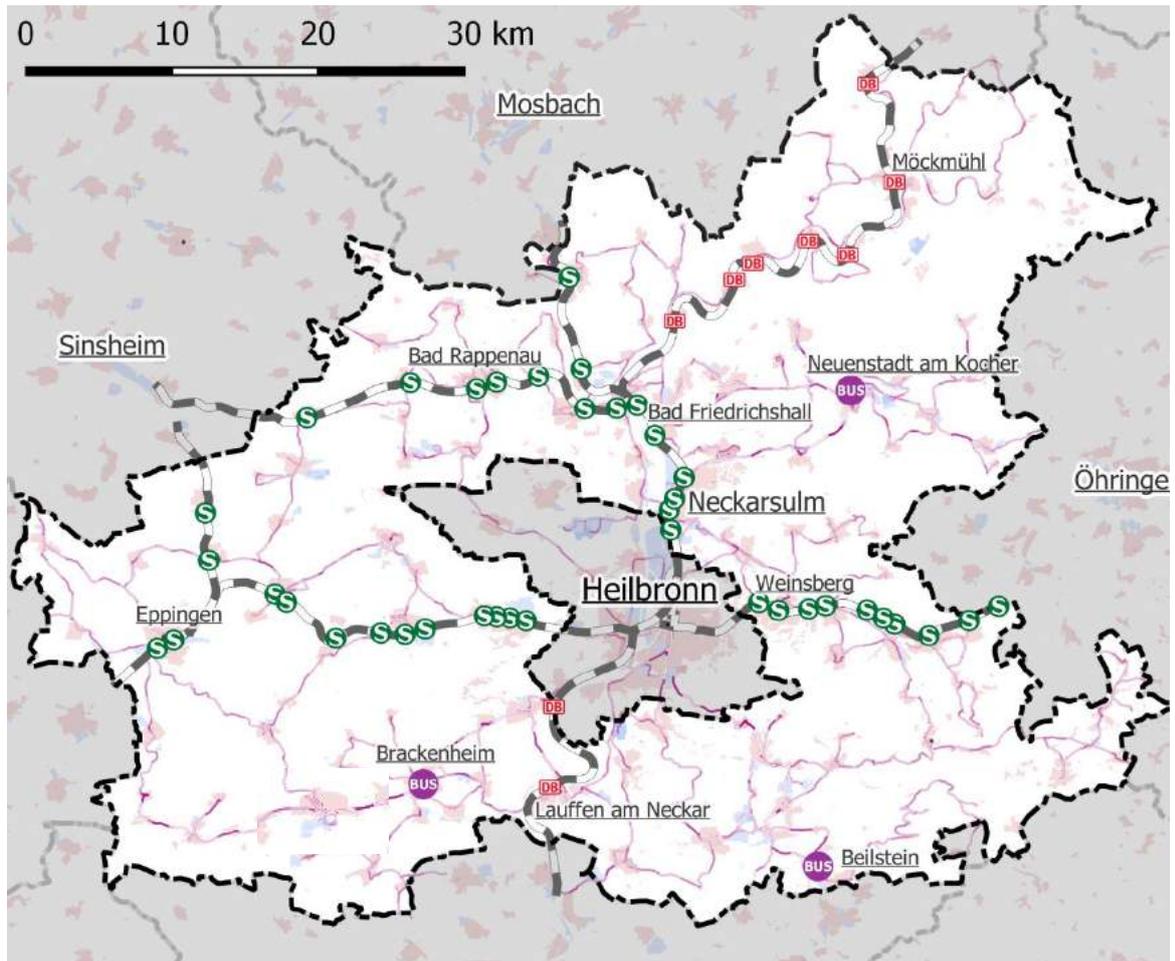


Abbildung 2: Übersicht Bus- und Bahnlinien im Landkreis Heilbronn. Hervorgehoben sind die in diesem Bericht untersuchten DB-, S-Bahn und Bus-Haltestellen.

5.1 Kategorie 1: Überregionale Bahnhöfe

Überregionale Bahnhöfe bilden die wichtigen Verkehrsknotenpunkte des Schienenpersonenverkehrs im Landkreis Heilbronn. Es besteht Anschluss an eine oder mehrere S-Bahnlinien sowie zahlreiche überregionale Zugverbindungen. An den Fernverkehr besteht im Landkreis Heilbronn kein Anschluss. Überregionale Bahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit hohem Pendleraufkommen und entsprechend erheblichem B+R-Nutzerpotenzial. Potenzielle Nutzer sind an solchen Bahnhöfen auch bereit, längere Anfahrtswege mit hochwertigen Fahrrädern zurückzulegen.

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Neckarsulm Bf	190	39178	S	11		169					6	Ausreichend
					1	36	AB	o	nein	25	2	Fremdnutzung Motorroller
					2	33	Box	++	ja	-	-	
					3	52	AB	-	nein	40	4	Fremdnutzung Motorroller; viele Wildparker an überdachtem Gelände; ein beschädigter AB (aus dem Boden gerissen)
					4	48	AB	o	nein	6	-	Direkt am Bahnsteig, aber bei Ankunft am Bahnhof schlecht einsehbar
<p><i>Neckarsulm Bahnhof:</i> Es sind ausreichend Fahrradabstellanlagen, auch für höherwertige Fahrräder vorhanden. Allerdings macht das Fehlen von Überdachungen die bestehenden Anlagen unattraktiv für aktuelle und potenzielle Nutzer. Wildparker im Bereich der Abstellanlage Nummer 3 legen nahe, dass überdachte Stellplätze an diesem Ort vermutlich genutzt werden würden. Außerdem sollten die Anlehnbügel auf ihre Sicherheit überprüft werden.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Eppingen Bf	105	9185	S	1		84				31	0	Sehr Gut
					1	33	Box	+	ja	-	-	Auslastung nicht ermittelbar
					2	51	Beta	+	ja	31	0	Fremdnutzung Motorroller
<p><i>Eppingen Bahnhof:</i> Die vorhandene Abstellanlage ist in einem sehr guten Zustand und erfüllt alle Anforderungen an eine moderne Fahrradabstellanlage. Die maximale Auslastung ist noch nicht erreicht. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder.</p>												
Bad Friedrichshall Hbf	189	10732	S	4		107			ja		1	Mangelhaft
					1	80	FK	-	ja	84	1	Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen
					2	23	Box	+	ja	-	-	Auslastung nicht ermittelbar

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					3	4	FK	-	ja	150	0	Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen; Wildparker auf Gleis 1
<p><i>Bad Friedrichshall Hauptbahnhof:</i> Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist derzeit noch ausreichend, kommt aber an ihre Kapazitätsgrenze. Art und Zustand der Anlagen genügen nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Die veralteten Felgenklemmeranlagen werden nicht ordnungsgemäß genutzt, um Fahrräder nach Möglichkeit am Rahmen anzuschließen. Diese Nutzung ist nur unter erhöhtem Aufwand möglich und die maximale Auslastung ist so auch nicht zu erreichen.</p>												
Bad Rappenau Bf	86	9826	S	0		148					0	Sehr Gut
					1	104	Beta	++	ja	22	0	
					2	16	Box	+	ja	-	0	Auslastung nicht ermittelbar
					3	28	AB	++	ja	11	0	
<p><i>Bad Rappenau Bahnhof:</i> Die vorhandene Abstellanlage ist in einem sehr guten Zustand und erfüllt alle Anforderungen an eine moderne Fahrradabstellanlage. Die Fahrradboxen bietet zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder.</p>												

5.2 Kategorie 2: Regionale (S-)Bahnhöfe

Regionale (S-)Bahnhöfe haben Anschluss an mindestens eine S-Bahnlinie und/oder an mindestens eine frequentierte regionale Zugverbindung (RB/RE). Anschluss an den Fernverkehr besteht nicht. Diese Bahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit überdurchschnittlichem Pendleraufkommen. Die gute Anbindung schafft sowohl Angebote für Auspendler, als auch für Einpendler beispielsweise nahe gelegener Gewerbegebiete oder Schulzentren. Entsprechend besteht auch ein überdurchschnittliches B+R-Nutzerpotenzial.

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Babstadt Bf (Bad Rappenau)	44	9826	L	0		10				20	0	Gut
					1	10	AB	++	ja	20	0	
<i>Babstadt Bahnhof:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Kochendorf Bf (Bad F'hall)	98	10732	V	1		16				44	0	Gut
					1	16	AB	++	ja	44	0	
<i>Kochendorf Bahnhof:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Bad Wimpfen Bf	87	3696	V	0		29					0	Sehr Gut
					1	13	Box	++	ja	-	-	Auslastung nicht ermittelbar
												
					2	16	SA-R	+	ja	25	0	
<p><i>Bad Wimpfen Bahnhof:</i> Die vorhandene Abstellanlage ist in einem sehr guten Zustand und erfüllt alle Anforderungen an eine moderne Fahrradabstellanlage. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder.</p>												
Bad Wimpfen im Tal	69	3696	V	4		0				-	0	Mangelhaft
					-	-	-	-	-	-	-	
<p><i>Bad Wimpfen im Tal:</i> Keine Fahrradabstellanlage vorhanden.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Gemmingen Bf	81	2707	L	0		14				-	0	Sehr Gut
												
					1	5	Box	+	ja	-	0	Auslastung nicht ermittelbar
												
					2	9	Beta	+	ja	44	0	
<p><i>Gemmingen Bahnhof:</i> Die vorhandene Abstellanlage ist in einem sehr guten Zustand und erfüllt alle Anforderungen an eine moderne Fahrradabstellanlage. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder.</p>												
Grombach Bf (Bad Rappenau)	46	9826	L	0		22				9	0	Gut
												
					1	22	Beta		ja	9	0	
<p><i>Grombach Bahnhof:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Gundelsheim (Neckar) Bf	42	3419	V	11		26				-	1	Mangelhaft
				1	10	FK	-	nein	70	1	Untergrund nicht befestigt; Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen	
				2	16	Box	-	ja	-	0	Auslastung nicht ermittelbar; Beschädigte Anlagen; Schlechte soziale Kontrolle	
<p><i>Gundelsheim (Neckar) Bahnhof:</i> Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist nicht ausreichend. Die Vielzahl an Wildparkern unmittelbar am Bahnsteig belegt den Bedarf für moderne Abstellanlagen in Gleisnähe. Außerdem genügen Art und vor allem Zustand der beiden Anlagen nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Außer den bestehenden Fahrradboxen besteht keine Möglichkeit, ein Fahrrad sicher und im Trockenen anzuschließen. Die Fahrradboxen sind allerdings teilweise schwer beschädigt (zwei Türen fehlen) und erwecken beim Nutzer den Eindruck schlechter sozialer Kontrolle am Standort.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Lauffen (Neckar) Bf + ZOB	72	5828	S	2		254				-	4	Ausreichend
					1	18	Box	++	ja	-	0	Auslastung nicht ermittelbar
					2	12	SA-R	+	ja	67	0	
					3	176	FK	+	ja	36	4	Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen
					4	48	FK	+	ja	85	0	Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen
<p><i>Lauffen (Neckar) Bahnhof:</i> Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist insgesamt ausreichend, lediglich nördlich der Gleise kommt die Abstellanlage allerdings bereits an ihre Kapazitätsgrenze. Insgesamt sind die Anlagen in einem guten Zustand, die vorwiegend installierten Felgenklemmer genügen aber nicht modernen Anforderungen. Für höherwertige Fahrräder bestehen durch die Fahrradboxen jedoch zusätzliche Abstellmöglichkeiten.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Leingarten Bf	128	6746	V	0		66				21	0	Sehr Gut
					1	66	SA-R	++	ja	21	0	
					2	4	Box	+	ja	-	0	Auslastung nicht ermittelbar
<p><i>Leingarten Bahnhof:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder. Positiv hervorzuheben ist die installierte Fahrrad-Service-Station für kleine Reparaturarbeiten (vorne in Bild 2).</p>												
Leingarten Mitte	105	6746	V	0		20				20	0	Gut
					1	20	SA-R		ja	20	0	
<p><i>Leingarten Mitte:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Leingarten Ost	105	6746	V	0		20				45	0	Gut
					1	20	SA-R		ja	45	0	
<p><i>Leingarten Ost:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Leingarten West	105	6746	V	0		20				15	0	Gut
					1	20	SA-R		ja	15	0	
<p><i>Leingarten West:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Möckmühl Bf	48	4325	S	0		36				-	0	Ausreichend
					1	30	FK	-	ja	13	0	Fremdnutzung Motorroller

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					2	6	Box	-	ja	-	0	Beschädigte Anlagen; Auslastung nicht ermittelbar
<p><i>Möckmühl Bahnhof:</i> Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Art und Zustand der beiden Anlagen genügen jedoch nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Vorhandene Felgenklemmer bieten keine Möglichkeit, ein Fahrrad standfest am Rahmen anzuschließen. Fahrradboxen bieten grundsätzlich die Möglichkeit, auch höherwertige Fahrräder abzustellen. Allerdings bestehen Zweifel, ob die vorhandenen Holz Ausführungen die Diebstahlsicherheit gewährleisten können, da zwei Türen Ausbohrungen aufweisen.</p>												
Neckarsulm Mitte	108	39178	S	3	-	0				-	0	Mangelhaft
					-	-	-	-	-	-	0	Keine Abstellanlagen
<p><i>Neckarsulm Mitte:</i> Keine Fahrradabstellanlage vorhanden. Wildparker auf beiden Seiten der Gleise weisen zusätzlich auf den Bedarf hin. Größere Freiflächen unmittelbar an der S-Bahn-Station bieten entsprechenden Raum für eine Abstellanlage.</p>												
Neckarsulm Nord	117	39178	S	0	-	0				-	0	Mangelhaft
					-	-	-	-	-	-	0	Keine Abstellanlagen
<p><i>Neckarsulm Nord:</i> Keine Fahrradabstellanlage vorhanden.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Neckarsulm Süd	110	39178	S	1	-	0				-	0	Mangelhaft
				-	-	-	-	-	-	-	0	Keine Abstellanlagen
<i>Neckarsulm Süd (S-Bahn):</i> Keine Fahrradabstellanlage vorhanden. Wildparker weist auf entsprechenden Bedarf hin.												
Offenau	44	1796	V	0		28				-	1	Sehr Gut
				1	12	AB	++	ja	58	1		
				2	10	Box	++	ja	-	0		Auslastung nicht ermittelbar
				3	6	SA-R	+	nein	0	0		Keine Überdachung
<i>Offenau:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem sehr guten Zustand und erfüllen alle Anforderungen an eine moderne Fahrradabstellanlage. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder. Langfristig sollte auch die dritte Abstellanlage überdacht werden.												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Schwaigern (Württ.)	131	6293	S	0		54				26	0	Gut
												
					1	54	Beta	++	ja	26	0	Fremdnutzung Motorroller
<p><i>Schwaigern (Württ.):</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Positiv hervorzuheben ist die installierte Fahrradservicestation für kleine Reparaturen (vorne im Bild).</p>												
Schwaigern Ost	107	6293	S	0		20				15	0	Gut
												
					1	20	SA-R	+	ja	15	0	
<p><i>Schwaigern Ost:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Sülzbach Michael Beheim Schule (Obersulm)	89	6554	V	0	-	0				-	0	Mangelhaft
												
					-	-	-	-	-	-	-	
<p><i>Sülzbach Michael Beheim Schule (Obersulm):</i> Keine Fahrradabstellanlage vorhanden. Da sich die Haltestelle in unmittelbarer Nähe zu einem Schulzentrum befindet, sollte der Bedarf für neue Abstellanlagen auch in dieser Hinsicht genauer untersucht werden.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Weinsberg Bf	118	7434	S	5		58				48	3	Gut
					1	58	Beta	++	Ja	48	3	
<p><i>Weinsberg Bahnhof:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Fast alle wild abgestellten Fahrräder waren nördlich der Bahnsteige aufzufinden. Der Bedarf einer weiteren Abstellanlage sollte untersucht werden.</p>												
Weinsberg West	109	7434	S	5		18				61	4	Mangelhaft
					1	18	FK	-	nein	61	4	Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen
<p><i>Weinsberg West:</i> Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Art und Zustand der Anlage genügen jedoch nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Außerdem ist die Anlage nur über Stufen erreichbar.</p>												
Weinsberg/ Ellhofen Gewerbegebiet	89	2569	V	2		18				0	0	Mangelhaft
					1	1	FK		ja	0	0	Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen
<p><i>Weinsberg/Ellhofen Gewerbegebiet:</i> Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Die Art der Anlage genügt jedoch nicht modernen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Wildparker auf der gegenüber liegenden Seite der Gleise weisen zudem auf den Bedarf für eine weitere Abstellanlage auf der Südseite hin.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Willsbach (Obersulm)	90	6554	V	0		44				20	1	Gut
				1	44	Beta	+	ja	20	1	Am Erhebungstag Fremdnutzung durch Motorrad	
<p><i>Willsbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												

5.3 Kategorie 3: Ländlicher Halt S-Bahn

An folgenden Stationen hält vorwiegend eine S-Bahnlinie. Vereinzelt Umsteigebeziehungen zu anderen regionalen Zuglinien haben keine erhebliche Bedeutung für den Pendlerverkehr. Anschluss an den Fernverkehr besteht nicht. Diese S-Bahnstationen verfügen über ein Einzugsgebiet mit unterdurchschnittlichem Pendleraufkommen. Entsprechend ist auch das B+R-Nutzerpotenzial unterdurchschnittlich hoch.

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Affaltrach (Obersulm)	95	6554	L	0		34				18	0	Gut
					1	17	Beta	++	ja	29	0	
					2	17	Beta	++	ja	6	0	Am Erhebungstag Fremdnutzung durch Motorroller
<i>Affaltrach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Bad Rappenau Kurpark	51	9826	S	0		56				16	0	Gut
					1	28	AB	++	ja	32	0	

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					2	28	AB	++	ja	0	0	
<p><i>Bad Rappenau Kurpark:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Anlage Nummer 1 befindet sich nördlich der Gleise im Kurpark. Anlage 2 befindet sich südlich der Gleise nahe einer Rehaklinik.</p>												
Ellhofen (Württ)	89	2569	V	0		19				74	1	Gut
					1	19	Beta	++	ja	74	1	
<p><i>Ellhofen (Württ):</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Da der Fußweg vergleichsweise lang ist, sollte man prüfen, ob ein Bedarf für Abstellanlagen nördlich der Gleise besteht.</p>												
Eppingen West	58	9185	S	0		61			ja	0	0	Gut
					1	61	SA-R	++	ja	0	0	

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
												
<p><i>Eppingen West:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Der Zugang zur S-Bahn war zum Zeitpunkt der Untersuchung durch eine großräumige Baustelle erschwert. Dies könnte ein Grund für die geringe Auslastung sein. Es besteht jedoch kein Angebot zum sicheren Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Eschenau (b. Heilbronn) (Obersulm)	89	6554	L	0		18				28	0	Gut
					1	18	Beta	+	ja	28	0	Fremdnutzung Motorroller
<p><i>Eschenau (b. Heilbronn):</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Gemmingen West	55	2707	L	0		20				10	0	Gut
					1	20	SA-R	++	ja	10	0	
<p><i>Gemmingen West:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Hohenstadt (Bad Wimpfen)	70	3696	L	1		10				0	0	Mangelhaft
				1	10	FK		nein	0	0	Anlagentyp nicht nutzbar; Untergrund nicht befestigt	
<i>Hohenstadt:</i> Der Anlagentyp Felgenklemmer (spiralförmig) ist effektiv nicht nutzbar. Wildparker weist auf den Bedarf einer Abstellanlage hin, an welcher Fahrräder standfest am Rahmen angeschlossen werden.												
Ittlingen Bf	41	1169	L	0		16				44	0	Gut
				1	16	AB	+	ja	44	0		
<i>Ittlingen Bahnhof:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Richen (Eppingen)	40	9185	L	0		16				6	0	Sehr Gut
				1	13	SA-R	+	ja	8	0		

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					2	3	Box	++	ja	-	0	Auslastung nicht ermittelbar
<p><i>Richen:</i> Die vorhandene Abstellanlage ist in einem sehr guten Zustand und erfüllt alle Anforderungen an eine moderne Fahrradabstellanlage. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder.</p>												
Schwaigern West	83	6293	S	0		13				0	0	Gut
					1	13	Beta	++	ja	0	0	
<p><i>Schwaigern West:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Stetten am Heuchelberg (Schwaigern)	81	6293	L	0		13				8	0	Gut
					1	13	SA-R	++	ja	8	0	
<p><i>Stetten am Heuchelberg:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Sülzbach (Obersulm)	89	6554	L	0		28				7	0	Gut
				1	17	Beta	+	ja	6	0		
				2	11	Beta	+	ja	9	0		
<p><i>Sülzbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Wieslensdorf (Obersulm)	83	6554	L	0	-						0	Mangelhaft
				-	-	-	-	-	-	-	0	Keine Abstellanlagen
<p><i>Wieslensdorf:</i> Keine Fahrradabstellanlage vorhanden.</p>												

5.4 Kategorie 4: Ländlicher Halt Regionalbahn

An folgenden Stationen hält vorwiegend eine Regionalbahnlinie. Außerdem bestehen vereinzelte weitere regionale Zugverbindungen (RE). Anschluss an überregionalen Verkehr und Fernverkehr besteht nicht. Diese Regionalbahnstationen verfügen über ein Einzugsgebiet mit unterdurchschnittlich Pendleraufkommen. Entsprechend ist auch das B+R-Nutzerpotenzial unterdurchschnittlich hoch.

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Herbolzheim (Jagst) (Neudenu)	24	2218	L	0	-	0				-	0	Mangelhaft
					-	-	-	--	-	-	0	
<i>Herbolzheim (Jagst): Keine Fahrradabstellanlage vorhanden.</i>												
Neudenu	26	2218	V	1	-	0				-	0	Mangelhaft
					-	-	-	--	-	-	0	
<i>Neudenu: Keine Fahrradabstellanlage vorhanden. Wildparker direkt am Gleis bestärkt den Bedarf. Entsprechend Raum steht in unmittelbarer Gleisnähe zur Verfügung.</i>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Nordheim (Württ)	42	3768	L	0		36				39	0	Ausreichend
					1	10	FK	-	ja	80	0	Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen
					2	10	AB	o	nein	0	0	Untergrund nicht befestigt; Keine Überdachung
					3	10	FK	o	ja	20	0	Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen; Untergrund nicht befestigt
					4	6	AB	+	ja	67	0	Untergrund nicht befestigt
<p><i>Nordheim:</i> Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Art und Zustand der Anlagen genügen jedoch nicht den aktuellen Anforderungen. So bieten die veralteten Felgenklemmer am Gleis zwar die beste Lage, aber keine Möglichkeit, Fahrräder standfest am Rahmen anzuschließen. Die neueren Anlagen befinden sich nicht auf befestigtem Untergrund, bieten teilweise auch keinen sicheren Anschluss oder keine Überdachung. Dies spiegelt sich auch in der Auslastung wieder. Außerdem gibt es kein Angebot zum sicheren Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Roigheim	23	730	L	0		5				0	0	Mangelhaft
					1	5	FK	-	nein	0	0	Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen
<p><i>Roigheim:</i> Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten genügen nicht den aktuellen Anforderungen. Fahrräder können weder standfest am Rahmen angeschlossen noch im Trockenen abgestellt werden.</p>												
Siglingen (Neudenu)	26	2218	L	0		10				60	0	Mangelhaft
					1	10	FK	o	ja	60	0	Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen; Untergrund nicht befestigt
<p><i>Siglingen:</i> Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten genügen nicht den aktuellen Anforderungen. Fahrräder können nicht standfest am Rahmen angeschlossen werden.</p>												
Untergriesheim (Bad F'hall)	25	10732	L	0		8				63	0	Ausreichend
					1	8	AB	+	nein	63	0	Keine Überdachung
<p><i>Untergriesheim:</i> Die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten ist insgesamt ausreichend. Allerdings sind keine überdachten Abstellmöglichkeiten vorhanden</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Züttlingen (Möckmühl)	25	4325	L	0	-	0				-	0	Mangelhaft
				-	-	-	-	-	-	-	0	
<p><i>Züttlingen:</i> Keine Fahrradabstellanlage vorhanden.</p>												

5.5 Kategorie 5: Regionaler Busbahnhof

Die folgenden Busstationen haben zwar keinen Anschluss an den schienengebundenen öffentlichen Personenverkehr, sind aber dennoch von regionaler Bedeutung. Sie verfügen über ein Einzugsgebiet mit vergleichsweise hohem Pendleraufkommen. Entsprechend ist auch das B+R-Nutzerpotenzial überdurchschnittlich hoch.

Station (Gemeinde- name, falls ab- weichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Beilstein	147	2672	S	0		10				-	-	Gut
					1	10	AB	+	nein	0	0	Attraktive Abstellanlage ohne Überdachung
<i>Beilstein:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen decken den Bedarf. Eine Überdachung fehlt.												
Neuenstadt am Kocher	161	7024	S	0		12				-	-	Gut
					1	12	AB	+	nein	17	0	Attraktive Abstellanlage ohne Überdachung
<i>Neuenstadt am Kocher:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen decken den Bedarf und befindet sich in einem guten Zustand. Eine Überdachung fehlt.												
Brackenheim ZOB	250	7852	S	0		5				20	0	Mangelhaft
					1	5	FK	-	nein	20	0	Keine Möglichkeit, Fahrrad sicher anzuschließen
<i>Brackenheim ZOB:</i> Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten genügen nicht den aktuellen Anforderungen. Fahrräder können weder standfest am Rahmen angeschlossen noch im Trockenen abgestellt werden.												

6 Zusammenfassung

Im Folgenden findet sich eine Übersicht über die oben detaillierter untersuchten Bahnhöfe und Haltepunkte und deren Bewertung.

Station	Kategorie	Stellplätze	Auslastung	Wildparker	Bewertung	Details
Eppingen Bf	Überregional	84	-	1	Sehr Gut	S. 10
Bad Rappenau Bf	Überregional	148	-	0	Sehr Gut	S. 11
Bad Wimpfen Bf	Regional	29	-	0	Sehr Gut	S. 13
Gemmingen Bf	Regional	14	-	0	Sehr Gut	S. 14
Leingarten Bf	Regional	66	21	0	Sehr Gut	S. 17
Offenau	Regional	28	-	0	Sehr Gut	S. 20
Richen (Eppingen)	S-Bahn (ländlich)	16	6	0	Sehr Gut	S. 27 f.
Babstadt Bf (Bad Rappenau)	Regional	10	20	0	Gut	S. 12
Kochendorf Bf (Bad F'hall)	Regional	16	44	1	Gut	S. 12
Grombach Bf (Bad Rappenau)	Regional	22	9	0	Gut	S. 14
Leingarten Mitte	Regional	20	20	0	Gut	S. 17
Leingarten Ost	Regional	20	45	0	Gut	S. 18
Leingarten West	Regional	20	15	0	Gut	S. 18
Schwaigern (Württ.)	Regional	54	26	0	Gut	S. 21
Schwaigern Ost	Regional	20	15	0	Gut	S. 21
Weinsberg Bf	Regional	58	48	5	Gut	S. 22
Willsbach (Obersulm)	Regional	44	18	0	Gut	S. 23
Affaltrach (Obersulm)	S-Bahn (ländlich)	34	18	0	Gut	S. 24
Bad Rappenau Kurpark	S-Bahn (ländlich)	56	16	0	Gut	S. 24 f.
Ellhofen (Württ)	S-Bahn (ländlich)	19	74	0	Gut	S. 25
Eppingen West	S-Bahn (ländlich)	61	0	0	Gut	S. 25 f.
Eschenau (b. Heilbronn) (Obersulm)	S-Bahn (ländlich)	18	28	0	Gut	S. 26
Gemmingen West	S-Bahn (ländlich)	20	10	0	Gut	S. 26
Ittlingen Bahnhof	S-Bahn (ländlich)	16	44	0	Gut	S. 27
Schwaigern West	S-Bahn (ländlich)	13	0	0	Gut	S. 28

Station	Kategorie	Stellplätze	Auslastung	Wildparker	Bewertung	Details
Stetten am Heuchelberg (Schwaigern)	S-Bahn (ländlich)	13	8	0	Gut	S. 28
Sülzbach (Obersulm)	S-Bahn (ländlich)	28	7	0	Gut	S. 29
Beilstein	Bus	10	0	0	Gut	S. 34
Neuenstadt am Kocher	Bus	12	17	-	Gut	S. 32
Neckarsulm Bf	Überregional	169		11	Ausreichend	S. 9
Lauffen (Neckar) Bf + ZOB	Regional	254	-	2	Ausreichend	S. 16
Möckmühl Bf	Regional	36	-	0	Ausreichend	S. 18 f.
Nordheim (Württ)	RB (ländlich)	36	39	0	Ausreichend	S. 31
Untergriesheim (Bad F'hall)	RB (Ländlich)	8	63	0	Ausreichend	S. 32
Bad Friedrichshall Hbf	Überregional	107		4	Mangelhaft	S. 11 f.
Bad Wimpfen im Tal	Regional	0	-	4	Mangelhaft	S.13
Gundelsheim (Neckar) Bf	Regional	26	-	11	Mangelhaft	S.15
Neckarsulm Mitte	Regional	0	-	3	Mangelhaft	S. 19
Neckarsulm Nord	Regional	0	-	0	Mangelhaft	S. 19
Neckarsulm Süd	Regional	0	-	1	Mangelhaft	S. 20
Sülzbach Michael Beheim Schule (Obersulm)	Regional	0	-	0	Mangelhaft	S. 21
Weinsberg West	Regional	18	61	5	Mangelhaft	S. 22
Weinsberg/ Ellhofen Gewerbegebiet (Ellhofen)	Regional	18	0	2	Mangelhaft	S. 22
Hohenstadt (Bad Wimpfen)	S-Bahn (ländlich)	10	0	1	Mangelhaft	S. 27
Wieslensdorf (Obersulm)	S-Bahn (ländlich)	0	-	0	Mangelhaft	S. 29
Herbolzheim (Jagst) (Neudenau)	RB (ländlich)	0	-	0	Mangelhaft	S. 30
Neudenau	RB (ländlich)	0	-	1	Mangelhaft	S. 30
Roigheim	RB (ländlich)	5	0	0	Mangelhaft	S. 32
Siglingen (Neudenau)	RB (ländlich)	10	60	0	Mangelhaft	S. 32
Züttlingen (Möckmühl)	RB (ländlich)	0	-	0	Mangelhaft	S. 33
Brackenheim ZOB	Bus	5	20	0	Mangelhaft	S. 34

7 Empfehlungen

Die betrachteten 52 Haltepunkte und Bahnhöfe weisen mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten einen sehr unterschiedlichen Standard auf. 19 Stationen schnitten bei der durchgeführten Bewertung mit dem Ergebnis „mangelhaft“ ab. Es besteht folglich gar kein oder ein nicht ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten. Diese genügen dann in der Regel nicht den aktuellen technischen Anforderungen und befinden sich in einem schlechten Zustand. An diesen Stationen besteht dringender Handlungsbedarf.

Als Vorbilder können dabei die sechs Haltestellen gewertet werden, die mit „sehr gut“ bewertet worden sind. Dabei handelt es sich beispielsweise um den Bahnhof in Eppingen (Kategorie 1), den S-Bahnhof in Gemmingen (Kategorie 2) und den ländlichen S-Bahnhalt in Richen (Kategorie 3). Das dort vorhandene Angebot erfüllt alle Anforderungen an sichere, komfortable und zielnahe Abstellanlagen.

Mittelfristig besteht auch an den mit „ausreichend“ bewerteten Stationen Verbesserungsbedarf, insbesondere dann, wenn die angestrebte Steigerung des Radverkehrs erreicht wird.

Wird der Radverkehr auch als Chance gesehen, kurzfristig dazu beizutragen, dass die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors gesenkt werden, ist ein zügiger Ausbau der B+R-Anlagen unumgänglich. Nur im Verbund mit dem ÖPNV ist das Fahrrad in der Lage längere Autofahrten zu ersetzen.

Der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln. Zu beachten ist dabei auch die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern, die auch im Alltagsverkehr genutzt werden, sowie Sonderformen wie Anhänger (Abbildung 3), Kindertransporter und Lastenräder.

Für einen weiteren Zuwachs an B+R-Nutzern ist neben dem Ausbau der B+R-Anlagen auch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und gegebenenfalls finanzielle Anreize für die potenziellen Nutzer erforderlich.



Abbildung 3: Abgestelltes Fahrrad mit Anhänger

Anlage 15

Arbeitgeberberatung Leingarten

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Auftraggeber:



Landratsamt Heilbronn
- Bauen, Umwelt und Nahverkehr -
Lerchenstraße 40
74072 Heilbronn

Bearbeitung:

Planungsbüro Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 904 342 00
kontakt@radverkehr-konzept.de
www.radverkehr-konzept.de

Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski

Frankfurt am Main, November 2018

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Methodik.....	5
3	Gewerbegebiet Leingarten	6
3.1.	Regionale Anbindung an das Radverkehrsnetz.....	6
3.2.	Innere Erschließung Fahrradinfrastruktur	7
4	Fahrradabstellanlagen	10
4.1.	ÖPNV	12
4.2.	Abstellanlagen Arbeitgeber	13
5	Sonstiges	14
5.1.	Betriebliche Radverkehrsberatung	14
5.1.1.	Beratung Kurt Betz GmbH.....	14
5.2.	Gebietsweites Fahrradleihsystem.....	17
5.3.	Zentrale Abstellanlagen	17
6	Anlagen	18
	Anlage 15.1 Maßnahmenkarte Fahrradfreundliches Gewerbegebiet Leingarten	
	Anlage 15.2 Maßnahmendatenblätter	

1 Einleitung

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2008)¹ werden 10 Prozent der Arbeits- sowie 15 Prozent der Ausbildungswege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Hinblick auf die stetig zunehmende Popularität von Pedelecs sowie einem weiteren Ausbau der Fahrradinfrastruktur, u.a. durch Radschnellverbindungen, kann mit einem konstanten Anstieg an Radfahrenden gerechnet werden.

¹ Mobilität in Deutschland 2008, DLR / infas, Bonn und Berlin, 2010

Der Landkreis Heilbronn möchte das Fahrrad als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit fördern und hat dies zu einem der zentralen Handlungsfelder des Radverkehrskonzeptes benannt. Ausgewählte Unternehmen sollen hierbei hinsichtlich Ihrer betrieblichen Radverkehrsförderung untersucht und beraten werden. Der Fokus liegt in erster Linie auf den Fahrradabstellanlagen, die als wichtige Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit gelten. Aber auch weitere betriebliche Maßnahmen können zu einem Zuwachs an Radfahrenden führen.

Neben dem AUDI AG-Werk Neckarsulm soll ein komplettes Gewerbegebiet hinsichtlich seiner Fahrradfreundlichkeit untersucht werden und konkrete Handlungsempfehlungen ausgesprochen werden. Das Projekt soll mit seinem Modellcharakter auf weitere Gewerbegebiete im Landkreis Heilbronn übertragbar sein.

Die Hauptherausforderung in Gewerbegebieten liegt vor allem in einem sicheren Miteinander zwischen Schwer- und Radverkehr. Gewerbegebiete sind durch ihre Auslegung auf den Schwerverkehr zumeist nicht fahrradfreundlich gestaltet. Rad- und Fußverkehrsanlagen werden bei Planungen nur unzureichend berücksichtigt. Die Straßen sind breit angelegt und stellen den Radverkehr insbesondere an Knotenpunkten vor große Herausforderungen. Durch die Weitläufigkeit der Knotenpunkte benötigt der Radverkehr lange Zeit zum Queren. Des Weiteren führen die breiten Straßenräume zu höheren Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, wodurch zusätzliches Konfliktpotenzial entsteht. Die Unverhältnismäßigkeit zwischen Schwer- und Radverkehr verlangt einer noch stärkere Berücksichtigung klarer Sichtverhältnisse. Insbesondere das Rechtsabbiegen von Schwerverkehr ist eine häufige Unfallursache. Die Führung des Radverkehrs im Sichtfeld des Schwerverkehrs soll dies vermeiden.

Durch die hohe Dichte an Betrieben und Arbeitnehmenden in Gewerbegebiete herrscht hier ein hohes Potenzial durch fahrradfreundliche Maßnahmen den Radfahrenden-Anteil bei den Betrieben signifikant zu steigern.

Für das Modelprojekt „Fahrradfreundliches Gewerbegebiet“ wurde das Gewerbegebiet Leingarten ausgewählt. Anhand folgender Schwerpunkte soll eine Analyse im Hinblick auf ein „Fahrradfreundliches Gewerbegebiet Leingarten“ durchgeführt werden:

- Regionale Anbindung an das Radverkehrsnetz
- Fahrradinfrastruktur zur inneren Erschließung
- Fahrradabstellanlagen
- Intermodale Verknüpfung
- Fahrradverleihsystem
- Innerbetriebliche Radverkehrsförderung

2 Methodik

Für die Analyse des Gewerbegebietes wird zunächst die Anbindung an das regionale Radverkehrsnetz erörtert. Dies geschieht mittels Sichtung bereits bestehender Planungen als auch der selbstständigen Befahrung der in Frage kommenden Verbindungen.

Des Weiteren wird das gesamte Gewerbegebiet sowie die Pendlerbahnhöfe Leingarten und Leingarten Ost mit dem Fahrrad befahren. Auf Grundlage der hier gesammelten Eindrücke wird die radverkehrliche innere Erschließung geprüft sowie konkrete Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet. Diese werden in einem Datenblatt genauer dargestellt. Zudem werden die im Gebiet und an den Bahnhöfen vorhandenen Abstellanlagen begutachtet sowie Empfehlungen ausgesprochen.

Die betriebliche Radverkehrsförderung der einzelnen Gewerbetreibenden wird mittels einer digitalen Befragung erfasst. Alle im Gewerbegebiet ansässigen Betriebe wurden hierfür angeschrieben und aufgefordert Angaben zum betrieblichen Radverkehrsanteil, Interesse an einem möglichen gebietsweiten Fahrradverleihsystem mit Pedelecs und Lastenrädern sowie an zentral aufgestellten Anschliefmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder zu machen. Zudem können interessierte Betriebe eine Beratung zur betrieblichen Förderung des Radverkehrs, durchgeführt durch das Planungsbüro RV-K, in Anspruch nehmen. Diese beinhaltet neben der Überprüfung der Abstellanlagen auch Informationen zu weiteren Maßnahmen zur Förderung des betrieblichen Radverkehrs.

3 Gewerbegebiet Leingarten

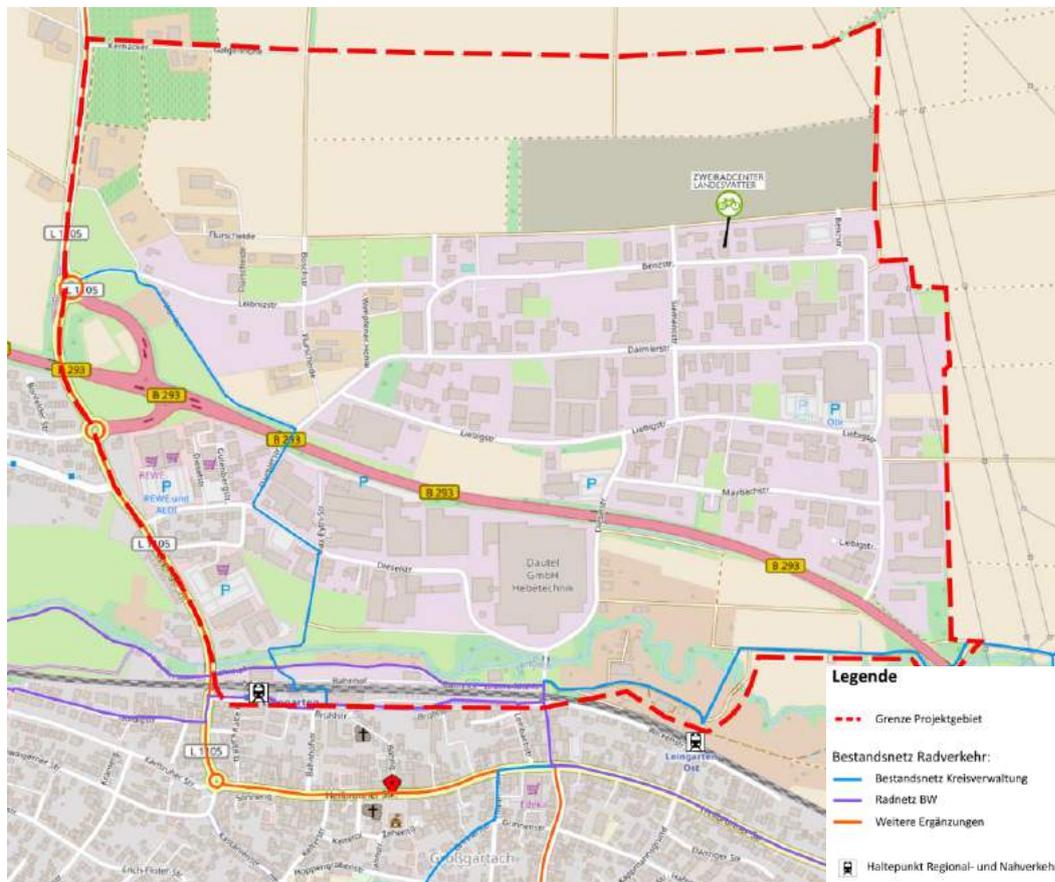


Abbildung 1: Bestand Gewerbegebiet Leingarten

Das Projektgebiet umfasst das gesamte Gewerbegebiet Leingarten nördlich und südlich der B293 sowie dessen Anbindung an die im Süden liegenden Bahnhöfe Leingarten und Leingarten Ost (siehe Abbildung 1). Das Gebiet verfügt über eine Fläche von 56.500 m² mit über 200 Gewerbetreibenden. Im Gewerbegebiet ist ein Zweiradcenter ansässig.

3.1. Regionale Anbindung an das Radverkehrsnetz

Die Gebietserschließung ist zum einen aus Richtung Süden notwendig. Hier schließt sie an die westöstlich verlaufende Radnetzverbindung des RadNETZ BW in Richtung Heilbronn und Schwaigern, sowie an die Verbindung nach Nordheim an. Zusätzlich befinden sich im Süden die S-Bahn-Station Leingarten und Leingarten Ost, die eine Kombination des Fahrrades mit dem ÖPNV ermöglichen. Die Gebietserschließung aus Richtung Norden Richtung Kirchhausen und Biberach ist demgegenüber noch lückenhaft. Das Radverkehrskonzept empfiehlt für diese Verbindung den Neubau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 1105 oder den Lückenschluss im Wirtschaftswegenetz (siehe Maßnahme 064 oder A064).

3.2. Innere Erschließung Fahrradinfrastruktur

Das Gewerbegebiet Leingarten verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Lediglich ein für den motorisierten Verkehr nicht freigegebener Streckenabschnitt im Westen (Wänke) sowie im Süden (Verbindung Dieselstraße / Bahnhof Leingarten), lassen eine für den Radverkehr sichere und komfortable Führung abseits des Schwerverkehrs zu. Für eine durchgehende radverkehrliche Erschließung sind somit weitere Maßnahmen notwendig. Die einzelnen Empfehlungen sind auf den Datenblättern in Anlage 15.2 dargestellt.

In Gewerbegebieten sind aufgrund des Konfliktpotenzials mit dem Schwerverkehr die vom motorisierten Verkehr gelösten Verbindungen, wie beispielsweise Wänke, die bevorzugte Lösung. Ein maximaler Umwegigkeitsfaktor von 1,2 ist hier Voraussetzung. Insofern vom motorisierten Verkehr losgelösten Verbindungen vorliegen, sind Radverkehrsanlagen wie Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn, einem separat zur Fahrbahn verlaufendem Fahrradweg vorzuziehen. Diese haben zum Vorteil, dass sich der Radfahrende im direkten Sichtfeld des Kfz- und somit auch Schwerverkehrs bewegt. Bei abgesetzten Radwegen hingegen befindet sich der Radfahrende im Seitenraum. Die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs wird erst sehr spät auf den Radfahrenden gelenkt, was zu einem erhöhten Unfallpotenzial führt.

Um Radfahrende auch an weitläufigen übergeordneten Knotenpunktarmen stärker in den Fokus des Kfz-Verkehrs zu rücken, sind Radfahr- und Schutzstreifen durch Furtmarkierungen mit Roteinfärbungen und Fahrradpiktogrammen zu verdeutlichen. Dies ist ebenso an größeren oder stark frequentierten Grundstücksein- und -ausfahrten zu befolgen. Des Weiteren sollte im untergeordneten Knotenpunktarml mit Hilfe des Verkehrszeichens „Achtung Radverkehr“ zusätzlich auf den querenden Radverkehr hingewiesen werden.

Bei Lichtsignalanlagen oder untergeordneten Straßen sollte die Haltelinie für den Radverkehr gegenüber der für den Kfz-Verkehr um 3 Meter vorgezogen werden (siehe Abbildung 2). So befindet sich der Radfahrende ebenfalls im Blickfeld des Kfz-Verkehrs.



Abbildung 2: Beispiel einer vorgezogenen Haltelinie an einer Lichtsignalanlage (LSA)



Abbildung 3: Beispiel einer Piktogrammspur

Die im Gewerbegebiet Leingarten vorherrschenden Fahrbahnbreiten belaufen sich größtenteils auf eine Breite von 8,0 bis 9,0 m. Die empfohlene Breite für zweistreifige Fahrbahnen mit großer Begegnungshäufigkeit im Bus- oder LKW-Verkehr wird nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen mit 7,0 m angegeben². Um eine Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit einer Standardbreite von 1,5 m (Mindestmaß 1,25 m) zu vollziehen, sind somit 10,0 m notwendig, für die Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen (1,85 m) sogar 10,6 m. Sofern diese Breiten nicht vorliegen, sollte ein einseitiger Schutzstreifen markiert werden und mit einer Fahrradpiktogrammspur (siehe Abbildung 3) in Gegenrichtung kombiniert werden. Auf diese Weise ist es möglich trotz nicht ausreichender Breiten dem Radverkehr Raum und erhöhte Aufmerksamkeit zuzuweisen. Im Steigungsfall sollten einseitige Schutzstreifen immer in Richtung der Steigung markiert werden. So wird dem langsameren, bergauf fahrenden Radverkehr ein Schutzraum geboten.

Für eine durch das Gewerbegebiet querende West-Ost-Verbindung bietet sich aufgrund einer durchgehenden Breite von 8,5 Meter die Daimlerstraße an (Maßnahme 10). Ein Entfallen der Längs-Stellplätze auf der Fahrbahn ist jedoch Voraussetzung. Die ist mit den ansässigen Betrieben abzustimmen. Die parallel verlaufende Benzstraße ist mit einer Breite zwischen 8 m und 8,5 m, unter Beachtung der empfohlenen Fahrbahnbreiten nicht ausreichend. Hier wäre in tiefergehenden Untersuchungen zu prüfen, inwiefern die empfohlene Fahrbahnbreite von 7 Metern für Fahrbahnen mit großer Begegnungshäufigkeit im Bus- und LKW-Verkehr tatsächlich notwendig ist. Die Untersuchung könnte beispielweise mittels Zählungen des Kfz- / Schwerverkehrsaufkommens, detaillierter Straßenvermessungen sowie einer Prüfung des Parkraumdrucks durchgeführt werden.

Das Gewerbegebiet Leingarten verfügt durch die S-Bahnhöfe Leingarten und Leingarten Ost eine gute Anbindung an das regionale ÖPNV-Netz. Durch die Kombination des Fahrrades mit dem ÖPNV ist es den Mitarbeitenden möglich auch größere Distanzen mit dem Fahrrad zurückzulegen. Eine radverkehrliche Anbindung des Gewerbegebietes an die Bahnhöfe ist daher bedeutend.

Die Anbindung des Bahnhofs Leingarten erfolgt über einen für den Kfz- und Zweiradverkehr nicht freigegeben Weg. Dieser mündet in die Dieselstraße und führt über die Daimlerstraße mittels der zuvor genannten West-Ost-Verbindung weiter in das Gewerbegebiet hinein. Durch die Markierung von Piktogrammen auf der Dieselstraße kann auf den vorherrschenden Radverkehr aufmerksam gemacht werden.

Der Bahnhof Leingarten Ost ist über die Frankenbacher Straße, Dieselstraße sowie die Liebigstraße mit dem östlichen Teil des Gewerbegebietes verbunden. Hier stellen insbesondere die Knotenpunkte in der Dieselstraße / Frankenbacher Straße sowie Frankenbach Straße / Wi-

² RAS 06

ckenstraße eine Gefahrenstelle dar. Um den aus dem Gewerbegebiet kommenden Radfahrenden ein sicheres Linksabbiegen zu ermöglichen, sollten an beiden Knotenpunkten Linksabbiegestreifen auf der Fahrbahn markiert werden (Maßnahmen 3 und 7). Eine vorab genaue Ausmessung der Straßenraumbreiten sowie für den Schwerverkehr erforderlichen Schwenkkurven ist zuvor durchzuführen. Zudem ist an schlecht einsehbaren Knotenpunkten, wie beispielsweise am Knotenpunkt Dieselstraße / Frankenbacher Straße, mittels des Verkehrszeichens „Achtung Radverkehr“, auf den Radverkehr aufmerksam zu machen.



Abbildung 4: Knotenpunkt Dieselstraße / Frankenbacher Straße



Abbildung 5: Beispiel einer Aufstellfläche für linksabbiegenden Radverkehr

Um die Querung der Frankenbacher Straße im Knotenpunkt Frankenbacher Straße / Dieselstraße zu vermeiden, sollte für den aus der Leinbachstraße oder Unteren Mühle kommende Radverkehr mittels einer Piktogrammspur (Maßnahme 13) die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. Bei einer in Erwägung zu ziehenden Neugestaltung der Brücke sollte auf eine ausreichende Fahrbahnbreite zur Markierung von Schutz- oder Radfahrestreifen geachtet werden. Als Alternative wäre ebenso der Neubau eines separaten Radweges östlich der Fahrbahn von der Gleisanlage bis zur Unterführung der B293 an der Dieselstraße möglich. Dieser wäre jedoch mit einem zusätzlichen Brückenbauwerk sowie Grundstückserwerb verbunden und daher sehr kostenintensiv. Eine frühzeitige Fahrbahn-Radweg-Überführung außerhalb des Knotenpunktes wäre zu beachten.

Des Weiteren sollte an notwendigen Fahrbahnquerungen wie beispielsweise der Leibnizstraße durch die Radverbindung der Wänken die Querung durch eine stellenweise Fahrbahnverengung erleichtert werden (Maßnahme 2). Die Verengung ermöglicht zum einem eine verkürzte Querungsstrecke, zum anderem führt sie eine Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs mit sich. Mittels zusätzlicher Beschilderung „Achtung Radfahrer“ ist auf den querenden Radverkehr hinzuweisen.

Die innere Erschließung des Gewerbegebietes kann neben den baulichen und Markierungsmaßnahmen zusätzlich durch ein Wegweisungssystem verdeutlicht werden. Zudem sollte das Projekt öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Dies kann sowohl mittels Pressemitteilungen als auch Hinweisplakaten oder Schildern im Gewerbegebiet selbst erfolgen.

4 Fahrradabstellanlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Systems Radverkehr. In einem Gewerbegebiet spielen neben den Abstellanlagen an den Arbeitsstätten selbst ebenso die Abstellanlagen an den Bahnhöfen des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) eine wichtige Rolle. Bei Bike and Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personenverkehr, ist zu beachten, dass Fahrräder möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden können. Die Mitnahme von Fahrrädern ist aufgrund insbesondere im Berufsverkehr eingeschränkter Kapazitäten nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar.

Wie bereits in der Bike and Ride-Analyse des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Heilbronn (Anlage 14) erwähnt sind für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen die Art der Nutzung und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum entscheidend (siehe **Tabelle 1: Nutzungart und Nutzeransprüche** Tabelle 1). Hiernach richten sich die Ausprägungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Bei Nutzungsart und Nutzeransprüchen gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an die soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den Hinweisen zum Fahrradparken³.

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind folglich die Attribute soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Diebstahlschutz und Zentralität sind ebenfalls wichtige Eigenschaften wohingegen die Standsicherheit nur über eine geringere Bedeutung verfügt. Ähnlich ist es bei Abstellanlagen an der Arbeitsstätte. Lediglich auf die soziale Kontrolle bezogen nimmt die Bedeutung leicht ab.

³ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

Tabelle 1: Nutzungart und Nutzeransprüche

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurzfristig (< 2 h)	Mittelfristig (2-9 h)	Langfristig (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standicherheit
Haltestelle / Bahnhof	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	o
ÖPNV / Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr (Boxen)	x	x	x	-	x	x	++	++	++	o	o
Schule / Ausbildungsstätte	x	-	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	x	-	-	x	-	+	+	++	+	o
Wohngebäude	x	x	x	x	-	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

Stationen mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr (Abstellen der Fahrräder über Nacht), benötigen zusätzlich Abstellanlagen mit sehr gutem Diebstahlschutz (etwa Fahrradboxen). Diese können für diese Nutzerkategorie dafür Einbußen im Bereich der Zentralität aufweisen.

Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²).

4.1. ÖPNV

Im Folgenden werden die Abstellanlagen an den S-Bahn-Haltestellen Leingarten und Leingarten Ost analysiert. Die Befahrung fand im Mai 2018 statt.

Station (Gemeindename, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Leingarten Bhf	128	6746	V	0		70				21	0	Sehr Gut
												
					1	66	Sonderausführung mit Rahmenanschluss	++	ja	21	0	
												
					2	4	Box	+	ja	-	0	Auslastung nicht ermittelbar
<p><i>Leingarten Bahnhof:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder. Positiv hervorzuheben ist die installierte Fahrrad-servicestation für kleine Reparaturarbeiten (vorne im Bild).</p>												
Leingarten Ost	105	6746	V	0		20				45	0	Gut
												
					1	20	Sonderausführung mit Rahmenanschluss		ja	45	0	
<p><i>Leingarten Ost:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												

Die Fahrradabstellanlagen an den S-Bahn-Haltestellen Leingarten und Leingarten Ost sind in einem guten Zustand. Sie bieten ausreichend sichere und komfortable Anschließmöglichkeiten. In Leingarten Ost fehlt ein Angebot an Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder. Die Abstellanlagen befinden sich jeweils auf südlicher Seite des Bahnhofs. Da die Querung der Schienen durch Umlaufsperrn mit dem Fahrrad nur bedingt beziehungsweise mit Fahrrädern mit Anhänger oder Lastenrädern nicht passierbar sind, ist eine Erreichung vom nördlicher Bahnsteig schwierig (siehe Abbildung 6 und Abbildung 7). Hierfür muss der ganze Bahnhof umfahren werden. Dies stellt vor allem in Leingarten Ost einen deutlichen Umweg dar. Die Umlaufsperrn sollten durch eine Schranke ausgetauscht werden. Zusätzlich kann ein weiteres Angebot an Abstellanlagen auf nördlicher Seite der Bahnhöfe geschaffen werden.



Abbildung 6: Schienenquerung am Bahnhof Leingarten Ost



Abbildung 7: Schienenüberquerung am Bahnhof Leingarten

4.2. Abstellanlagen Arbeitgeber

Mit Blick auf die Arbeitsstätte ist der Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Diebstahlschutz, soziale Kontrolle und Zentralität sind ebenfalls wichtige Eigenschaften. Dafür kommt der Standsicherheit des Fahrrades eine geringere Bedeutung zu.

Neben den bereits erwähnten Grundvoraussetzungen der Barrierefreiheit sowie ausreichenden Platzverhältnisse, ist ebenfalls die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern, die auch im Alltagsverkehr genutzt werden, sowie Sonderformen wie Anhänger, Kindertransporter oder Lastenräder zu beachten. Werden Fahrräder auch über Nacht angeschossen, wie beispielsweise bei Schichtsystemen mit Nachtschichten, sind zusätzlich Abstellanlagen mit sehr gutem Diebstahlschutz (etwa Fahrradboxen) erforderlich. Diese können für diese Nutzerkategorie dafür Einbußen im Bereich der Zentralität aufweisen.

Im Rahmen der Befragung und des Beratungsangebotes der Betriebe hinsichtlich Ihrer Abstellanlagen hat sich lediglich ein Unternehmen interessiert gezeigt. Dieses verfügte zum Zeitpunkt der Beratung über keine Abstellanlagen. Ein ausführlicher Bericht ist in Kapitel 5.1.1. dargestellt.

5 Sonstiges

5.1. Betriebliche Radverkehrsberatung

Zur betrieblichen Radverkehrsförderung wurden die Gewerbetreibenden des Gewerbegebiets im März 2018 mittels eines digitalen Fragebogens befragt. 69 Betriebe konnten per E-Mail kontaktiert werden. Die Befragung beinhaltet zum einen betriebliche Fragen zum Radfahrendenanteil, durchschnittlicher Wohnortentfernung und Abstellanlagen. Des Weiteren konnten die Betriebe Angaben zum Interesse an einem gebietsweiten Fahrradverleihsystem mit Spezialrädern und an gebietsweiten Abstellanlagen machen. Von diesen 69 Betrieben haben 14 Betriebe an der Befragung teilgenommen. Des Weiteren hat ein Betrieb Interesse an einer Beratung zur betrieblichen Radverkehrsförderung gezeigt. Diese wurde im Mai 2018 durchgeführt (siehe Kapitel 5.1.1).

5.1.1. Beratung Kurt Betz GmbH

Die Kurt Betz GmbH hat sich als einziger Betrieb an einer Beratung zu Fahrradabstellanlagen am Betrieb sowie zu weiteren Informationen zur betrieblichen Radverkehrsförderung interessiert gezeigt. Der Betrieb befindet sich im äußeren Nordosten des Gewerbegebietes. Die S-Bahn-Haltestelle Leingarten Ost ist 1,3 km entfernt. Der Betrieb verfügt über 90 Angestellte und einen Radverkehrsanteil von 5 %. Die durchschnittliche Wohnortentfernung der Angestellten beträgt 9 km und ist somit insbesondere durch die steigende Beliebtheit an Pedelecs gut mit dem Fahrrad zu bewältigen. Abbildung 8 zeigt den 30-minütigen Fahrradradius der Kurt Betz GmbH. Dieser deckt eine durchschnittliche Entfernung von 9,5 km ab, in der die durchschnittliche Wohnortentfernung des Betriebs liegt. Ein hohes Potential zur Steigerung des betrieblichen Radverkehrsanteils ist somit gegeben.



Abbildung 8: Fahrradradius der Kurt Betz GmbH innerhalb von 30 Minuten

Die Beratung der Kurt Betz GmbH umfasst in erster Linie die Fahrradabstellanlagen. Zum Zeitpunkt der Beratung verfügte die Kurt Betz GmbH über keine Fahrradabstellanlagen. Bislang wurden die Fahrräder „wild“ am Gebäude abgestellt (siehe Abbildung 9). Aus dem derzeitigen Radverkehrsanteil von 5 % sowie unter Hinzunahme einer kleinen Reserve wurden für den Betrieb fünf Anlehnbügel mit zehn Abstellplätzen errechnet. Anlehnbügel bieten zum einem hohen Diebstahlschutz, da das Fahrrad hier sowohl am Vorderrad als auch am Rahmen angeschlossen werden kann. Für einen attraktiven und komfortablen eingangsnahen Standort wurde eine bislang geschotterte und teilweise bepflanzte Fläche unterhalb des Angestelltenzugangs gewählt (siehe Abbildung 9 und Abbildung 10). Der Untergrund wird geebnet und die Fläche über eine zusätzliche Treppe mit dem Angestellteingang im 1. Stock verbunden, so dass keine Umwege über den Kfz-Parkplatz erfolgen müssen. Die soziale Kontrolle der Abstellanlage ist durch die nebenan befindlichen Büroräumlichkeiten gegeben. Bei der Montage sind ausreichende Rangierverhältnisse von 1,80 m zu berücksichtigen. Ein Witterungsschutz ist zu beachten.



Abbildung 9: Vorgesehener Standort für die Abstellanlage



Abbildung 10: Der Angestelltenzugang erfolgt über eine Treppe

Die Kurt Betz GmbH wurde zudem über zusätzliche betriebliche Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs beraten. Als eine der wichtigsten infrastrukturellen Maßnahmen neben den Fahrradabstellanlagen, ist die Bereitstellung von Umkleide- und Duscmöglichkeiten zu nennen. Die Angestellten haben so die Möglichkeit ihre Kleidung zu wechseln sowie sich zu erfrischen. Spinde für Wechselkleidung sowie Trockenmöglichkeiten zum Trocknen der Kleidung nach Regenfahrten sind ebenfalls hilfreich.

Um kleine notwendige Reparaturarbeiten vor Ort vollziehen zu können, ist eine kleine Fahrradservicebox mit Flickzeug, Imbusschlüsseln und einer Pumpe nahe den Abstellanlagen hilfreich. Zusätzlich kann mit dem örtlichen Fahrradhändler, der sich bei der Kurt Betz GmbH in direkter Nachbarschaft befindet, ein Reparaturservice ausgehandelt werden. Saisonale Informations- und Fahrradchecktage wie beispielsweise Informationsveranstaltungen zur guten Sichtbarkeit in der dunklen Jahreszeit sowie Checktage im Herbst und Frühjahr tragen zur Verkehrssicherheit bei.

Ein weiterer großer Anreiz kann mit dem Angebot des Jobrad-Leasing gesetzt werden. Hierbei ermöglicht der Arbeitgeber seinen Angestellten ein Jobrad zu den selben steuerlichen Vorteilen wie bei Kfz zu leasen. Dadurch ist es den Angestellten möglich bis zu 30 % zu sparen. Das Fahrrad steht der privaten Nutzung zur Verfügung und die Leasingrate wird monatlich durch den Arbeitgeber direkt an die Leasingfirma überwiesen. Das im Gewerbegebiet befindliche Zweiradcenter Landesvatter ist JobRad-Fachhandelspartner. Somit können die Fahrräder direkt vor Ort getestet und ausgesucht werden. Weitere Informationen zum Fahrrad-Leasing sind unter www.jobrad.org zu finden.

Weitere Anreize den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zu bestreiten können beispielsweise spezielle Frühstücksangebote für Radfahrende veranstaltet werden oder kleine interne Belohnungen ausgehändigt werden. Angestellte, die bei der Streckenwahl unsicher sind, können mit Hilfe von analogen oder digitalen Karten oder durch Fahrrad-Navigations-Seiten wie beispielsweise „Naviki“⁴ eine individuelle Streckenberatung bekommen. Zusätzlich kann ein

⁴ www.naviki.org, letzter Aufruf: 13.07.2018.

Mentorensystem entwickelt werden, bei dem erfahrene Radfahrende unsichere Radfahrende einmalig auf ihrem Weg zwischen Wohnort und Arbeitsstätte begleiten und Ihnen die schnellste und sicherste Radverbindung aufzeigen.

Für weitere Maßnahmen zur betrieblichen Radverkehrsförderung ist die Initiative der EU und des ADFC „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“⁵ zu empfehlen.

5.2. Gebietsweites Fahrradleihsystem

Das Gewerbegebiet Leingarten verfügt mit den zwei S-Bahn-Haltestellen Leingarten und Leingarten Ost über eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz. Die maximale Distanz zwischen der nächst gelegenen ÖPNV-Haltestelle und einem Betrieb im Gewerbegebiet beträgt 1,3 km. Diese „letzte Meile“ zwischen ÖPNV-Haltestelle und Arbeitsort lässt sich durch ein gebietsweites Fahrradverleihsystem erleichtern. Hiernach würden an den beiden ÖPNV-Haltestellen sowie an mehreren Orten im Gewerbegebiet Stationen zum Entleihen eingerichtet werden. Auf diese Weise kann eine Kombination zwischen ÖPNV und Fahrrad angeboten werden ohne dass das eigene Fahrrad mitgenommen werden muss. Aufgrund der Topographie des Gewerbegebietes könnte ein Angebot an Pedelecs in Erwägung gezogen werden. Mögliche Standortideen sind der Maßnahmenkarte des Teilberichtes „Fahrradfreundliches Gewerbegebiet Leingarten“ zu entnehmen (Anlage 15.1). Eine Umsetzung ist weiter zu prüfen.

Darüber hinaus kann zusätzlich ein gebietsweiter Pool an Spezialfahrrädern wie Pedelecs und Lastenrädern angeboten werden. Hier können Angestellte der teilnehmenden Betriebe an zentraler Stelle Lastenräder für größere Besorgungen oder Pedelecs für den Heimweg ausleihen. Die Rahmenbedingungen und der Standort des Pools müssten noch ausgearbeitet werden. Eine Zusammenarbeit mit dem im Gewerbegebiet ansässigen Zweiradcenter Landesvater ist erstrebenswert.

5.3. Zentrale Abstellanlagen

Für höherwertige Fahrräder kann ein Angebot an Fahrradboxen zur Verfügung gestellt werden. Diese sollten zum einen am Bahnhof weiter ausgebaut werden, zum anderen an weiteren zentralen Standorten im Gewerbegebiet. Nördlich des Bahnhofs Leingarten verfügt die Stadt Leingarten über Flächen, die für eine Ausweitung der Abstellmöglichkeiten genutzt werden könnten. Im Gebiet selbst sind die Standorte zu prüfen. Mögliche Standortideen sind der Maßnahmenkarte des Teilberichtes „Fahrradfreundliches Gewerbegebiet Leingarten“ zu entnehmen (Anlage 15.1).

⁵ www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de, letzter Aufruf: 13.07.2018.

Durch die zentralen Abstellanlagen bekommen auch Angestellte, die im eigenen Betrieb keine Möglichkeit haben ihr Fahrrad sicher anzuschließen, dennoch die Möglichkeit das Fahrrad als Verkehrsmittel zur Arbeit zu nutzen.

Des Weiteren sollten grundsätzlich an mehreren Orten im Gewerbegebiet öffentlich zugängliche Anlehnbügel montiert werden, um weitere Anschließmöglichkeiten zu schaffen.

6 Anlagen

Anlage 15.1	Maßnahmenkarte Fahrradfreundliches Gewerbegebiet Leingarten
Anlage 15.2	Maßnahmendatenblätter

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn

Legende

--- Grenze Projektgebiet

Bestandsnetz Radverkehr:

— Bestandsnetz Kreisverwaltung

— Radnetz BW

🚆 Haltepunkt Regional- und Nahverkehr

🚲 Abstellanlagen S-Bahn-Station (Bestand)

🛠️ Radservice-Punkt Baden-Württemberg

Innere Erschließung Radverkehr:

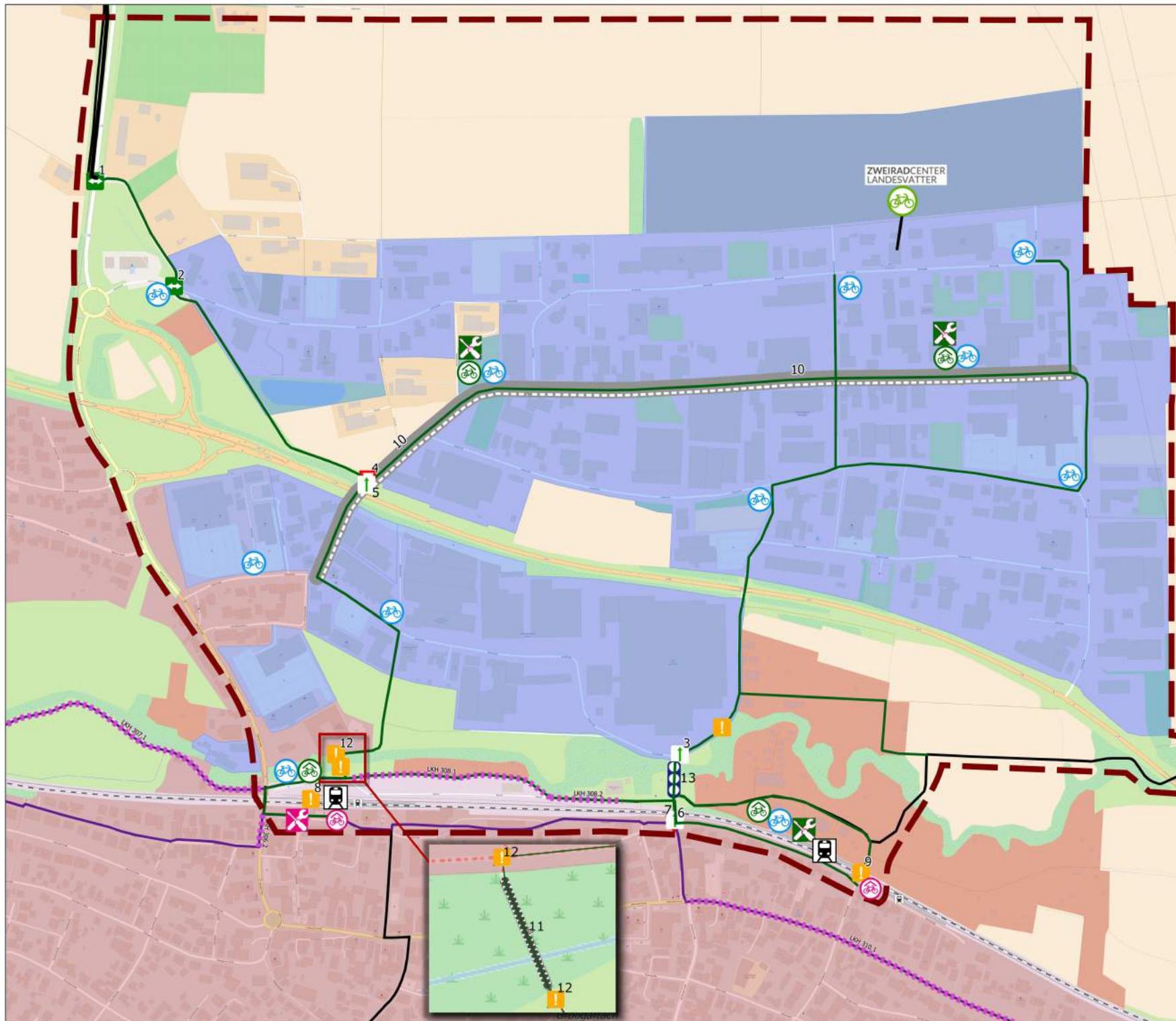
— Zielnetz Innere Erschließung

1 🚶 Maßnahmennummer

🚲 Möglicher Standort Fahrradleihsation

🚲 Möglicher Standort zentrale Abstellanlagen

🛠️ Möglicher Standort Radservicebox



Maßnahmenkarte "Fahrradfreundliches Gewerbegebiet Leingarten"

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Heilbronn

Datum: 23.07.2018
Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Lisa Wagner
Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski

Datengrundlage: Open Street Map,
Eigene Bearbeitung

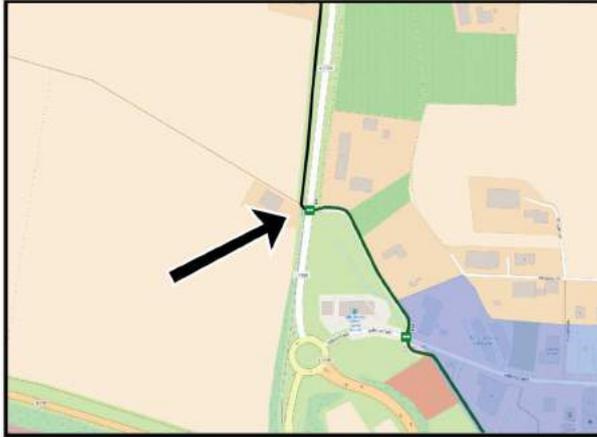
RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziskusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fahrradfreundliches Gewerbegebiet Leingarten - Maßnahme-Nr.: 001

Maßnahmentyp: Querungshilfe anlegen

Straße: L 1105 / Wänken

Lage:



Maßnahme: Anlegung einer Querungshilfe für den Rad- und Fußverkehr sowie Anbindung der Radverbindung "Wänken".

Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das Queren der Fahrbahn in zwei Zügen. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und der Zeitaufwand verringert. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs leicht gesenkt.

Fahrradfreundliches Gewerbegebiet Leingarten - Maßnahme-Nr.: 002

Maßnahmentyp: Fahrbahnverengung

Straße: Leibnizstraße / Wänken

Lage:



Maßnahme: Verengung der Fahrbahn sowie Aufpflasterung im Querungsbereich. Absenkung der Bordsteinkante.

Begründung: Die Fahrbahnverengung und Aufpflasterung erhöht die Aufmerksamkeit des Kfz-Fahrers und führt zur Geschwindigkeitsreduzierung.

Maßnahmentyp: Linksabbiegefläche markieren

Straße: Dieselstraße

Lage:



Maßnahme: Markierung eines Linksabbiegestreifens, Verkehrszeichen "Achtung Radverkehr" im Vorfeld des Abbiegestreifens.

Begründung: Die Markierung eines Linksabbiegestreifens rückt den Radfahrernden ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Durch das geregelt Linksabbiegen steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr. Der Zeitaufwand zum Queren wird verringert.

Maßnahmentyp: Vorfahrtregelung prüfen

Straße: Daimlerstraße / Wänken

Lage:



Maßnahme: Vorfahrtsregelung verdeutlichen. Von Westen kommende Wänke unterordnen mit Verkehrszeichen "Vorfahrt gewähren".

Begründung: Aufgrund der lediglich für den Rad- und landwirtschaftlichen Verkehr freigegebenen Wänken ist eine Missachtung der Rechts-vor-links-Regelung anzunehmen. Die Bevorrechtigung der Daimlerstraße soll für eine klare Regelung sorgen.

Fahrradfreundliches Gewerbegebiet Leingarten - Maßnahme-Nr.: 005

Maßnahmentyp: Linksabbiegefläche markieren

Straße: Daimlerstraße

Lage:



Maßnahme: Markierung eines Linksabbiegestreifens.

Begründung: Die Markierung eines Linksabbiegestreifens rückt den Radfahrern ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Durch das geregelt Linksabbiegen steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr. Der Zeitaufwand zum Queren wird verringert.

Fahrradfreundliches Gewerbegebiet Leingarten - Maßnahme-Nr.: 006

Maßnahmentyp: Vorfahrtregelung verdeutlichen

Straße: Frankenbacher Straße

Lage:



Maßnahme: Verdeutlichung der Vorfahrt der Frankenbacher Straße durch eindeutige Markierungen.

Begründung: Eindeutige Markierungen führen zur Einhaltung der Regeln sowie höheren Sicherheit.

Maßnahmentyp: Linksabbiegefläche markieren

Straße: Frankenbacher Straße

Lage:



Maßnahme: Markierung eines Linksabbiegestreifens

Begründung: Die Markierung eines Linksabbiegestreifens rückt den Radfahrern ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Durch das geregelt Linksabbiegen steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr. Der Zeitaufwand zum Queren wird verringert.

Maßnahmentyp: Umlaufsperrn ersetzen

Straße: Bahnhof Leingarten

Lage:



Maßnahme: Ersetzung der Umlaufsperrn durch Schranken.

Begründung: Umlaufsperrn stellen ein Hindernis dar und sind mit Fahrrädern mit Anhänger oder Lastenrädern nur schwer oder nicht passierbar.

Maßnahmentyp: Umlaufsperrn ersetzen

Straße: Bahnhof Leingarten Ost

Lage:



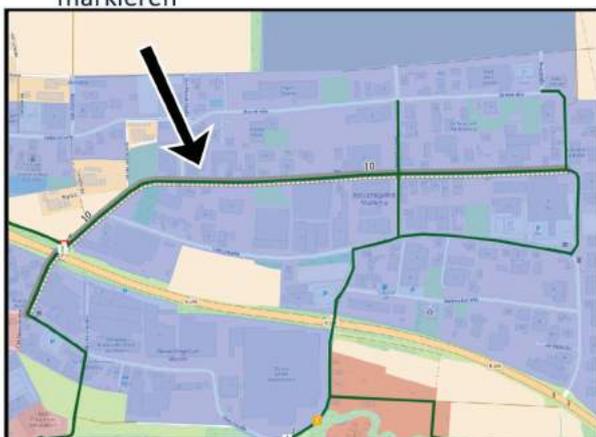
Maßnahme: Ersetzung der Umlaufsperrn durch Schranken.

Begründung: Umlaufsperrn stellen ein Hindernis dar und sind mit Fahrrädern mit Anhänger oder Lastenrädern nur schwer oder nicht passierbar.

Maßnahmentyp: Schutzstreifen einseitig markieren

Straße: Daimlerstraße

Lage:



Maßnahme: Markierung eines einseitigen Schutzstreifen sowie einer Piktogrammspur in Gegenrichtung.

Begründung: Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr. Piktogrammpuren erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.

Maßnahmentyp: Erneuerung Oberfläche

Straße: Verb. Bahnhof / Dieselstraße

Lage:



Maßnahme: Erneuerung der Oberfläche durch rutschfestes Material.

Begründung: Holzbrücken stellen bei Nässe eine erhöhte Sturzgefahr dar.

Maßnahmentyp: Freigabe Radverkehr

Straße: Verb. Bahnhof / Dieselstraße

Lage:



Maßnahme: Freigabe der Brücke für den Radverkehr.

Begründung: Die Freigabe der Brücke erlaubt es den Radfahrenden die Brücke, ohne Abstieg, zu passieren.

Maßnahmentyp: Piktogrammspur markieren

Straße: Frankenbacher Straße

Lage:



Maßnahme: Markierung einer Piktogrammspur.

Begründung: Piktogrammspuren erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung und verdeutlichen die Radverkehrsführung.

Anlage 16

Arbeitgeberberatung Audi, Standort Neckarsulm

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Auftraggeber:



Landratsamt Heilbronn
- Bauen, Umwelt und Nahverkehr -
Lerchenstraße 40
74072 Heilbronn

Bearbeitung:

Planungsbüro Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 904 342 00
kontakt@radverkehr-konzept.de
www.radverkehr-konzept.de

Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski

Frankfurt am Main, November 2018

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Grundlage AUDI AG Werk Neckarsulm	5
3	Methodik.....	6
4	Bestand	8
5	Empfehlungen.....	13

1 Einleitung

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2008)¹ werden 10 % der Arbeits- sowie 15 % der Ausbildungswege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Hinblick auf die stetig zunehmende Popularität von Pedelecs sowie einem weiteren Ausbau der Fahrradinfrastruktur, u.a. durch Radschnellverbindungen, kann mit einem konstanten Anstieg an Radfahrenden gerechnet werden.

Der Landkreis Heilbronn möchte das Fahrrad als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit fördern und hat dies zu einem der zentralen Handlungsfelder des Radverkehrskonzeptes benannt. Ausgewählte Unternehmen sollen hierbei hinsichtlich Ihrer betrieblichen Radverkehrsförderung untersucht und beraten werden. Neben einem kompletten Gewerbegebiet wurde hierfür das Werk Neckarsulm der AUDI AG, als größter Arbeitgeber des Landkreises Heilbronn, ausgewählt.

Wesentliche Voraussetzung für die Wahl des Fahrrades als Transportmittel auf dem Weg zur Arbeit sind die Abstellanlagen am Zielort. Nur wenn das Fahrrad am Arbeitsplatz sicher, witterungsgeschützt und eingangsnah abgestellt werden kann, kann es als eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln gesehen werden. Berücksichtigt sollten hierbei ebenso die verschiedenen Fahrradtypen. Höherwertige Fahrräder, Fahrräder mit Anhängern oder Lastenräder brauchen gesonderte Abstellmöglichkeiten.

¹ Mobilität in Deutschland 2008, DLR / ifas, Bonn und Berlin, 2010



Abbildung 1: Fahrrad mit Anhänger am Audi Forum



Abbildung 2: Abstellplätze für Lastenräder an einem Supermarkt

Für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Art der Nutzung und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum entscheidend (siehe Tabelle 1). Hier nach richten sich die Ausprägungen mit Blick auf die soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Bei Nutzungsart und Nutzeransprüchen gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Tabelle 1: Nutzungsart und Nutzeransprüche

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurzfristig (< 2 h)	Mittelfristig (2-9 h)	Langfristig (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
Haltestelle / Bahnhof	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	o
ÖPNV / Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr	x	x	x	-	x	x	++	++	++	o	o
Schule / Ausbildungsstätte	x	-	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	x	-	-	x	-	+	+	++	+	o
Wohngebäude	x	x	x	x	-	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

Mit Blick auf die Arbeits- und Ausbildungsstätte sind folglich die Attribute soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Während bei der Arbeitsstätte der Standsi-

cherheit nur eine geringe Bedeutung zukommt, kommt dieses durch das Bepacken des Fahrrades bei der Ausbildungsstätte eine wichtigere Rolle zu. Diebstahlschutz und Zentralität sind sowohl bei der Arbeits- als auch der Ausbildungsstätte ebenfalls wichtige Eigenschaften.

Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²).

2 Grundlage AUDI AG Werk Neckarsulm

Als größter Arbeitgeber des Landkreises Heilbronn (rund 16.700 Beschäftigte) soll die AUDI AG mit ihrem Werk in Neckarsulm hinsichtlich der betrieblichen Radverkehrsförderung untersucht und beraten werden. Die Audi AG hat sich gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern des Landes, der betroffenen Kommunen sowie weiterer beteiligter Wirtschaftsunternehmen auf einen umfangreichen Mobilitätspakt für den Wirtschaftsraum Heilbronn – Neckarsulm verständigt². Das Ziel ist eine wirtschaftlich und ökologisch nachhaltige Verkehrsentwicklung. Als Teil des Konzeptes soll u.a. der Radverkehr gefördert werden. Der Fokus liegt hierbei auf dem Ausbau eines dichten Fahrradnetzes kombiniert mit Radschnellverbindungen. So soll beispielsweise das Werk Neckarsulm zukünftig direkten Anschluss an die geplante Radschnellverbindung Bad Wimpfen – Neckarsulm – Heilbronn haben. Im Zuge der Förderung der Radinfrastruktur ist von einem Anstieg des Radverkehrsanteils auszugehen. Des Weiteren werden Konzepte zur weiteren Erhöhung der Attraktivität des Radpendelns, wie zum Beispiel das Fahrradleasing, geprüft.

Laut einer im Dezember 2011 durchgeführten Verkehrszählung und -befragung lag der Radverkehrsanteil im AUDI AG-Werk Neckarsulm bei 5%. Dies entspricht 835 Angestellten. Im Sommer nutzen laut dem Mobilitätspakt aus dem Jahr 2017 rund 1.000 Mitarbeitende das Fahrrad für ihren Arbeitsweg. Eine weitere umfangreiche Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu ihrem Mobilitätsverhalten wurde im Januar 2018 durchgeführt. Hierbei sollte nicht nur das gewählte Transportmittel für den Arbeitsweg, sondern ebenso die Gründe für die Nichtnutzung von Fahrrad und ÖPNV erfragt werden. Die Zahlen liegen zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes noch nicht vor.

Das Werk der AUDI AG in Neckarsulm ist zum Teil im Schichtsystem organisiert. Der Schichtwechsel findet vornehmlich an den Toren 4, 5, 6 und 13 statt (siehe Kapitel 4). Die Überlappung der Schichten liegt hauptsächlich in der Zeit zwischen 13:30 und 15:30 Uhr. Diese Überschneidung muss bei der Anzahl der zur Verfügung gestellten Abstellplätze berücksichtigt werden.

² Nachhaltige Mobilität: Zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept für den Wirtschaftsraum Heilbronn – Neckarsulm, 26. Juli 2017

Die Mitnahme von privaten Fahrrädern auf das Werksgelände ist nicht gestattet. Alle Abstellanlagen befinden sich somit außerhalb des Werksgeländes. Auf dem Werksgelände selbst stehen den Angestellten 2.000 Fahrräder für innerbetriebliche Fahrten zur Verfügung. Diese sind den einzelnen Abteilungen mittels Stationen zugewiesen. Da sich an den Werkstoren keine Stationen befinden ist ein direkter Umstieg vom privatem Fahrrad auf ein Werksfahrrad oder umgekehrt nicht möglich. Für die Instandhaltung der werksinternen Fahrräder ist eine werksinterne Fahrradwerkstatt zuständig.



Abbildung 3: Werksinterne Leihfahrräder



Abbildung 4: Werksinterne Fahrradwerkstatt

3 Methodik

Um den genauen Bedarf für eine Bike and Ride-Anlage zu ermitteln, sind umfangreiche Untersuchungen wie die stündliche Zählung der Fahrräder im Umfeld der Abstellanlagen und Tore sowie Angestelltenbefragungen erforderlich. Die Audi AG hat im Januar 2018 eine umfangreiche Befragung Ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Ihrem Mobilitätsverhalten durchgeführt. Hierbei wird unter anderem nach dem gewählten Verkehrsmittel für den Arbeitsweg gefragt. Ebenso werden notwendige Verbesserungsmaßnahmen erfragt, mit deren Umsetzung die Angestellten das Fahrrad für den Weg oder eine Teilstrecke (beispielsweise in Kombination mit ÖPNV) zur Arbeit nutzen würden. Bei der Verfassung des Berichtes lagen die Ergebnisse der Umfrage noch nicht vor. Im Rahmen der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption des Landkreises Heilbronn sind solche Untersuchungen nicht vorgesehen.

Eine weitere umfangreiche Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu ihrem Mobilitätsverhalten wurde im Januar 2018 durchgeführt. Hierbei sollte nicht nur das gewählte Transportmittel für den Arbeitsweg, sondern ebenso die Gründe für die Nichtnutzung von Fahrrad und ÖPNV erfragt werden. Die Auswertung der Umfrage liegt zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes noch nicht vor.

Als Grundlage für weitere Untersuchungen erfolgt im Rahmen des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Heilbronn eine erste grobe Bedarfsermittlung. Die Standorte wurden dafür werktags zwischen 10:00 und 16:00 Uhr besucht und mit Blick auf Anzahl, Auslastung und Zustand der Fahrradabstellanlagen untersucht. Die Bestandsaufnahme erfolgte im November 2017.

Witterungsbedingt ist davon auszugehen, dass in den Frühjahr- und Sommermonaten mit deutlich höheren Zahlen zu rechnen ist.

Pro Standort wird die Gesamtanzahl der Stellplätze sowie deren Auslastung angegeben. Weiter wird die Anzahl der sogenannten Wildparker, also von Fahrrädern, die abseits von Fahrradabstellanlagen abgestellt worden sind, erfasst. Ist diese überdurchschnittlich hoch kann dies zum einen bedeuten, dass die vorhandene(n) Abstellanlage(n) ausgelastet sind oder zum anderen, dass diese aus verschiedenen Gründen unattraktiv sind und daher durch die Nutzerinnen und Nutzer nicht angenommen werden.

Abschließend wird jede Station bewertet. Auf Basis dieser Bewertung erfolgt in Kapitel 5 eine Empfehlung. Die Bewertung basiert auf einer einmaligen Besichtigung und ist damit eine Momentaufnahme. Weitergehende Untersuchungen sind angeraten.

4 Bestand

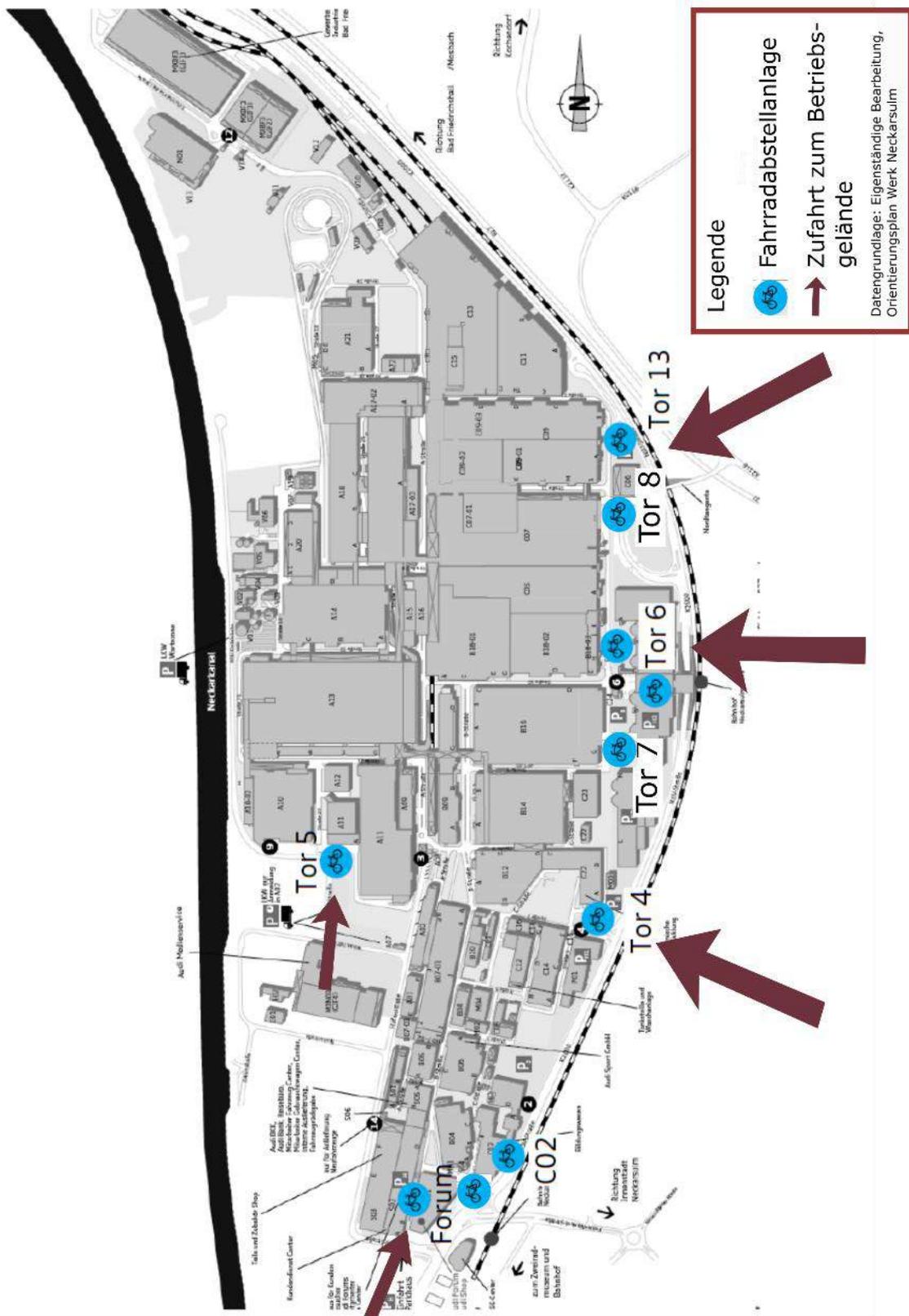


Abbildung 5: Fahrradabstellanlagen Werksgelände AUDI AG Neckarsulm (Orientierungsplan AUDI AG, eigene Bearbeitung)

Im Folgenden werden die Abstellanlagen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Werkes Neckarsulm analysiert und Empfehlungen ausgesprochen.

Standort	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Bemerkung
Audi Forum	0		40+ 10						Mangelhaft / Gut
		1	10	Felgenklemmer, Spirale	+	nein	o	0	Abstellanlage für Besucherinnen und Besucher
		2	40	Beta, hochtief	+	ja	o	28	Rahmenschutz an Anlehnbügeln
<p><i>Audi Forum:</i> Die spiralförmigen Felgenklemmer vor dem Audi Forum (1) sind mangelhaft. Es lassen sich nicht alle Reifengrößen einstellen, das Rad ist weder am Rahmen anschließbar noch standsicher. Zudem befinden sich die Abstellanlagen in großer Distanz zum Eingang und werden folglich nicht angenommen. Die Abstellanlage am Hintereingang des Audi Forums (2) bietet ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden. Es besteht jedoch keine Abstellmöglichkeit für höherwertiger Fahrräder.</p>									
C02	6		106						Mangelhaft
		1	106	Vorderradhalter, hochtief, beidseitig	o	ja	o	28	Im Sommer stark ausgelastet, nicht mehr fahrtüchtige Räder vorhanden

Standort	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Bemerkung
<p>C02: Die Abstellanlage am Ausbildungszentrum bietet keine Möglichkeit das Fahrrad am Rahmen anzuschließen. Mehrere wild abgestellte Fahrräder deuten auf die Unattraktivität und / oder einen hohen Parkdruck der Anlage hin. Es besteht keine Möglichkeit höherwertige Fahrräder abzustellen. Nicht mehr fahrtüchtige, beschädigte Fahrräder weisen auf Vandalismus hin.</p>									
Tor 4	18		194						Mangelhaft
	1	194	Vorderradhalter, hochtief, beidseitig	o	Ja	+	60	Der Abstand zwischen den Vorderradhaltern ist zu gering gewählt	
<p>Tor 4: Die Fahrräder sind nicht am Rahmen anschließbar. Die Vielzahl von Wildparkern belegt den Bedarf an modernen Abstellanlagen. Die Vorderradhalter sind zu eng gesetzt, so dass Lenker sich in die Quere kommen. Dadurch kann die Anlage nicht voll ausgelastet werden. Da in den Sommermonaten von einer mindestens doppelt so hohen Nachfrage auszugehen ist, dürfte die Anlage deutlich über ihre Kapazitätsgrenze gelangen. Die Anlage ist vom Pförtnerhaus direkt einsehbar. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>									
Tor 5	13		50						Mangelhaft
	1	50	Felgenklemmer, hochtief, einseitig	o	nein	-	34	Anlage ist als Übergangsfläche eingerichtet	
<p>Tor 5: Die Felgenklemmer bieten keine Möglichkeit das Fahrrad standfest und am Rahmen anzuschließen. Mehrere wild abgestellte Fahrräder deuten auf die Unattraktivität der Anlage hin. Die Abstellanlage befindet sich abseits und ist daher als unsicher einzustufen. Es besteht keine Möglichkeit höherwertige Fahrräder abzustellen.</p>									

Standort	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Soziale Kontrolle / Sichtbarkeit	Auslastung in %	Bemerkung
Tor 6	0		254						Mangelhaft / Befriedigend
	1	164	Felgenklemmer, hochtief, beidseitig	+	Großteils	+	59	Mehrere Felgenklemmer werden am Rand der Abstellanlage gelagert	
	2	90	Beta, hochtief	+	Ja	-	48	Rahmenschutz an Anlehnbügeln, sehr dunkel, Sichtschutz zur Straße	
<p><i>Tor 6:</i> Abstellanlage 1 besteht aus unzureichenden Felgenklemmern. Sie bietet weder Standsicherheit noch die Möglichkeit den Rahmen anzuschließen. Zahlreiche Fahrräder werden nicht ordnungsgemäß abgestellt. Die Abstellanlage ist zum Großteil überdacht und gewährt durch den eingangsnahen Standort ein hohes Maß an Sicherheit. Abstellanlage 2 entspricht den aktuellen Anforderungen an moderne Abstellanlagen. Durch eine schlechte Ausleuchtung ist die Abstellanlage sehr dunkel. Ein Sichtschutz verhindert die Einsicht von außen und die damit einhergehende soziale Kontrolle. Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder fehlen. Da in den Frühlings- und Sommermonaten von einer doppelt so hohen Auslastung auszugehen ist, sollte die Kapazität der Anlagen nochmals überprüft werden.</p>									
Tor 7	2		46						Gut
	1	46	Beta, hochtief	++	ja	+	85	Rahmenschutz an Anlehnbügeln	
<p><i>Tor 7:</i> Die Fahrradabstellanlage entspricht den aktuellen Anforderungen an moderne Abstellanlagen. Insgesamt ist die Auslastung sehr hoch, so dass die Nachfrage in den Frühjahrs- und Sommermonaten vermutlich nicht bedient werden kann. Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder fehlen.</p>									

Standort	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Bemerkung
Tor 8	2		48						Mangelhaft
	1	12	Felgenklemmer, hochtief, einseitig	o	Ja	o	67		
	2	36	Felgenklemmer, hochtief, einseitig	o	nein	o	21		
<p><i>Tor 8:</i> Beide Abstellanlagen sind des Typs „Felgenklemmer“ und entsprechen somit nicht den aktuellen Anforderungen an moderne Abstellanlagen. Fahrräder sind weder am Rahmen anschließbar noch standsicher. Die Abstellanlage befindet sich abseits und durch fehlenden Durchgangsverkehr recht unsicher. Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder fehlen.</p>									
Tor 13	0		76						Gut
	1	76	Beta, hochtief	+	Ja	+	28	Rahmenschutz an Anlehnbügeln	
<p><i>Tor 13:</i> Die Fahrradabstellanlage entspricht den aktuellen Anforderungen an moderne Abstellanlagen. Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder fehlen.</p>									

5 Empfehlungen

Der Großteil der 11 Abstellanlagen weist mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten einen unzureichenden Standard auf. 7 der 11 Abstellanlagen wurden bei der durchgeführten Begutachtung als „mangelhaft“ bewertet. Dem zu Folge ist das Angebot an den aktuellen Anforderungen genügenden Abstellmöglichkeiten nicht ausreichend. An diesen Abstellanlagen besteht dringender Handlungsbedarf.

Vorbildlich dagegen sind die drei Abstellanlagen, die mit „gut“ bewertet worden sind. Dabei handelt es sich um die Abstellanlagen an Tor 7, Tor 13 sowie Abstellanlage Nr. 2 am Audi Forum. Das dort vorhandene Angebot erfüllt alle Anforderungen an sichere, komfortable und zielnahe Abstellanlagen. Da kein Standort über Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder verfügt (Bspw. Fahrradboxen) konnte kein „sehr gut“ vergeben werden.

Mittelfristig besteht auch an der mit „befriedigend“ bewerteten Station Verbesserungsbedarf, insbesondere dann, wenn die angestrebte Steigerung des Radverkehrs erreicht wird.

Die Abstellanlage für Besucherinnen und Besucher des Audi Forums (Abstellanlage 1) ist ungenügend. Das Fahrrad ist weder sicher anzuschließen noch standfest abzustellen. Zudem ist die Spirale nicht komfortabel zu nutzen und abseits gelegen. Im Hinblick, dass dies die einzige Abstellanlage für Besucherinnen und Besucher des Audi Forums ist, als auch auf den 2017 beschlossenen Mobilitätspakt und die Repräsentation des Betriebes als ehemaligen weltgrößten Zweiradhersteller herrscht hier dringend Handlungsbedarf.

Allgemein herrscht ein hoher Parkraumdruck bei allen Abstellanlagen. Derzeit stehen den Angestellten und Auszubildenden des Werkes Neckarsulm an den Werkstoren 814 Anschlussmöglichkeiten zur Verfügung. Laut der letzten Befragung aus dem Jahr 2011 liegt der Radverkehrsanteil bei 5%. Dies würde in Anbetracht des teilweise vorliegenden Schichtdienstes ausreichen. In Anbetracht jedoch eines anzunehmenden Anstiegs in den letzten Jahren sowie eines mit Hinblick auf den Mobilitätspakt sowie die Radschnellverbindung Bad Wimpfen – Neckarsulm – Heilbronn zu erwarteten weiteren Zuwachses der nächsten Jahre, sind zu wenig Abstellanlagen vorhanden. Auf Basis der im Januar 2018 durchgeführten Befragung zum Mobilitätsverhalten ist der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln. Als Richtwert gilt hier der aktuelle Radverkehrsanteil plus 10 % Reserve. Insbesondere an den Toren 4, 6 und 13, die vom Schichtwechsel betroffen sind, sollte auf eine ausreichende Reserve für die Zeit der Überschneidung der Schichten geachtet werden.

Zu beachten ist dabei ebenfalls die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern, die auch im Alltagsverkehr genutzt werden, sowie Sonderformen wie Anhänger (siehe Abbildung 6), Kindertransporter, Lastenräder und Fatbikes (siehe Abbildung 7).



Abbildung 6: Fahrrad mit Kinderanhänger



Abbildung 7: Fatbike

Werden Fahrräder auch über Nacht angeschlossen, wie beispielsweise bei Schichtsystemen mit Nachtschichten, sind zusätzlich Abstellanlagen mit sehr gutem Diebstahlschutz (etwa Fahrradboxen) erforderlich. Diese können für diese Nutzerkategorie dafür Einbußen im Bereich der Zentralität aufweisen.

Für einen weiteren Zuwachs des Radverkehranteils sind neben dem Ausbau der Abstellanlagen auch weitere infrastrukturelle Maßnahmen wie Dusch- und Umkleidemöglichkeiten als auch Spinde und Trockenräume sinnvoll. Des Weiteren können ein regelmäßiger Reparaturservice durch die betriebsinterne Werkstatt, das Angebot von Radfahrenden-Frühstücken oder interne Belohnungssysteme zusätzlicher Motivator sein. Unsicheren Radfahrenden kann mit Hilfe analoger oder digitaler Karten oder mittels eines Mentorensystems eine individuelle Streckenberatung angeboten werden.

Fahrradserviceboxen an der Abstellanlage mit Pumpe, Inbusschlüsseln, Flickzeug und Öl ermöglichen kleine Reparaturarbeiten (siehe Abbildung 9). An allen Abstellanlagen ist das „wilde“ Anbringen von Schlössern zur Zwischenlagerung zu beobachten. Durch die Aufstellung von Schließfächern können Schlösser, Helme und weitere Fahrradutensilien nahe der Fahrradabstellanlage untergebracht werden. Ladeboxen an den Abstellanlagen ermöglichen es Pedelec-fahrenden ihren Akku an den Abstellanlagen aufzuladen (siehe Abbildung 8).



Abbildung 8: Ladestation für Pedelec-Akkus mit Schließfächern



Abbildung 9: Reparaturservicebox für kleine Reparaturen

Da das Gelände sehr weitläufig ist, wäre die Einführung von Leihrädern für die sogenannte „letzte Meile“ vom Werkstor bis zum tatsächlichen Arbeitsplatz sehr sinnvoll. Ein durch Urlaubs- oder Krankheitstage befürchtetes Ungleichgewicht bei der Standortverteilung der Fahrräder kann durch eine regelmäßige Überprüfung und ggf. Umverteilung durch bspw. die werksinterne Fahrradwerkstatt behoben werden.

Anlage 17

Klimaschutzbericht

Auftraggeber:



Landratsamt Heilbronn
- Bauen, Umwelt und Nahverkehr -
Lerchenstraße 40
74072 Heilbronn

Bearbeitung:

Planungsbüro Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 904 342 00
kontakt@radverkehr-konzept.de
www.radverkehr-konzept.de

B.A. Thorsten Zobel
Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Frankfurt am Main, November 2018

CO₂-Einsparpotenzial durch die Förderung des Radverkehrs

Inhalt

1	Ausgangslage	3
2	Internationale, nationale und lokale Ziele	4
3	Analyse Ist-Situation Landkreis Heilbronn.....	5
4	Prognose Entwicklung Radverkehr.....	9
5	Prognose CO ₂ -Entlastung	11
6	Fazit	13

1 Ausgangslage

Klimaerwärmung und der verursachende Treibgas-Ausstoß sind die Herausforderung des 21. Jahrhunderts. Die globalen Folgekosten sind bereits jetzt enorm, eine zukünftige Entwicklung kaum seriös hervorsehbar. Klar ist jedoch, dass die Folgekosten weiter steigen werden.

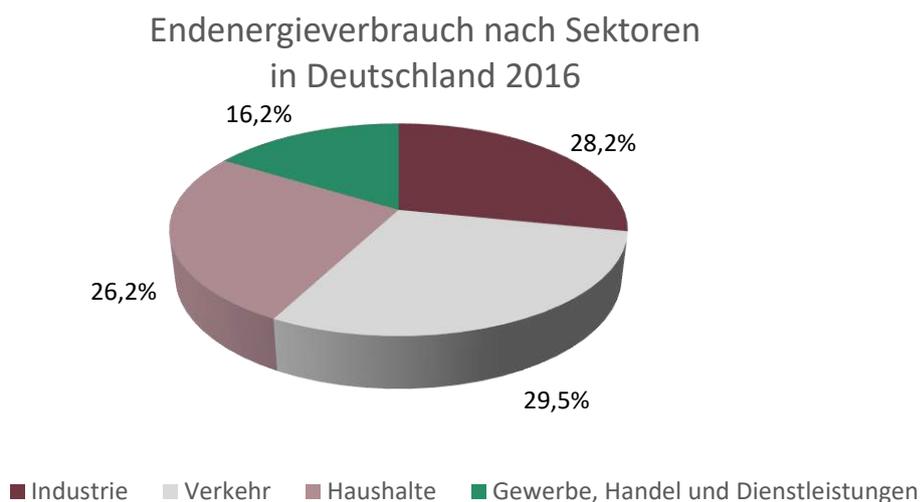


Abbildung 1: Energieverbrauch nach Sektoren in Deutschland 2016¹

¹ Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Auswertungstabellen zur Energiebilanz der Bundesrepublik Deutschland 1990 bis 2016, Stand 09/2017

Alle Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens sind hierbei als Verursacher in die Pflicht zu nehmen, zu einer Reduzierung und langfristig zu einer Nullabsenkung der CO₂-Emissionen beizutragen.

Auf den Verkehrssektor entfallen nach einer Berechnung der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (siehe Abbildung 1) dabei 29,5 % des Endenergieverbrauches. Dass insbesondere im Verkehrssektor ein Umdenken dringend erforderlich ist, zeigt die Entwicklung der CO₂-Emissionen im Vergleich zu den anderen Verursachensektoren (siehe Abbildung 2). Zieht man als Bezugsjahr das Jahr 1990 heran, ist die Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im Vergleich zu den weiteren Sektoren mit nur 1,9 % sehr gering.

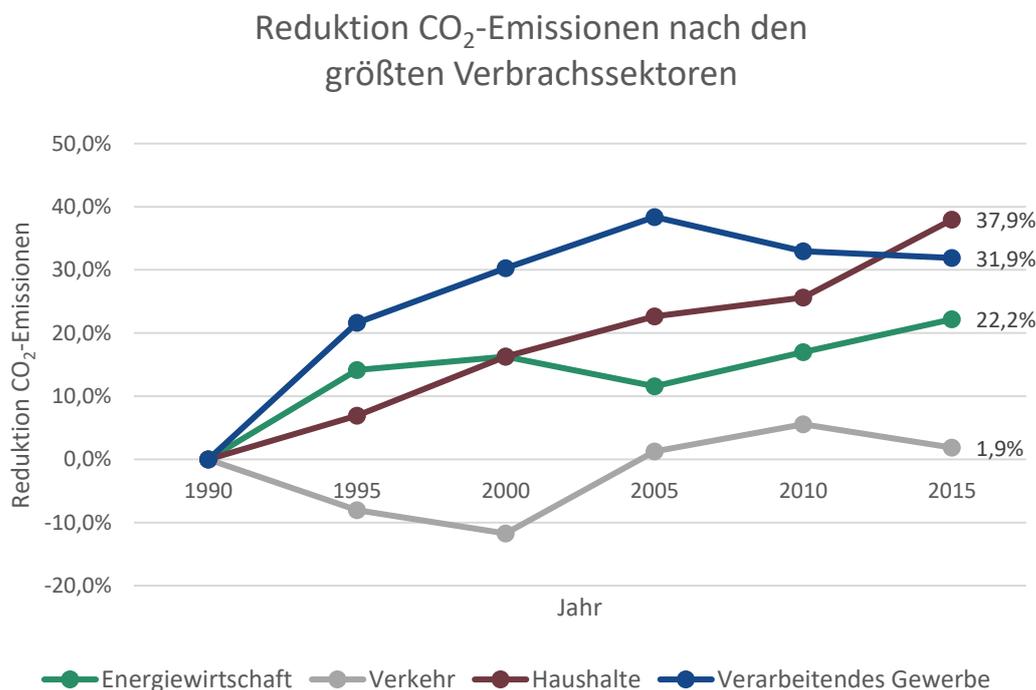


Abbildung 2: Reduktion der CO₂-Emissionen nach den größten Verbrauchssektoren in Deutschland²

2 Internationale, nationale und lokale Ziele

Auf den politischen Ebenen werden mehr und mehr Ziele vereinbart, die zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen führen und die zunehmende Erderwärmung langfristig abschwächen sollen. Daraus entsteht eine Handlungsnotwendigkeit für kommunale Akteure sowie die weiteren Verbrauchersektoren.

Europa und Deutschland spielen hierbei eine Vorreiterrolle. Im Sinne des Umweltschutzes, aber auch zur Verhinderung oder Verminderung von potentiellen Schäden an der Wirtschaft und der

² Umweltbundesamt

Lebensqualität in Europa, soll bis zum Jahr 2020 der CO₂-Ausstoß in der EU um 20 bis 30 %, verglichen mit dem Ausstoß im Jahr 1990, reduziert werden³. Die Bundesregierung gibt für Deutschland sogar 40 % bis Anfang der 2020er Jahre und 80 bis 95 % bis 2050 als Ziel an. Das Land Baden-Württemberg orientiert sich in dem 2013 verabschiedeten Klimaschutzgesetz an den Zielen der Bundesregierung und will ebenfalls bezogen auf das Jahr 1990 bis zum Jahr 2020 25 Prozent und bis zum Jahr 2050 90 % der CO₂-Emissionen einsparen⁴.

Der Anteil des Straßenverkehrs an den CO₂-Emissionen liegt in etwa bei 20 %. Auf den motorisierten Individualverkehr entfallen dabei 15 Prozent des gesamten CO₂-Ausstoßes⁵.

Während in vielen Bereichen der CO₂-Ausstoß in Deutschland bereits deutlich reduziert wurde, ist eine Reduktion im Verkehrssektor erst etwa seit dem Jahr 2000 und deutlich schwächer ausgeprägt zu beobachten (siehe Abbildung 2). In den letzten Jahren hat sich diese Entwicklung zudem umgekehrt.

Die Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor kann durch drei Grundprinzipien erreicht werden:

- Verkehr vermeiden,
- Verkehr verlagern (öffentlicher Personenverkehr, Radverkehr, Fußverkehr),
- Verkehr verbessern (Antriebstechnik, Verkehrsablauf).

Ziel der Radverkehrskonzeption des Landkreises Heilbronn ist es, eine Verlagerung des Verkehrs vom Pkw auf das Fahrrad sowie den kombinierten Verkehrsträger Fahrrad und ÖPNV zu erreichen. Die weiteren Einsparpotenziale im Bereich Verkehr „Verkehr vermeiden“ (soziologisch, raumplanerisch) und „Verkehr verbessern“ (technisch, rechtlich) werden im Rahmen dieser Potenzialermittlung nicht berücksichtigt.

3 Analyse Ist-Situation Landkreis Heilbronn

Um das CO₂-Einsparpotenzial des Landkreises Heilbronn ermitteln zu können sind mehrere Prognose-Fälle sowie die Ist-Situation zu bewerten. Insgesamt werden drei Prognosefälle bewertet. Der Nullfall prognostiziert die Entwicklung, die eintritt, wenn der der Modal-Split-Berechnung zu Grunde liegende Mitteleinsatz in die Radverkehrsförderung beibehalten wird. Weiter wird die Entwicklung für die Prognosefälle „konservative Steigerung“ und „ambitionierte Steigerung“ bewertet.

³ European Commission, Europe 2020 targets, http://ec.europa.eu/europe2020/targets/eu-targets/index_en.htm

⁴ Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW), §4 Klimaschutzziele, 23.07.2013

⁵ European Commission, EU Action Road Transport http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/index_en.htm

Ausgangssituation / IST-Situation

Aktuelle Daten zum Modal Split im Landkreis Heilbronn liegen zurzeit nicht vor, die jüngsten Daten sind aus dem Radverkehrsplan 2008 und geben einen Radverkehrsanteil von 8 % aus. Da der Radverkehrsanteil in Deutschland in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen ist, kann davon ausgegangen werden, dass die Daten im Landkreis Heilbronn nicht mehr aktuell sind. Aus diesem Grund wird auf das Deutsche Mobilitätspanel (MOP)⁶ 2016/17 zurückgegriffen, eine jährlich veröffentlichte Studie, die Gesamtdeutschland betrachtet. Abbildung 3 zeigt den gemäß der MOP-Studie anzusetzenden Modal Split. Die hier fehlenden Prozentpunkte entfallen auf den Luft- und Schifffahrtsverkehr. Die Daten decken sich mit den ersten veröffentlichten Daten der Studie Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), die Ende 2018 erscheinen wird⁷.

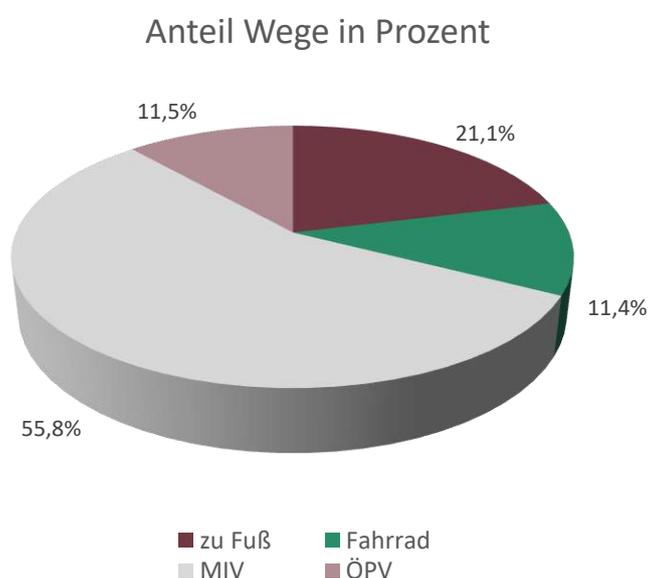


Abbildung 3: Anteil der Wege verschiedener Verkehrsmittel in Prozent (Modal Split)

Die Verkehrsarten zu Fuß und Fahrrad machen zusammen etwas über 30 % aller zurückgelegten Wege aus. Mit Blick auf die zurückgelegte Distanz ist der Anteil allerdings wesentlich geringer. Lediglich etwas über fünf Prozent der Gesamtverkehrsleistung werden zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt (siehe Abbildung 4).

Mit Blick auf die CO₂-Emissionen bedeutet dies, dass der Verkehrsträger Rad insbesondere dort Potenziale hat, wo er längere Strecken ersetzen kann, also im Bereich der Pedelec-Nutzung sowie im Verkehrsverbund mit dem Öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV).

Der Vergleich der Abbildungen 3 und 4 zeigt auf, dass Verlagerungen von kurzen Strecken, die in der Regel innerorts zurückgelegt werden, aus Gründen der lokalen Lebens- und Luftqualität und

⁶ Deutsches Mobilitätspanel (MOP) 2016/17, Karlsruher Institut für Technologie

⁷ Mobilität in Deutschland (MiD), Internet: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>

weiterer positiver Aspekte anzustreben sind, dass sie aber mit Blick auf die CO₂-Emissionen nur eine geringe Bedeutung haben.

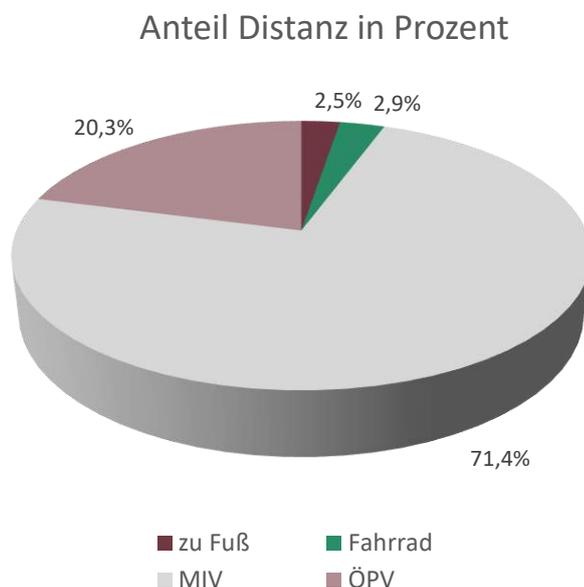


Abbildung 4: Anteil der Distanz verschiedener Verkehrsmittel in Prozent

Um die Gesamtverkehrsleistung ermitteln zu können ist eine Hochrechnung der Pkw-Jahresfahrleistung, die das statistische Landesamt Baden-Württemberg jährlich für alle Landkreise veröffentlicht, erforderlich⁸. Setzt man die Pkw-Jahresfahrleistung in Relation zum Anteil an der Gesamtverkehrsleistung der einzelnen Verkehrsträger, lässt sich auch die Gesamtverkehrsleistung der anderen Verkehrsteilnehmer in Kilometern bestimmen.

Für das Jahr 2016 ergibt sich bei der oben aufgeführten Verteilung der Strecken eine Gesamtverkehrsleistung von etwa 2,9 Milliarden Kilometer, die im Landkreis Heilbronn zurückgelegt wurden. Diese und die folgenden Angaben beziehen die Fahrleistungen auf Autobahnen nicht mit ein. Aufgeteilt nach den Verkehrsträgern ergibt dies folgendes Leistungsbild:

Tabelle 1: Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern im Landkreis Heilbronn 2016

Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern 2016				
Verkehrsträger	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Anteil Wege	21,1%	11,4%	55,8%	11,5%
Anteil Leistung	2,5%	2,9%	71,4%	20,3%
Leistung in Mio. Km	72,5	84,1	2070	588,7

⁸ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Jahresfahrleistung im Straßenverkehr, Stuttgart

Zusätzlich zur Jahresverkehrsleistung 2016 wurde zudem die Jahresverkehrsleistung 2007/08 der einzelnen Verkehrsträger im Landkreis Heilbronn errechnet, um so eine Entwicklung der Verkehrsleistung der vergangenen Jahre zu erstellen. Die Werte der Jahre 2007/08 entstammen der MiD 2007/08⁹, die Verkehrsleistung wurde entsprechend zurückgerechnet.

Tabelle 2: Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern im Landkreis Heilbronn 2007/08

Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern 2007/08				
Verkehrsträger	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Anteil Wege	23,4%	7,1%	62,0%	7,5%
Anteil Leistung	2,8%	2,1%	72,5%	22,5%
Leistung in Mio. Km	75,0	56,2	1941,7	602,6

Die in Tabelle 3 dargestellte Entwicklung der Jahresverkehrsleistung im Landkreis Heilbronn zeigt, dass mit dem Fahrrad zwar deutlich mehr Wege zurückgelegt werden, die Verkehrsleistung dagegen nur minimal gestiegen ist. Der MIV hat in den letzten Jahren deutlich an Wegen eingebüßt und auch an Verkehrsleistung verloren, trotz dessen ist die Jahresverkehrsleistung deutlich angestiegen. Dies lässt den Schluss zu, dass zwar deutlich weniger Kurzstrecken mit dem Pkw zurückgelegt werden und deutlich mehr Kurzstrecken mit dem Fahrrad, dagegen auf den Langstrecken das Gegenteil der Fall ist. Wie schon erwähnt entfällt ein großer Teil der CO₂-Last jedoch auf längere Strecken. Auf diesen müssen dementsprechend auch die Potenziale für den Radverkehr gesehen werden.

Tabelle 3: Vergleich der Jahresverkehrsleistung 2007/08 und 2016 im Landkreis Heilbronn

Vergleich der Jahresverkehrsleistungen 2007/08 und 2016				
Verkehrsträger	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Anteil Wege	-2,3%	4,3%	-6,2%	4,0%
Anteil Leistung	-0,3%	0,8%	-1,1%	-2,2%
Leistung in Mio. Km	-2,5	27,9	128,3	-13,9

⁹ Mobilität in Deutschland (MiD) 2007/2008, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

4 Prognose Entwicklung Radverkehr

Es werden Prognosen für die Jahre 2018, 2025 und 2050 getroffen, für die jeweils drei Szenarien berechnet werden¹⁰:

- **Szenario 1:** Gleichbleibender Mitteleinsatz (finanziell, personell) und gleichbleibende Flächenverteilung der Verkehrsflächen zur Förderung des Radverkehrs;
- **Szenario 2:** Moderate Steigerung des Mitteleinsatzes und moderate Verbesserung der Flächenverteilung zu Gunsten des Radverkehrs.
- **Szenario 3:** Ambitionierte Steigerung des Mitteleinsatzes und ambitionierte Verbesserung der Flächenverteilung zu Gunsten des Radverkehrs.

Der finanzielle Mitteleinsatz bezieht sich auch auf die mit Blick auf die CO₂-Reduktion wichtigen Maßnahmen zum Ausbau von Bike and Ride-Anlagen und damit zur Förderung der Verkehrsmittelkombination Fahrrad – ÖPNV.

Folgende weitere Annahmen werden unabhängig vom Mitteleinsatz mit Blick auf den Radverkehr getroffen:

- Demografischer Wandel: Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Heilbronn bleibt mittel- bis langfristig konstant bleibt,
- Mobilitätsverhalten: Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split steigt durch gesellschaftliche Entwicklungen jährlich um 0,1 Prozentpunkte (Zeitraum bis 2030),
- Leistungsfähigkeit: Die Leistungsfähigkeit des Fahrrads steigt durch die stetige Zunahme von elektrounterstützten Fahrräder. Die durchschnittlich zurückgelegte Distanz des Radverkehrs steigt jährlich um ein Prozent (Zeitraum 2008-2030; Marktsättigung Pedelec im Jahr 2030 erreicht),
- Die Gesamtverkehrsleistung bleibt ab 2016 bei 2,9 Milliarden Kilometern konstant.

Folgende Steigerung des Radverkehrs wird pro Jahr in den drei Szenarien und unter Berücksichtigung der oben genannten Annahmen erwartet:

Tabelle 4: Veränderung des Anteils der Wege im Radverkehr nach verschiedenen Szenarien

	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Veränderung Anteil Wege Radverkehr in %	+0,1	+0,15	+0,3

Für die Prognose wird davon ausgegangen, dass der gesteigerte Mitteleinsatz der Szenarien 2 und 3 ab dem Jahr 2019 stattfindet. Dementsprechend sind die Werte der Szenarien 2 und 3 aus dem Jahr 2018 dieselben, wie die des 1. Szenarios (siehe Tabelle 5). Die Werte für 2018 wurden ab dem Jahr 2016 auf Basis des oben aufgeführten Modal Splits hochgerechnet. Dieser bildet die Grundlagen aller hier aufgeführten Berechnungen.

¹⁰ Die Berechnungen beruhen auf den Daten des Mobilitätspanels 2016/17. Da es zurzeit keine weiteren Veröffentlichungen gibt, werden die Daten mit den genannten Prognosefällen ab 2016 hochgerechnet

Tabelle 5: Prognosen der Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis Heilbronn

2018	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Anteil Wege Radverkehr am Modal Split	11,6%	*	*
Anteil Leistung Radverkehr	3,0%	*	*
Leistung in Mio. Km	87	*	*
2025	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Anteil Wege Radverkehr am Modal Split	12,3%	12,75%	14,1%
Anteil Leistung Radverkehr	3,3%	3,4%	3,8%
Leistung in Mio. Km	95	99	109
2050	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Anteil Wege Radverkehr am Modal Split	12,8%	14,50%	19,6%
Anteil Leistung Radverkehr	3,5%	4,0%	5,4%
Leistung in Mio. Km	102	116	156

Bei den getroffenen Annahmen steigt die Verkehrsleistung des Radverkehrs im Szenario 1, also ohne Steigerung des Mitteleinsatzes, auf 3,5%. Dies entspricht einer Entlastung der übrigen Verkehrsträger um rund 20 Millionen Kilometer. Dieser Anstieg ist durch die Verbreitung der elektrounterstützten Fahrräder sowie auf die gesellschaftliche Entwicklung zurückzuführen. Durch einen erhöhten Mitteleinsatz kann die Verkehrsleistung des Radverkehrs auf bis zu 5,4% gesteigert werden und somit zu einer Entlastung von fast 70 Millionen Kilometer der übrigen Verkehrsträger beitragen.

In Abbildung 5 sind die unterschiedlichen Verkehrsleistungen der drei Szenarien noch einmal veranschaulicht. Bei der Annahme einer gleichbleibenden Gesamtverkehrsleistung trägt die steigende Verkehrsleistung direkt zu einem reduzierten Ressourcenverbrauch bei.

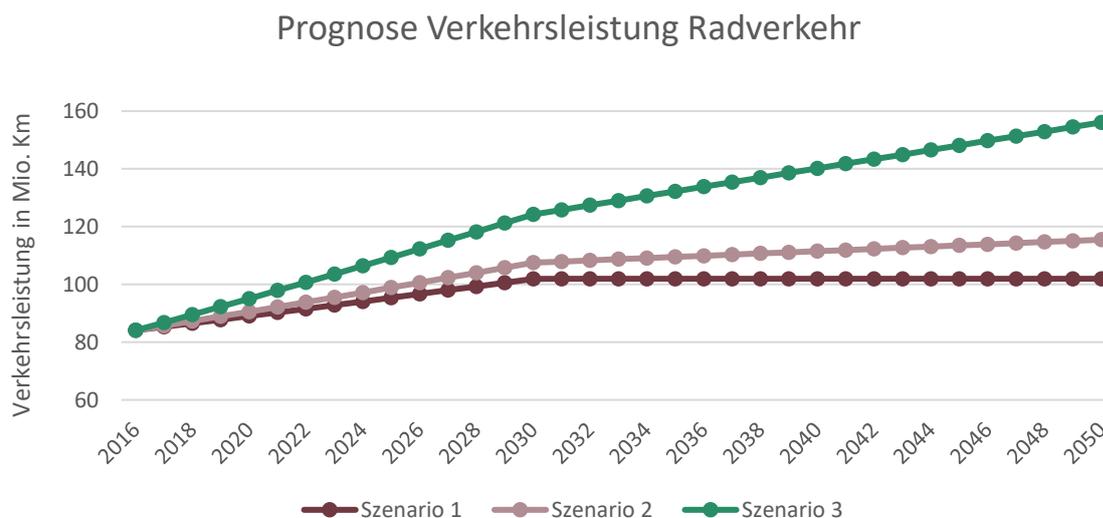


Abbildung 5: Prognose der Verkehrsleistung des Radverkehrs im Landkreis Heilbronn

Besonders starke Auswirkungen haben dabei längere Fahrten, die beispielsweise durch den Einsatz von elektrounterstützten Fahrrädern oder die Kombination von Verkehrsmitteln zukünftig umweltfreundlicher zurückgelegt werden. Maßgebend mit Blick auf die Entlastung des CO₂-Ausstoßes ist dabei die Frage, von welchem Verkehrsträger die zukünftigen Radfahrer umsteigen. Eine nennenswerte Entlastung tritt nur dort ein, wo durch die Fahrt mit dem Fahrrad auf eine Fahrt mit dem Pkw verzichtet wird.

5 Prognose CO₂-Entlastung

Um das Einsparpotenzial mit Blick auf die CO₂-Emissionen bestimmen zu können, ist eine Vorhersage erforderlich, welche Verkehrsmittel durch die steigende Fahrradnutzung ersetzt werden.

Die Studie Pedeleclection¹¹ hat diese Fragestellung mit Blick auf Pedelec-Neunutzer untersucht. Eine Übertragung auf Radfahrer generell ist unter Berücksichtigung bestimmter Randbedingungen möglich. Die Studie unterscheidet dabei zwischen Freizeit- und Pendlerverkehr. Darüber hinaus ist auch der Umsteigefall vom Fahrrad auf das Pedelec berücksichtigt. Für die im Folgenden getroffene Annahmen werden die Werte für den Alltagsverkehr genutzt und der Anteil der Umsteiger vom Fahrrad auf das Pedelec sowie solche Fahrten, die vorher gar nicht getätigt worden sind (in der Regel Freizeitverkehr) herausgerechnet (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Durch steigenden Radverkehrsanteil ersetzte Verkehrsmittel

	Pkw	ÖPV	Sonstiges	zu Fuß
Ersetzte Verkehrsmittel durch Fahrradnutzung	78%	13%	8%	1%

Die aus der Pedeleclection-Studie hervorgegangenen Werte ermöglichen eine Berechnung der CO₂-Einsparungen für die drei oben durchgespielten Szenarien. Die Grundlage für die Berechnung der CO₂-Reduktion stellen dabei die Ziele der EU-Kommission¹² zu einer schrittweisen Minderung des durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes pro gefahrenen Pkw-Kilometer dar. Der Leitfaden Kommunaler Klimaschutz¹³ hat für die Jahre 2000 bis 2020 folgende Werte für die CO₂-Emissionen von Pkw und ÖPV pro Personenkilometer errechnet und empfiehlt diese für die Erstellung von Kurzbilanzen im Personenverkehr (siehe Tabelle 7).

¹¹ Pedeleclection-Abschlussbericht: Verlagerungs- und Klimaeffekte durch Pedelec-Nutzung im Individualverkehr Institut für Transportation Design (Hochschule für Bildende Künste Braunschweig), Braunschweig, 2015

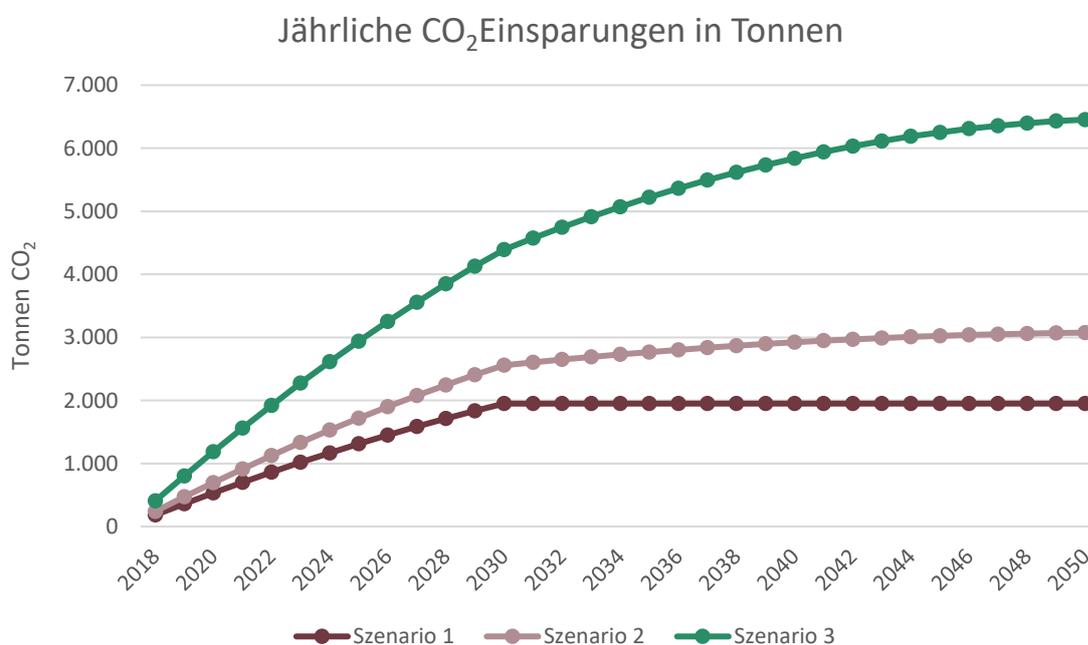
¹² EU-Verordnung zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen, Brüssel, 2009

¹³ Klimaschutz in Kommunen, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, 2011

Tabelle 7: CO₂-Ausstoß für die Erstellung von Kurzbilanzen im Personenverkehr

	2005	2010	2015	2020
CO ₂ -Ausstoß Pkw	222	204	185	169
CO ₂ -Ausstoß ÖPNV	89	80	75	70

Die Werte berücksichtigen dabei auch die energetische Vorkette, also die CO₂-Emissionen, die während der Produktion der Fahrzeuge und Gleise entstehen. Die Entwicklung des CO₂-Ausstoßes nimmt im Durchschnitt etwa 3,2 g/km (ÖPNV 1 g/km) pro Jahr ab. Es wird die Annahme getroffen, dass sich diese Entwicklung zukünftig konstant fortsetzt. Auf Basis dieser Berechnung ergeben sich für den betrachteten Prognosezeitraum die in Abbildung 6 dargestellten jährlichen CO₂-Einsparungen.

Abbildung 6: Jährliche CO₂-Einsparungen im Landkreis Heilbronn durch die Förderung des Radverkehrs

Die in den späteren Jahren des Prognosezeitraums abnehmenden Einsparungen resultieren aus der Annahme, dass die Emissionen des Pkw-Verkehrs in den kommenden Jahren durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien zurückgehen. Tabelle 8 zeigt die Menge des CO₂-Ausstoßes, die in der Summe durch den Umstieg von Pkw und ÖPNV bis zu den jeweiligen Prognosejahren eingespart werden.

Tabelle 8: Summe der CO₂-Einsparungen in Tonnen

Summe der CO ₂ -Einsparungen in Tonnen		Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
2025	Umstieg von Pkw	5.731	7.500	12.804
	Umstieg von ÖPV	399	522	891
	Gesamt	6.130	8.022	13.695
2050	Umstieg von Pkw	50.031	71.956	137.728
	Umstieg von ÖPV	3.605	5.246	10.169
	Gesamt	53.636	77.201	147.897

Die Reduktion der CO₂-Emissionen bei ambitionierten Mitteleinsatz betragen in der Summe im Jahr 2050 zusätzlich etwa 148.000 Tonnen. Bezugswert ist dabei die Leistung des Verkehrsträger Radverkehr im Jahr 2015.

6 Fazit

Die in dieser Untersuchung ermittelten Zahlen (siehe Tabelle 8) zeigen, dass der Radverkehr erhebliches Potenzial besitzt, zu einer Minderung des CO₂-Ausstoßes beizutragen und damit die Folgen des Klimawandels abschwächen kann. Entschlossenes und ambitioniertes Handeln der lokalen Entscheidungsträger ist dabei die Grundvoraussetzung.

Betrachtet man die Radverkehrsplanung mit dem Ziel der CO₂-Einsparungen, sind vor allem Bike and Ride- und Pedelec-Nutzung zu fördern. In diesen beiden Bereichen besteht besonderes Potenzial, da sie die leistungsstarken Methoden des Radverkehrs darstellen. Bei der Verlagerung von Wegen können hohe CO₂-Einsparungen erzielt werden.

In der Umsetzung erfordert dies eine Förderung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen zielnaher und moderner Bike and Ride-Anlagen sowie von Investitionen in die Radverkehrsanlagen im Bahnhofsumfeld und auf den direkten Verbindungen vom Bahnhof in die Wohngebiete im Einzugsgebiet des Bahnhofs.

Mit Blick auf die Pedelec-Nutzung muss eine pedelec-taugliche Infrastruktur geschaffen werden. Längere Strecken zwischen bedeutenden Zielen sollen auf möglichst direktem Weg mit möglichst wenig Fahrtunterbrechungen bei einer Regelgeschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde zurückgelegt werden können. Ein geeignetes Werkzeug hierfür ist der Radschnellweg¹⁴.

¹⁴ Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, FGSV-Verlag, 2014, Köln

Anlage 18

Maßnahmenindex nach Städten und Gemeinden

Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn 2018

Maßnahmenindex

Kommune	Maßnahmen
Abstatt	106, 542, 855, A033, A093
Bad Friedrichshall	24, 25, 26, 27, 28, 425, 426, 427, 458, 429, 808, 809, 810, 811, 812, 813
Bad Rappenau	16, 17, 18, 19, 20, 21, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 408, 409, 410, 411, 412, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 807
Bad Wimpfen	22, 23, 422, 423, 424
Beilstein	107, 111, 543, 544
Brackenheim	65, 70, 71, 78, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 845, 846, 847, 848,
Cleebronn	76, 77, 510, 511, 844
Eberstadt	35, 477, A035
Ellhofen	88, 840
Eppingen	48, 50, 51, 52, 53, 55, 66, 68, 69, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 823, 824, 825, 826, 827, 828
Erlenbach	87, 473, 474, 475, 476, 836, 837
Flein	98, 526, 527, 528, 529
Gemmingen	47, 56, 57, 459, 460, 461
Güglingen	69, 70, 71, 72, 74, 501, 502, 503, 504, 506, 507, 508, 509, 842, 843
Gundelsheim	14, 15, 405, 803
Hardthausen am Kocher	6, 10, 32, 406, 407
Ilfeld	100, 101, 102, 103, 104, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541
Ittlingen	45, 438, 818, 819

Kommune	Maßnahmen
Kirchhardt	38, 46, 47, 48, 49, 439, A048
Langenbrettach	32, 435, 436, 437, 817
Lauffen am Neckar	85, 96, 97, 518
Lehensteinfeld	92, 93, 482, 483, 484
Leingarten	61, 63, 64, 471, 835, A064
Löwenstein	111, 112, 113, 114, 545, 546, 547, 548, 857
Massenbachhausen	57, 47, 462, 829
Möckmühl	4, 5, 6, 801
Neckarsulm	33, 37, 442, 443, 445, 446, 447, 448, 449, 820, 821, 822
Neckarwestheim	95, 97, 519, 520, 849
Neudenau	2, 3, 6, 401, 804, 805, 806
Neuenstadt a.K.	29, 30, 31, 33, 35, 36, 430, 431, 432, 433, 434, 814, 815, 816, A033
Nordheim	84, 472
Obersulm	89, 90, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 841, 856
Oedheim	29, 33
Offenau	14, 421
Pfaffenhofen	73, 499, 500, A073
Schwaigern	56, 58, 59, 61, 62, 65, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 830, 831, 832, 833, 834, A058
Siegelsbach	11, 12, 19, 403, 404
Stadt Heilbronn	37, A058, A064
Talheim	96, 99, 100, 521, 522, 523, 524, 525
Untereisesheim	440, 441

Kommune	Maßnahmen
Untergruppenbach	92, 93, 99, 108, 530, 531, 850, 851, 852, 853, 854, A093, A108
Weinsberg	89, 94, 478, 479, 480, 481, 838, 839
Widdern	1, 402, 802
Wüstenrot	111, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 549, 550, 551, 552, 553, 554, A120
Zaberfeld	66, 67, 68, 491, 492, 494, 495, 496, 497, 498, A073
