

# Landkreis Heilbronn

## Radwegenetzkonzeption

### 2. Fortschreibung 2003





# **Landkreis Heilbronn**

## **Radwegenetzkonzeption**

### **2. Fortschreibung 2003**

Planverfasser:

Landratsamt Heilbronn – Kreisplanungsamt, Lerchenstraße 40, 74072 Heilbronn,

Tel.: (07131) 9 94-4 20, Fax: (07131) 9 94-83-4 20, Email: [Kreisplanungsamt@Landratsamt-Heilbronn.de](mailto:Kreisplanungsamt@Landratsamt-Heilbronn.de)

Heilbronn, Oktober 2003



# Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>ALLGEMEINES</b>	<b>1</b>
1.	Erfordernis zur 2. Fortschreibung der Radwegenetzkonzeption	1
2.	Aufgabe der Radwegenetzkonzeption	1
3.	Ziele und Maßnahmen der Radwegenetzkonzeption	2
3.1	Freizeitnetz	2
3.2	Alltagsnetz	6
4.	Anforderungen an das Radwegenetz	9
4.1	Netzzusammenhang	9
4.2	Direktheit	9
4.3	Sicherheit	9
4.4	Attraktivität	9
4.5	Komfort	10
4.6	Gewichtung	10
5.	Anforderungen bei der Erstellung von Radverkehrsanlagen	11
5.1	Radwegeführung	11
5.2	Wegebreiten	13
5.3	Oberflächenbeschaffenheit	13
5.4	Lage	13
5.5	Beachtung des Naturschutzes	14
5.6	Beachtung des Gewässerschutzes	14
<b>II.</b>	<b>BESCHILDERUNG</b>	<b>16</b>
1.	Anforderungen und Problemstellung	16
2.	Landeseinheitliche Beschilderung	17
2.1	Wegweisertypen und -inhalte	17
2.2	Ausführung der Wegweiser	19
3.	Beschilderung im Landkreis Heilbronn	20
3.1	Freizeitnetz	20
3.2	Alltagsnetz	20
3.3	Weitere Anbieter	21

<b>III. FINANZIERUNG</b>	<b>22</b>
1. Zuständigkeiten	22
2. Finanzausgleichsgesetz	22
3. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	23
4. Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012	23
<b>IV. QUELLENVERZEICHNIS</b>	<b>25</b>
<b>V. ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>26</b>
<b>VI. TABELLENVERZEICHNIS</b>	<b>26</b>
<b>VII. MAßNAHMENLISTE</b>	<b>ANLAGE 1</b>
<b>VIII. FREIZEITNETZ</b>	<b>ANLAGE 2</b>
<b>IX. SYSTEMDARSTELLUNG DES ALLTAGSNETZES</b>	<b>ANLAGE 3</b>

# **I. Allgemeines**

## **1. Erfordernis zur 2. Fortschreibung der Radwegenetzkonzeption**

Die ursprüngliche Radwegenetzkonzeption und das damit verbundene Radwegförderprogramm stammen aus dem Jahre 1984. Mit dem Radwegförderprogramm war eine finanzielle Förderung von Radwegen, die keine Fördermittel durch Dritte erhielten, die Bestandteil des zusammenhängenden Radwanderwegenetzes waren und in der Baulast der Gemeinde lagen, verbunden. Das Förderprogramm lief 1995 aus, als die gesetzten Ziele erreicht waren. Daraufhin erfolgte 1997 die 1. Fortschreibung der Radwegenetzkonzeption. In ihr wurden zahlreiche „Schwachpunkte“ im Radwegenetz des Landkreises aufgezeigt. Von insgesamt 85 ausgewiesenen Maßnahmen, strukturiert nach Freizeit- und Alltagsnetz, wurden seit 1997 bis heute 28 Maßnahmen, d. h. ca. ein Drittel, umgesetzt.

Die erfolgten Lückenschlüsse im Freizeitnetz (insbesondere im Jagsttal sowie im Neckartal, beispielsweise bei Bad Wimpfen), aber auch im Alltagsnetz erfordern eine aktualisierte Darstellung des Bestandnetzes.

Zudem ergibt sich laufender Veränderungsbedarf aufgrund geänderter Rahmenbedingungen (beispielsweise durch die endgültige Stilllegung der Kochertalbahn), aufgrund geänderter Straßenführungen oder geänderter Gefahrensituationen.

Mit der 2. Fortschreibung der Radwegenetzkonzeption wird diesen Änderungen Rechnung getragen.

## **2. Aufgabe der Radwegenetzkonzeption**

Die Radwegenetzkonzeption besitzt drei zentrale Aufgaben:

1. Sie koordiniert das regionale und das überregional bedeutsame Radwegenetz.
2. Sie zeigt Lücken und Mängeln auf, die beseitigt werden müssen, um einen Netzzusammenhang zu gewährleisten.

3. Sie dient als Leitlinie und Entscheidungsgrundlage für Radwegebaumaßnahmen der verschiedenen Baulastträger.

Die Radwegenetzkonzeption ist damit ein wichtiges Instrument zur Förderung des Radverkehrs. Besonders im Freizeitsektor gewinnt dieser zunehmend an Bedeutung.

### **3. Ziele und Maßnahmen der Radwegenetzkonzeption**

Entsprechend den unterschiedlichen Bedürfnissen von Radfahrern (einerseits Erholung, andererseits Fahrten zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen etc.), besteht die Radwegenetzkonzeption aus einem Freizeitnetz sowie einem sich damit teilweise überlagerndem Alltagsnetz.

#### **3.1 Freizeitnetz**

Das Radwanderwegenetz des Landkreises wurde aus dem im Radwegeförderprogramm dargestellten Netz und dem hieraus abgeleiteten beschilderten Radwanderwegenetz entwickelt. Wichtigste Leitlinien sind die Talräume, in denen ein attraktiver Freizeitverkehr stattfinden kann sowie ergänzende Querverbindungen. Im Gegensatz zum Alltagsverkehr steht nicht die Schaffung einer umwegfreien, sicheren Verbindung im Vordergrund, sondern eine möglichst steigungsarme Wegführung in attraktiver Landschaft.

Weitere Unterziele sind:

- ein durchgängig hoher Qualitätsstandard auf den Radfernwegen
- eine einheitliche touristische Beschilderung (vgl. Kapitel II.)

Durch die in den Jahren 1987 bis 1989 erfolgte Beschilderung der Radwanderwege etablierte sich ein Streckennetz, das auch in den verschiedensten Veröffentlichungen (verschiedene Radwanderkarten, Radwanderführer) seinen Niederschlag fand. Weitere Grundlage ist das vom Wirtschaftsministerium entwickelte Radweggrundnetz Baden-Württemberg.

Das Freizeitnetz dient dem Radwandern für ganz- oder mehrtägige Etappen. Lokal bedeutsame und attraktive (Rund-) Wege sind nicht Bestandteil der Radwegenetzkonzeption, sondern werden in der Radwanderkarte dargestellt.

Das Freizeitnetz des Landkreises besteht aus folgenden Wegen:

#### a) Radfernwege des Landes

Nr.	Wegbezeichnung	Weglänge im Landkreis Heilbronn
1a.	Alb-Neckar-Weg/Richtung Heilbronn - Ludwigsburg	17,0 km
1b.	Alb-Neckar-Weg/Richtung Heilbronn - Heidelberg	20,0 km
2a.	Neckartal-Weg/Richtung Heilbronn - Ludwigsburg	Bestand: 9,2 km Planung: 9,1 km
2b.	Neckartal-Weg/Richtung Heilbronn - Heidelberg	20,0 km
3.	Kraichgauweg	27,0 km
4a.	Kocher-Jagst-Radweg/Kochertal	Bestand: 23,3 km Planung: 21,3 km
4b.	Kocher-Jagst-Radweg / Jagsttal	25,0 km

#### b) Touristisch bedeutsame Wege

Nr.	Wegbezeichnung	Weglänge im Landkreis Heilbronn
5a.	Burgenstraße/Richtung Heilbronn - Öhringen	15,4 km
5b.	Burgenstraße/Richtung Heilbronn - Heidelberg	20,0 km
6.	Löwensteiner Berge	15,0 km
7.	Zabergäuweg	26,0 km
8.	Leintal	Bestand: 17,0 km Planung: 18,0 km
9.	Elsenztal	20,0 km
10.	Weinsberger Tal	11,5 km

#### c) Querverbindungen bzw. Netzergänzungen

Nr.	Wegbezeichnung	Weglänge im Landkreis Heilbronn
-	Brettachtal	entfällt
11.	Leintal - Zabergäu	6,2 km
12.	Bad-Friedrichshall - Neuenstadt	11,0 km

13. Neckarsulm - Weinsberg	8,5 km
14. Richen - Bad Wimpfen	24,0 km
15. Bad Rappenau - Bad Wimpfen	3,0 km
16. Brackenheim - Tripsdrill	4,2 km
17. Mühlbach - Eppingen	3,3 km
18. Kirchheim - (Lauffen -) Nordheim	8,6 km
19. Ilsfeld - Lauffen	9,0 km
20. Schefflenztal	4,2 km
21. Seckachtal	7,6 km
22. Kessachtal	6,6 km

Bei dem bisher ausgewiesenen Landesradfernweg **Burgenweg** führte es in der Vergangenheit oftmals zu Verwechslungen mit dem überregional bedeutsamen, von Mannheim nach Prag verlaufenden Radweg **Burgenstraße**. Die Bezeichnung Burgenweg wird daher gegenwärtig vom Land Baden-Württemberg aufgegeben. Angesichts einer besseren Übersichtlichkeit für den Radfahrer ist die neue Bezeichnung sinnvoll.

Die **Burgenstraße** verläuft ab Heilbronn in Richtung Heidelberg im Bereich des Landkreises Heilbronn parallel mit dem **Alb-Neckar-Weg** sowie dem **Neckartal-Weg**.

Mit der Fertigstellung der Maßnahme 81 (Ausbau des sog. „Römerwegs“) erhält der **Zabergäuweg** einen attraktiveren Verlauf durch die Ortsmitte von Botenheim mit Museum und Gaststätten.

Der **Brettachtalradweg** (bisherige Netzergänzung im Bereich Neuenstadt) kann in Zukunft aufgrund der geänderten Wegführung des Kocher-Jagst-Radweges im Kochertal entfallen.

Als weitere wichtige Querverbindung hat sich die Verbindung **Leintal - Zabergäu** zwischen Pfaffenhofen und Kleingartach herausgestellt. Die Wegführung kann über vorhandene asphaltierte Wege erfolgen. Die Aufnahme des Radweges in das Freizeitnetz dient der Verbindung der beiden bedeutsamen touristischen Wege Leintalweg und Zabergäuweg und erfolgt daher trotz der schwierigen topografischen Situation im Bereich des Heuchelberges. Zudem weist die Verbindung eine

hohe landschaftliche Attraktivität auf. Die Verbindung nach Pfaffenhofen ermöglicht im Zabergäu sowohl eine Weiterfahrt Richtung Zaberfeld als auch Richtung Güglingen/Brackenheim. Auf die topographisch anspruchsvolle Streckenführung wird im Rahmen der Beschilderung hingewiesen.

Folgende Maßnahmen werden in die 2. Fortschreibung zur Umsetzung des Freizeitnetzes neu aufgenommen (vgl. Maßnahmenliste im Anhang):

- **Maßnahme 88: Leintalweg**

Da die Umsetzung des Radweges zwischen Niederhofen und Kleingartach (Maßnahme 44) zwischenzeitlich erfolgt ist, soll der Leintalweg zukünftig weiter im Leintal über Kleingartach geführt werden. Der Anschluss von Kleingartach Richtung Leinburg kann großteils über vorhandene Weinbergwege erfolgen. Jedoch ist südlich der Leinburg noch ein Lückenschluss (Belagsverbesserung) von ca. 300 m erforderlich. Der Lückenschluss wird als Maßnahme 88 aufgenommen. Bis zur Umsetzung der Maßnahme 88 bleibt die bisherige Streckenführung bestehen.

- **Maßnahme 90 und 91: Kocher-Jagst-Radweg/Kochertal**

Mit der endgültigen Entscheidung über die Stilllegung der Kochertalbahn besteht nun nicht nur das Ziel, sondern auch die Möglichkeit, den Kocher-Jagst-Radweg in den Talraum zu verlegen. Damit wird eine steigungsarme Wegführung abseits vielbefahrener Straßen als ein wesentliches Ziel im Freizeitnetz erreicht. Teilweise sind bereits unmittelbar parallel zur Bahntrasse verlaufende Wegführungen vorhandenen. Diese können als Teilstücke für den Radweg genutzt werden. Der Ausbau der seitherigen Trasse der Kochertalbahn wird folglich nur im Bereich Bad-Friedrichshall/Oedheim (Maßnahme 90) sowie im Bereich Gochsen/Neuenstadt (Maßnahme 91) neu in die Radwegnetzkonzeption aufgenommen.

- **Maßnahme 92: Kessachtal**

Im Kessachtal ist eine Belagsverbesserung nordöstlich von Unterkessach erforderlich.

Folgende Maßnahmen im Freizeitnetz können entfallen:

- **Maßnahme 6** aufgrund geänderter Streckenführung des Kocher-Jagst-Radweges
- **Maßname 16** im Bereich des Burgenweges (jetzt Burgenstraße) mangels Bedarf
- **Maßnahme 24** aufgrund geänderter Streckenführung des Kraichgauweges.

### 3.2 Alltagsnetz

Das Hauptziel für das Alltagsnetz ist es, folgende Verbindungen zu schaffen (vgl. Systemdarstellung im Anhang):

- a) Verbindung zwischen allen Ortsteilen und dem Kernort,
- b) Verbindung zwischen Kernort und Verwaltungszentrum,
- c) Verbindung zwischen den zentralen Orten untereinander sowie
- d) wichtige Netzergänzungen (Anbindung Industrieschwerpunkte etc.).

Als Unterziele sind zu nennen:

- a) Anbindung aller Schulstandorte an den Einzugsbereich,
- b) Anbindung aller Arbeitsplatzschwerpunkte an den Einzugsbereich,
- c) Anbindung aller öffentlichen Infrastruktureinrichtungen mit hoher Benutzerfrequenz an das Streckennetz sowie
- d) Schaffung eines Grundrasters von bequemen und sicheren Abstellanlagen, vorzugsweise an den Schnittpunkten des ÖPNV.

Mit dieser hierarchischen Netzkonzeption, welche auf das System der zentralen Orte ausgerichtet ist, sollen alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs unter Berücksichtigung der in Kapitel I. 4 genannten Hauptanforderungen sicher und möglichst umwegefremt miteinander verbunden werden. Das Netz deckt somit die

im Alltagsverkehr relevanten Fahrten der Berufs- und Ausbildungspendler sowie Einkaufsfahrten und Besorgungsfahrten in die Dienstleistungszentren ab. Es kann auch ein Teil des Freizeit- und Erholungsverkehrs auf diesem Netz stattfinden. Darüber hinaus werden die Gemeinden über das Alltagsnetz an das überregionale Radwanderwegenetz angebunden.

Die Zielplanung im Alltagsnetz beschränkt sich auf die Darstellung einer Verbindung, wobei die Kriterien aus Kapitel I. 4 zugrunde gelegt werden. Wege, die nicht dieser Zielsetzung entsprechen, werden nicht dargestellt. Die Zielplanung liefert einen überörtlich großräumigen Rahmen, der durch eine Feinplanung der Kommunen präzisiert werden sollte. Diese kommunalen Radwegenetze sollen in das großräumige Netz des Alltagsverkehrs eingebunden werden und dieses feiner verästeln.

Die Verbindungen des Alltagsnetzes wurden so ausgewählt, dass Umwege nur bei deutlichem Komfortgewinn (steigungsfreie Verbindungen) in Kauf genommen wurden. Die Akzeptanz endet bei einer ca. 10 %-igen Wegeverlängerung.

Sofern die Verkehrsgefährdung durch den motorisierten Verkehr dies zulässt, können auch schwach frequentierte Straßen als Netzbestandteil dienen. Innerhalb geschlossener Ortschaften wurde in der Regel auf die Darstellung von Radverkehrsanlagen verzichtet. Hier verspricht die Trennung der Verkehrsarten nur in wenigen Fällen einen Sicherheitsgewinn, zumal der Radverkehr häufig über reine Anlieger- oder Wohnstraßen (Tempo 30) geführt werden kann.

Das Alltagsnetz beschränkt sich auf die oben beschriebenen Verknüpfungen. Verbindungen zwischen den Ortsteilen sowie von Ortsteilen mit Nachbarverwaltungsräumen wurden nicht berücksichtigt. Sie sind Aufgabe der örtlichen Radverkehrsplanung.

Sofern das Freizeitnetz geeignet ist, auch die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs zu befriedigen, wird auf die gesonderte Ausweisung verzichtet.

Im Alltagsnetz werden folgende Maßnahmen in der 2. Fortschreibung ergänzt (vgl. Maßnahmenliste im Anhang):

- **Maßnahme 86: Neulautern – Spiegelberg**

Zugunsten einer landkreisübergreifenden Verbindung im Lautertal sowie einer Anbindung an den Murrtaalradweg wird die Maßnahme 86 in die Radwegenetzkonzeption aufgenommen.

- **Maßnahme 87: Ortsausgang Brackenheim**

Die Maßnahme war bereits in der 1. Fortschreibung enthalten, jedoch ohne eigene Maßnahmenummer. Da der Lückenschluss nicht nur der Verbindung Brackenheim – Neipperg, sondern ebenfalls der Verbindung Brackenheim – Haberschlacht dient, erhält die Maßnahme eine eigene Nummer.

- **Maßnahme 89: Gemmingen – Stebbach**

Die Verbindung Gemmingen – Stebbach entspricht den Zielen des Alltagsnetzes (Verbindung Kernort – Ortsteil). Die bisher dargestellte Verbindung bedeutet einen starken Umweg und ist zudem nicht funktionsfähig.

Folgende Maßnahmen im Alltagsnetz können aufgrund alternativer Streckenführungen oder mangels Bedarf entfallen:

- **Maßnahme 53** (Bad Friedrichshall – Oedheim) aufgrund des geplanten Ausbaus der Trasse der Kochertalbahn
- **Maßnahme 59** (Kirchartt und Grombach) Da eine Verbreiterung des vorhandenen Gehweges aufgrund der steilen und langen Böschungen äußerst aufwendig wäre und die Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße gering ist, kann der Radverkehr auf der Kreisstraße abgewickelt werden.
- **Maßnahme 69** (Weinsberg - Ellhofen/Lehrensteinsfeld) Eine Radwegeverbindung von der L 1102 über das Gewerbegebiet an der B 39a nach Weinsberg ist vorhanden und wird entsprechend dargestellt.
- **Maßnahme 83** (Brackenheim - Nordheim) Abseits der L 1106 besteht mit dem Zabergäuweg eine gute Radwegeverbindung.

## **4. Anforderungen an das Radwegenetz**

### **4.1 Netzzusammenhang**

Ein funktionierendes Radwegenetz muss einen Netzzusammenhang besitzen, in dem zwischen allen Quellen und Zielen Verbindungen bestehen. Isolierte Einzelabschnitte ohne Netzzusammenhang tragen nicht zur Förderung des Radverkehrs bei.

Hierbei ist zu beachten, dass der Netzzusammenhang vom Radfahrer auch begriffen – also auch erkannt – wird.

### **4.2 Direktheit**

Die Reisezeit ist ein wichtiges Kriterium der Verkehrsmittel. Ein funktionelles Radwegenetz muss daher zwischen Quellen und Zielen möglichst kurze Wege aufweisen, die verzögerungsarm und sicher (d. h. seltene Straßenseitenwechsel etc.) befahren werden können.

### **4.3 Sicherheit**

Der Faktor Sicherheit bezieht sich allein auf die Verkehrssicherheit und nicht auf die soziale Sicherheit. Da die Zahl der Unfälle (bzw. deren Rückgang) nach einem Wegebau nicht messbar ist, muss zur Beurteilung ein anderer Parameter herangezogen werden. Es bietet sich die Zahl der Begegnungen mit anderen Verkehrsteilnehmern an. So ist es ein Ziel, Querungsbegegnungen von Radfahrern in Abhängigkeit des Kfz-Verkehrs zu minimieren und Parallelverkehre bei hohen Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten auszuschließen.

### **4.4 Attraktivität**

Zur Attraktivität eines Wegenetzes tragen zahlreiche Kriterien bei, die jedoch je nach Fahrzweck (Freizeit – Alltag) unterschiedlich zu bewerten sind. Für den Freizeitverkehr steht das räumliche Erlebnis im Vordergrund, während für Alltagsverkehre die soziale Sicherheit eine bedeutende Rolle spielt. Daneben trägt aber auch die punktförmige Infrastruktur wie Abstellanlagen (z. B. an Bahnhöfen, Schulen, Versorgungszentren etc.) zur Attraktivität eines Radwegenetzes bei.

## 4.5 Komfort

Alle Fakten, die zur Behinderung oder Verzögerung einer Fahrt beitragen, mindern den Komfort einer Strecke. Neben der physischen Belastung durch schlechte Wegstrecken oder zahlreiche bzw. starke Steigungen ist auch die psychische Belastung (erhöhte Konzentration) durch unzureichende oder nicht erkennbare Beschilderung ein wichtiges Kriterium.

## 4.6 Gewichtung

Diese unter 4.1 bis 4.5 beschriebenen Kriterien sind vor dem Hintergrund der Zielsetzung zu gewichten. Für das Alltagsnetz ist die Direktheit von besonderer Bedeutung, während für das Freizeitnetz die Attraktivität eine zentrale Rolle einnimmt.

Bei der Bewertung bzw. Beurteilung alternativer Streckenführungen kann die untenstehende Bewertungsmatrix (vgl. Tabelle 1) Anwendung finden. Gewichtungsfaktoren können dabei je nach Zielsetzung modifiziert werden, müssen aber für alle Alternativen gleich sein.

Tabelle 1: Bewertung alternativer Streckenführungen

Hauptforderung	Gewichtung (z. B.)	0 ..... Punkte ..... 5	
Netzzusammenhang	2	isolierte Strecke	... völliger Lückenschluss
Direktheit	2	doppelte Luftlinienentfernung	... Luftlinienentfernung
Attraktivität	1	keine touristische Bedeutung	... Bestandteil des Radfernwagenetzes, Landesradwanderweg
	1	straßenbegleitender Radweg	abgesetzter Radweg
Sicherheit	1	Weg auf klassifizierter Straße mit mir als 2.000 Pkw/h	... abgesetzter, kreuzungsfreier Radweg
Komfort	1	Erd-/Schotterweg	... Asphaltweg

## 5. Anforderungen bei der Erstellung von Radverkehrsanlagen

Im Folgenden werden die wichtigsten Anforderungen, Planungsgrundsätze und praktischen Hinweise zur Planung und zum Bau von Radwegen genannt. Die Auflistung greift hierbei die häufigsten Problempunkte auf.

### 5.1 Radwegeführung

Bezüglich der Radwegeführung kommen drei verschiedene Varianten in Betracht:

#### a) **Bauliche Trennung**

Selbständig geführte Radwege sind außerhalb geschlossener Ortschaften an qualifizierten Straßen ein wichtiges Element. Diese Wege sind komfortabel und attraktiv und in der Regel sicher. Allerdings sind an den Knotenpunkten und an Querungen erhöhte Anforderungen zu erfüllen, da der Radfahrer oft zu spät vom Autofahrer registriert wird.

Die Mindestbreite eines Radweges im Einrichtungsverkehr beträgt 2,0 m, bei Zweirichtungsverkehr 2,5 m.

#### b) **Optische Trennung**

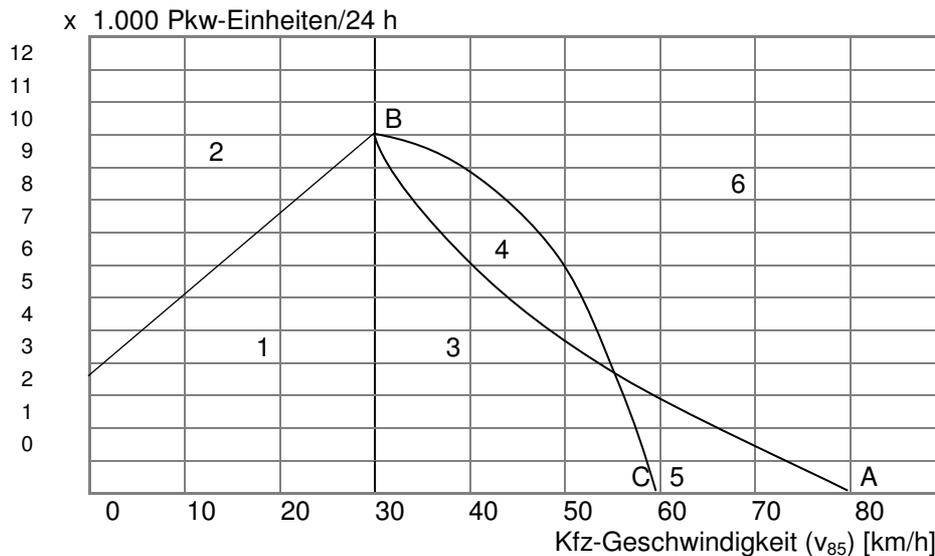
Sogenannte Radfahr- oder Suggestivstreifen werden von der Fahrbahn abmarkiert, bleiben aber für den Kfz-Verkehr überfahrbar. Sie bieten sich auf wenig befahrenen Straßen an.

#### c) **Mischprofile**

Hierzu zählen alle Wege, die verschiedenen Verkehrsteilnehmern gleichzeitig dienen. Es handelt sich überwiegend um schwach befahrene Straßen und um landwirtschaftliche Wege.

Welche Form des Radweges gewählt wird, hängt von der Belastung durch den Kfz-Verkehr (Menge und Geschwindigkeit), dem Aufkommen des Radverkehrs und der Funktion im Radverkehrsnetz ab. Abbildung 1 veranschaulicht den Einsatzbereich verschiedener Netzelemente in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Kfz-Geschwindigkeit.

Abbildung 1: Maß für die Trennung von Radfahrern und Autofahrern bei verschiedenen Geschwindigkeits-Belastungskombinationen



**Achtung:** Die x-Achse der Grafik gibt die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wieder, also nicht die gesetzlich zugelassenen Geschwindigkeiten oder die Entwurfsgeschwindigkeiten!

**Gebiet 1:** Wenn die  $V_{85}$  (Geschwindigkeit, die von 85 % aller Kfz nicht überschritten wird) der Autos niedriger ist als 30 km/h, ist gewöhnlich ein Mischprofil anzuraten. Radfahrstreifen und Radwege können wegen der subjektiven Sicherheit oder der Kontinuität des Radverkehrsnetzes evtl. dennoch angelegt werden. Innerhalb einer Tempo-30-Zone dürfen keine Radwege oder Radfahrstreifen angelegt werden.

**Gebiet 2:** Kombinationen von sehr niedrigen Geschwindigkeiten und hohen Belastungen kommen in der Praxis nicht oder kaum vor. Entscheidungen über die Führung des Radverkehrs sind in solchen Gebieten deshalb nicht relevant.

**Gebiet 3:** Im allgemeinen ist eine Straße ohne Radfahrstreifen oder Radwege schon vertretbar. Doch können sie, abhängig von anderen Straßen- und Verkehrsmerkmalen wünschenswert sein (RONA-Straßenkategorie VII und VIII. Entwurfsgeschwindigkeit 60 km/h; dies ist nicht dasselbe wie  $V_{85}$ ).

**Gebiet 4:** Ein Radfahrstreifen oder Radweg ist wünschenswert.

**Gebiet 5:** Ein Radweg ist wünschenswert, aber die Kfz-Belastungen sind so niedrig, dass auch eine Straße mit Mischprofil vertretbar ist. Von Radfahrstreifen ist abzuraten.

**Gebiet 6:** Bei diesen hohen Geschwindigkeiten und Kfz-Belastungen sind Radwege immer erforderlich.

## 5.2 Wegebreiten

In Abhängigkeit von zahlreichen Umfeldkriterien sollten folgende erforderlichen Fahrbahnbreiten als Richtgrößen angenommen werden.

Radfahrstreifen	> 1,5 m
Radweg (Einrichtungsverkehr)	> 2,0 m
Radweg (Zweirichtungsverkehr)	> 2,5 m
Rad- und Gehweg (Einrichtungsverkehr)	> 2,5 m
Rad- und Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	> 3,0 m

## 5.3 Oberflächenbeschaffenheit

Die Qualität der baulichen Ausführung ist wichtig für Verkehrssicherheit und Fahrkomfort der Radverkehrsanlage. Aus diesem Grund sind sog. Spurwege im Außenbereich abzulehnen. Die Eignung verschiedener Beläge für unterschiedliche Einsatzzwecke ist in Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 2: Einsatzbereich unterschiedlicher Beläge

Einsatzbereich	Asphalt/Beton	Plattenbeläge/ Pflasterbeläge	wassergebundene Decken
Freizeitnetz	*	*	*
Alltagsnetz	*	°	°
Steigungen > 6 %	*	°	-
überschwemmungs- gefährdete Bereiche	*	°	-
Sensible Landschafts- teile	-	°	°
Vom motorisierten Verkehr mitbenutzte Wege	*	°	-

\* sehr gut geeignet

° geeignet

- ungeeignet

## 5.4 Lage

Im Alltagsnetz ist aus Gründen der sozialen Sicherheit eine straßennahe Führung vorzuziehen.

## 5.5 Beachtung des Naturschutzes

Insbesondere beim Bau bzw. Ausbau von Radverkehrsanlagen im Außenbereich sind die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob naturschutzrechtlich gesicherte Flächen (NSG, LSG, ND, Biotope nach § 24 a NatSchG) berührt werden. Gegebenenfalls ist eine Gestattung (Befreiung, Erlaubnis oder Ausnahme) erforderlich. Auch beim Bau von Radwegen ist die Eingriffs-Ausgleichsregelung der §§ 10 und 11 NatSchG Baden-Württemberg zu beachten.

## 5.6 Beachtung des Gewässerschutzes

### ➤ *Überschwemmungsgebiete*

Gegen den Bau von Radwegen in Überschwemmungsgebieten bestehen keine Bedenken, sofern keine Geländeerhöhungen, also Verlauf des Radweges auf bestehendem Geländeniveau, erfolgt. Eine wasserrechtliche Genehmigung ist regelmäßig erforderlich.

### ➤ *Gewässerrandstreifen*

Gemäß § 68b Wassergesetz ist im Außenbereich von der Böschungsoberkante eines Gewässers landseits 10 m Abstand mit baulichen oder sonstigen Anlagen einzuhalten. Sofern dies in begründeten Fällen nicht möglich ist, sind Befreiungen durch die Wasserbehörde möglich.

Im Innenbereich ist gemäß § 68b Wassergesetz durch Rechtsverordnung der Ortspolizeibehörde ein Gewässerrandstreifen von 5 m freizuhalten. Auch wenn noch keine Verordnung vorliegt, sollte dieser Streifen von baulichen Anlagen freigehalten werden.

### ➤ *Querung des Gewässers*

Gemäß § 76 Wassergesetz sind für Bauten an, in und über Gewässern, hier im Wesentlichen Überfahrten, Brücken, Furten für Radwege, wasserrechtliche Genehmigungen erforderlich.

Sofern weitere Belange, insbesondere gewässerökologische betroffen sind, ist im Einzelfall unter Hinzuziehung der Gewässerdirektion Neckar zu entscheiden.

➤ Wasserschutzgebiete

Die Zone I (Fassungsbereich) von Wasserschutzgebieten darf von Unbefugten nicht betreten werden. Das Anlegen von Radwegen ist in Zone I nicht möglich.

In neueren Rechtsverordnungen ist in Zone II (Engere Schutzzone) von Wasserschutzgebieten der Neu-, Um- und Ausbau von Feld- und Waldwegen verboten. Da sich die Schutzzonen im allgemeinen in den Talauen erstrecken, ist in jedem Einzelfall eine entsprechende Überprüfung erforderlich. Ist eine Radwegführung außerhalb der Zone II nicht möglich, ist eine Befreiung von diesem Verbot durch das Landratsamt grundsätzlich möglich.

## II. Beschilderung

### 1. Anforderungen und Problemstellung

Neben den eigentlichen Radwegen ist eine einheitliche, lückenlose und vom Radfahrer gut lesbare Beschilderung unerlässlicher Bestandteil des Radwegenetzes. Das Problem der Mehrfachbeschilderung von Radwegen durch unterschiedliche Organisationen ist jedoch bis heute nicht beseitigt. Ein wahrer „Schilderwald“ hat sich in der Vergangenheit entwickelt (vgl. Abbildung 2). Bereits im Rahmen der 1. Fortschreibung der Radwegenetzkonzeption hat der Landkreis Heilbronn daher eine landeseinheitliche Regelung als notwendig erachtet.

Abbildung 2: Mehrfachbeschilderung



## 2. Landeseinheitliche Beschilderung

Mit Bekanntmachung vom 11. Februar 2003 (veröffentlicht im GABl. vom 26. Februar 2003) führte das Ministerium für Umwelt und Verkehr das „**Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr**“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für den Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung des Landes ein. Das Merkblatt ersetzt die bisherigen „Hinweise zur Wegweisung an Radwanderwegen“ (Ausgabe 1982) und konkretisiert die Aussagen der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (EAR 95) zum Thema Wegweisung.

Zwar besteht mit der Einführung des Merkblatts erstmals die Chance eines landesweit einheitlichen Beschilderungssystems im Radwegenetz, jedoch sind die Regelungen nicht Bestandteil der Straßenverkehrsordnung und damit nicht verbindlich. Der Erfolg bleibt daher abzuwarten.

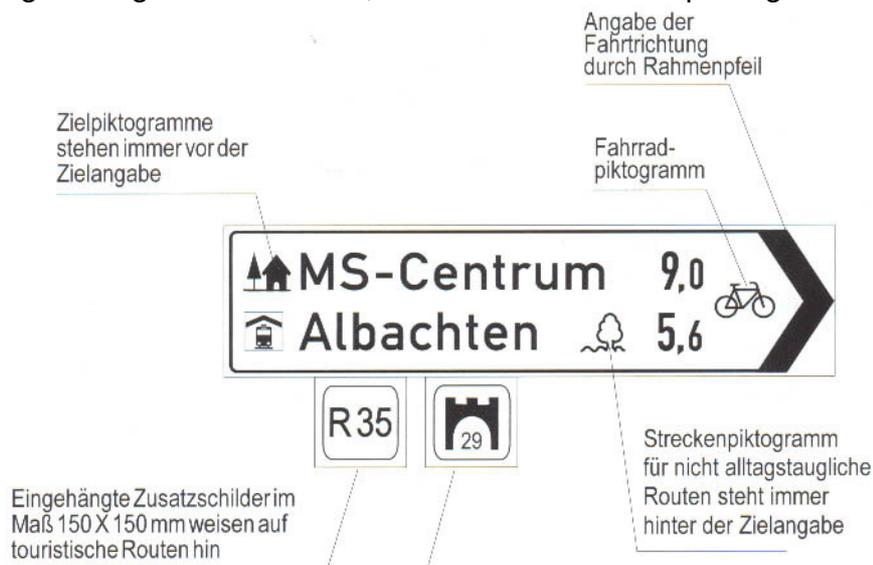
### 2.1 Wegweisertypen und -inhalte

Das Merkblatt unterscheidet eine zielorientierte Wegweisung sowie eine routenorientierte Wegweisung. Eine Kombination beider Systeme führt zu einer optimalen Fahrradwegweisung.

Die **zielorientierte Wegweisung** ist insbesondere für den Alltagsverkehr unerlässlich und weist dem Fahrradfahrer selbsterklärend das gesuchte Ziel auf dem möglichst kürzesten oder schnellsten Weg. Sie lässt sich von der allgemeinen Wegweisung ableiten.

Neben ein bis maximal zwei Zielangaben enthält der Wegweiser Entfernungangaben in Kilometern, das Fahrradpiktogramm sowie die Richtungsangabe (vgl. **Abbildung 3**). Grafische Symbole können einige Zielangaben wie beispielsweise Bahnhof, Freibad, Information usw. auch verkürzt darstellen (= sog. Zielpiktogramme) oder auf die Streckenbeschaffenheit wie beispielweise starkes Gefälle o. ä. hinweisen (= sog. Streckenpiktogramme).

Abbildung 3: Wegweiser mit Ziel-, Strecken und Routenpiktogrammen



Je nach Situation werden bei der zielorientierten Wegweisung unterschiedliche Wegweisertypen eingesetzt:

- a) Der **Tabellenwegweiser** mit Zielangaben ist an größeren, unübersichtlichen Knoten sinnvoll, ist nur aus einer Richtung sichtbar und muss jeweils vor dem Knoten aufgestellt werden.
- b) Beim **Pfeilwegweiser** mit Zielangaben konzentriert sich die Wegweisung auf einen Standort im Knoten, der von allen Seiten sichtbar ist.
- c) **Zwischenwegweiser** ohne Ziel- und Entfernungsangaben werden dort eingesetzt, wo keine Entscheidungssituation vorliegt, sondern lediglich der Streckenverlauf gekennzeichnet werden soll. Gegebenenfalls dient er auch zur Bestätigung der Fahrroute.

Die **routenorientierte Wegweisung** hingegen wird bei überörtlich bestehenden, festgelegten touristischen Routen angewandt. Bei routenbezogenen Radfahrern steht in der Regel die landschaftsbezogene Erholung im Vordergrund. Die routenorientierte Wegweisung ähnelt der Funktion des Wanderzeichens. Die Routenwegweiser werden als Zusatzplakette, sogenannte Routenpiktogramme, in die Wegweiser mit Zielangabe oder die Zwischenwegweiser integriert. Es kann sich hierbei um Symbole touristischer Routen oder um Routennummern oder Routenbezeichnungen handeln.

## 2.2 Ausführung der Wegweiser

Die Tabellen- und Pfeilwegweiser mit Zielangaben (vgl. Abbildung 4 und Abbildung 5) sollten in einem städtischen Umfeld mit konkurrierenden Informationen eine Größe von 250 x 1.000 mm aufweisen. Außerorts sind in der Regel auch Wegweiser mit 200 x 800 mm ausreichend. Gleiches gilt für ländlichere bzw. dörflichere Gegenden, da hier weniger geballte Informationen vorzufinden sind.

Abbildung 4: Tabellenwegweiser

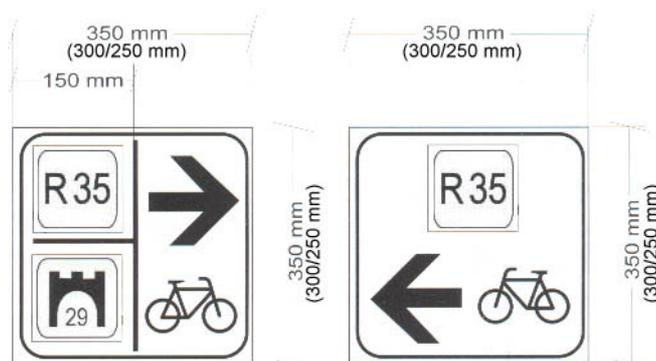


Abbildung 5: Pfeilwegweiser



Die Zwischenwegweiser können entsprechend ihrer Funktion kleiner ausfallen (vgl. Abbildung 6). Sie sollten das Maß von 250 x 250 mm jedoch nicht unterschreiten. Das Merkblatt sieht hier als Regelmaße 350 x 350 mm bzw. 300 x 300 mm vor. Auch hier ist in freier Landschaft das kleinste Schildermaß ausreichend.

Abbildung 6: Zwischenwegweiser



In Baden-Württemberg ist bei der farblichen Gestaltung der Schilder als Grundfarbe weiß und als Schriftfarbe grün zu verwenden. Weitere Einzelheiten zu Schriftart, Schriftgröße, Material usw. können dem Merkblatt entnommen werden.

### **3. Beschilderung im Landkreis Heilbronn**

Bei der Beschilderung des Radwegenetzes im Landkreis gab es bisher bereits eine Aufgabenteilung zwischen Landkreis und Kommunen. Diese soll beibehalten werden.

#### **3.1 Freizeitnetz**

Für das Freizeitnetz ist der Landkreis bzw. bei den Radfernwegen das Land für die Beschilderung zuständig. Hierzu gehörten in der Vergangenheit insbesondere die Erstellung von Beschilderungsplänen sowie die erstmalige Schilderbeschaffung. Bei Bedarf werden diese Aufgaben fortgeführt. Weiterhin fühlt sich der Landkreis für die Beschilderungskontrolle sowie die Ersatzbeschaffung im Freizeitnetz verantwortlich. Das Anbringen der Schilder erfolgt weiterhin über die Bauhöfe der Kommunen.

Das vom Land eingeführte Beschilderungssystem wird zugunsten eines einheitlichen Systems für den Radfahrer zukünftig auch vom Landkreis Heilbronn bei Ersatzbeschaffung angewandt.

#### **3.2 Alltagsnetz**

Die Beschilderung des Alltagsnetzes bleibt wie bisher eine kommunale Aufgabe. Hierzu gehören sowohl die Schilderbeschaffung als auch das Anbringen der Schilder und die Kontrolle.

Den Gemeinden des Landkreises wird empfohlen, ihre Beschilderung entsprechend dem o. g. Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) durchzuführen<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Das Merkblatt kann über den FGSV-Verlag zum Preis von 18,10 € zzgl. Versandkosten bezogen werden (Wesselingstraße 17, 50999 Köln, Tel. 02236/38 46 30, Fax 02236/38 46 40).

### **3.3 Weitere Anbieter**

Parallele Wegführungen im Freizeitnetz oder Mehrfachbenennungen eines Weges ließen sich in der Vergangenheit nicht vermeiden. Von Fremdenverkehrsorganisationen, Vereinen und Gemeinden wurde eine Vielzahl gesonderter Wege neben dem vom Landkreis ausgewiesenen Freizeitnetz ausgeschildert. Dieser Beschilderungsdruck hält teilweise heute noch an. Jedoch hat sich die Situation im gewissen Maße gefestigt. Im Allgemeinen sollte darauf hingewirkt werden, dass keine weiteren neuen Wege zusätzlich ausgewiesen werden.

Bereits etablierte und vom Radfahrer genutzte Wege sollten jedoch in die Beschilderung des Landkreises integriert werden, um den bestehenden „Schilderwald“ zu lichten bzw. zukünftig zu vermeiden. Vorhandene Freizeitrouten werden dazu vom Landkreis über die Gemeinden oder im Rahmen der Schilderkontrolle nach und nach erfasst. Unter finanzieller Beteiligung der entsprechenden Institutionen besteht das Ziel des Landkreises darin, gemeinsame Schilder zu entwerfen und anzubringen. Dazu können die unterschiedlichen Logos und/oder Bezeichnungen der Wege als Routenpiktogramme aufgenommen werden.

## **III. Finanzierung**

### **1. Zuständigkeiten**

Der Bau eines Radweges aus der Radwegenetzkonzeption fällt dann in die Zuständigkeit der Baulastträger Landkreis, Land oder Bund, wenn es sich um einen „straßenbegleitenden“ Radweg an einer entsprechenden Kreis-, Landes- oder Bundesstraße handelt. Dabei kommen auch Parallelwege mit Abstand zur Straße in Betracht, sofern sie einen Radweg direkt entlang der Straße ersetzen.

Für die Erhaltung (z.B. Belagsverbesserungen) als auch die Unterhaltung (z.B. Verkehrssicherheit, Winterdienst u.ä.) der straßenbegleitenden Wege sind ebenfalls die Baulastträger zuständig. Oftmals wird in entsprechenden Vereinbarungen festgehalten, dass gegen einen finanziellen Ausgleich Unterhaltungsmaßnahmen von den Gemeinden durchgeführt werden. Parallelwege gehen nach dem Bau in der Regel, insbesondere wenn sie zusätzlich der örtlichen Landwirtschaft dienen, in das Eigentum der Gemeinde über. Die Gemeinde ist damit auch für Erhaltung und Unterhaltung dieser Radwege zuständig.

Die Zuständigkeit für den Bau sonstiger Radwege liegt bei den Gemeinden.

### **2. Finanzausgleichsgesetz**

Zuschüsse für den Bau von kommunalen Radwegen wurden früher insbesondere nach § 27 (1) Finanzausgleichsgesetz (FAG) gewährt. Diese zweckgebundene Förderung ist zugunsten einer pauschalierten Zuweisung der FAG-Mittel entfallen. Da ursprünglich nur ein geringer Teil dieser Fördermittel dem Radverkehr gewidmet wurde, wird durch die Pauschalierung ein erhöhter Mitteleinsatz für Radwege ermöglicht. Die Entscheidung darüber ist von den Kommunen zu treffen.

### **3. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz**

Nach § 2 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) fördert der Bund mit Mitteln aus dem Mineralölsteueraufkommen Radwege an Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen. Dabei stellen Radwege im GVFG keinen eigenen Fördertatbestand dar. Voraussetzung ist, dass ein Zusammenhang mit einer nach GVFG förderungsfähigen Straße besteht. Hierzu gehören (vgl. BMVBW 2002, S: 60):

- verkehrswichtige innerörtliche Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,
- besondere Fahrspuren für Omnibusse,
- verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz,
- verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen in zurückgebliebenen Gebieten (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 ROG) und
- Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken.

Zu förderungsfähigen Ausbaumaßnahmen zählen ebenfalls nachträglich hergestellte, separate Radwege sowie die bauliche Neuaufteilung des Straßenraumes zur Anlage von Radverkehrsflächen an förderungsfähigen Straßen. Die Entscheidung über die Zuwendungsfähigkeit der vorgesehenen Maßnahmen liegt beim Land Baden-Württemberg.

### **4. Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012**

Für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen stehen Mittel nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zur Verfügung. In Ausnahmefällen können nach § 5a FStrG auch Zuschüsse für Radverkehrsanlagen beim Bau oder Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und beim Bau oder Ausbau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind, gewährt werden.

Im Bundeshaushalt 2002 wurde erstmals ein eigener Titel für den Bau bzw. den Erhalt von Radwegen in der Baulast des Bundes in Höhe von 100 Mio. € vorgesehen. Diese Förderpolitik ist Teil des Nationalen Radverkehrsplans 2002-2012. Die Art der Bewilligung und die Verteilung der genannten Mittel ist bisher nach Auskunft der Straßenbauämter noch offen.

## IV. Quellenverzeichnis

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN (HRSG.): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, Berlin / Köln 2002

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRABEN- UND VERKEHRSWESEN E.V. (FGSV): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, Köln 1998

LANDRATSAMT HEILBRONN - KREISPLANUNGSAMT: Radwegenetzkonzeption 1. Fortschreibung 1997, Heilbronn 1997

MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERKEHR: Bekanntmachung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr über die Einführung des Merkblatts zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr vom 11. Februar 2003, veröffentlicht im GABl. vom 26. Februar 2003, S. 125

VERKEHRSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG: Fahrradkonzept Baden-Württemberg, 2. Auflage, Stuttgart 1994

## V. **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Maß für die Trennung von Radfahrern und Autofahrern bei verschiedenen Geschwindigkeits-Belastungskombinationen	12
Abbildung 2: Mehrfachbeschilderung	16
Abbildung 3: Wegweiser mit Ziel-, Strecken und Routenpiktogrammen	18
Abbildung 4: Tabellenwegweiser	19
Abbildung 5: Pfeilwegweiser	19
Abbildung 6: Zwischenwegweiser	19

## VI. **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Bewertung alternativer Streckenführungen	10
Tabelle 2: Einsatzbereich unterschiedlicher Beläge	13

## VII. Maßnahmenliste zur Radwegenetzkonzeption\* - 2. Fortschreibung 2003

(\* bereits umgesetzte Maßnahmen sind grau hinterlegt)

<b>Maßnahmen Nr.</b> (keine Priorität)	<b>Kategorie</b> F = Freizeitnetz A = Alltagsnetz	<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Länge m</b>	<b>Ausbau bereits in Planung</b>	<b>Neubau</b>	<b>erledigt</b>
1	<b>F/A</b> (Kocher-Jagst- Radweg)	Belagsverbesserung beim Schl. Assumstadt	550			
2	<b>F/A</b> (Kocher-Jagst- Radweg)	Ausbau des Erdweges zwischen Möckmühl und Ruchsen/Jagsttalbahntrasse	171			x
3	<b>F/A</b> (Kocher-Jagst- Radweg)	Lückenschluss Ruchsen - Widdern	2.898			x
3a	<b>F/A</b> (Kocher-Jagst- Radweg)	Ausbau des Erdweges Widdern - Olnhausen	1.600			x
4	<b>F/A</b> (Kocher-Jagst- Radweg)	Lückenschluss Jagsthausen - Schöntal	1.868			x
5	<b>F</b> (Seckachtal)	Ausbau/Belagsverbesserung bei Bachdurchquerung	10			
[6]	<b>F</b> (Kocher-Jagst- Radweg)	Ausbau/Belagsverbesserung westlich von Oedheim	-	Maßnahme entfällt!		

<b>Maßnahmen Nr.</b> (keine Priorität)	<b>Kategorie</b> F = Freizeitnetz A = Alltagsnetz	<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Länge m</b>	<b>Ausbau bereits in Planung</b>	<b>Neubau</b>	<b>erledigt</b>
7	<b>F</b> (Kocher-Jagst- Radweg)	Neubau eines Radweges zwischen Kochersteinsfeld und Möglingen (parallel der L 1045)	775			x provisorisch
8	<b>F</b> (Bad Friedrichshall - Neuenstadt)	Verbindung an der L 1088 westlich von Neuenstadt fehlt	748		x	
9	<b>F</b> (Bad Friedrichshall - Neuenstadt)	Beschilderung über asphaltierten Weg	-			
10	<b>F</b> (Alb-Neckar-Weg/ Bad Friedrichshall - Neuenstadt)	Infotafel mit Wegweisung (Wegweisungspilz) anbringen	-			
11	<b>F</b> (Alb-Neckar-Weg)	Verbindung zwischen Heinsheim und Schleuse Gundelsheim an der L 528 fehlt	1.446	x	x	
12	<b>F</b> (Alb-Neckar-Weg)	Verbindung entlang des Neckars östlich von Bad Wimpfen fehlt	1.856			x
13	<b>F</b> (Alb-Neckar-Weg)	Belagsverbesserung zwischen Bad Wimpfen und Untereisesheim	-			
14	<b>F/A</b> (Neckarsulm - Weinsberg)	Radwegeführung innerhalb Neckarsulms überprüfen, möglichst Marktplatz und Zweiradmuseum anbinden	1.910			
15	<b>F</b> (Neckarsulm - Weinsberg)	Querung des Mühlweges (Sulmdamm) beim Aquatoll	-			x

<b>Maßnahmen Nr.</b> (keine Priorität)	<b>Kategorie</b> F = Freizeitnetz A = Alltagsnetz	<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Länge m</b>	<b>Ausbau bereits in Planung</b>	<b>Neubau</b>	<b>erledigt</b>
[16]	<b>F/A</b> (Burgenweg)	Wegeverlegung bei Realschule Sülzbach prüfen!	-	Maßnahme entfällt!		
17	<b>F/A</b> (Burgenweg)	Rad- und Fußgängerbrücke über Michelbach entschärfen	-			x
18	<b>F</b> (Löwensteiner Berge)	Weg in Löwenstein befestigen	-			
19	<b>F/A</b> (Löwensteiner Berge)	Radweg parallel zur B 39 zwischen Hirrweiler und Abzweigung Lichtenstern fehlt	1.413		x	
20	<b>F/A</b> (Löwensteiner Berge)	Radweg parallel zur B 39 zwischen Stollenhof und Wüstenrot fehlt	2.046		x	
21	<b>F</b> (Alb-Neckar-Weg/ Heilbronn - Ludwigsburg)	Erdweg zwischen Schozach und Untere Mühle Belagsverbesserung	-			
22	<b>F</b> (Alb-Neckar-Weg/ Heilbronn - Ludwigsburg)	Weg am Sportplatz Ilsfeld verlegen, da zu eng	-			x
23	<b>F</b> (Kraichgauweg)	Wegeföhrung beim Freibad Schwaigern, Abzweigung Römerhöfe neu ausschildern	-			x
[24]	<b>F</b> (Kraichgauweg)	Verbindung Elsenz - Eichelberg, Lückenschluss L 551, Neubau an L 552	-	Maßnahme entfällt!		

<b>Maßnahmen Nr.</b> (keine Priorität)	<b>Kategorie</b> F = Feizeitnetz A = Alltagsnetz	<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Länge m</b>	<b>Ausbau bereits in Planung</b>	<b>Neubau</b>	<b>erledigt</b>
25	<b>F</b> (Leintal)	Lückenschluss westlich der Leinburg (Ausbau Grasweg)	749			
26	<b>F</b> (Elsenztal)	Belagsverbesserung bei der Gießhübelmühle (teilweise Markung Sulzfeld)	-			
27	<b>F/A</b> (Richen - Bad Wimpfen)	Bau eines Radweges entlang der K 2142 zwischen Kirchartd und Treschklingen	345		x	
28	<b>A</b> (Obersulm)	Wegeausbau Ortseinfahrt Affaltrach an der K 2108	600	x	x	
29	<b>A</b> (Untergruppenbach)	Querungshilfe über L 1111 (Zubringer)	604			x
30	<b>A</b> (Untergruppenbach)	Wegebau parallel zur L 1102 von Unterheinriet nach Abstatt (parallel zur Schozach)	866			x
31	<b>A</b> (Abstatt)	Wegebau parallel zur L 1102 (Fortführung M 30)	1.400			x
32	<b>A</b> (Ilsfeld)	Wegebau zwischen Wüstenhausen und Ilsfeld parallel zur K 2086	1.230	x	x	
33	<b>A</b> (Untergruppenbach)	Neubau eines Weges/Radfahrstreifens zwischen Friedhof und Ortsausgang	500		x	x

<b>Maßnahmen Nr.</b> (keine Priorität)	<b>Kategorie</b> F = Freizeitnetz A = Alltagsnetz	<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Länge m</b>	<b>Ausbau bereits in Planung</b>	<b>Neubau</b>	<b>erledigt</b>
34	<b>A</b> (Untergruppen- bach)	Wegeausbau entlang der L 1111 westlich von Unterheinriet	460		x	
36	<b>A</b> (Lauffen - Talheim)	Radwegebau entlang der B 27 von Lauffen nach Talheim zur GVS Richtung Talheim (alt K 2155)	1.500	x	x	
37	<b>A</b> (Brackenheim)	Verlängerung entlang der K 2151 bis zum östlich einmündenden Weinbergweg	50		x	
38	<b>A</b> (Leingarten - Schwaigern)	Bau eines Radweges entlang der K 2160	1.100			x
39	<b>A</b> (Nordheim – Lein- garten)	Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L 1105	3.400		x	
40	<b>A</b> (Leingarten)	Bau einer Querung an der B 293	-			x
41	<b>A</b> (Neckarwestheim/ Talheim)	Radwegeverbindung Neckarwestheim - Talheim (Nutzung vorhandener Wirtschaftswege)	2.500			
42	<b>A</b> (Schwaigern)	Fehlender Radweg entlang der B 293 westlich von Schwaigern und südlich von Gemmingen	890		x	
43	<b>A</b> (Eppingen)	Bau eines Radwegs entlang der ehemaligen B 293 östlich von Eppingen im Rahmen der Flurneuordnung	1.321		x	

<b>Maßnahmen Nr.</b> (keine Priorität)	<b>Kategorie</b> F = Freizeitnetz A = Alltagsnetz	<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Länge m</b>	<b>Ausbau bereits in Planung</b>	<b>Neubau</b>	<b>erledigt</b>
44	<b>A</b> (Eppingen)	Anbindung von Kleingartach an das Radwegenetz entlang der K 2160	940			x
45	<b>A</b> (Bad Rappenau)	Verbindung Treschklingen - Bad Rappenau entlang der K 2142	475			x
46	<b>A</b> (Bad Rappenau)	Verbindung Grombach - Bad Rappenau schaffen (Privatwald)	1.637		x	
47	<b>A</b> (Bad Rappenau)	Verbindung Bonfeld - Bad Rappenau entlang der K 2120 schaffen	2.346		x	
48	<b>A</b> (Bad Rappenau)	Verbreiterung des Radweges östlich von Fürfeld	281		x	
49	<b>A</b> (Bad Rappenau - Heilbronn)	Radwegeverbindung entlang der K 2141/K 9560 (Grundelbachtal) schaffen	2.373		x	
51	<b>A</b> (Bad Wimpfen)	Geplanter Radweg entlang der K 2038 zwischen Hohenstadt und Bad Wimpfen	800	x	x	
52	<b>A</b> (Neckarsulm)	Anbindung Obereisesheim - Heilbronn parallel zur L 1100	964			x
[53]	<b>A</b> (Bad Friedrichs- hall/Oedheim)	Anbindung Oedheim-Kochendorf entlang der K 2139	-	Maßnahme entfällt!		
54	<b>A</b> (Gundelsheim)	Anbindung Böttingen - Gundelsheim entlang der B 27	2.000			x

<b>Maßnahmen Nr.</b> (keine Priorität)	<b>Kategorie</b> F = Feizeitnetz A = Alltagsnetz	<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Länge m</b>	<b>Ausbau bereits in Planung</b>	<b>Neubau</b>	<b>erledigt</b>
55	<b>A</b> (Gundelsheim)	Anbindung Obergriesheim - Gundelsheim entlang der K 2159	300		x	
56	<b>A</b> (Langenbrettach)	Verbindung Langenbrettach - Bretzfeld-Bitzfeld entlang der K 2385	1.073		x	
57	<b>A</b> (Oedheim)	Ausbau eines Erdweges zwischen Degmarn und Kochertürn	1.200			x teilweise Betonspurweg
58	<b>A</b> (Neckarsulm)	Anbindung Dahenfeld - Neckarsulm entlang der L 1095 (Unfallschwerpunkt)	3.360		x	
[59]	<b>A</b> (Kirchardt)	Verbindung Kirchardt - Grombach entlang der K 2144	-	Maßnahme entfällt!		
60	<b>A</b> (Schwaigern/ Massenbach/ Leingarten)	Verbindung Massenbach - Leingarten parallel zur K 2048	2.200		x	
61	<b>A</b> (Obersulm)	Direktverbindung Affaltrach - Willsbach	1.423		x	
62	<b>F/A</b> (Ilsfeld)	Lückenschluss am Alb-Neckar-Weg westlich von Ilsfeld	150		x	
63	<b>A</b> (Bad Rappenau)	Fortführung Zimmerhof - Hohenstadt	1.440			x
64	<b>A</b> (Zaberfeld)	Verbindung Leonbronn - Sternenfels entlang der L 1103	965		x	

<b>Maßnahmen Nr.</b> (keine Priorität)	<b>Kategorie</b> F = Feizeitnetz A = Alltagsnetz	<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Länge m</b>	<b>Ausbau bereits in Planung</b>	<b>Neubau</b>	<b>erledigt</b>
65	<b>A</b> (Leingarten)	Verbindung Leingarten - Kirchhausen entlang der L 1105	1.410		x	
66	<b>A</b> (Bad Rappenau)	Verbindung Kirchhausen - Bonfeld an der K 2157	845		x	
67	<b>A</b> (Talheim)	Lückenschluss Lauffen - Heilbronn entlang der B 27	868		x	
68	<b>A</b> (Lauffen/ Nord- heim)	Verbindung Lauffen - Nordheim entlang der L 1105	3.114		x	
[69]	<b>A</b> (Ellhofen/ Lehrensteinsfeld)	Verbindung von der L 1102 über das neue Gewerbegebiet an der B 39a nach Weinsberg	-	Maßnahme entfällt!		
70	<b>A</b> (Gemmingen)	Anbindung Gemmingens entlang der L 592 an den Radweg an der B 293	111			x
71	<b>A</b> (Kirchartt)	Lückenschluss an der B 39 zwischen Kirchartt und Fürfeld	632			x
72	<b>F</b> (Gundelsheim/ Neudenau)	Bau eines Radweges im Schefflenztal	-			Radweg westlich der Schefflenz vorhanden
73	<b>A</b> (Wüstenrot)	Bau eines Radweges von Neuhütten nach Wüstenrot entlang der L 1090	3.254		x	x teilweise
74	<b>A</b> (Neuenstadt)	Neuenstadt - Bürg (L 1095)	255		x	

<b>Maßnahmen Nr.</b> (keine Priorität)	<b>Kategorie</b> F = Freizeitnetz A = Alltagsnetz	<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Länge m</b>	<b>Ausbau bereits in Planung</b>	<b>Neubau</b>	<b>erledigt</b>
75	<b>A</b> (Gundelsheim/ Offenau)	Bau eines Radweges zwischen Offenau und Gundelsheim parallel zur B 27	3.000		x	
76	<b>A</b> (Hardthausen)	Bau eines Radweges zwischen Kochersteinsfeld und Brettach parallel zur L 1045	1.700		x	
77	<b>A</b> (Massenbachhausen/ Schwaigern)	Bau eines Radweges zwischen Massenbachhausen und Massenbach parallel zur L 1107	1.000		x	
78	<b>A</b> (Neckarwestheim)	Ausbau eines Feldweges im Bereich Konstenklinge	150			
79	<b>A</b> (Siegelbach)	Bau eines Radweges zwischen Siegelbach und Hüffenhardt parallel zur L 530	700		x	
80	<b>A</b> (Bad Rappenau/ Obergingern)	Bau eines Radweges zwischen Obergingern und Untergingern parallel zur L 549	1.500		x	
81	<b>F</b> (Brackenheim)	Ausbau des sog. "Römerwegs" am westlichen Ortseingang von Botenheim	900			x
82	<b>A</b> (Brackenheim)	Bau einer Radwegeverbindung parallel zur K 2064	100			x
[83]	<b>A/F</b> (Brackenheim/ Nordheim)	Bau eines Radweges entlang der L 1106 im Bereich des Waldes "Maisenhölzle" zwischen Nordhausen und Dürrenzimmern	-	Maßnahme entfällt!		
84	<b>A</b> (Eppingen)	Ausbau bestehender Erdwege zur Verbindung Eppingen - Elsenz	1.500			

<b>Maßnahmen Nr.</b> (keine Priorität)	<b>Kategorie</b> F = Freizeitnetz A = Alltagsnetz	<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Länge m</b>	<b>Ausbau bereits in Planung</b>	<b>Neubau</b>	<b>erledigt</b>
85	<b>A</b> (Massenbachhausen, Heilbronn, Bad Rappenau)	Bau eines Radweges an der L 1107 im Bereich der Kuppe zwischen Massenbachhausen und Fürfeld	500		x	
<b>Im Rahmen der 2. Fortschreibung neu hinzugekommene Maßnahmen:</b>						
86	<b>A</b> (Wüstenrot)	Bau eines Radweges an der L 1066 zwischen Neulautern und Spiegelberg	800		x	
87	<b>A</b> (Brackenheim)	Neubau eines Weges/Radfahrestreifens zwischen Ortskern und Recyclinghof entlang der L 1107	300		x	
88	<b>F</b> (Leintal)	Lückenschluss (Belagsverbesserung) südlich der Leinburg (Schotterweg) entlang der L 1110	300		x	
89	<b>A</b> (Gemmingen)	Bau eines Radweges entlang der K 2053 von Gemmingen nach Stebbach	1000		x	
90	<b>F/A</b> (Kocher-Jagst-Radweg)	Ausbau der Trasse der Kochertalbahn im Bereich Bad Friedrichshall und Oedheim	3000		x	
91	<b>F/A</b> (Kocher-Jagst-Radweg)	Ausbau der Trasse der Kochertalbahn in Gochsen sowie zwischen Gochsen und Neuenstadt	2520		x	
92	<b>F</b> (Kessachtal)	Belagsverbesserung nordöstlich von Unterkessach	-			

Maßnahmen Nr. (keine Priorität)	Kategorie F = Freizeitnetz A = Alltagsnetz	Art der Maßnahme	Länge m	Ausbau bereits in Planung	Neubau	erledigt
<b>Insgesamt:</b>			86.822			
<b>Davon neu aufgenommene Maßnahmen:</b>			6.550			
<b>Davon bisherige Maßnahmen:</b>			80.272			
<b>Davon bereits umgesetzt:</b>			24.879	=	34%	
<b>Insgesamt noch umzusetzen:</b>			61.943			



## **VIII. Freizeitnetz**

Abbildung 7: Freizeitnetz



## **IX. Systemdarstellung des Alltagsnetzes**

Abbildung 8: Systemdarstellung des Alltagsnetzes